

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 677

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor effectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 1 de Março 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 a-sim o justifica a alta
extraordinaria do custo das pelles, da percalina, do cartão, de to-
dos os materiaes.



SUMMARY

A estatística dos caminhos de ferro do Sul e Sueste em 1912, por J. Fernando de Sousa.....	65
Emigração de Portugal desde 1900 a 1915, por Raul Esteves.....	67
Parte official — Ministerio do Fomento — Direcção Geral de Obras Publicas e Minas — Portarias n.ºs 586, 587, 588 e 597.....	69
A radiographia nos comboios.....	70
O rendimento economico dos camions automoveis.....	71
Machinas de excavar.....	71
Viagens e transportes.....	72
A questão do papel.....	73
«Guia do maquinista e do fogueiro de locomotivas».....	74
A guerra e o desenvolvimento do automobilismo.....	75
Linhas Portuguezas — Companhia Portugueza — Beira Alta — Novas ambulancias postaes.....	75
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	75
Boletim commercial e financeiro.....	76
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	77
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	77
Revista de inspecção aos ferro-viarios militares.....	78
Caminho de ferro S. Paulo-Rio Grande.....	78
Publicações recebidas.....	78
Companhia Atravez d'Africa — Relatorio (Continuação).	78
Arrematações.....	79
Horario dos comboios.....	80



A estatística dos caminhos de ferro do Sul e Sueste em 1914

Nem todos teem a coragem de defrontar com um grosso volume de estatística, em cujas 200 paginas de grande formato desfilam, em ordem unida, columnas e columnas de algarismos em formatura tão rigorosa como as das hostes germanicas e... repulsivas como ellas.

E todavia que enorme somma de trabalho alli se acha coordenado! Quanto labutação intelligente representa o plano methodico d'essa coordenação de cifras destinada a evidenciar as leis economicas a que obedece a confusa pullulação dos factos concretos, a orientar o criterio dos dirigentes d'esse complicado organismo tecnico commercial constituído por um caminho de ferro em exploração!

Ao contemplar o garrido frontespicio dos *Resumos estatísticos* do Sul e Sueste de 1914, recordava-me com saudade dos primordios d'essa valiosa collecção, representados pela Estatística de 1905, fructo da intelligente e dedicada iniciativa do zeloso chefe do serviço, o meu velho amigo Carlos Vasconcellos Porto, prototypo da correcção e do cumprimento indefesso do dever profissional. Bem se póde applicar a este annuario a velha sentença: *vires ac-*

quirit eundo. Progride de anno para anno. Cada novo volume em materia identica é assignalado por melhorias e progressos sensiveis.

Na estatística de 1912 encontrámos a novidade de uma introdução, em que do trafego de cada estação se põem em relevo os traços característicos.

A introdução da estatística de 1914 estabeleceu, como a de 1913, a comparação, estação por estação, dos resultados do anno com os do anterior. Bastaria transcrevel-a para supprir com vantagem a noticia que para aqui vae tracejada a esmo. Demasiado extensa porém para isso, não dispensa a analyse succinta que me proponho fazer.

Comecemos pelos resultados geraes.

	1914	1913	Differenças
Passageiros.....	645:627\$95	651:402\$26	— 5:774\$31
G. V.....	210:672\$18	227:524\$13	— 16:851\$95
P. V.....	1.103:231\$23	1.133:621\$46	— 30:390\$14
	1.959:531\$36	2.012:547\$85	— 53:016\$49

O consideravel decrescimento das receitas em todas as suas parcellas explica-se pelo mau anno agricola e pela influencia depressiva exercida pela crise mundial que a guerra originou.

Depois de atingirem em 1912 o apogeu com a cifra de 2:034 contos, veio um periodo de decrescimento, provavelmente curto.

São perturbações occasionaes e pouco duradouras, que não contrariam a tendencia ascensional das receitas em linhas de tão largo futuro, que ainda estão longe d'estar completas e de terem atingido o limite de elasticidade do trafego.

Ociosos será observar que os numeros acima transcritos representam receitas captivas d'impostos.

Um dos effeitos immediatos da guerra foi o encarecimento do carvão, que determinou consideravel redução do percurso dos comboios e com ella a correlativa diminuição do trafego e dos passageiros.

Assim, até 31 de julho de 1914 havia um augmento de receitas de 38 contos sobre as de 1913, augmento que se transformou em differença de 53 contos para menos até o fim do anno.

A differença para menos de 5:776\$00 na receita de passageiros correspondeu diminuição no seu numero, compensada em parte no rendimento pelo augmento da tarifa geral.

E' no numero dos bilhetes de ida e volta que se nota consideravel diminuição: 74:032 menos que em 1913.

Continuam crescendo rapidamente as cobranças feitas pelos revisores, tendo atingido 21:309\$32 nos comboios *tramways* e 16:542\$65 em supplementares: total 37:851\$97 contra 25:226\$96 em 1908.

O numero de bilhetes n'aquelles comboios ascendeu a 170:291 (alem dos de cartão vendidos nas estações).

Houve diminuição no numero de bilhetes kilometricos: 186 contra 210 em 1913.

Os bilhetes de banhos resentiram-se, na venda, das causas geraes de retrahimento do trafego:

	1914	1913
Bilhetes internos.....	24:546\$20	25:785\$76
» combinados.....	1:989\$15	2:097\$51

Convém comparar o numero de passageiros por classes, rectificando os numeros que figuram a pag. 42 da Estatística e em que por lapso se não comprehenderam as partes de volta dos bilhetes de ida e volta.

	1914	1913	Diff. para menos
1. ^a classe.....	47.300	52.395	5.095
2. ^a »	272.725	301.951	29.226
3. ^a »	997.633	1:140.659	143.026
Total.....	1:317.658	1:495.005	177.347

Os numeros do mappa (38:475, 197:141, 785:332, somando 1.020:498) são os dos bilhetes de cartão vendidos. Juntando áquelles os portadores de bilhetes de papel dos *tramways*, chega-se á cifra de 1.487:949 contra 1.639:383 em 1913; diferença para menos f51:434.

Na via fluvial transitaram 628:652, menos 65:907 que em 1913.

O ramal de Aldeia Gallega teve 56.610 passageiros, menos 11.152; o de Setubal 214.497, menos 26.377; o de Montemor 19.181, menos 3.322; a linha de Evora (entre Casa Branca e Tojal) 96.045, mais 3.752; a de Ponte de Sor 19.995, menos 1.601; a de Sueste 34.083, menos 2.014; o ramal de Portimão 41.677, menos 8.230; a linha do littoral (entre Tunes e Albufeira) 64.786, menos 11.490.

O percurso medio foi de 58,08 kilometros contra 43,15 em 1914. A tarifa media subiu a 9,53 reis (incluindo o imposto), tendo sido de 8,916 no anno anterior.

As percentagens por classes pouco differem das de 1913, sendo

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
em relação ao numero..	3,77	19,31	76,92
» » á receita...	11,81	28,31	59,88

As relações com a linha de Setil são representados por 20.292, cifra superior aos 18.176 de 1912.

Bagagens e cães.—Transportaram-se 2.776 toneladas, menos 40, e 3.053 cães, menos 1.057 que em 1913.

As receitas sommaram 12:925\$54, mais 664\$17.

Grande velocidade.—A tonelagem total foi 28.062 toneladas, menos 2.118 que em 1913, anno em que houve já a diminuição de 2.995 em relação a 1912.

Vejamos as diferenças por parcellas:

	1914	1913
Gado (cabeças).....	1.731	1.160
Metallico e valores (contos).....	1.045	925
Peixe (toneladas).....	8.389	11.290
Criação »	361	626
Fructas e hortaliças (toneladas)...	4.054	3.767
Diversos (toneladas)...	1.893	1.028
Mercadorias diversas (toneladas).	13.370	12.538

O movimento de Lisboa soffreu sensível augmento nas expedições (mais 732 toneladas).

A transmissão em Vendas Novas desceu a 3.817 toneladas, em vez de 5.325 no anno anterior, por virtude da consideravel diminuição da exportação para Hespanha, reduzida a 527 toneladas contra 1.965 em 1913 e 2.890 em 1912.

O percurso e tarifa media (liquida d'impostos) foram respectivamente 139 kilometros e 39,2 reis contra 140,4 kilometros e 50,1 reis em 1913.

E' sempre interessante o confronto da tonelagem que passa entre duas estações consecutivas, escolhendo as que definem os diferentes troços:

	1913	1914
Entre Lisboa-Barreiro	14.365	15.661
» Pinhal-Novo-Valdera.....	16.151	16.344
» Palmella-Setubal	10.427	9.059
» Vendas Novas-Cabrella ...	12.740	12.585
» Casa Branca-Alcaçovas...	9.349	8.962
» » -Tojal.....	3.611	3.923
» Beja-Represas	8.821	8.416
» Messines-Tunes	8.672	8.233
» Tunes-Albufeira.....	7.151	7.166
» » -Algôs.....	2.177	1.777
» Olhão-Marim.....	3.032	2.935
» Pinhal-Novo-Aldegallega ..	227	267
» Torre da Gadanha-Montemor	398	364
» Evora-Leões ...	455	361
» Beja-Baleisão	1.468	1.218

A feição do trafego conservou-se sem alteração sensível, salvo a que resulta da diminuição do peixe.

Os transportes de pequenos volumes pela tarifa especial n.º 8 determinaram a receita de 22.391\$11, mais 1.612\$56 que em 1913.

Pequena velocidade.—A tonelagem total foi de 615.444 toneladas contra 645.414 em 1913 e a receita liquida de impostos 1.011:565\$91, menos 18:898\$87.

O percurso e tarifa media (liquida de impostos) foram 126 kilometros e 11,8 reis, contra 128 kilometros e 12 reis em 1913.

Comparemos a tonelagem das principaes mercadorias.

	1914	1913
Gado grosso (cabeças).....	14.888	9.101
» meudo »	117.831	84.627
Adubos e estrumes.....	104.023	109.278
Carvão vegetal.....	30.639	28.319
» mineral.....	20.647	26.708
Cereaes ..	84.235	57.313
Farinhas.....	20.170	21.768
Cortiça.....	36.639	39.837
Ferragens	19.516	23.919
Fructas.	10.036	12.442
Madeiras.....	17.456	19.153
Minerios	47.732	26.062
Objectos manufacturados ..	15.322	15.826
Vinhos e derivados.....	14.394	12.366

Nota-se augmento consideravel nos gados, minerios, cereaes e vinhos; nas restantes houve diminuição.

Importa agora analysar o movimento das estações de Lisboa.

	1914	1913
Jardim do Tabaco { Expedição..	20.420	23.712
{ Chegada	7.821	7.300
Santo Amaro.... { Expedição ..	13.705	14.692
{ Chegada	8.082	5.525
Intendente..... { Expedição...	539	602
{ Chegada	—	395
Aterro..... { Expedição...	360	410
Ribeira Velha... { » ...	95	98
Central..... { » ...	455	392
Transito J..... { Expedição...	29	68
{ Chegada	70	—
Total.....	51.584	49.194

O augmento havido é pouco importante para um serviço a que se deu ha poucos annos maior incremento pela criação de varias estações e entregas no domicilio.

No Barreiro, estação principal para o serviço de p. v., o movimento foi o seguinte, acrescentando o da C. U. F.:

	1914	1913
Expedição... { Barreiro....	129.593	136.651
{ C. U. F.....	73.371	69.499
Chegada.... { Barreiro....	202.577	209.917
{ C. U. F.....	6.869	8.337

O movimento da fabrica da União Fabril attingiu cerca de 80:000 toneladas, tendo começado em 1909 com 2:000 toneladas. O tráfego do ramal de Aldeia Gallega manteve-se estacionario: 14.937¹ contra 15:027 em 1913.

No ramal de Setubal houve sensível diminuição, sendo o movimento de Setubal de 44:581 toneladas.

O serviço combinado em Vendas Novas é representado pelas seguintes cifras:

	1914	1913
Recebido da C. P.	28.771	33.203
Expedido para a C. P.	56.146	54.959
Total	84.917	88.762

Em 1912 esse movimento foi de 90:747 toneladas.

Ao analysar a estatística de 1913 (*) demonstrei pela analyse da da Companhia Portuguesa que a linha do Setil exerceu influencia benéfica no tráfego da do Sul e Sueste, graças ao systema de tarifas organizado em 1903 para defender as relações com Lisboa e desenvolvê-las para o norte do paiz. Inútil é repetir essa demonstração.

No ramal de Montemor, o apeadeiro de Paião teve um movimento de 9.250 toneladas e a estação de Montemor de 11.167 toneladas, superior aos de 1913.

Nas estações do Algarve houve ligeira diminuição. As de maior movimento são Faro com 33:659 toneladas, Olhão com 10:378, Villa Real com 11:199, Portimão com 22:569.

Moura teve 19:396 toneladas, Villa Viçosa 13:869, a somma de Ameixial e Extremoz 30:164, Mora 11:705 toneladas.

Os novos troços vão pois trazendo tributo apreciavel e engrossando o tráfego das arterias principaes.

No estudo da estatística de 1913 fiz, sobre o movimento nos diferentes troços, considerações que darei como reproduzidas aqui, pois, á parte as pequenas variações de numeros, a feição e importancia relativa do tráfego conservou-se sem alteração notavel.

Alem dos costumados mappas sobre movimento de tarifas, adubos, retorno de taras, armazenagens, etc., contem o volume que vimos analysando os graphics primorosamente impressos, tanto do movimento, entre estações consecutivas, de passageiros, recovagens e de mercadorias em pequena velocidade em 1914, como as de cereaes, farinhas, adubos, mineries, carvão vegetal, cortiça, gado, tonelagem total de grande e pequena velocidade, rendimento total e kilometrico, desde 1870.

Mencionarei ainda os graphics das variações mensaes do tráfego e finalmente o cartogramma que indica a importancia relativa das estações.

Seria para desejar que á estatística do tráfego se addicionassem em tão util publicação os dados relativos á despesa e producto por unidade do tráfego, ao percurso de machinas e comboios, carruagens e vagões e ás contas de troca do material circulante.

Em relação á estatística de passageiros, conviria indicar o rendimento total e a tarifa media liquidos de impostos, e decompor o rendimento total por linhas, como se acha feito para as mercadorias em grande e pequena velocidade e como na propria estatística de passageiros se fez para varias parcellas (bilhetes kilometricos, de assignatura, de tramway, etc.).

Ligeiros melhoramentos são esses, faceis de introduzir muitos d'elles e que basta assignalar, para que o digno chefe do serviço, a cujo zelo e bom criterio se devem os *Resumos estatísticos*, se empenha na sua realisação.

Poucos são os que manuseiam as estatísticas; esses porém, ao encontrarem n'ellas preciosos esclarecimentos para o estudo do tráfego, não podem deixar de lhes enaltecer o valor e prestar a devida homenagem ao trabalho de que derivam.

J. Fernando de Souza.

Emigração de Portugal desde 1900 a 1915

Publicada pela Direcção Geral de Estatística, e na feição revestida já por outras folhas anteriores, recebemos a *folha para vulgarisação* que trata da emigração de Portugal no periodo que vae de 1910 a 1914, em que este importante problema é apreciado á face dos dados relativos áquelles annos, e em comparação com alguns dados apresentados, de varios paizes da Europa.

A orientação seguida na apreciação critica que constitue o texto d'esta *folha para vulgarisação* não permite concluir, de um modo definido, qual seja o parecer do seu auctor ácerca das vantagens ou dos males que podem provir do augmento ou diminuição da emigração, these que entre nós tão discutida tem sido, a proposito dos elementos já conhecidos relativos aos ultimos annos.

Em todo o caso, essa apreciação, que representa uma analyse particular dos dados que figuram na citada *folha*, encerra conclusões interessantes, e, em certo ponto, susceptíveis de contestação, mesmo só á vista dos algarismos que n'ella se conteem, e que não bastam para uma critica comparativa mais detalhada em relação aos outros paizes.

*

A folha de vulgarisação que temos presente começa por enunciar, de um modo geral, o que seja movimento migratorio, e define depois os indices de migrabilidade decennial e annual.

Expõe, em seguida, o que ha ainda a fazer para se obter um certo numero de dados que são realmente importantes para este estudo, como: a emigração por familias inteiras, o destino definitivo dos emigrantes, o movimento de remigração, e a emigração para as colonias.

Finalmente, o seu auctor entra na apreciação da nossa emigrabilidade, precedendo-a, comtudo, de um breve confronto do nosso paiz com os restantes paizes da Europa, confronto este a que vamos fazer algumas referencias, exclusivamente baseadas nos proprios dados que figuram na folha.

O confronto, quanto á imigrabilidade calculada, colloca Portugal em quinto lugar pelo seu deficit migratorio, que ainda é excedido pela Noruega, Suecia, Italia e Irlanda, notando-se que só na França e Suissa ha coefficiente positivo de migração.

Quanto á emigrabilidade, a folha apresenta o seguinte quadro, referente á emigrabilidade em varios paizes desde 1906 a 1912:

Coefficientes de emigrabilidade

Paizes	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Allemanha....	0,30	0,51	0,32	0,39	0,39	0,35	0,28
Austria.....	4,94	6,38	2,07	4,61	4,87	3,15	4,51
Belgica.....	2,42	2,47	2,34	2,61	2,86	2,42	4,41
Dinamarca...	3,28	3,00	1,71	2,52	3,25	3,00	3,11
Escocia.....	11,50	14,27	9,03	11,25	16,85	18,70	—
Hespanha.....	6,29	6,41	7,84	6,94	9,37	8,80	—
França.....	0,15	0,20	0,12	0,12	—	—	—
Hollanda.....	8,98	10,86	3,33	8,53	10,80	7,28	11,86
Hungria.....	8,76	10,17	2,38	6,15	5,64	3,53	6,20
Inglat. e Galles	6,37	7,58	4,98	5,17	7,08	8,49	—
Irlanda.....	11,90	14,64	8,76	10,08	11,74	11,26	—
Italia.....	23,49	20,36	14,26	18,14	18,84	15,21	20,28
Noruega.....	9,57	9,60	3,66	6,86	7,98	5,22	3,78
Portugal.....	6,75	7,27	6,90	6,52	6,68	10,01	14,81
Russia.....	1,18	1,07	0,41	0,88	0,87	0,60	0,92
Suecia.....	4,65	4,29	2,31	4,03	5,06	3,60	—
Suis-a.....	1,50	1,59	1,01	1,34	1,39	1,47	1,56
Reino Unido...	—	—	—	—	—	10,02	10,28

(*) Ver *Gazeta*, n.º 651, de de fevereiro de 1915.

D'este quadro conclue-se que Portugal, em 1911 fica em quarto lugar no que respeita à emigrabilidade, isto é, ao numero de emigrantes por mil habitantes, sendo só excedido n'este numero pela Escocia, Italia e Irlanda.

N'este ponto devemos, desde já, frisar um reparo que se nos offerece fazer relativamente a figurarem em separado paizes como a Escocia, a Irlanda, a Inglaterra e Galles, que contituem, como se sabe, um unico Estado, e o nosso reparo é proveniente de não se esclarecer na *folha* se a emigração para estes paizes significa, nos dados apresentados, a sabida para fóra da Gran-Bretanha, ou se abrange tambem todos os individuos sahidos de qualquer d'aquelles paizes para um dos outros, como é definição geral.

Comprehende-se que, n'este ultimo caso, a emigração da Escocia ou da Irlanda para a Inglaterra não é comparavel á emigração estudada nos outros paizes que figuram no quadro, pois representaria proximamente uma derivação da população entre provincias.

Demais, a distincção assim feita para aquelles paizes, se fosse effectivada para outros; considerando tambem em separado as suas provincias ou regiões constituintes, daria, por certo, uma maior escala de coefficients e em diversa gradação.

E' o que se reconhece pelos dados fornecidos no quadro n.º 2 da *folha*, segundo os quaes as nossas provincias figurariam, então, no quadro comparativo que apresentamos e para o mesmo anno de 1911, com coefficients diversos, alguns elevadissimos, como, por exemplo, os Açores com 32,13 e a provincia de Traz-os-Montes com 27,04.

A seguir-se, pois, um criterio analogo, poderíamos fazer tambem a seguinte escala de precedencia:

Açores.....	32,13
Traz-os-Montes.....	27,04
Escocia.....	18,70
Italia.....	15,21
Irlanda.....	11,26

Tambem se vê, no quadro que apresentamos, que, n'esse mesmo anno de 1911, o coefficiente relativo ao Reino Unido, sem especificação de provincias, é de 10,02 e assim, rectificando á classificação assignalada na *folha*, poderemos dizer que Portugal n'esse anno foi o terceiro paiz em emigrabilidade, sendo só excedido pela Italia, e differindo muito pouco o seu coefficiente do que é indicado para a Gran-Bretanha. Esta situação, porém, é já alterada em 1912, onde Portugal figura definitivamente em segundo lugar, excedendo bastante o coefficiente da Gran-Bretanha. Os dados que o quadro não indica para este ultimo anno referem-se a paizes, como a Hespanha, a França e a Suecia, em que, como se póde vêr, não é de presumir que a progressão do coefficiente pudesse repentinamente exceder, nem mesmo attingir, o valor da do nosso paiz, abstrahindo é claro da Irlanda e da Escocia, que ficam muito bem englobadas no coefficiente unico dado para o Reino Unido.

D'este mappa comparativo da emigrabilidade, crêmos que ainda outras deducções se poderiam inferir, e especialmente as que se referem á marcha progressiva da nossa emigração em relação á dos outros paizes.

Assim, pelos algarismos que n'elle figuram, pode reconhecer-se que Portugal em 1906 occupava o 7.º lugar, em 1907 o 8.º lugar, passando para baixo do coefficiente de Inglaterra, em 1908 passou a 5.º lugar; não se accentuando para o nosso paiz o minimo notavel que apresentavam muitos dos outros n'este anno, em 1909 voltou ao 7.º lugar, em 1910 estava em 8.º lugar, em 1911 subiu para o 4.º lugar, e em 1912 attingiu o 2.º lugar logo abaixo da Italia. Pode tambem notar-se, pelo simples exame do mappa que transcrevemos, que o coefficiente, nos annos

que vão de 1906 a 1910, se mantem n'um valor quasi constante, e em media inferior a 7, ou seja menos de metade do que corresponde a 1912.

*

Tratando propriamente da emigrabilidade portugueza, a *folha* toma o anno de 1913 para thema de exposição, com justificada preferencia sobre o de 1914 em que se faz sentir a influencia da guerra europeia.

Para a apreciação da emigrabilidade comparada apresenta dois bem elaborados quadros, contendo um os dados relativos á população da metropole portugueza de 1900 a 1914, e o outro o numero de emigrantes por naturalidades e a emigrabilidade (numero de emigrantes por 1.000 habitantes) no mesmo periodo.

Nas conclusões deduzidas em relação a 1913, apresentam-se designadamente as seguintes observações interessantes:

a) A emigrabilidade das ilhas é quasi o dobro da continental.

b) A provincia que tem maior emigração é a de Traz-os-Montes, que apresenta um valor cerca de 23 vezes maior do que a do Alemtejo, onde a emigrabilidade tem o menor valor.

c) O districto de maior emigração é o de Bragança, e o de menor é o de Portalegre, sendo o valor d'aquelle 170 vezes o d'este.

Do quadro da emigrabilidade a que nos referimos, extrahimos os seguintes dados geraes:

	Numero de emigrantes	Média por 1.000 habitantes
1900.....	21.235	3,91
1901.....	20.646	3,77
1902.....	24.170	4,37
1903.....	21.611	3,88
1904.....	28.304	5,03
1905.....	33.610	5,93
1906.....	38.093	6,66
1907.....	41.950	7,27
1908.....	40.145	6,90
1909.....	38.223	6,52
1910.....	39.515	6,68
1911.....	59.661	10,01
1912.....	88.929	14,81
1913.....	77.645	12,84
1914 { 1.º semestre.	19.334	3,17
2.º semestre.	6.396	1,05

*

Por ultimo, o trabalho a que nos vamos referindo aprecia a marcha da emigrabilidade portugueza, em face dos dados apresentados nos dois quadros a que alludimos, no quindicennio que vae de 1900 a 1914, fazendo tambem algumas comparações com os resultados que figuram no mappa relativo aos diversos paizes da Europa.

E' n'esta apreciação que tambem se nos afigura possivel discordar bastante das conclusões apresentadas pelo auctor, e mesmo servindo-nos apenas dos numeros do proprio trabalho apresentado.

Assim, começaremos por notar, como o auctor indica e como se vê no quadro da emigrabilidade, que o nosso indice de emigração foi de proximamente 4 por 1000 nos annos que vão de 1900 a 1904, attingiu o valor de 5 por 1000 em 1904, e cresceu depois até 1907, em que assume um valor pouco superior a 7 por 1000. Depois, de 1907 a 1910, houve um decrescimo, não muito accentuado, mas que ainda assim deu em resultado um coefficiente de 6,68 para este ultimo anno. De 1910 a 1912 o nosso coefficiente subiu bruscamente, passando para 10,01 em 1911, e attingindo 14,81 em 1912, valor que é o dobro do maximo assignalado para 1907.

Constatando esta marcha, o auctor apresenta diversas considerações que, a nosso vêr e salvo melhor opinião, pouco esclarecem a interessante questão do nosso accrescimento de emigrabilidade, e fundam-se em comparações que podem, talvez, ser deduzidas n'um ponto de vista menos restricto, do que o de se pretender concluir que em outros paizes se verificaram augmentos identicos aos que se deram entre nós.

Assim, aponta o auctor um maximo europeu attingido em 1907, o que não podemos deduzir rapidamente do quadro comparativo dos diversos paizes, por lhes faltarem os dados referentes aos annos anteriores a 1906. Accentua depois o descenso de 1907 a 1910, generalisado a quasi todos os outros paizes europeus, com o que tambem não concordamos em absoluto, como já vamos expôr. Emfim, e a proposito da nossa rapida subida de 1910 para cá, vão-se estabelecer comparações com os outros paizes europeus pela forma seguinte:

«Em primeiro lugar, diz o auctor da folha, accentuamos que em diferentes paizes europeus se deram grandes augmentos de emigração no septennio 1906-1912. Assim, a Hespanha teve um accrescimento de 33 por cento de 1909 para 1910; na Inglaterra e Galles houve um augmento de 64 por cento entre 1910 e 1911; a Hollanda manifestou uma ascensão de 205 por cento entre 1908 e 1910; na Hungria deu-se uma elevação de 158 por cento de 1908 a 1909; a Noruega subiu 118 por cento entre 1908 e 1910; a Suecia attingiu a cifra de 120 por cento entre 1908 e 1910».

Ora é precisamente na exposição d'estas conclusões que se nos afigura reconhecer a existencia de um criterio de apreciação muito susceptivel de ser facilmente contestado, soccorrendo-nos apenas do exame attento dos proprios dados que constam do mappa apresentado, como vamos dizer em poucas palavras.

Em primeiro lugar, e mesmo sem o auxilio dos dados referentes aos annos anteriores a 1906, que não veem incluídos n'aquelle mappa como seria vantajoso para as conclusões que se apontam, é facil reconhecer que, em vez do maximo assignalado para 1907, seria mais proprio fazer notar um minimo accentuadissimo em 1908, anno em que 14 das 18 nações que figuram no mappa apresentam o seu *minimo coeeficiente* de emigrabilidade, dando-se ainda a circumstancia, bastante digna de reparo, de que os valores posteriores áquelle anno voltam a approximar-se dos dos annos anteriores. E', como se vê, um minimo perfeitamente destacado, que, em 1908, quebra uma serie de valores pouco differentes, ou que variam em progressão não muito brusca.

Assim, na comparação feita pelo auctor, para as diversas nações que aponta como tendo subido muito no valor da emigração, vae-se buscar, em regra, e para as maiores differenças, aquelle mesmo anno de 1908, onde se dá um minimo tão destacado, e, ao mesmo tempo, não se frisa claramente o facto de que, mesmo com esses consideraveis augmentos, os valores que resultam não differem muito da media anterior a 1908. Assim, tomando por exemplo a Hollanda, em que se aponta o maior augmento, que é de 205 por cento entre 1908 e 1910, vê-se no proprio mappa que o seu coeeficiente em 1910 é de 10,80, pouco differente do de 1909 e de 1906, e inferior ainda ao de 1907! Aquella differença é achada com o coeeficiente de 1908, que attinge um minimo de 3,53, valor absolutamente deslocado na serie que se apresenta.

Ora é este facto que não se dá para o caso do nosso paiz, e a marcha da emigrabilidade para elle verificada não tem paridade nenhuma com os exemplos apontados.

Na exposição d'essa marcha, o proprio auctor implicitamente apresenta uma descripção que bem mostra que as características d'ella são differentes das d'aquellas e perfeitamente definidas.

No nosso paiz não se accentuou minimo nenhum que

desse origem a uma differença tão consideravel como aquellas. Ha, pelo contrario, uma marcha regular e sem bruscos augmentos até 1906; dá-se, depois, uma especie de estacionamento na progressão, o qual se prolonga até 1910, e em 1911 ha uma subida brusca e deveras notavel, que mais se accentua em 1912, não se dando o regresso dos valores á bitola anterior, como é o caso geral dos paizes apontados.

Dos dados referentes a 1914 não se podem evidentemente deduzir conclusões seguras, dadas as circumstancias anormaes que sobrevieram no segundo semestre d'esse anno.

Assignala-se, realmente, um decrescimento no primeiro semestre, mas faltam elementos de comparação com os outros annos, divididos tambem por semestres, para se poder avaliar se é grande a differença da subida de emigrantes de um para outro semestre. Devemos recordar que é nos ultimos mezes do anno que findam os principaes trabalhos agricolas, e que tambem se approxima a chamada para o serviço militar.

De resto, a somma do numero de emigrantes relativos aos annos de 1911 a 1913 daria para quasi 6 annos de emigração, com o coeeficiente de emigrabilidade de 1907 correspondente ao maximo europeu a que allude a folha.

*

Resumindo as breves considerações que temos feito, e que são exclusivamente baseadas no rigoroso exame dos dados numericos contidos n'esta folha para vulgarisação, cremos que se podem logicamente deduzir d'esses dados as seguintes conclusões relativas á marcha da emigrabilidade portugueza, comparada com a dos outros paizes europeus:

1.^a— O coeeficiente de emigrabilidade em Portugal, no quindecenio de 1900 a 1914, subindo em progressão muito lenta nos 7 primeiros annos, apresenta uma phase quasi estacionaria, que vae de 1907 a 1910, para subir depois rapida e consideravelmente em 1911, 1912 e 1913, accentuando-se assim os valores altos nos ultimos annos do quindecenio, e não se dando o regresso á primitiva bitola. E', como se vê, uma nova phase bem definida e que se destaca nitidamente da marcha anterior a 1910.

2.^a— Nos restantes paizes da Europa com que se faz a comparação, os coeeficientes de emigrabilidade variam, em quasi todos elles, n'uma progressão lenta, que para alguns é decrescente, acusando-se em 1908 um minimo quasi geral, e que constitue um *facto singular*, porquanto, logo no anno seguinte, os coeeficientes retomam sensivelmente a sua marcha anterior.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

PORTARIA N.º 586

Attendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao periodo decorrido desde 1 de Julho até 31 de Dezembro de 1915 (1.^o semestre do

anno economico de 1915-1916) está em termos de ser approvada: manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que á mencionada Companhia seja paga, pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contracto de concessão e exploração, approvado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 45.507\$93 como liquidação d'esta garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, 14 de Fevereiro de 1916.—O Ministro do Fomento, *Antonio Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 587

Attendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e referente ao periodo decorrido desde 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1915 (primeiro semestre do anno economico de 1915-1916), está nos termos de ser approvada: manda o Governo da Republica Portuguesa conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que á mencionada Companhia seja paga a quantia de 16.601\$95, como liquidação d'esta garantia de juro.

Paços do Govêrno da República, 16 de Fevereiro de 1916.—O Ministro do Fomento, *Antonio Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 588

Attendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha de Foz-Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e referente ao periodo decorrido desde 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1915 (1.º semestre do anno economico de 1915-1916), está em termos de ser approvada: manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que á mencionada Companhia seja paga a quantia de 14.033\$89, como liquidação d'esta garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, 16 de Fevereiro de 1916.—O Ministro do Fomento, *Antonio Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 597

Attendendo ao agravamento dos encargos provenientes da guerra europeia, que sobremodo influem nos productos necessarios para a exploração das empresas ferro-viarias: manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando e com o parecer do Conselho de Tarifas, que a sobretaxa já auctorizada de 10 por cento possa ser elevada até 25 por cento, pelo prazo de um anno, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e nos Caminhos de Ferro do Estado, mantendo-se na sua applicação as mesmas condições e isenções da auctorização anterior.

Paços do Governo da Republica, 28 de Fevereiro de 1916.—O Ministro do Fomento, *Antonio Maria da Silva*.

A radiographia nos comboios

Até ha pouco tinha parecido impossivel communicar intimamente com os comboios de grande velocidade em marcha, devido á sua rapidez. No emtanto é bem simples para qualquer transatlantico, por mais afastado que se encontre da costa, obter as cotações da bolsa e receber de hora a hora as ultimas noticias. O caminho de ferro, sendo elle proprio um meio de comunicação, por entre linhas telegraphicas, vê-se privado de receber qualquer aviso ou de chamar soccorro em caso de accidente.

Parecerá estranho que se não tenha ha mais tempo adoptado praticamente a radiographia nos comboios, mas os obstaculos foram maiores do que se imagina.

Antes do genial invento de Marconi fez-se com exito em Inglaterra uma experiencia de radio-telegraphia para comboios, empregando a indução electro-magnetica em vez de ondas electricas, só dando resultando para curtas distancias.

Em Inglaterra, ha menos de tres annos, uma companhia dotou um dos seus comboios comapparehos telephonicos estabelecendo a comunicação durante o percurso da linha, e os resultados foram tão satisfatorios que por toda

a rede se generalizou o uso do *railphone*, adoptando-se desde então definitivamente.

Obtinha-se este resultado utilizando o campo magnetico entre o circuito telephonic do rail e o circuito do vagão, estabelecendo-se perfeitamente a comunicação vocal entre as carruagens em movimento e a torre de signaes e vice-versa.

Só o estado do tempo, quando nevava abundantemente, affectava seriamente o funcionamento do *railphone*.

No emtanto, já por elle se podia apreciar a influencia exercida por um invento d'esta natureza na manobra de comboios em marcha, devido á sua intima comunicação com os postos, contribuindo altamente para a sua segurança.

Desde então tem se procurado annular os obstaculos produzidos pelo estado atmosferico, obtendo além d'isso um meio permanente de comunicação. Uma das Companhias ferroviarias americanas mais importantes, a Delaware, Lackavanna R. A., conseguiu resolver-o com tanto sigillo, que o publico só deu conta dos trabalhos empreendidos depois do successo obtido.

A mesma Companhia fez toda a diligencia para obter um apparelho radio-telegraphico que se adaptasse ás exigencias ferro-viarias por mais rapida que fosse a marcha e por mais impraticavel que fosse o trajecto.

Qualquer que fosse o caminho, os apparelhos deveriam funcionar com facilidade, quaesquer que fossem as circumstancias.

A tarefa era difficil e d'ella se encarregou a Companhia Marconi, cujos peritos, com os technicos da empresa, estudaram uma installação appropriada. Viu-se em primeiro logar que era preciso economisar o maior espaço possivel. Para o conseguir foi preciso reduzir os apparelhos receptores e transmissores á quarta parte, o que exigiu uma mão de obra insuperavel e o maximo cuidado na installação, prevenindo os choques violentos, quando o comboio em movimento.

Mas não era isto o peor. A capacidade receptora e transmissora dos apparelhos radio-telegraphicos está em relação com a altura da torre e o comprimento das antenas, sendo evidente que num comboio é impossivel empregar qualquer d'ellas, devido ao pouco espaço.

A disposição que se adoptou foi deveras engenhosa, consistindo em prolongar as antenas sobre o tecto das quatro carruagens, dispondo-as horisontalmente sobre quatro barras de 44 centimetros de altura, collocadas nas extremidades dos vagões, formando uma rectangulo sobre cada tejadilho e ficando as carruagens unidas em um só circuito. Seria esta disposição sufficiente para o serviço d'estas linhas? Isto era importante, visto o accidentado dos trajectos a percorrer e a intimidade de comunicações entre os comboios em movimento.

A empresa construiu torres de altura bastante nas estações Secanton e Binghamton, que se encontra a uns 100 kilometros de distancia, mas com um raio de acção muito maior. Os apparelhos no expresso *Buffalo Limited*, o primeiro que os utilisou, teem um alcance de 56 kilometros.

Nas primeiras experiencias constatou-se que os accidentes do terreno não prejudicavam a transmissão, pois as ondas hertzianas transpõe-nos sem difficuldade, mantendo os apparelhos n'uma estreita união entre si.

E' theoricamente preferivel que os apparelhos transmissor e receptor fiquem situados no meio das antenas, ficando n'esta disposição o compartimento do telegraphista, que occupa pouco mais ou menos o mesmo espaço que os quartos de toilette dos caminhos de ferro de passageiros, por isso pouco se parecendo estes apparelhos com os usados nas estações publicas de radiotelegraphia, fazendo parte d'elles diversos contadores destinados a apreciar a extensão das ondas magneticas, tornando o telegraphista apto a receber os diversos choques que venham do exterior, assegu-

rando ao mesmo tempo a comunicação com as antenas mais distantes.

Este resultado foi uma das phases mais difficeis do problema, sendo tão simplificado pelos peritos, que um telegraphista da empresa pode substituir o de Marconi, fazendo um serviço perfeito, vantagem esta muito economica. O ruido das carruagens de nenhum modo interrompe o serviço, pois que o operador, com os receptores applicados nos ouvidos, pode ler os sinais com tanta rapidez como n'um commutador telephonico, mesmo marchando o trem a toda a velocidade.

A corrente electrica para osapparelhosransmissores é tirada do circuito illuminatorio, e, sendo o serviço intermittente, a firmeza das lampadas mantem-se invariavel. A corrente é produzida por um motor accionado pela carruagem em movimento, por meio de uma correia que o liga ao eixo, corrente que por sua vez carrega baterias de accumuladores com capacidade bastante para proporcionar energia durante as paragens do trem. No entanto, existe um motor independente, para qualquer necessidade de serviço.

A radio-telegraphia presta os mais valiosos serviços na comunicação constante que mantem entre os comboios em transitio, substituindo o vigia da torre e os sinais de interrupção. O telegraphista pôde comprovar a todo o momento os sinais durante o trajecto, que lhe permitem annunciar a qualquer hora a situação do comboio.

A radio-telegraphia tambem, no caso de tempestade, é superior ás linhas telegraphicas ordinarias, como se passou n'uma tempestade de neve na região de Este da já mencionada empresa, em que deu bellos resultados, apesar de estar ainda em experiencias, entre as estações de Scranton e Binghamton, que, de outro modo, teriam ficado isoladas, transmittindo-se não menos de 54 ordens e poupando-se muitissimo tempo.

A applicação d'estes apparelhos aos trens de mercadorias para grandes distancias tambem trará grande economia, evitando as constantes paragens que exige a recepção de ordens, etc.

A tão desejada paragem automatica, ou de alarme, quando dois trens perigosamente se approximem, é um facto que se antecipou á generalisação da radio-telegraphia ferro-viaria.

A empresa citada projecta estabelecer nas estações permanentes, situadas em cada 80 ou 90 kilometros, um quadro indicador illuminado colorido, accionado pela radio-telegraphia, onde o empregado possa conhecer a posição exacta de cada trem em movimento, de modo a prevenir o mais possivel qualquer desastre.

Tambem parece que brevemente será um facto o funcionamento de sinais e semaphoros pela radio-telegraphia, com o mesmo exito da electricidade transmittida por fios.



O rendimento economico dos camions automoveis

Apesar de ainda não se ter feito uma estatistica official com o fim de se conhecer precisamente a economia alcançada com o emprego de camions automoveis no transporte de mercadorias, em comparação com os vehiculos de tracção animal, os numeros dados fornecidos pelas empresas particulares dos Estados Unidos, muitas das quaes empregam os camions automoveis aos centenaes, demonstram que em geral a economia obtida é em media de 36 por cento; este resultado encontra-se perfeitamente demonstrado em um estudo comparativo publicado recentemente pelo Secretario da Commissão de Vehiculos Commercias da Camara de Commercio Automobilista de New-York.

Os detalhes sobre o funcionamento dos camions auto-

moveis e carros para distribuir generos aos domicilios foram pedidos ás grandes empresas explorando diversos ramos de commercio, em quinze cidades diferentes dos Estados Unidos, solicitando informes precisos sobre o custo dos seus transportes.

Muitas d'estas casas responderam pormenorizadamente, abrangendo as suas respostas periodos de um anno e mais, e algumas vezes mencionando importancias referentes a cinco, dez, quinze e vinte vehiculos.

Estas informações foram examinadas e classificadas, para se poder estabelecer o custo do transporte e entregas por dia, por milha, por tonellada-milha e por fardo.

Sempre que foi possivel se puzeram em confronto as importancias de igual serviço feito por tracção animal; estes ultimos dados foram facultados por empresas possuidoras tanto de vehiculos mechanicos como de carros tirados por animaes, de modo que a comparação é feita com bastante justeza.

Por todos estes estudos se vê que a media do custo do transporte nas ruas de uma cidade, empregando a tracção mechanica, é de 14 ¹/₄ centavos por tonellada-milha, e de 17 ³/₄ centavos empregando a tracção animal, o que representa a economia de 36 por cento.

A media do custo do serviço de entregas feito pelos grandes armazens de rouparia, viveres, etc., é de 8 centavos sendo feito pelo systema mechanico, e de 16 sendo feito com animaes, do que resulta uma economia de 50 por cento com o emprego da tracção mechanica.

Do exame feito detidamente a todos os apontamentos obtidos, chega-se á conclusão de que o gasto diario dos camions automoveis, incluindo todos os systemas e tamanhos empregados, tanto a gasolina, como electricos, é de 10,97 dollars.

N'esta importancia comprehendem-se todos os gastos de exploração, incluindo a amortisação do capital empregado e o interesse commercial do mesmo.

Para obter um trabalho effectivo igual ao de um camion automovel de potencia mediana são necessarios tres carros tirados a dois cavallos, cuja despesa total é de 16,75 dollars diarios, incluindo, como no caso anterior, a amortisação e interesse do capital.



Machinas de excavar

Entre as novidades da guerra actual ha as maquinas de excavar, empregadas pelos allemães para abrir trincheiras.

Estas maquinas talvez estejam destinadas a fazer desaparecer os corpos de sapadores-mineiros.

Ha cerca de dois annos foram empregadas para abrir canaes, excavações para caminhos de ferro, aberturas para canalisações, etc. As primeiras parece terem sido fabricadas em Anvers por uma casa allemã.

Consiste esta machina em uma locomovel de vapor provida de uma grande roda com baldes situada á rectaguarda. Esta roda é de aço e é sustentada por um quadro movel de aço laminado, fazendo parte d'ella laminas de aço-manganez, resistentes aos mais duros choques. Cerca da parte superior da roda excavadora ha um transportador que recolhe a terra arrancada pelas laminas, e que é recebida pelos baldes, sendo lançada para um dos lados.

O corte da roda é de largura e profundidade uniformes e variaveis, conforme o tamanho de cada machina. A largura das excavações depende do tamanho do aro da roda excavadora.

A velocidade d'esta machina em estrada é de 10 kilometros por hora não trabalhando, podendo subir inclinações de 7 por 100. Caminham muito mais que soldados marchando bem e sem descaço, com a vantagem de poderem trabalhar immediatamente á sua chegada a qualquer local.

VIAGENS E TRANSPORTES

Vinho de Portugal para França

Encontra-se, infelizmente, suspenso outra vez o serviço de mercadorias de Portugal para a França em pequena velocidade, estando o de grande velocidade limitado a remessas de peso até 100 kilogrammas por expedição, para quaesquer das fronteiras de Irun-Hendaya e Port-Bou-Cerbère.

Unicamente são aceites para ambas as fronteiras os vinhos em vagões cisternas, e para a de Port-Bou-Cerbère também os vinhos em vasilhame.

Se já estivesse solucionado o grave problema da entrada em Portugal dos vagões-cisternas hespanhoes, cuja solução parece eternisar-se, já uma grande parte do vinho que está para ser expedido para França poderia seguir sem embarço. Assim, pela forma como as coisas vão caminhando, é possível que para 1918 esteja solucionada a entrada de taes vagões em Portugal, isto é, quando já não puderem ser aproveitados, e, entretanto os commerciantes, que empatarem os seus capitales na compra dos vinhos para enviar para França, vão vendo passar os dias e os mezes sem meios de os transportarem, pois sem caminho de ferro, e quasi sem vapores, nada poderão fazer.

Resta agora a esperança, caso a estação de Hendaya se não descongestione em breves dias, de que possam seguir os mais importantes transportes em vasilhame, no aproveitamento d'alguns dos vapores allemães que forem requisitados pelo governo. Mas mesmo esta solução não satisfaz por completo, porquanto não ha no paiz cascarias bastantes para envasilhar todo o vinho que ha para exportar, e apesar de já estar approvedo pela Camara dos Deputados o projecto de lei auctorisando a importação temporaria de cascarias estrangeiras, ainda vem longe a sua applicação.

Por mais que procuremos encontrar o motivo da demora da actorisação na entrada dos vagões-reservatorios hespanhoes, não o encontramos, pois nos consta que por parte do governo hespanhol já foi dada auctorisação para a sabida, restando apenas que cá se auctore a entrada.

Porque se esperará?

Temos a certeza de que, se em vez de termos que importar os vagões vazios para depois seguirem em transito para França, tivessem que ser aproveitados para importação de vinho em Portugal, já cá estariam, entrando sem difficuldade, como já succedeu ha dois annos quando da grande importação de azeite, em que os vagões-cubas cheios com azeite entraram as fronteiras sem mais ceremonias do que as costumadas para quaesquer outros vagões.

Já ouvimos fallar nos interesses da industria da tanoaria nacional, que podem ser affectados. Ella tem razão, porquanto, não só não ha no paiz o vasilhame indispensavel para conter o vinho que ha para exportar, como também não pode ser fabricado a tempo de ser aproveitado para este transporte.

O problema é grave e precisa ser resolvido quanto antes, pois pode succeder que a perspectiva que tinhamos da entrada de milhares de contos, que viriam melhorar consideravelmente a nossa situação economica, se transforme n'um verdadeiro desastre, qual o de não poder ser exportado o vinho.

Transporte de volumes pequenos nas linhas do Valle do Vouga

Entra hoje em vigor nas linhas do Caminho de Ferro do Valle do Vouga a tarifa especial n.º 5 de grande velo-

cidade para o transporte de volumes de peso não superior a 10 kilogrammas, a qual estabelece o preço minimo de 15 centavos por volumes entre duas quaesquer estações d'aquellas linhas.

Esta tarifa, como as suas similares dos outros caminhos de ferro do Paiz, obriga a que os portes sejam pagos á partida, que os volumes não contenham valores, dinheiro, objectos preciosos e materias inflamaveis, explosivas ou perigosas e animaes vivos, e que o seu acondicionamento não seja deficiente.

Para o caso de extravio, a Companhia pagará, salvo caso de força maior, a indemnisação limitada ao maximo de 1\$000 por kilo.

Transporte de peixe e outros generos frescos para Hespanha

Já foi aprovada e é de esperar que entre brevemente em vigor a tarifa especial n.º 201 de grande velocidade, destinada a substituir a actual M. L. n.º 1, para o transporte de comestiveis e generos frescos das linhas da Companhia Portuguesa para as da de Madrid a Caceres e a Portugal.

Já nos occupámos do projecto desta tarifa quando da sua apresentação á homologação do Governo, no emtanto, no desejo de sobre ella elucidar os nossos leitores, mais algumas linhas lhe vamos consagrar, tanto o interesse que achamos ella deve despertar no publico, pois que apresenta, no que respeita ao peixe fresco em sal ou em gelo e aos mariscos, uma importante redução sobre os preços da actual.

Esses dois generos, cuja exportação já hoje importante se desenvolverá mais com a nova tarifa, são objecto do seu § 1.º, do qual destacamos alguns dos seus preços por tonelada.

De todas as estações comprehendidas entre Lisboa, Abrantes e Vendas Novas; Estarreja, Payalvo e Louzã; Campanhã e Ovar; Alcantara Terra e Cascaes; Bemfica, Cintra e Obidos; Caldas da Rainha e Figueira, para Madrid Delicias e Torrejos — 34\$20, ou seja menos 9\$00 do que o preço da actual tarifa M. L. 1.

Das mesmas para Talavera de la Reina 32\$67, menos 1\$53 que o actual;

Como se vê, ha reduções importantes, tendo além d'isso preços para as estações da linha do Oeste de Hespanha que não existiam na actual tarifa, como por exemplo, Salamanca, para a qual o preço é de 23\$97 por tonelada.

O § 2.º da tarifa contem preços para varios generos frescos, entre esses as aves mortas, carnes frescas, coelhos vivos, sardinhas frescas e salgadas, fructas frescas e seccas, flôres naturaes.

N'este § foi mantido para Madrid o actual preço de 23\$04, sesdo brevemente augmentados os para as outras estações da linha de Madrid a Caceres, e creados preços para as estações das linhas de Oeste.

O § 3.º contem o preço especial de 19\$80 para *ameijoas e ostras em caixas*, para os destinos de Talavera, Torrijos e Madrid.

No § 4 mantem-se o actual preço de 28\$80 para aves vivas e ovos com destino a Madrid que, como se sabe, é um grande centro consumidor d'esses generos.

Ainda n'esse § 5.º encontramos preços para o transporte de aves vivas por vagão completo, quer da propriedade do caminho de ferro, quer da propriedade dos expedidores, e que são, entre qualquer estação da Companhia Portuguesa ou do Sul e Sueste e qualquer da M. C. P., os seguintes:

— Quando o transporte se faça em vagões dos caminhos de ferro, \$19 por tonelada e kilometro no percurso português, e \$18 no percurso hespanhol.

Quando se faça em vagões-jaulas pertencentes aos expedidores, \$13 em todo o percurso.

O retorno dos vagões vazios de qualquer propriedade pagarão à razão de \$02 por vagão e kilometro em todo o percurso.

Os transportes em vagões dos expedidores teem de obedecer a certas condições previstas na tarifa.

Tambem se encontra na tarifa um quadro com os preços nas linhas do Sul e Sueste que são ligaveis em Vendas Novas aos dos differentes paragraphos n'ella contidos para o publico poder calcular as taxas totaes para as remessas procedentes d'aquellas linhas; e bem assim um quadro de quebras naturaes das diversas mercadorias n'ellas comprehendidas.



A questão do papel

Não se póde dizer que esta questão, que tão intimamente affecta não só *todo* o jornalismo, mas *todos* os que da imprensa vivem — tanto encostados à carteira, a redigir artigos, a escrever livros, ou a dirigir empresas periodicas, litterarias, typographicas etc., como os que passam a vida a reunir caracteres typographicos em linhas, em graneis, em paginas, ou, sobre as machinas, a imprimir folhas de papel — tenha ficado estacionaria nos ultimos dias.

Não, senhores; ella fez alguns grandes passos... para traz.

Pretendem os interessados na industria papeleira que toda a industria graphica viva acorrentada ao carro triumphal das suas ambições desmedidas, e que ideias que se tinham definido, reivindicações justissimas, a que o Sr. Ministro do Fomento e as commissões parlamentares se propunham attender, sejam postas de parte e relegadas para os profundos abysmos das coisas inuteis.

E pretende-se conseguir isto justamente com o accordo das entidades que mais razão tinham para serem os paladinos da justiça para com todos, de defender os interesses de *todos*; não devendo recolher-se a um exclusivismo egoista e accommodaticio de combinações *inter amicus*.

Não nos surprehende a situação.

Logo que se levantou a questão da alta do preço dos papeis de impressão, vimos que a tendencia das queixas era para só se tratar dos *grandes jornaes*, dos *jornaes diarios*, dos que se imprimem em *papel commum* — *typo ordinario de jornal*, como o classifica a pauta aduaneira.

Depois veio a *Nação* com o seu convite a *todos* os jornaes, diarios ou não, do paiz, provar a perfeita noção de egualdade das suas ideias, o que valeu que, na reunião que alli se fez, puzessemos em evidencia que não só os jornaes diarios eram jornalismo, e que não só estes, mas, mais do que elles, os jornaes não diarios, os jornaes-revistas eram ainda mais affectados pela alta do preço dos papeis, e mais prejudicados pela existencia de direitos aduaneiros que, se no regimen ordinario já eram excessivos e collocavam toda a industria graphica algemada nas mãos da industria papeleira, nas actuaes circunstancias aggravavam-lhe a existencia por forma a torna-la impossivel.

Vingou esta nossa campanha e o Sr. Ministro do Fomento, no seu projecto de lei, e as commissões parlamentares, nas emendas que lhe propuzeram, attendiam a essa importante questão que tão justo é que seja resolvida.

Mas as fabricas de papel — a Companhia do Prado á frente — viram que attender com justiça a tantos indus-

triaes que hoje são seus escravos — porque só podem utilizar o papel *que ellas lhes queiram fornecer e pelo preço que ellas queiram exigir-lhes* — ia affectar os seus grandes interesses, e começaram a levantar protestos dos seus operarios e até de individuos que nada teem com a fabricação de papel.

Depois, *organizou-se* uma reunião, nas salas da *Associação Industrial*, a que foram convidados (?) exclusivamente delegados da industria papeleira, estando representadas as fabricas de Caima, Cavado, Prado, Matrena e Abelheira, a empresa d'*O Seculo*, Sociedade Nacional de Typographia e Associação Industrial.

Como é sabido a grande questão que se debatia, em meio da que affectava toda a imprensa, era a da fabrica do Prado não fornecer ás empresas do *Seculo* e *Sociedade de Typographia* o papel sufficiente para o seu consumo.

Esta reunião teve, pois, por fim exclusivamente, congraçar aquellas duas partes em litigio — o resto não vale nada.

Não vale nada, é um modo de dizer. A industria papeleira pensou que mais lhe convinha fazer as pazes com o *Seculo*, embora com um leve sacrificio, comtanto que se garantisse a continuação do exclusivo do fornecimento de *todo o papel* que *todo o paiz* gasta em jornaes, livros, publicações de todo o genero e sobre o qual ella poderá fazer recair todos os gravames de preços que quizer e todas as peoras de qualidade que entender.

D'essa doce paz entre as duas potencias belligerantes, com a padrinhagem da Associação Industrial (!) resultou um aborto de um projecto de lei, pelo qual se pede ao Governo que substitua o seu, e que é do theor seguinte:

«Artigo 1.º A's empresas jornalisticas será permittido, até seis mezes depois da guerra, importar, pagando apenas o direito de \$00,1 por kilogramma, a quantidade de papel especificado na classe 513 das pautas em vigor, quer em *bobines*, quer em folhas, que lhes fôr necessaria para a sua industria e que as fabricas nacionaes não possam fornecer, reputada na razão de 600 toneladas por cada anno.

§ unico. Quando haja pedidos para esta importação de quantidades que, somadas, dêem uma cifra superior ao limite estabelecido, será feito o rateio pelas empresas jornalisticas que os tenham formulado, ou por accordo mutuo ou tendo em attenção a tiragem dos respectivos jornaes, se as mesmas empresas não delegarem em qualquer d'ellas a importação da totalidade.

Art. 2.º O governo poderá auctorisar a importação do papel especificado na classe 513 para jornaes até 1:000 toneladas, com o direito estabelecido no artigo anterior e durante o mesmo praso, as quaes serão depositadas em local por elle indicado e utilizadas mediante prévia licença, que só será concedida quando se verifique que augmentou o consumo não coberto pela produção das fabricas nacionaes ou esta baixou por qualquer causa.

Art. 3.º Desde que o preço do papel a que se refere o art. 1.º de fabricação nacional seja superior ao de importação estrangeira acrescido de \$00,1 por kilogramma, durante o praso a que se refere o art. 1.º, o governo submeterá á decisão de uma commissão arbitral, composta de representantes dos jornaes e das fabricas de papel, em igual numero, e d'um arbitro de desempate por elles nomeado, a fim de se determinar o preço a que será fornecido o papel do fabrico nacional em attenção ás circunstancias de momento.

Art. 4.º As regalias que por este decreto são concedidas ás empresas jornalisticas são extensivas a todas as industrias de artes graphicas e demais importadores de papel.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrario.

Como se vê trata-se unica e exclusivamente do papel da classe 513 da pauta, isto é, **papel d'impressão typo ordinario de jornal**; o outro papel em que se imprimem outras publicações foi completamente posto de parte.

O *Seculo* ficará assim servido, a Companhia do Prado e suas congéneres vencerão a campanha; a Associação Industrial que, pelo que se vê, só considera industria a fabricação de papel e a publicação do *Seculo* ou, acaso, de outras folhas que se imprimem n'esse *papel ordinario de jornal*, entenderá ter cumprido a sua missão; e até os representantes das artes graphicas, que acaso assistiam á reunião, se contentaram com o modesto artigo 4.º final em

que se lhes acena com a possibilidade de importarem também, para seu consumo, em livros, em publicações illustradas de todo o genero... papel ordinario de jornal!

Escudada já com a esperança do bom resultado d'esta campanha, no dia seguinte a Companhia do Prado telephonava-nos que «se queriamos um resto de 10 resmas do papel que empregamos nas nossas capas, e que nos custava, antes da guerra, 4\$10 a resma, tinhamos que toma-lo a 6\$90, isto é, com 66 % de augmento.

E era decidir, de momento, porque d'ahi a meia hora já no-lo não garantia.

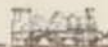
Tivemos que submeter nos.

Pelo seu lado, a Fabrica Matrena, d'onde sempre nos abastecemos de papel para o *Guia Official*, diz-nos que se queremos papel cor de laranja, para as capas, que pagávamos a 160 réis o kilo, teremos que paga-lo a 350 réis, e que tomar firme uma encomenda de 500 kilos, o que nos forçaria a um desembolso immediato e a perda do respectivo juro, sobre o augmento de 125 por cento.

Não podendo acceitar tal preço, vamos empregar um outro papel, que encontrámos no mercado, ordinario e feio, como o publico verá no proximo mez.

E entretanto mandámos vir amostras de papel dos armazenistas de Madrid, onde elle se vende, a retalho, ao rasoavel preço de 85 centimos de peseta o kilo, o que mesmo ao cambio actual representa 226 réis.

Se pois falharem todas as tentativas que fizermos para que o governo dê solução satisfactoria ás nossas reclamações; se nada conseguirmos, a nossa *Gazeta*, que sempre conservou um aspecto digno de uma revista technica sem se envergonhar de figurar ao lado dos jornaes congeneres estrangeiros, terá que passar a ser impressa em papel ordinario de jornal, visto que assim o mandam os nossos industriaes papeleiros e a indifferença dos principaes interessados.



“Guia do maquinista e do fogueiro de locomotivas”

Por captivante offerta do seu auctor, o distincto engenheiro chefe de tracção e officinas da Direcção do Minho e Douro, Sr. José Victor Duro Sequeira, recebeu esta *Gazeta* um exemplar do livro «Guia do maquinista e do fogueiro de locomotivas», que constitue uma obra preciosa para a nossa, infelizmente tão pobre, litteratura technica.

Na verdade, não abundam entre nós os livros referentes a trabalhos ou estudos de engenharia, quer no que respeita aos assumptos de certa transcendencia theorica, quer no que se relaciona com a pratica dos serviços correntes.

Ora é precisamente a um utilissimo fim pratico que visa o livro a que nos referimos, cujo character absolutamente intuitivo e cujo methodo didactico tão claro e tão preciso o torna um elemento valioso de estudo para aquelles a quem particularmente é dedicado, e também para todos os que pretendam adquirir conhecimentos muito completos e nitidamente comprehensíveis sobre a condução de locomotivas, em geral.

Esta obra foi especialmente elaborada pelo seu illustre auctor para servir de auxiliar, que se nos afigura indispensavel, aos machinistas e fogueiros que pretendam satisfazer cabalmente aos exames que lhes são exigidos para a promoção nas diversas classes, e também, como se diz na «Introdução», com o fim de desenvolver no pessoal de condução de machinas o amor pela sua profissão, fazendo-lhes conhecer os principios e os detalhes do maravilhoso engenho que lhes foi confiado, ensinando-lhes as regras praticas para o conduzir e conservar, e emfim tornando-lhes mais facil e agradável o desempenho da sua missão.

Escripto n'uma linguagem facil e simples, como fica bem a uma obra n'este genero, a comprehensão da materia exposta torna-a rapidamente assimilavel. Nem por isso o auctor deixou, como é devido, de empregar os termos especiaes da technica versada, e a sua significação resulta claramente da nitida exposição observada em todo o livro.

Embora o «Guia» não entre desenvolvidamente em considerações de ordem theorica, o que seria descabido para o fim a que elle é destinado, crêmos, no entanto, que a sua leitura será de apreciavel utilidade para todos aquelles que se dediquem ao estudo de condução de locomotivas, e que n'elle encontrarão um vasto e interessante repositório de tudo quanto a pratica pode interessar ácerca de tão completo serviço, constituindo, como já dissémos, um elemento valioso que vem enriquecer a nossa modestissima litteratura technica de engenharia.

*

Com um trabalho muito perfeito de impressão, executado nas officinas da «Illustração Portugueza», a obra a que aos referimos consta de um volume de 248 paginas de texto, e de um atlas de 68 estampas.

Dos 11 capitulos de que se compõe o «Guia», o primeiro trata, de um modo geral, da classificação das locomotivas e dos caracteres principaes dos diversos typos. Nos capitulos 2.º, 3.º e 4.º estudam-se os diversos órgãos que compõem a caldeira, o machinismo e o vehiculo da locomotiva, comparando-se as disposições adoptadas nas diversas machinas em uso nos caminhos de ferro do Minho e Douro, e no capitulo 5.º descrevem-se os tenders.

O capitulo 6.º é consagrado ao estudo dos freios e ao seu funcionamento, sendo especialmente desenvolvida a parte referente ao freio de vacuo, e o capitulo 7.º trata de material de transporte, carruagens, furgões e vagões, fazendo a descripção detalhada da constituição e órgãos accessorios dos diversos vehiculos, e ficando assim completa a obra no que respeita ao material circulante.

Os capitulos 8.º, 9.º, 10.º e 11.º são os que especialmente se referem á condução e serviço das locomotivas, tratando o capitulo 8.º da produção do vapor, o capitulo 9.º da condução de locomotivas, o capitulo 10.º das avarias em serviço, e o capitulo 11.º da conservação de locomotivas. Em todos estes capitulos se reconhece o methodo claro e facil seguido pelo auctor para a rapida comprehensão dos assumptos tratados, e a apresentação de numerosos exemplos e da sua detalhada analyse mais valorisa ainda o trabalho.

Emfim, n'um supplemento com que termina o livro, encontram-se as indicações relativas ás locomotivas de vapor sobreaquecido que c nstituem o ultimo typo adquirido pelos caminhos de ferro do Estado.

*

Este interessante «Guia» refere-se mais especialmente ao material em uso nas linhas da Direcção do Minho e Douro, á qual pertence o seu esclarecido auctor, e sobre esse material versam mais detalhadamente todas as indicações n'elle contidas. Seria, portanto, de desejar que esta obra, que tão valiosos serviços deve prestar, venha a ser generalisada ao material das restantes linhas ferreas do paiz, na parte em que cada uma d'ellas apresente elementos particulares de estudo e descripção.

Felicitando sinceramente o distincto engenheiro Sr. Duro Sequeira, pelo interessante e util trabalho que acaba de publicar, agradecemos penhoradamente a amavel offerta do exemplar com que brindou a nossa *Gazeta*.

A guerra e o desenvolvimento do automobilismo

A actual guerra, que tão grande incremento veio dar a varias industrias, mesmo de caracter menos belicoso, trouxe, como era de prever, um desenvolvimento consideravel para o fabrico e emprego dos automoveis, cujos serviços teem sido aproveitados não só para os transportes de material, munições, feridos e doentes, etc., como também para a realisação de importantes operações estrategicas, como se viu designadamente na celebre batalha do Marne.

Este emprego desenvolvido do automobilismo deu origem, naturalmente, a um notavel accrescimento no fabrico das viaturas e a melhoramentos importantes nos tipos mais geralmente adoptados.

Antes da guerra o motor de quatro cylindros (quatro ciclos) era considerado o melhor; e d'elle haviam no mercado varios modelos que essencialmente não apresentavam grandes differenças. Depois de começar a guerra fizeram-se n'esse typo fundamental varias modificações, introduzidas especialmente pelas fabricas americanas, pois que as fabricas das potencias belligerantes continuaram a cingir-se aos tipos já existentes. D'essas modificações proveiu a adopção de motores com seis, oito, e mesmo doze cylindros. Na Inglaterra o motor Green de 300 cavallos, e 600 libras de peso, que é um modelo genuinamente inglez, tem sido o typo mais preconizado, quer para automoveis, quer também para a aviação.

O augmento no numero de cylindros trouxe comsigo a diminuição do numero de partes moveis, resultando d'isso maior velocidade com menor vibração, e correlativamente com o emprego do aluminio e do magnesio conseguiu-se também diminuir o peso dos motores.

Quasi todas as fabricas americanas reduziram o custo dos motores, e no fim da guerra milhares de automoveis ficarão disponiveis para serem utilizados em labores mais pacíficos, do que resultará por certo uma larga applicação de taes vehiculos em muitos ramos da actividade social. Este facto trará também como consequencia a necessidade de se organizar e conservar em todos os paizes uma boa rede de estradas, e o automobilismo do futuro virá a ser um importante ramo de communicações que completará, em muitos pontos o serviço das redes ferro-viarias.

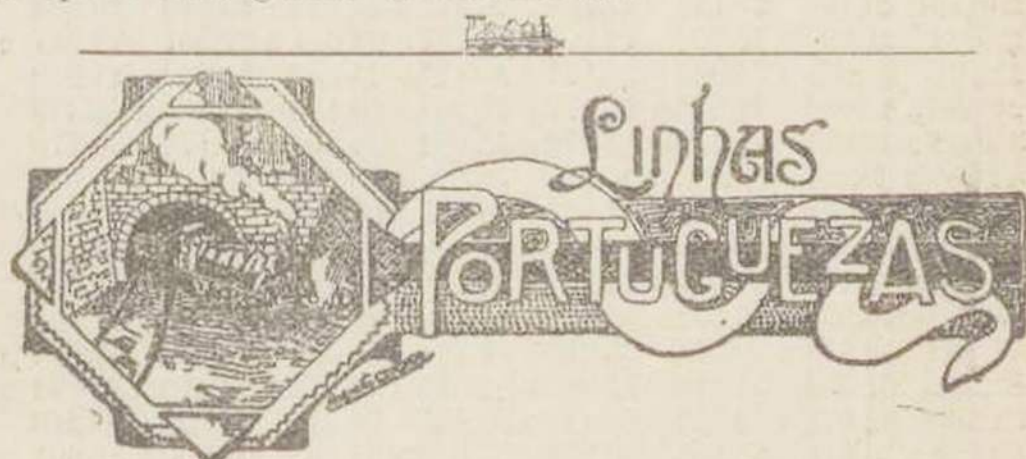
Já hoje, especialmente na Inglaterra, a viação por automoveis tem sido empregada para, de um modo definitivo, alargar e completar o serviço de tráfego de algumas linhas de caminho de ferro, e, na opinião de uma revista da especialidade, a existencia d'este meio de locomoção teria evitado, alguns anos atraz, a construcção de certas linhas de menor importancia cujo movimento seria cabalmente desempenhado por carreiras de automoveis convenientemente estabelecidas.

A larga applicação dos automoveis aos serviços militares não permite que em tempo de paz exista como material exclusivo dos exercitos o consideravel numero de vehiculos que taes serviços exigem para o caso de guerra, e por isso em todos os paizes se assentou na necessidade de utilizar com aquelle fim os automoveis empregados em usos domesticos e outros dos serviços civis. D'aqui resulta a grande vantagem que ha, mesmo para fins militares, no grande desenvolvimento do automobilismo nas suas diversas applicações á vida normal de um paiz.

Em todas as nações belligerantes se tinha comprehendido por este modo o problema do automobilismo militar, mas reconheceu-se na actual guerra que as disponibilidades encontradas nos serviços civis não foram sufficientes para as exigencias do serviço dos exercitos, e d'ahi a necessidade de novas aquisições, que virão posteriormente elevar muito a cifra d'aquellas disponibilidades. Só os Estados Unidos venderam, desde junho de 1914 até junho de 1915, 5:500 automoveis á França, e 14:000 á Inglaterra.

Foram os francezes, ao que parece, os primeiros que na actual guerra fizeram uma larga applicação dos transportes de tropas por automoveis, enviando, logo no começo das hostilidades, um forte contingente de tropas de Paris para a fronteira belga, e empregando para isso cerca de 500 vehiculos. No dia seguinte um novo comboio de 1:000 automoveis de varias especies era organizado com identico fim, e na batalha do Marne é bem conhecido já o emprego vantajoso que fez o exercito de Paris dos automoveis, que permittiram deslocar em pouco tempo uma massa de tropas sufficiente para parar a offensiva da ala direita dos allemães.

As autoridades militares allemãs avaliam que, entre todas as potencias belligerantes, o numero total de automoveis empregados na primeira semana da guerra deve andar por cerca de 250.000. Por aqui se pôde fazer ideia do papel desempenhado por estas viaturas na actual guerra, que, apesar de já ter sido cognominada de guerra de caminhos de ferro, pôde reivindicar para si também o epitheto de guerra de automoveis.



Companhia Portuguesa. — Vão ser adjudicados os restaurantes das estações de Elvas e Castello Branco, sendo n'uma das condições do concurso, o arrendatario obrigado a fornecer todo o serviço de restaurante, o que representa um grande melhoramento para o publico.

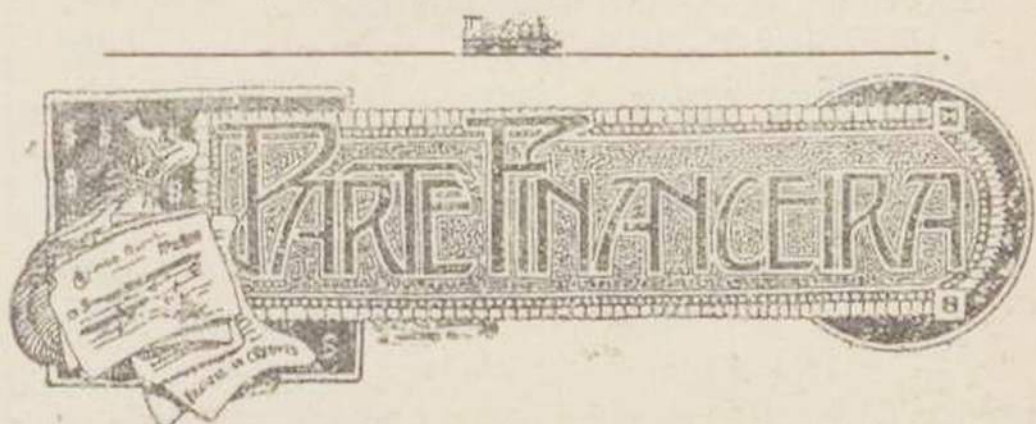
— Já está concluida a modificação na via descendente da linha do Norte na estação de Alfarelllos, ficando assim em optimas condições de segurança e de facilidade para o serviço dos comboios por ficarem independentes as duas vias, ascendente e descendente.

Beira Alta. — Parece que vae ser ampliada a estação da Guarda com mais linhas e com plataformas centraes.

Novas ambulancias postaes. — Realisou-se com grande exito a experiencia do novo systema de illuminação das novas ambulancias postaes, por lampadas «Petronax».

A luz, de grande intensidade, era fornecida só por duas lampadas, alimentadas por um deposito que comporta 10 litros de petroleo, demorando 11 horas para arder um litro d'esse liquido.

Esta ambulancia que é igual ás que já andam nas linhas do Douro e Beira Alta, vae fazer serviço juntamente com outras de igual typo, para os comboios do Algarve.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta Serviço de Titulos

Lista das obrigações amortizadas no exercicio de 1915, por meio de compras effectuadas nas Bolsas de Lisboa e de Paris, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de outubro de 1905 e artigos 13.º e 14.º dos Estatutos:

202 obrigações de 1.º grau, juro fixo:

N.º	67 a	70	107	661 a	690	1.145	1.165 a
1.188	1.918 a	1.954	2.466 a	2.485	5.579	6.283 a	6.286
6.472	6.790	7.260 e	7.261	7.293	7.403 a	7.410	7.524 a
7.528	8.010 a	8.012	8.278	8.764 a	8.768	9.132 a	9.136
9.457 a	9.471	9.893 a	9.895	10.004	10.875 e	10.876	11.569
13.231	13.234	13.333 e	13.334	13.565 a	13.567	13.745 e	13.746
15.100 a	15.104	16.367 a	16.368	20.802 a	20.805	23.371	23.983 e
23.984	24.268 a	24.283	25.596 e	25.597	26.166	27.970 a	27.972
29.671	30.031 a	30.034	30.124 a	30.126	30.491 a	30.500	30.929 a
30.938	31.521	31.793	31.954	33.203	33.876	34.123 a	34.125
34.670	36.390	36.503 e	36.504	38.001 a	38.012	38.407	38.895 a
38.900	39.901 a	39.903	40.242	44.237 e	44.238	44.275	44.326
44.527	44.557	44.621	44.622				

700 obrigações de 2.º grau, juro variavel:

N.º	698	699	987 a	989	1.349 a	1.373	1.381
6.464 a	6.466	6.916 a	6.925	7.635	8.688 a	8.702	8.784
9.088 a	9.095	9.861 a	9.868	9.875	10.264	10.866 a	10.890
11.034 a	11.043	11.363	11.668 a	11.672	11.762	11.763	12.660
13.925 a	13.938	13.945	14.176	14.178	14.181 a	14.185	14.189
14.190	14.194	14.196	14.198	14.604 a	14.606	15.839	15.840
15.848 a	15.850	18.425	18.426	18.876 a	18.878	18.886 a	18.912
20.134 a	20.136	20.138	20.139	20.141 a	20.144	20.146 a	20.150
20.179 a	20.190	20.197	20.198	20.641 a	20.644	20.863	20.892
20.893	21.907	21.908	22.103 a	22.107	22.611 a	22.651	22.797 a
22.791	23.079 a	23.083	23.124	23.125	23.282	23.679	23.680
23.683 a	23.686	24.872 a	24.874	28.209	29.183	32.343 a	32.346
33.032 a	33.042	33.320	33.578 a	33.582	34.850	35.176 a	35.178
35.454 a	35.465	35.724 a	35.727	36.027 a	36.039	36.598 a	36.607
38.021 a	38.023	38.313 a	38.332	40.056	40.067	40.072	40.080
40.096	40.122 a	40.130	41.055 a	41.070	42.898	43.093	43.094
44.094 a	44.108	44.527 a	44.529	45.156 a	45.160	45.516 a	45.524
45.666	45.670 a	45.672	45.879	45.880	46.897	47.754	47.757
47.760	50.973 a	50.975	51.413	51.414	51.555 a	51.559	51.590 a
51.592	51.596	51.822	52.063 a	52.075	52.176 a	52.210	52.592 a
52.596	52.622 a	52.634	53.449 a	53.454	56.716	59.020	59.219
59.428 a	59.444	59.504	59.505	64.680 a	64.684	64.690 a	64.694
67.261 a	67.268	69.149 a	69.168	70.315 a	70.323	70.343 a	70.351
70.405 a	70.414	71.874 a	71.879	76.637 a	76.639	76.987	77.270
77.330 a	77.332	77.446	77.447	77.696	77.869 a	77.872	78.077 a
78.082	78.178 a	78.183	78.235 a	78.248	78.904 a	78.908	80.031
80.032	82.179 a	82.182	82.448 a	82.452	83.146	83.154	83.155

Lisboa, 7 de fevereiro de 1916. — O administrador delegado,
(a) Luiz Ferreira da Silva Vianna.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de fevereiro de 1916.

As dividas da guerra.— Comquanto a Austria não tenha de ha muito publicado nenhum balango do seu Banco de Estado, nem fornecido qualquer informação acerca da sua situação financeira, pôde affirmar-se que o estado das suas finanças é ainda menos satisfatorio que o da sua aliada, que já por duas vezes a auxiliou, em novembro de 1914 e junho de 1915. Apesar d'estes empréstimos, a Austria e a Hungria teem procedido respectivamente á emissão de dois empréstimos internos que produziram com bastante difficuldade 7.745 milhões de francos, approximadamente.

O total da divida de guerra que pesa sobre este Imperio é de 13.825 milhões de francos.

Divida de guerra da Austria-Hungria, em milhões de francos:

Novembro de 1914:	
1.º empréstimo de guerra para a Austria a 5 1/2 %	2.415
Empréstimo de accordo com a Alemanha	375
1.º empréstimo de guerra húngaro a 6 %	1.228
Maio de 1915:	
2.º empréstimo de guerra austriaco	2.920
Junho de 1915:	
2.º empréstimo de guerra húngaro	1.180
2.º empréstimo auxiliado pelos allemães	382
Divida Fluctuante de guerra	5.325
Total	13.825

N'esta importancia incluem-se 5.325 milhões effectuados pelo governo da monarchia dualista para constituir uma Divida Fluctuante de guerra composta pelos adiantamentos feitos pelo Banco do Estado e pela emissão de Bilhetes do Thesouro que deviam ser consolidados quando do terceiro empréstimo que se procurava effectivar em novembro proximo passado.

E' a Inglaterra a nação que no momento actual, apresenta a verba mais elevada da divida de guerra, comparada com as nações triple-alliadas, sommando 30.815 milhões de francos, que são discriminados da seguinte forma:

Divida de guerra britannica, em milhões de francos:

Novembro de 1914:	
Empréstimo de guerra, 3 1/2 %	8.750
Março de 1915:	
Letras do Thesouro	840
Junho de 1915:	
Empréstimo de guerra, 4 1/2 %	14.625
Outubro de 1915:	
Empréstimo americano, 5 %	1.250
Bilhetes do Thesouro	5.350
Total	30.815

D'esta somma total de 30.815 milhões de francos, o governo inglez emprestou a outros diversos paizes varias sommas que se elevam proximamente a 4.375 milhões de francos, o que reduz a verba da divida de guerra referente a este paiz á somma de 26.440 milhões de francos.

Os seus dois empréstimos, principalmente o que foi emittido a 4 1/2 %, em junho de 1915, que attingiu sem nenhuma ameaça ou pressão, a enorme verba de 14.625 milhões de francos, foram subscritos por todas as classes sociaes com o maior enthusiasmo,

*

Monte-pio Geral.— Foi publicado na semana finda o relatorio da gerencia de 1915, d'esta importante instituição

As garantias que o Monte-pio offerece aos seus depositantes são as seguintes:

Responsabilidades dos devedores ao Monte-pio: 14.908 contos; Dinheiro em caixa e depositos em ouro, 6.473 contos;

Fundos pequenos do Monte-pio (excluido 3117 contos, em conta de empréstimos sobre penhores) 10.075 contos; total, 31.456 contos. Comparando esta verba com a de 18.054 contos, importancia de responsabilidade do Monte-pio para com os depositantes, verifica-se que o excesso de garantia que a estes offerece o Monte-pio é de 13.402 contos, ou 74 %. E como á verba de 14.908 contos, total dos debitos ao Monte-pio, corresponde a somma de 36.175 contos, de valores effectivos que garantem os mesmos debitos, verifica-se que o excesso de garantia dos devedores para com o Monte-pio é de 21.266 contos, ou 142 %.

No relatorio propoz a Direcção que seja fixada em 1.000 contos a quantia a applicar, no anno corrente, a empréstimos hypothecarios.

*

Companhia de Seguros Probidade.— Em cumprimento do prescripto no art.º 44.º dos estatutos, publicou esta Companhia o resultado da gerencia do anno findo em 1915.

Apreeia-se pelo relatorio, que a receita de premios, terrestres e maritimos, foi no anno findo, de Esc. 59:858\$73, tendo sido de Esc. 59:816\$99 em 1914, havendo, pois, um saldo positivo de 41\$71.

A importancia paga por sinistros, terrestres e maritimos, no anno de 1915, foi de 19:210\$87,5, tendo sido no anno de 1914, de Esc. 21:522\$28.

Os premios pagos pelos reseguos no anno findo, foi de Esc. 10:226\$47,5.

Dos Fundos disponiveis, foram colocados 15:000\$00 em Bilhetes do Thesouro.

O Fundo de Reserva fica elevado a 80:000\$00, e, junctamente com 25:000\$00—Fundo de Reserva de Garantia—eleva esta Companhia as suas reservas a 105:000\$00.

Pelo Balanço verifica-se que os lucros foram de 14:218\$47, propondo a Direcção o seguinte:

Dividendo: 15 %	9:000\$00
Fundo de Reserva	5:000\$00
Saldo para c/ nova	218\$47
	14:218\$47

*

Companhia de Seguros Tagus.— Satisfazendo ao disposto no art.º 37.º dos Estatutos, apresentou esta Companhia aos seus accionistas o relatorio referente a 31 de Dezembro p. p.

Da conta de Ganhos e Perdas, verifica-se a receita total de 129:287\$52, tendo sido a de 1914 de 134:700\$13,7, havendo, pois, o saldo negativo de 5:412\$61,7.

Esta diminuição de receita é resultante, principalmente, de se ter acabado com a Agencia de Lourenço Marques, o que foi, porém, benefico para a Companhia, devido aos sinistros occorridos n'aquella cidade terem sido em valores que tinham estado seguros n'esta Companhia.

Pelas respectivas contas tambem se verifica ter sido a despesa de 101:067\$99, havendo um saldo positivo de 28:219\$53.

Propõe a Direcção o dividendo de 5\$00 por acção, que seria superior se não fossem as deducções que se apontam, devidamente relacionadas.

Ao saldo da conta de Ganhos e Perdas propõe-se a seguinte applicação:

Dividendo	25:000\$00
Fundo de Reserva	2:857\$79,5
Fundo de Reserva Variavel	361\$73,5

Bolsa. — Os diversos valores de credito mantiveram os seus cursos, tendo os papeis do Estado sustentado bom preço, havendo larga procura de Fundos, Interno e Externo.

Cambios. — O mercado cambial mostrou accentuada firmeza durante a quinzena, que se manteve até á divisa de 35, fechando hoje incerto, havendo larga procura de £ guro.

O preço da libra oscillou entre 6\$80 e 7\$05 ficando a 6\$85-7\$00.

O Rio-Londres cota 11 ²⁴/₃₂ ou 20\$589 reis.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE FEVEREIRO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35 ¹ / ₈	35	36 ¹ / ₂	34 ¹ / ₄
" 90 d/v.....	34 ⁵ / ₈	—	37	—
Paris cheque.....	725	735	704	710
Berlim ".....	—	—	—	—
Amsterdam cheque	602	612	580	600
Madrid cheque	1360	1375	1310	1320

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	FEVEREIRO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,30	39,30	39,20	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	
Divida interna 3% coupon.....	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	39,00	39,15	39,30	39,30	
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	22\$70	—	—	—	22\$70	—	—	—	—	—	
" 4% 1888/9.....	59\$40	60\$00	60\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51\$50	
" 3% 1905 c/premios.....	9\$50	9\$50	—	—	9\$60	9\$60	9\$60	—	—	—	—	—	
" 5% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	83\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	83\$50	
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81\$50	
" 4% 1912, ouro.....	98\$50	—	—	—	99\$00	—	—	—	—	—	—	—	
externa 3% coupon 1.ª serie.....	74\$30	74\$30	74\$20	74\$20	74\$40	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	74\$90	74\$90	75\$00	
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74\$10	—	—	
" 3% 3.ª serie.....	76\$60	76\$60	—	76\$80	77\$00	77\$30	77\$30	77\$60	77\$80	77\$80	77\$80	78\$00	
Obrigações dos Tabacos 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	188\$00	—	—	189\$00	—	—	—	
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	160\$00	—	—	—	—	
" Nacional Ultramarino.....	—	—	126\$00	—	127\$00	127\$80	—	—	—	130\$00	—	130\$00	
" Lisboa & Açores.....	122\$00	—	—	—	122 00	—	121\$50	—	121\$50	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34\$00	
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Tabacos, coupon.....	78\$80	—	—	—	—	80\$00	80\$30	80\$30	80\$30	—	—	—	
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	57\$30	—	—	—	56\$30	—	55\$00	56\$00	55\$00	55\$00	—	—	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	93\$50	—	—	93\$70	—	—	93\$60	93\$50	93\$60	—	—	—	
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	79\$50	79\$50	79\$50	—	79\$40	—	79\$50	79\$50	79\$60	79\$60	
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	35\$10	35\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93\$00	
" prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 5%.....	88\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	62,60	62,60	62,60	62	62	62	62	61,50	61	61,60	—	—	
" 3% 2.ª.....	59,75	59,75	—	—	—	—	—	—	60	60,10	—	—	
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	395	—	292	—	—	290	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....	340	—	—	—	—	—	342	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1916		1915		Diferença em 1916	1916	1915	Diferença em 1916
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	(Rede geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—
	(Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—
	(Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10 Fevereiro	722	226.111\$03	708	181.498\$82	+ 44.612\$21	313\$17	256\$35	+ 56\$82
Minho e Douro	" "	471	208.100\$00	471	149.780\$17	+ 58.319\$83	441\$82	318\$00	+ 123\$82
Beira Alta ..	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Dez. 15	185	168.092\$54	185	160.659\$24	+ 7.433\$30	908\$60	868\$42	+ 40\$18
Valle do Vouga...	20 Fevereiro	176	25.198\$32	176	18.611\$48	+ 6.586\$84	143\$17	105\$74	+ 37\$43
Porto á Pova e Famalicão	31 Dez. 15	64	182.968\$07	64	167.439\$32	+ 15.528\$75	2.858\$87	2.616\$23	+ 242\$64
Guimarães	30 Nov. 15	56	132.403\$68	56	130.763\$80	+ 1.639\$88	2.364\$35	2.335\$06	— 29\$29
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	31 Janeiro	3.681	13.060.120	3.681	11.474.755	+ 1.585.365	3.547	3.144	+ 403
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	11.406.767	3.664	10.077.424	+ 1.329.343	3.113	2.750	+ 363
Andaluzes.....	" "	1.083	2.813.097	1.083	2.320.255	+ 492.842	2.597	2.142	+ 455
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 Fevereiro	777	1.314.746	777	1.215.795	+ 98.951	1.692	1.564	+ 128
Lorca a Baza e Aguilas.....	19 "	168	403.941	168	375.986	+ 27.925	2.104	2.237	+ 167

Revista de inspecção aos ferro-viarios militares

Brigada n.º 5 de Caminhos de Ferro

O plano da revista d'inspecção ás praças d'esta brigada na parte que vae de Santa Comba a Vizeu é o seguinte: A revista terá lugar no dia 20 de março proximo futuro e será passada:

a) Na estação de Santa Comba ás 8,5 horas á chegada do comboio n.º 14-2 da Beira Alta.

Comparecem as seguintes praças:

Da estação de Santa Comba Dão, n.ºs 57, 59, 20, 39..... 4 agentes
Da estação de Treixêdo, n.º 98..... 1 »

Os numeres 61-73 que fazem serviço na estação de Treixêdo, onde são factores, apresentarão as suas cadernetas ao official encarregado de passar a revista á passagem do comboio n.º 1 na sua estação:

b) Na estação de Tondela ás 9,1 horas á chegada do comboio n.º 1.

Comparecem as seguintes praças:

Da estação de Tondela, 97, 6, 21, 22..... 4 agentes
O n.º 28, chefe em Parada de Gonta; o n.º 75 em Farminhão e o n.º 58, carregador em Figueiró, devem apresentar-se ao official encarregado de passar a revista, com as suas cadernetas, nas estações em que fazem o serviço á passagem do comboio n.º 1.

c) Na estação de Vizeu ás 10,15 horas á chegada do comboio n.º 1.

Comparecem as praças numeradas:

Da estação de Vizeu, 91, 107, 60, 112, 92, 63..... 6 agentes

O numero 109, amanuense na Direcção, terá revista na sede da Inspecção no dia 13 do mesmo mez ás 12 horas.

Brigada n.º 6 de caminhos de ferro

A revista terá lugar nos dias 20, 21, 22 e 23 de Março proximo e será passada:

a) No dia 20: Na estação de Vizeu ás 10,15 ao n.º 56;

Na estação de S. Pedro do Sul ás 13,20 aos n.ºs 34 e 51.

O n.º 68, chefe em Bodiosa, e o n.º 65, assentador em Mossamedes, terão revista nas suas estações no mesmo dia á passagem do comboio n.º 6.

b) No dia 21: Na estação do Albergaria-a-Velha ás 16,06, comparecendo:

Da Albergaria-a-Velha o n.º 15;
De Sarnada, os n.ºs 50, 39, 46, 61, 52, 41, 54, 2, 40, 24, 26, 36;
De A. das Maias os n.ºs 59, 67;
De O. dos Frades os n.ºs 8, 60;
De Mouriscas o n.º 10;
De Eixo o n.º 17;
De Aveiro o n.º 58;

O n.º 37, chefe do apeadeiro das Termas de S. Pedro do Sul, terá a revista á passagem do comboio n.º 6 na sua estação, o mesmo se fará ao n.º 38, chefe em A. das Maias. Os n.ºs 69, 3 e 7 terão revista na estação de Sarnada, onde fazem serviço. Os fogueiros n.ºs 47 e 49, os conductores n.ºs 16 e 22 e os guarda-freios n.ºs 35 e 62 terão revista na estação em que o possam fazer.

c) em marcha no dia 22:

Em Pinheiro da Bemposta á passagem do comboio n.º 6, o n.º 12;

Em Ul á passagem do comboio n.º 6, o n.º 64;

Em Oliveira de Azemeis á passagem do comboio n.º 6, o n.ºs 11, 14;

Em S. João da Madeira á passagem do comboio n.º 6, os n.ºs 29, 55;

Em Villa da Feira á passagem do comboio n.º 6, o n.º 21;

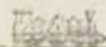
Em S. João de Ver á passagem do comboio n.º 6, o n.º 57;

Em Paços de Brandão á passagem do comboio n.º 6, o n.º 63;

d) Em 23 na estação de Espinho ás 10 horas, comparecendo:

De S. João da Madeira os n.ºs 53 e 20;

De Espinho os n.ºs 44, 9, 32, 33, 48, 42, 31, 45, 43 e 44.



Caminho de ferro S. Paulo-Rio Grande

Está já funcionando com rapidez e regularidade o caminho de ferro entre as cidades de Porto Alegre e S. Paulo.

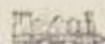
O trajecto dura 86 horas e meia, feito em carruagens dispondo de todas as commodidades, como vagões-leitos, vagões-restaurantes, etc.

O serviço é feito com grande regularidade, apesar da grande distancia a percorrer.

Só ha baldeação em Santa Maria, para a 1.ª classe, exceptuando para os passageiros dos vagões-leitos.

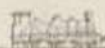
E' notavel o aceio das carruagens e das camas, onde se mudam diariamente as roupas.

Brevemente, alem de dois trens directos (quintas e domingos), a Companhia organisa outro, ficando então a viagem reduzida a 84 horas.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Boletim de Administração Militar. — Recebemos e agradecemos o primeiro numero d'esta nova publicação autorizada pelo Ministerio da Guerra, e cuja falta se fazia sentir no meio official, onde ella deve, sem duvida, ser bem acolhida.



Companhia Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1915

(Continuado do numero 675)

D'ahi resultava uma animosidade manifesta, que não deixou de ser explorada por inimigos da Companhia, e que, se prejudicava esta, igualmente prejudicava aquelle, porque, principalmente na provincia de Angola, que não dispõe de meios facéis de comunicação, commercio e caminho de ferro devem constituir, por assim dizer, um só corpo, cujos órgãos devem funcionar em perfeita concordancia.

Que isto deve ser assim é facil de comprehender quando se attente em que qualquer crise do commercio se reflecte immediatamente no movimento do caminho de ferro, assim como qualquer embaraço no funcionamento regular d'este traz logo difficuldades no movimento d'aquelle.

Felizmente que esse mal entendido desapareceu, graças á intelligencia e energia da ilustre Direcção da Associação Commercial de Loanda, junctamente com a competencia, esforços e boa vontade dos nossos directores da exploração, Ex.ªs Srs. Manuel Francisco da Costa Serrão e Raul Vianna Costa.

Em virtude d'isto, hoje o caminho de ferro e o commercio comprehendem-se perfeitamente, não tendo nós attritos por parte d'aquelle, e procurando, tanto quanto o podemos fazer, nas dificeis circumstancias em que os Governos nos teem collocado, concorrer para o seu bem-estar e desenvolvimento.

Ao commercio de Loanda, representado pela sua digna Associação, enviamos uma exposição, detalhada e justificada, da nossa questão e dos factos que lhe deram origem, a fim de bem apreciarmos a fôrma por que ella foi tratada e qual foi a verdadeira causa de a provincia d'Angola e o seu commercio não colherem

do grande melhoramento que foi o caminho de ferro todas as vantagens e todo o proveito que se esperava que tirassem.

Supposto aquella Associação não se tenha ainda manifestado eficazmente, como é do seu interesse directo, sabemos que a nossa exposição foi por ella devidamente apreciada.

E' com o maior prazer que registamos este facto, que veio acabar com um mal-estar geral, que prejudicava a provincia, o commercio e o caminho de ferro, servindo tal estado de cousas apenas de pretexto para os Governos se recusarem a tudo, allegando que nada podiam fazer, por não terem meio de attender as reclamações, mais ou menos contradictorias, d'um e d'outro.

E' de esperar agora que, harmonisados os interesses d'ambos, que são communs, os Governos se resolvam a fazer alguma cousa em beneficio da provincia d'Angola.

SENHORES ACCIONISTAS:

A questão entre a Companhia e o Estado mantem-se no mesmo pé, recusando-se os Governos a cumprir a arbitragem de 1911, e, declarando-a nulla, sem terem competencia para a annullar, e sem pedirem aos Tribunaes a annullação, se puder fazer-se, ou, podendo, se houver fundamento para isso.

Continuam egualmente os Governos a considerar os contractos letra morta, excepto nos pontos que lhes conveem; e, baseando-se em que nada podem fazer sem estar liquidada a questão da arbitragem, nada cumprem, mesmo n'aquillo que em cousa alguma se relaciona com aquella arbitragem.

Ha muito que todos estão completamente convencidos de que a questão da Companhia não teve razão alguma para ser tratada da forma por que o foi; e, se não estivesse tão exuberantemente demonstrada a razão e a justiça da Companhia, bastaria a deserção e a fallencia moral dos seus mais acerrimos accusadores para não haver d'isso a menor duvida.

Sabe-se muito bem que a campanha sobre esta questão foi organizada por um antigo e conhecido politico, com o fim de fazer acreditar que a honesta e legal solução que o ministro lhe deu constituia um escandalo e uma illegalidade, quando isso consistia exclusivamente na forma por que a questão foi tratada por alguns politicos da monarchia.

Os republicanos, verdadeiros ou falsos, em vez de desviarem cautellosamente o bote, aproveitaram-no como arma politica nas suas dissensões pessoais e partidarias, correspondendo assim ás intenções do organisador da campanha.

Assim, uns, com o fim de o auxiliarem a promover o descredito, e por terem commungado nas mesmas ideias politicas, entraram vigorosamente no ataque, mas abandonando prudentemente o campo quando sentiram o terreno fugir-lhes debaixo dos pés.

Outros, envolvidos no facciosismo politico, e julgando ter encontrado na questão o desejado degrau da escada, que entendiam dever leval-os ao cume das suas ambições inconfessaveis, excediam-se de tal forma nas suas desorientadas accusações, que bem demonstravam os intentos a quem seguia a questão imparcialmente e sem opiniões antecipadas.

Ainda alguns, sem coragem para procurar discernir na questão, e achando mais commodo pen-ar pelo cerebro dos outros, ajudavam inconscientemente a obra demolidora.

A prova mais evidente disto — e convém attentar bem n'este facto — é que a imprensa que mais impetuosidade mostrou no ataque, que mais afincadamente o proseguiu, e que ainda até hoje não largou a questão foi precisamente a que era profundamente desaffecteda á Republica.

Tudo se descobre, por mais encobertamente que se proceda; e breve se poderá demonstrar a toda a luz quem, apesar de se declarar um exilado da politica dos outros, não duvidou ferir os sagrados e legitimos interesses de terceiros, para servir os odios da sua.

E largamente o conseguiu; porque, se a questão, tal como foi levantada, tem feito mal á Companhia, collocando-a temporariamente em difficuldades, e suspendendo, posto que parcialmente, a sua acção benéfica na provincia de Angola, evitando que ella possa melhorar os serviços em beneficio do Paiz, muito maior mal fez ao regimen, pela desorientação inexplicavel da maior parte dos seus homens publicos.

A historia completa d'esta questão, para a qual estão publicados elementos de sobra, ha-de fazer-se em tempo opportuno; e quando a justiça, que sem duvida ha-de ser feita á Companhia, mostrar a sem razão de tal questão, então ressaltará nitido o grande mal que d'ahi proveio, não já para ella, particularmente, cujos interesses são restrictos, mas para o paiz inteiro nas suas fontes de receita, e principalmente para Angola no seu desenvolvimento e prosperidade.

Não se enganará, quem avaliar em 40 annos o atrazo que essa provincia teve, pelas difficuldades que á Companhia se tem levantado ha mais de 20.

E que foi afinal a chamada questão d'Ambaca?

Foi a accusação feita á Companhia de ter recebido, indevidamente, do Estado sommas importantes, e a accusação feita a um ministro o de ter liquidado por uma arbitragem legal, e com supposto prejuizo do Estado, e debito resultante d'essas sommas.

Nada mais injusto e nada mais descabido do que taes accusações. Mas, quando ellas realmente tivessem de ser feitas, nunca a Companhia podia ser o alvo d'ellas.

Tinha ella poder ou força para obrigar todos os Governos, successivamente, sem exclusão d'um só, a entregar-lhe aquellas importancias?

Não haveria em todos os Governos monarchicos, de todos os partidos, que se succederam durante 25 annos, um só que pudes-se subtrahir-se a tal poder?

Foi a Companhia ao Thesouro publico busca-las, contra a vontade dos Governos e contra as disposições das leis?

Foram essas importancias entregues á Companhia para suas despesas ou para dividendos aos seus accionistas?

Nada d'isso. Os Governos estavam convencidos de que a Companhia tinha direito a ellas, e não podiam deixar de lh'as entregar, não sob a forma de moeda, mas sob a forma de agio do ouro, no pagamento do coupon no estrangeiro.

Porque não lhe pagaram os Governos da monarchia esse coupon em papel, e porque lhe pagaram sempre as differenças cambias?

Precisamente pelos mesmos motivos por que o têm feito e continuam a fazer os Governos da Republica.

Como se constituiu a chamada divida da Companhia ao Estado?

Debilitando-lhe os Governos as importancias do agio do ouro, e contando juros e juros de juros sobre esses debitos.

Absolutamente nada mais nem nada menos.

Na arbitragem de 1911, feita sobre as proprias contas do Estado, apurou-se que o chamado debito da Companhia, na importancia de cerca de seis mil contos, era exclusivamente constituido pela totalidade de differenças cambias, debitadas á Companhia, e os juros accumulados, sobre essas differenças.

Que valor tem esta accusação, feita por republicanos aos Governos da monarchia, quando, no proprio momento em que se fazia a accusação, os Governos republicanos faziam precisamente o mesmo, isto é, pagavam, e pagam, á Companhia o coupon em ouro, debitam-lhe o agio ou differença cambial, e contam sobre isto juros e juros de juros?

Qual é a prova d'isto?

E' que o chamado debito da Companhia ao Estado, em 30 de junho de 1911 (data a que se refere a liquidação resultante da arbitragem) era de 5:329 contos; e em 30 de junho de 1914, data da ultima conta recebida, e continuando o Governo a fazer as suas contas, como se arbitragem não se tivesse realisado, esse debito é, conforme as mesmas contas, de cerca de 6:333 contos.

(Continua)

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

No dia 25 do corrente mez, pelas 11 horas, na Secretaria da 2.ª Secção de Via e Obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a empreitada de fornecimento, carga e descarga, de 2:100^{m3} de balastro de pedra britada a distribuir n'alguns pontos entre as estações de Casa Branca-Azaruja e Evora-Monte-Villa Vigosa.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 37\$80.

A base de licitação é de 1:512\$00.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 ás 16 horas, na Secretaria da 2.ª Secção de Via e Obras, em Evora.

AVISO

Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro

Até 20 do corrente mez, inclusivè, está aberto concurso documental para o provimento de logares de fiscaes de via e obras d'esta Direcção. Nos termos dos artigos 37.º a 39.º da organização dos serviços fiscaes da exploração dos caminhos de ferro, approvada por decreto de 7 de setembro de 1899, os concorrentes deverão apresentar documentos comprovativos de: serem portuguezes; terem cumprido as leis do recrutamento; não terem nenhuma responsabilidade criminal; saberem ler, escrever e contar, e terem pratica do serviço proprio da profissão.

Os concorrentes deverão ter a sufficiente robustez, que será comprovada por exame na Direcção no dia que opportunamente for designado. Os requerimentos serão entregues na Secretaria Central d'esta Direcção, Largo da Abegoaria, 29, em todos os dias uteis, desde as 11 até ás 16 horas.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1916

COMP. PORTUGUEZA				BEIRA ALTA				SUL E SUESTE			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	Lisboa-R	Entrone.	T. das Var.	Entrone.	Lisboa-R	Lisboa-R	Barreiro	Lisboa	Lisboa
7 16	8 45	5 30	6 37	6 17	11 8	4 24	9 30	6 25	7 20	8 10	9 10
9 48	10 54	7 5	8 6	9 10	12 30	5 2	12 5	8 10	9 45	10 15	11 10
10 55	12 1	7 55	8 58	a 6 55	12 30	a 6 48	1 8	11 40	12 15	12 45	1 10
b 12 5	12 46	b 8 28	9 9	c 6 56	1 15	7 55	6 25	12 30	1 10	1 10	1 10
12 50	1 57	9 23	10 26	9 35	7 53	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
3	4 9	11 23	12 20	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	—	12 30	1 10	1 10	1 10
b 5 13	6 5	1 12	2 13	8 5	11 38	7 20	11 14	12 30	1 10	1 10	1 10
5 34	6 41	3 17	4 20	—	—	11 40	5	12 30	1 10	1 10	1 10
b 6 15	7 80	b 4 10	4 49	Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	—	12 30	1 10	1 10	1 10
7 17	8 24	5 24	6 29	5 5	7 20	9 55	11 57	12 30	1 10	1 10	1 10
8 55	10 6	b 6 47	7 32	—	—	7 55	10 18	12 30	1 10	1 10	1 10
10 23	11 33	7 30	8 37	Entrone.	Alfarellos	Ent one.	—	12 30	1 10	1 10	1 10
11 55	1 1	9 10	10 7	3 22	10 36	4 5	11 28	12 30	1 10	1 10	1 10
12 55	2 5	11 13	12 15	2 31	11 10	5 30	1 28	12 30	1 10	1 10	1 10
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	—	—	—	7 55	10 18	12 30	1 10	1 10	1 10
7 55	8 37	9 1	9 37	Entrone.	Poto	Entone.	—	12 30	1 10	1 10	1 10
C. Sodre	Cascaes	C. Sodre	—	6 5	1 58	2 50	2 26	12 30	1 10	1 10	1 10
6	7 8	5 25	6 31	Figueira	Coimbra	Figueira	—	12 30	1 10	1 10	1 10
b 7 10	8 1	6 34	7 47	2 20	4 5	7 35	9 18	12 30	1 10	1 10	1 10
b 8 10	9 1	b 7	7 47	a 6 30	8 15	10 15	12 28	12 30	1 10	1 10	1 10
9 10	10 18	b 8 10	8 59	7 43	9 45	2 40	4 55	12 30	1 10	1 10	1 10
b 10 10	11 1	b 8 50	9 37	11 30	1 8	4 50	6 44	12 30	1 10	1 10	1 10
10 45	11 53	a 9 10	9 46	2 5	4 30	a 8 55	10 45	12 30	1 10	1 10	1 10
a 11 20	12 5	9 35	10 41	a 8 45	10 20	11 39	1 34	12 30	1 10	1 10	1 10
12 20	1 28	b 10 35	11 22	10 45	12 30	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
3 40	4 48	a 12 14	12 50	Coimbra	Louza	Coimbra	—	12 30	1 10	1 10	1 10
a 5 10	5 46	12 5	1 56	5 25	6 54	7 10	8 39	12 30	1 10	1 10	1 10
b 5 15	6 6	2 20	3 26	m 12 20	1 43	m 2 33	3 49	12 30	1 10	1 10	1 10
a 6 40	7 16	b 5 20	6 9	4 35	5 50	6 5	7 4	12 30	1 10	1 10	1 10
7	8 8	a 6 10	6 46	Figueira	Alfarellos	Figueira	—	12 30	1 10	1 10	1 10
7 45	8 48	6 25	7 25	5 40	7	3 35	4 36	12 30	1 10	1 10	1 10
8 40	9 48	a 7 50	8 37	6 58	7 35	7 50	8 23	12 30	1 10	1 10	1 10
10 10	11 18	9 10	10 16	11 43	12 54	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
11 40	12 48	10 30	11 36	Mais os para e de Coimbra	—	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
b 12 45	1 36	a 11 30	12 17	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	—	12 30	1 10	1 10	1 10
12 50	1 58	12 10	1 16	8 10	3 5	3 25	12 1	12 30	1 10	1 10	1 10
C. Sodre	P. Arcos	C. Sodre	—	4 15	12 44	5 40	12 43	12 30	1 10	1 10	1 10
7 15	7 51	8 15	8 50	Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	—	12 30	1 10	1 10	1 10
8 15	8 45	8 55	9 30	5 54	8 43	6 20	9 37	12 30	1 10	1 10	1 10
4 30	5 6	5 16	5 48	Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	—	12 30	1 10	1 10	1 10
5 20	5 56	6 5	6 40	7 55	1 4	1 25	6 14	12 30	1 10	1 10	1 10
6 5	6 41	7 50	8 25	Porto	Aveiro	Porto	—	12 30	1 10	1 10	1 10
Mais os de Cascaes, excepto os	—	—	—	6 28	8 31	6 10	8 51	12 30	1 10	1 10	1 10
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	—	10 18	12 47	11 32	1 58	12 30	1 10	1 10	1 10
6 46	8	5 42	7 5	2 27	4 56	6 45	9 26	12 30	1 10	1 10	1 10
9 56	11 4	6 55	8 23	7 3	9 31	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
1 25	2 47	8 25	9 46	Porto	Ovar	Porto	—	12 30	1 10	1 10	1 10
b 5 5	6 7	11 30	12 50	5 46	7 13	5 30	7 13	12 30	1 10	1 10	1 10
5 41	7 4	3 4	4 30	4 19	5 49	7 55	9 38	12 30	1 10	1 10	1 10
10 36	11 56	9 10	10 37	12 43	2 13	6 14	7 47	12 30	1 10	1 10	1 10
12 47	2 5	—	—	Mais os de Aveiro.	—	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
Lisboa-R	Saavedra	Lisboa-R	—	Porto	Espinho	Porto	—	12 30	1 10	1 10	1 10
6 46	7 27	6 23	7 5	6 55	7 48	9 36	10 37	12 30	1 10	1 10	1 10
8 44	9 29	7 37	8 23	8 57	9 50	10 49	11 36	12 30	1 10	1 10	1 10
9 56	10 41	9 1	9 46	12 15	1 11	4 12	5 8	12 30	1 10	1 10	1 10
11 12	11 57	10 48	11 31	o 1 37	2 33	9 48	10 45	12 30	1 10	1 10	1 10
1 25	2 12	12 7	12 54	g 5 20	6 13	11 10	12 8	12 30	1 10	1 10	1 10
3 55	4 38	1 12	1 58	9 50	10 43	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
a 5 5	5 40	3 45	4 30	Mais os de Ovar e Aveiro.	—	—	—	12 30	1 10	1 10	1 10
5 41	6 29	5 21	6 37	Lisboa-R.	Vai. d'Ale.	Lisboa-R	—	12 30	1 10	1 10	1 10
7 10	7 50	6 6	8 52	9 10	6 55	7 42	de Mad	12 30	1 10	1 10	1 10
9 7	9 47	9 51	10 36	a Mad.	9	8 10	5 30	12 30	1 10	1 10	1 10
10 36	11 22	10 42	11 26	a 4 35	9 43	a 11 25	d. Mad.	12 30	1 10	1 10	1 10
12 47	1 31	a 11 28	11 57	a Mad	8 1	a 9 28	i 2 21	12 30	1 10	1 10	1 10
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	—	8 5	7 55	5	a 1 8	12 30	1 10	1 10	1 10
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	—	12 30	1 10	1 10	1 10
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	9 10	10 14	4 15	a 2 35	12 30	1 10	1 10	1 10
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	—	8 5	7 40	—	5 36	12 30	1 10	1 10	1 10
6 56	8 7	—	—	—	—	6 24	1 8	12 30	1 10	1 10	1 10
—	—	—	—	—	—	—	5 5	12 30	1 10	1 10	1 10

SEGUROS

Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio, maritimos, postaes e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.^a — Rua da Prata, 59 — LISBOA