

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 680

Premiada nas exposições: — Lisbon, 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

Proprietário-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'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Abril de 1916

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

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 1.ª ampliação á tarifa de camionagem em Lisboa, combinada com a E. G. T.

## SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes — IX — por J. Fernando de Sousa.....	113
Os caminhos de ferro de Angola em 1914, por Raul Esteves.....	115
Parte official — Ministerio do Trabalho e Previdência Social — Portarias n.ºs 633, 641 e 642.....	118
A utilização dos caminhos de ferro na guerra.....	118
Revista de inspecção aos ferro-viarios militares.....	119
Viagens e transportes.....	120
Documentos para a Historia — (Continuação).....	120
A prosperidade dos caminhos de ferro allemães durante a guerra.....	122
Linhas Portuguezas — Minho e Douro — Companhia Portugueza — Beira Alta	123
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	123
Boletim commercial e financeiro.....	124
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	125
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	125
Novos caminhos de ferro na Siberia.....	126
Companhia Atravez d'Africa — Relatorio (Conclusão).....	126
Horario dos combolos.....	128

## Caminhos de ferro vicinaes

IX

### Foz-Tua a Bragança

Na sequencia dos estudos aqui publicados tem lugar agora a linha que liga a velha cidade de Bragança com o systema ferro-viario do paiz. Não lhe é rigorosamente applicavel a denominação de *caminho de ferro vicinal*. Como linha de pequeno trafego e de funcção puramente regional, alheia ao transito entre as diversas regiões do paiz, assim como ás relações internacionaes, a sua exploração tem que obedecer ao criterio de rigorosa economia e simplicidade characteristics dos serviços das linhas secundarias. Tanto basta para justificar o presente estudo.

Já no artigo anterior (\*) recordei a historia da concessão do troço de Foz-Tua a Mirandella, que mede 55 kilometros, e indiquei as condições technicas a que foi subordinada a sua construcção.

Aberto á exploração em 1887, por largos annos aguardou esse troço a sua natural continuação até Bragança.

(\*) Vidé Gazeta de 16 de março de 1916.

Elvino de Brito introduziu na base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899 a auctorisação para a construcção pelas forças do fundo especial que essa lei instituiu. Largos annos teria porem que esperar Bragança por tão almejado melhoramento, sem a dedicação de um dos seus filhos, o distincto engenheiro José Bessa, que se constituiu campeão indefesso de tão justa causa, procurando suscitar iniciativas e levar os poderes publicos a adoptar a unica formula capaz de levar á prompta realização o inspirado melhoramento.

Foi o Conselheiro Manuel F. de Vargas quem resolveu o problema mandando abrir concurso para a concessão provisoria da linha com garantia de juro. Essa providencia foi precedida de negociações em que uma firma ingleza se offerencia para tomar a concessão. Depois de varias vicissitudes que não lograram fazer esmorecer a perseverante dedicação de José Bessa, foi adjudicada a concessão com a garantia de juro de 4 1/2 % sobre o capital de 25.990\$00 por kilometro, o que representaria o encargo maximo de 1.169\$55 por kilometro. Uma lei de 19 Abril de 1902 approvou o contracto provisorio. A concessão foi transferida para a Companhia Nacional, que, pela emissão de nova serie de obrigações, obteve do mercado nacional os capitales necessarios.

O primitivo concessionario, tornado em empreiteiro geral, commetteu a direcção dos trabalhos ao distinctissimo engenheiro Manuel F. da Costa Serrão, que por uma serie de variantes refez todo o projecto, procurando attender o melhor possivel as conveniencias do trafego regional.

A extensão do projecto primitivo de 74 kilometros foi elevada a 79,100.

Foram abertos troços successivos em 1905-1906, até que em dezembro d'esse anno ficou o prolongamento concluido.

As condições technicas adoptadas foram as mesmas do troço anterior: pendentes de 18 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> e raios minimos de 150<sup>m</sup>.

Vejamos agora quaes teem sido os resultados da exploração dos dois troços.

### Foz-Tua a Mirandella — 55 kilometros

Aberto em 1887, teve este troço em 1888 o seu primeiro anno completo de exploração, em que o rendimento kilometrico attingiu apenas 570\$125 enquanto a despesa de exploração, englobando seguramente trabalhos complementares da construcção, ascendia a 759\$405. Ao fim de poucos annos as despesas achavam-se consideravelmente reduzidas, descendo de cerca de 42 contos em 1888 á cifra normal de menos de 26 em 1892.

O rendimento kilometrico ia subindo lentamente, de modo que 10 annos depois, em 1898, se elevava a 737\$443 apenas.

A partir d'essa data torna-se mais rapida a progressão das receitas, mórmente depois que se foi abrindo



por troços successivos o prolongamento de Mirandella a Bragança.

Em 1909 a receita kilometrica subira a 1.290\$819, sendo a despesa de 602\$724 apenas, inferior ainda ao minimo de 700\$00 fixado no contracto. Tomo o anno de 1909 para terreno de comparação e não o de 1908, porque este apresentou uma depressão anormal de receitas, que desceram a 1:116\$865, tendo sido nos dois anteriores e nos seguintes sempre superiores a 1:200\$00.

Façamos, como para a linha de Vizeu, a comparação dos diversos elementos do trafego:

	1888	1898	1909
Passageiros { Numero....	26.795	29.793	43.589
{ Rendimento .	10.261\$	12.501\$	17.781\$
G. V. { Toneladas.....	496	783	801
{ Rendimento.....	2.707\$	4.072\$	4.168\$
P. V. { Toneladas.....	12.469	18.796	38.732
{ Rendimento.....	18.388\$	23.986\$	49.046\$
Rendimento total.....	31.357\$	40.559\$	70.995\$
Percentagem da P. V....	58 %	59 %	69 %
Receita kilometrica.....	570\$	737\$	1.291\$
Despesa.....	759\$	474\$	603\$
Garantia de juro (por km.)	1.075\$	1.035\$	506\$
Receita fóra do trafego..	—	90\$	23\$
Disponibilidades da Companhia....	886\$	1.388\$	1.314\$

E' sobremodo elucidativo o confronto d'estes numeros.

Vemos o trafego conservar-se estacionario durante largos annos; começou depois a subir mais rapidamente a partir de 1898, pois da receita de 737\$ n'esse anno se passou a 1.050\$ em 1904, antes da exploração do prolongamento até Bragança. Abre-se um troço e as receitas denunciam novo progresso.

E' o trafego de pequena velocidade o que toma incremento maior, attingindo as receitas respectivas percentagens superiores ás de todas as outras linhas do paiz.

Linha que serve uma região agricola de população pouca densa e servida por pequeno numero de comboios, é principalmente a mercadoria que constitue o seu trafego.

Notamos ainda como á administração criteriosa e severamente economica da Companhia, devida principalmente ao sobrado tacto e ao zelo d'esse illustre engenheiro de tanto saber e tão peregrino character, que se chamava Pedro Ignacio Lopes, é que foi devida a consideravel melhora da situação financeira e o robustecimento do credito da Companhia, elevando-se consideravelmente as suas disponibilidades. Os defeitos da formula de exploração, identica á da linha de Vizeu, tornam-se manifestos. Sobem as receitas em proveito exclusivo do Governo e em detrimento da Companhia; que só á força de rigorosa economia contraria a lei de progressão d'esses prejuizos.

Assim, quando a receita kilometrica era de 737\$00, as disponibilidades eram de 1.388\$, descendo a 1.314\$ quando aquellas subiram a 1.291\$00.

Tem-se procurado com rasão manter as despesas abaixo do minimo de 700\$00 previsto no contracto, reduzindo quanto possivel o percurso dos comboios. Uma exploração mais larga poderia acaso determinar certo incremento das receitas, mas cercearia os recursos da Companhia, prejudicando-a e abalando o seu credito, pelo que nem moral nem legalmente ella estava obrigada a enveredar por esse caminho.

Os ultimos annos, com o agravamento geral de encargos de que todas as administrações se teem resentido, accusa eguaes effeitos na linha de Mirandella.

Assim, a estatistica official, que vae até 1913, ultimo anno antes da guerra, accusa n'esse anno a receita kilometrica de 1.179\$, a despesa de 696\$, a garantia de 594\$, a receita fóra do trafego de 32\$, a disponibilidade de 1.109\$.

O coefferiente de exploração manteve-se na cifra official de 50 %, deixando ainda uma pequena margem entre a despesa effectiva e o minimo arbitrado de 700\$00.

O ultimo relatorio da Companhia recorda-nos o agravamento da situação.

As difficuldades originadas pela guerra obrigaram a Companhia a restringir ainda mais as facilidades offerecidas ao publico, de modo que o seu horario representa apenas um percurso annual de comboios regulares de 850 kilometros por kilometro de via.

A região servida é susceptivel de progresso agricola, que só lentamente pôde, porém, ser realizado, e que o enorme incremento da emigração desde 1911 contrariou notavelmente. Não admira pois que as receitas, depois de haverem accusado o benefico influxo do tributo do novo troço, baixassem sensivelmente.

Qual o meio de as fazer subir depois de terminada a crise que a guerra originou?

A criação de novos comboios que atraiam mais passageiros á linha. Seria porem preciso que d'ella não resultasse para a Companhia encargos sem compensação. Fixe-se um minimo de percurso annual e por cada trem-kilometro a mais conte-se á Companhia uma certa despesa suplementar para o calculo da garantia. Esta, porém, diminuirá, mas a região será mais bem servida.

E depois, em relação a esta linha, o Estado tem um interesse directo, como industrial, em a ver progredir. Trata-se de uma affluente, modesta mas valiosa, da linha do Douro, trazendo-lhe o seu tributo a 140 kilometros do Porto. Alguns milhares de unidades de trafego a mais, attrahidas pelas facilidades de circulação, engrossarão sensivelmente a corrente na linha principal, sem aggravamento de despesa.

E' pois o Estado mais interessado ainda que a Companhia em modificar a formula de exploração de modo que sem augmentos de encargos para o Estado a linha preste á economia regional todos os serviços de que é susceptivel.

A somma dos adiantamentos por garantia de juro era até 1913 inclusive de cerca de 1.200 contos (sem juros) ou perto de 22 contos por kilometro.

A garantia declina do maximo de 59 contos em 1888 a perto de 33 em 1913. Tarde se entrará pois no periodo do reembolso, correspondente a receitas brutas superiores a 2.176\$ por kilometro, que a linha não pôde attingir, a não ser em condições extraordinarias que não logramos prever.

Para modificar pois a situação da *régie désintéressée* a que os defeitos do contracto condemnaram a Companhia, impõe-se a revisão do mesmo, revisão delicada e difficil, mas exequivel com vantagem para todos, principalmente para o Estado, que explora a linha do Douro.

### Mirandella a Bragança

A garantia de 4 1/2 % em relação a 25.990\$00 por kilometro representa o encargo maximo de 1.169\$55. Vejamos os resultados da exploração.

O anno de 1907 foi o primeiro completo para toda a linha. Comparal-o-hei com 1913, ultimo da estatistica official e anterior ás perturbações originadas pela guerra.



	1907	1913
Passageiros (Numero.....)	53.089	66.040
(Rendimento.....)	20.479\$	26.861\$
G. V. (Toneladas.....)	524	758\$
(Rendimento.....)	2.841\$	3.740\$
P. V. (Toneladas.....)	12.982	21.873\$
(Rendimento.....)	29.346\$	24.462\$
Rendimento total.....	52.655\$	55.064\$
Percentagem da P. V.....	55 %	45 %
Receita kilometrica.....	658\$	688\$
Despesa ".....	634\$	595\$
Garantia ".....	1.118\$	1.158\$
Receita fóra do tráfego.....	75\$	31\$
Disponibilidade da Companhia..	1.217\$	1.282\$

O crescimento da receita tem sido quasi nullo, devendo-se assignalar uma apparente anomalia, que decerto tem a sua explicação na natureza das mercadorias transportadas ou em alguma modificação de tarifa. Emquanto a tonelagem da pequena velocidade subiu de 12.982 a 21.873 ton., a receita correspondente desceu de 2.9346\$ a 24.462\$. Nos passageiros e grande velocidade ao augmento do numero de unidades correspondeu o da receita; na pequena velocidade cresce a tonelagem 68 % e a receita desce quasi 17 %!

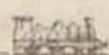
Não tenho, n'este momento, elementos para procurar a decifração do enigma.

O que nos mostra em todo o caso o confronto dos numeros é que o novo troço tem rendimento diminuto apesar da vastidão da superficie tributaria e da elasticidade que tem em geral o tráfego nos primeiros annos de exploração. E' certo que a linha do Valle do Corgo, prolongada até Chaves, tem desviado movimento, que sem ella continuaria a vir a Foz-Tua.

Apesar d'isso parece-nos que a maior facilidade de transporte corresponderia certo incremento do tráfego, se a formula de exploração não obrigasse a Companhia a fugir ao prejuizo que do augmento de despesas resultaria.

N'esta, como nas outras linhas da Companhia Nacional, não ha que esperar a cessação da garantia e menos ainda o reembolso. Por isso o que ha que fazer é modificar o contracto de modo que, embora os encargos não diminuam, a linha exerça influencia maior no progresso economico da região, com o que muito ganharia a linha do Douro.

*J. Fernando de Sousa*



## Os caminhos de ferro de Angola em 1914

Publicado pelo distincto engenheiro Sr. Alexandre Galvão, acabamos de ler o relatorio impresso em Loanda nos fins do anno passado, acerca dos serviços e progressos feitos pela viação ferro-viaria na nossa importante colonia da Africa Occidental.

Embora o periodo a que se refere este relatorio seja já um pouco atrazado, não deixa elle de offerecer bastante interesse, quer pelos dados que apresenta, quer pelas apreciações claras e precisas que o seu auctor faz sobre varios assumptos n'elle versados e que de perto se relacionam com o desenvolvimento da rede de caminhos de ferro de Angola.

Em fins de 1914, como se vê na introdução d'este

trabalho, a rede ferro-viaria da provincia comprehendia 1241 kilometros, distribuidos pela seguinte forma:

### a) Linhas do Estado:

Caminho de ferro de Malange .....	140
" " " Mossamedes.....	176
" " " do Golungo .....	24

### b) Linhas particulares:

Caminho de ferro de Ambaca .....	364
" " " Benguela.....	520
" " " do Cuio .....	17
Total .....	1.241

t  
o Podem classificar-se como caminhos de ferro de pene-  
ração o de Malange, o de Benguela e o de Mossamedes;  
s restantes são caminhos de ferro de interesse local.

\*

Na primeira parte do relatorio trata-se dos estudos de caminhos de ferro, frisando-se a falta de pessoal com que se luctou para preencher os logares do quadro respectivo.

Não obstante essa falta ainda se fizeram, durante o anno de 1914, alguns estudos de que o relatorio faz menção detalhada.

O estudo do ramal dos Dembos, a partir de Zenga do Ilombe levou à conclusão de que o terreno é facil até Calunga, e mesmo até ao rio Zenze, mas, sendo extremamente pobre a região atravessada, parece dever pôr-se de parte esta solução. Haveria outra solução, que era o prolongamento do caminho de ferro do Golungo até aos Dembos. Sobre este ponto diz o distincto auctor do relatorio que a grande transversal dos Dembos ao Encoje e ao interior do districto do Congo deve ser da mesma bitola do caminho de ferro de Ambaca, d'onde resulta uma certa dificuldade em utilizar com este fim as linhas entre a Canhoca e o Golungo. Em todo o caso, é elle de parecer que poderia adaptar-se a linha actual à bitola de 1<sup>m</sup>, ou mesmo mais, se não forem grandes as dificuldades para além do Golungo.

Os estudos relativos ao caminho de ferro de Mossamedes continuavam parados à espera da escolha definitiva sobre a directriz a adoptar para além de Villa Arriaga até ao Lubango.

Outras missões de estudo, como a que foi ao sul da provincia estudar a rede de comunicações para além do Lubango, e a missão allemã, que tinha um objectivo analogo, parece que nenhuma relação tiveram com a Inspeção das Obras Publicas da Provincia.

O reconhecimento feito para se ajuizar das vantagens da construcção do caminho de ferro de Cassoalala ao Libobo deu em resultado concluir-se que este caminho de ferro não pôde sahir de Cassoalala, e que o seu entroncamento com o de Ambaca deve fazer-se para além de Oeiras.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela proseguiu estudando algumas variantes para além do Bihé, a fim de fixar, em definitivo, a directriz mais conveniente, mas esses estudos, segundo se refere, não tiveram grande desenvolvimento.

Na segunda parte do relatorio trata-se dos trabalhos de construcção de caminhos de ferro, quer por conta do Estado, quer por conta das companhias.

No caminho de ferro do Golungo proseguiram os trabalhos de construcção até ao kilometro 24, abrindo-se à exploração o troço Cambondo Ndela, tendo esta ultima estação adquirido grande desenvolvimento, apesar de ser estabelecida com caracter provisorio.

Durante o anno de 1914, a que se refere o relatorio



que estamos analysando, gastaram-se com a construção d'este caminho de ferro 38.222\$35.

A construção do caminho de ferro de Malange foi prejudicada por causa da guerra europeia.

Na linha de Benguella fizeram-se, em 1914, 50 kilometros de terraplenagens, e a plataforma ficou em condições de receber a via até ao kilometro 643, pouco distante do Bihé.

O caminho de ferro do Dombe Grande ao Cuio, constituido pela Companhia do Dombe Grande, foi estabelecido e inaugurado em 1914, e consta de uma linha Decauville, de 0,°60 de bitola, com a extensão de 18 kilometros.

\*

A terceira parte do relatorio, que é a mais desenvolvida e detalhadamente exposta, com grande copia de dados estatísticos, trata da exploração dos caminhos de ferro da provincia, apresentando para cada um d'elles os resultados apurados em relação á quantidade de tráfego, receita e despesa, natureza do tráfego, movimento de generos ricos e dos generos pobres, movimento dos comboios, material circulante e de tracção, tarifas especiaes, etc.

Começando pelo caminho de ferro de Ambaca, o mais antigo da provincia, vê-se que o movimento de passageiros foi, em 1914, o seguinte:

Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe.....	548
Passageiros de 2. <sup>a</sup> classe.....	1:171
Passageiros de 3. <sup>a</sup> classe.....	29:620
Total.....	31:339

Em comparação com os dois annos antecedentes os resultados são:

1912.....	24.585 passageiros
1913.....	28.548 »
1914.....	31.620 »

Assim o augmento em 1914 foi de 3:037 passageiros, incidindo este augmento quasi que na sua totalidade sobre a 3.<sup>a</sup> classe, e sendo devido ao grande numero de carregadores que foram transportados dos districtos do norte para as operações militares realizadas no sul de Angola.

O movimento de gado, n'este caminho de ferro, foi de 4.740 cabeças; superior em cerca de 1.400 cabeças ao do anno anterior.

A tonelagem no movimento de mercadorias foi de 21.902 toneladas, das quaes mais de 21.000 correspondem a mercadorias em pequena velocidade, sendo o restante de bagagens e recovagens. O augmento sobre 1913 foi de 1.222 toneladas.

A receita da exploração foi de cerca de 346 contos, havendo uma diminuição de 13 contos approximadamente sobre o que corresponde a 1913. D'esta receita, 44 contos pouco mais ou menos representam a parte relativa ao serviço de passageiros, e todo o restante provém do serviço de mercadorias. O augmento de passageiros deu um acrescimo sensivel de receita, mas o augmento da tonelagem de mercadorias não deu acrescimo de receita, antes, pelo contrario, esta diminuiu em relação á do anno anterior, porque o augmento assignalado incidiu essencialmente sobre os chamados generos pobres, diminuindo sensivelmente o tráfego dos generos ricos, taes como o da borracha, etc.

A despesa do caminho de ferro foi, em 1914, de 278 contos, numeros redondos, concluindo-se que a exploração apresenta um saldo de 68 contos. A estes numeros corresponde um coeeficiente de exploração de 0.80, continuando a accentuar-se a melhoria nas condições de ex-

ploração, o que já se tinha notado nos annos antecedentes.

A receita liquida da Companhia, como se discrimina especificadamente no relatorio, abrange as seguintes verbas:

Excesso de receita.....	65.478\$48
Subsidio do Governo.....	114.903\$64
Compensação pelo transporte do café.....	26.496\$77
	<hr/> 206.878\$89

Conclue-se da analyse feita pelo auctor que, apesar da receita real da Companhia ser superior a 346 contos, o subsidio do Estado elevou-se a perto de 115 contos, por se computar apenas 212.696\$36 para rendimento virtual, em harmonia com as disposições do contracto de 11 de março. Juntando áquelle subsidio a verba destinada a compensação por transporte do café, que provém do accordo relativo ao pagamento pelo Estado do excesso da tarifa de 105 reis por tonelada-kilometro sobre a anterior tarifa de 60 reis, póde reconhecer-se facilmente como é importante a quantia com que o Estado concorre para a receita liquida da Companhia.

Na tabella relativa á distribuição do tráfego pelas diversas classes de mercadorias registra-se o augmento no tráfego do capim, da fuba, do material do caminho de ferro, devido á construção da linha do Golungo Alto, e da pedra, motivado pelas obras do Estado em Loanda.

Fallando da diminuição de tonelagem no tráfego dos generos ricos, diz o distincto engenheiro que elaborou o relatorio:

«Em primeiro lugar, esta tonelagem, comparada com a tonelagem total transportada pelo caminho de ferro, é muito pequena. E, attendendo ás possibilidades e riqueza de região, pode dizer-se que é nada. Em segundo lugar, em nenhum genero se regista o mais ligeiro augmento. Em todos os artigos o movimento foi menor».

Quanto aos generos pobres, constatando a falta de progresso no tráfego a elles relativo, apontam-se como causas principaes d'esse facto: o completo abandono a que o europeu votou a agricultura, a indifferença do commercio do interior pela compra dos generos que não sejam borracha e cêra, a falta de fretes reduzidos, a carencia deapparelhos de seccagem e tratamento do milho, as poucas facilidades na armazenagem e embarque dos productos, e, emfim, a falta de propaganda commercial e agricola.

A proposito de propaganda, refere-se o relatorio muito elogiosamente aos serviços prestados pelo director do Caminho de ferro de Benguella na região onde se exerce a sua actividade, e preconisa-se a criação de agentes commerciaes.

O movimento de comboios na linha de Ambaca, em 1914, é apresentado no seguinte quadro, que dá o numero de comboios kilometricos para os diversos ramos de circulação:

Comboios ordinarios.....	124.302
» de mercadorias.....	65.234
» » serviço.....	13.527
» » via e obras.....	30.507
» especiaes.....	913
	<hr/> 234.483

Este movimento, em relação ao do anno anterior, apresenta uma ligeira diminuição.

Como material circulante este caminho de ferro dispunha, em 1914, de 14 locomotivas, 33 carruagens e 171 vagões.

Analysando as condições geraes da exploração n'aquelle anno, vê-se que a publicação do decreto que auctorizou o



Estado a tomar posse da administração da linha, nos termos do artigo 56.º do contracto de 1885, foi o principal facto que absorveu todas as atenções, mas que, ao que parece, nenhum resultado pratico produziu, pois que, como se sabe, aquella posse não chegou a realizar-se até aos fins do anno.

O relatorio expõe desenvolvidamente a necessidade de um serviço combinado entre o caminho de ferro de Ambaca e o de Malange, e chama a atenção sobre a questão relativa á tarifa do café, á qual já alludimos acima.

Do caminho de ferro de Benguella apenas se apontam no relatorio os principaes dados relativos á quantidade do tráfego e á receita e despesa, pela razão de se encontrarem todos os elementos que interessam á exploração nos relatorios annuaes publicados pela respectiva Companhia.

O movimento de passageiros foi o seguinte:

1.ª classe .....	6.009
2.ª " .....	19.674
3.ª " .....	83.625
Total .....	109.308

o que dá um augmento de cerca de 46.000 passageiros sobre o total de 1913, tendo-se notado accrescimento em todas as classes.

A tonelagem transportada attingiu 50.298 toneladas, mais 3.190 do que em 1913.

A receita foi de 382 contos, numeros redondos, e a despesa de cerca de 303 contos, dando para coeeficiente de exploração 0,79. Assignala-se a continuação dos aperfeiçoamentos nos methodos de exploração da linha.

Tratando do caminho de ferro de Malange, apresenta o relatorio os seguintes dados relativos á quantidade de tráfego:

Passageiros de 1.ª classe .....	271
" " 2.ª " .....	560
" " 3.ª " .....	7.628
Total .....	8.459
Mercadorias de grande velocidade (toneladas) .....	567
Mercadorias de pequena velocidade (toneladas) .....	4.556
Total .....	5.123

Como apreciação geral diz-se n'elle: «A analyse d'estes numeros mostra bem quão insignificante é ainda a actividade, a vida e o commercio de Malange e do paiz da Lunda, tendo-se em attenção que este caminho de ferro é o unico meio de ligação com o littoral. Não é porque o paiz não seja vasto e rico; é porque infelizmente é ainda desconhecido. Contam-se pelos dedos os colonos».

A receita de exploração foi de 40.344\$84, e a despesa elevou-se a 50.090\$05. O deficit da exploração foi, portanto, de 9.745\$21.

O distincto inspector de obras publicas da provincia expõe, n'esta parte do seu relatorio, os inconvenientes que resultam da falta de liberdade de acção no serviço da administração geral dos caminhos de ferro.

Destruindo as parcellas relativas ás diversas mercadorias transportadas, reconhece-se que o tráfego dos chamados generos ricos é diminutissimo, e que o transporte que mais avulta é o da fuba. «A colheita de milho, diz o relatorio, foi bastante escassa ao longo do Caminho de Ferro de Ambaca e, principalmente, na região de Cazengo; e por isso houve necessidade de importar largas quantidades de fuba do interior da Lunda para alimentação da

população indigena. Se não fôra tal necessidade, bem lamentavel para a economia da provincia, o movimento total do caminho de ferro não teria attingido 3.000 toneladas.

O material circulante d'este caminho de ferro contava, no anno a que é referido o relatorio, 7 locomotivas, 13 carruagens e 120 vagões.

N'esta linha reconhece-se a escassez de material circulante para occorrer ás necessidades de uma exploração mais intensa, mas a aquisição de mais material depende da solução proposta para o alargamento da bitola da via.

Para o caminho de ferro de Mossamedes, que é o que resta a considerar, o movimento em 1914 comportou:

Passageiros de 1.ª classe .....	2.406
" " 2.ª " .....	4.076
" " 3.ª e 4.ª classes .....	13.438
Total .....	19.920
Bagagens e recovagens (toneladas) .....	75
Mercadorias de pequena velocidade (toneladas) .....	7.852
Total .....	7.927

No tráfego do segundo semestre, que é muito superior ao do primeiro, influuiu consideravelmente o movimento resultante da expedição enviada ao sul da provincia.

A receita foi de 88.836\$96 e a despesa é orçada em 51.920\$97, dando um coeeficiente de exploração igual a 0,59. Accentua-se o facto de que, tendo augmentado enormemente o serviço do caminho de ferro no segundo semestre, as despesas se mantiveram sensivelmente eguaes ás do primeiro semestre, o que mostra, diz o relatorio, da parte do pessoal, grande dedicação e zelo pelo serviço.

Na critica dos dados relativos á natureza do tráfego não se prevêem conclusões definitivas a tirar. Entretanto o movimento commercial dos dois districtos servidos por este caminho de ferro é considerado insignificante.

Como material circulante o caminho de ferro de Mossamedes possui 10 locomotivas, 22 carruagens e 87 vagões.

Reunindo o movimento de todos os caminhos de ferro da provincia, tem-se, para 1914, um total geral de 84.830 toneladas, distribuidas pela seguinte fórma:

Linha de Ambaca .....	21.902
" de Benguella .....	50.278
" de Malange .....	4.723
" de Mossamedes .....	7.927

O relatorio faz ainda menção do papel importante que podem desempenhar, para a rede de communicações da provincia, os numerosos rios que a cortam desde o norte até ao sul.

Como annexos, veem transcriptos o projecto de accordo entre a Companhia do Caminho de Ferro de Ambaca e o Caminho de Ferro de Malange para o serviço combinado das duas linhas, e o extracto de um relatorio apresentado ao Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro ácerca do alargamento da acção da exploração do Caminho de Ferro de Malange.

Embora, como dissemos, o periodo a que se refere o relatorio que temos presente não seja muito recente, existem n'elle, incontestavelmente, valiosos elementos de estudo e observação que são dignos da attenção de todos quantos se interessam pelas nossas questões colonias, que tão intimamente se ligam á nossa vida nacional.





## Ministério do Trabalho e Previdência Social

### Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 633

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaias, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e referente ao período decorrido desde 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1915 (1.º semestre do ano económico de 1915-1916), está nos termos de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 48.773\$42, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 29 de Março de 1916. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao período decorrido desde 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1915 (primeiro semestre do ano económico de 1915-1916), está em termos de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 99.076\$78, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 29 de Março de 1916. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

### Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTARIA N.º 641

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, conceder aos sócios, alunos, da Caixa Escolar da Escola Normal de Lisboa, bilhetes de identidade dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos Caminhos de Ferro lhe dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais, sob as seguintes condições:

1.ª Os bilhetes de identidade serão anuais, conterão o nome e naturalidade do portador, a designação do seu número de matrícula naquela associação e serão autenticados com o retrato e assinatura dos indivíduos a quem forem concedidos;

2.ª Estes bilhetes terão um número de ordem, a assinatura, do presidente da associação e um selo tanto da secretaria da respectiva escola como da associação, que autentiquem aquelas assinaturas;

3.ª Os portadores destes bilhetes são obrigados a comprovar a sua frequência naquela escola com atestados trimestrais passados pela mesma escola.

Paços do Governo da República, 8 de Abril de 1916. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

### Repartição de Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 642

Atendendo ao disposto na carta de lei de 1 de Julho de 1903, o Governo da República Portuguesa, a quem foi presente a liquidação do adiantamento à Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, referente ao ano de 1915, e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas: manda que a referida Companhia entre na Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdência, para ser escriturado sob a rubrica «Fundo Especial de Caminhos de Ferro», com a quantia de 962\$43, como liquidação deste adiantamento no ano de 1915.

Paços do Governo da República, 10 de Abril de 1916. — *António Maria da Silva*.

## A utilização dos caminhos de ferro na guerra

De um artigo de Jorge Blanchon, intitulado *A nova guerra*, extrahe o *Madrid Científico* as notas que seguem, referentes aos caminhos de ferro e automoveis:

«Na guerra actual observa-se a importancia preponderante dos meios de transporte. O mais importante d'elles é o caminho de ferro.

Os caminhos de ferro foram os encarregados de realisar em primeiro lugar os transportes de mobilisação e concentração. Em França utilisaram-se n'este objectivo 4.750 trens.

Esta quantidade não deve parecer excessiva, pois se trata não só de transportar homens com o seu correspondente armamento, mas tambem os cavallos, os canhões e todos os serviços que teem de ser installados na retaguarda. Um corpo de exercito, ou sejam 30.000 homens combatentes, com todos os serviços que lhe correspondem, exige uma centena de trens.

O tempo para embarque, variavel com a natureza das forças e as commodidades facultadas pelas estações, por meio de molhes e diversosapparelhos, oscila, em media, entre duas e tres horas.

Estes trens, que podem marchar com uma velocidade de 30 a 40 kilometros por hora, vão succedendo-se com intervallos regulares. Uma via unica pode dar lugar a 20 trens por dia em cada sentido; uma via dupla, 50, 60, 100 ou mais, segundo os estacionamentos e o *block-system*. Em certas linhas francesas, segundo diz Blanchon, chegou-se a attingir 220.

O exercito necessita ainda dos caminhos de ferro para dois fins: para as suas communicações com a retaguarda, e para as suas translações. O movimento das communicações é bastante regular e o outro essencial-irregular; mas, como deve attender sem demora a bruscas necessidades, immobilisa permanentemente material consideravel. Na marcha até ao mar, que precedeu a batalha do Yser, foram em grande numero os trens utilizados pelos dois partidos. A offensiva inicial franceza na Lorena e na Belgica e a retirada subsequente até ao sul do Marne puzeram em marcha, só do lado dos francezes, 6.000 trens militares.

Hoje os exercitos, mesmo na phase defensiva da guerra, estão em perpetua emigração. Não fallemos dos que, como acontece com os allemães, realisam frequentes offensivas em frentes distinctas. Foi Napoleão que disse que: «A força de um exercito é como a quantidade de movimento em mechanica, o producto da massa pela velocidade». O caminho de ferro é o meio de imprimir uma grande velocidade a grandes massas. Hoje o soldado pode fazer etapes de 600 kilometros; a pé, não passaria de 30.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro é um dos rasgos mais salientes da civilisação.

Os arredores das grandes cidades, com as suas multipas redes ferro-viarias, offerecem-nos um esboço do que, com o tempo, serão as communicações d'esta indole no resto dos nossos velhos paizes.

Isto faz prever que no futuro a mobilidade dos exercitos augmente mais rapidamente que os seus effectivos. Os paizes que se organisarem para a guerra não deixarão de prover as suas fronteiras de redes apertadissimas, mesmo que o trafico local não precise d'ellas. Se quizerem preparar-se rigorosamente, equiparão cinturas de vias com a multiplicidade sufficiente para transportar ao mesmo tempo, n'uma unica viagem, todas as reservas geraes. Damos este nome ás forças disponiveis para actuar em qualquer ponto, desde o momento que estejam guarnecidas todas as trincheiras ao longo da fronteira. O numero d'estas linhas parallelas dependerá dos effectivos, da capacidade dos trens, dos meios de embarque, etc.



Se um paiz for atacado ao mesmo tempo por varias frentes, como aconteceu presentemente com a Allemanha, o systema de redes fronteiriças deve ser completado por linhas que atravessem o paiz de uma a outra parte, e que sirvam, mediante um acertado jogo de lançadeira, para concentrar forças onde o exijam as necessidades da defesa e onde se haja de intentar, facto contrario, uma energica defensiva, como a Allemanha dispoz as suas.

Por ser tão complicado o movimento de tropas, accrescem de tal modo as necessidades para o seu aprovisionamento, que se póde affirmar que em tempo de guerra não ha linha que fique inactiva. Para nos convenceremos d'isto, basta ver os russos aprovisionando-se de munições pelo caminho de ferro de Kola e pelo Transiberiano.

A appropriação dos caminhos de ferro aos usos da guerra não se limita ao traçado da rede: estende-se ao acondicionamento das estações, á sua multiplicação, á das vias, á defeza de pontes, tunneis, etc., e á abundancia de material circulante.

Em França existem 37.000 kilometros de via ferrea e o material das seis principaes Companhias ascende a 15.000 locomotoras, 30.000 vagões de passageiros e 400.000 furgões de mercadorias. Nada d'isto é de sobra; e tanto que vemos nos seus periodicos, no *Matin*, por exemplo, amargas queixas contra a deficiencia do seu material ferroviario.

Na Allemanha a rede ferro-viaria comprehende 60.000 kilometros, e o material, muito mais numeroso que o da França, deve ter augmentado consideravelmente com as apprehensões realisadas na Belgica e nos departamentos francezes invadidos.

Compenetrados os allemães da importancia d'este elemento, proseguem no augmento da rede ferro-viaria na Polonia e nos Balkans, assim como nos departamentos conquistados á França, procurando d'este modo assegurar as communicações das suas frentes, cada vez mais longinquas, com as rectaguardas e reservas.

Seja qual for a importancia alcançada nos transportes militares pelo automobilismo e pela aviação, é provavel que a via ferrea continue sendo o instrumento por excellencia para transportar materiaes pesados. O vagão póde ser utilizado para uma infinidade de serviços militares. Usam-se já muito na presente guerra os vagões-cisternas, os frigorificos e os trens sanitarios; e ambos os belligerantes teem empregado bastante os comboios blindados e as carretas trucks. Os comboios blindados, ao abrigo das balas, fazem assomar pelas suas setteiras metralhadoras e canhões ligeiros. Os seus inconvenientes são os de tudo que está ligado a uma linha ferrea; estreiteza e fixidez do campo de translação, numerosos riscos de immobilisação. Alem d'isso não se póde exaggerar a espessura das blindagens; as couraças muito espessas tornariam os trens excessivamente pesados, e não obstante não poderiam desafiar os projecteis de grosso calibre, que, mesmo que as não damnificassem gravemente, poderiam destruir as vias, immobilizando-as.

Parece, pois, que os caminhos de ferro prestarão serviços mais valiosos conduzindo os grandes canhões, demasiados pesados para serem transportados por outro qualquer meio, como acontece com a carreta-truck. Denomina-se assim uma plataforma especial, que não só transporta um enorme canhão, como, devido á sua solida construção, permite supportar o tiro sem receio da deterioração que poderia originar o consequente recuo; a plataforma, depois de posta em bateria, fica apoiada no solo por solidos supportes, evitando-se d'este modo que o choque seja transmittido pelas rodas aos carris.

Na guerra actual o calibre das peças montadas sobre estas plataformas oscilla entre 155 e 370 millimetros. As grandes peças de sitio são montadas geralmente sobre plataformas proprias, mas o caminho de ferro é quasi sempre indispensavel para o seu transporte. E' claro que

estas peças, cujo calibre oscilla entre 38 e 45 centimetros e cujo peso é de 100 toneladas, não podem ser transportadas em plataformas ordinarias, cujo limite de carga é de 10 toneladas, 5 por cada eixo, mas a difficuldade é superada pelo augmento do numero de eixos de segurança.

Que se trate de organizar uma linha de aprovisionamento, de fazer circular reforços ou de fazer chegar ao seu destino o material pesado, é vantajoso supprir a falta de linhas ferreas normaes collocando uma provisoria sobre um caminho ordinario. Teem-no feito frequentemente n'esta guerra ambos os belligerantes, principalmente os allemães. Empregou-se n'este caso a via estreita, geralmente de 60 centimetros de largura. Uma équipe de sapadores adextrados monta um kilometro em cada 3 horas de trabalho.

Todos os grandes exercitos teem reservas de carris, travessas e material circulante. Poder-se-hia tornar a preparação mais completa installando de modo permanente nas estradas tudo o que não prejudicasse o transito normal, e, principalmente, conservando-o sob forma de passeio lateral, completamente preparado e simplesmente coberto com pranchas de madeira, para facilitar a marcha dos peões.

Poder-se-hia tambem, de espaço a espaço, organizar pequenas estações para os vagões. Uma grande abundancia de vias auxiliares assim equipadas na rectaguarda proporcionaria valiosos serviços a um exercito.



## Revista aos ferro-viarios militares

### Brigada n.º 5 de caminhos de ferro

O plano da revista de inspecção ás praças desta Brigada que prestam serviço na linha ferrea do Tua a Bragança é o seguinte:

a) No dia 11 de Junho ás 9 horas na estação da Foz do Tua.

Comparecem os agentes numeros:

Em serviço em Tua, 95, 64, 33..... 3 agentes

No mesmo dia á passagem do comboio n.º 1 teem revista nas estações onde fazem serviço os agentes numeros:

Na estação de Amieiro, o factor n.º 44.

Na estação de Abreiro:

Carregador n.º 101;

Capataz de via n.º 89;

Assentador n.º 83.

Na estação de Ribeirinha o praticante n.º 71;

Na estação de Vilarinho o factor n.º 42 e o arvorado n.º 94;

Na estação de Cachão o praticante n.º 113 e o assentador n.º 96;

Na estação de Mirandella ás 16,37 horas

teem revista os agentes numeros 38, 41, 47,

69, 111, 13, 54, 55, 1, 18, 105, 16, 52, 67,

116 ..... 15 agentes

b) No dia 12 ás 9,32 horas na estação de Macedo:

Comparecem os agentes que fazem serviço nas estações seguintes:

Carvalhaes o assentador n.º 82;

Abrantes o arvorado n.º 100;

Cortiços o capataz de via n.º 89;

Grijó capataz de via n.º 51 e o arvorado n.º 93;

Macedo o guarda de dia n.º 2;

Azibo o praticante n.º 87;

Salsas o factor n.º 45;

Rossas o factor n.º 43 e o arvorado n.º 106;

Rebordões o arvorado n.º 12;

Môsca o factor n.º 46;

Bragança o factor n.º 40, o praticante n.º 104, o carregador n.º 78 e o fogueiro n.º 7.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas da Semana Santa e feira em Sevilha

Começam hoje as festas da Semana Santa em Sevilha, que devem, como nos annos anteriores, ser revestidas de grande esplendor.

Já hontem, primeiro dia de validade dos bilhetes, partiram para aquella linda cidade alguns dos nossos compatriotas que por uns dias vão esparecer as fadigas da vida quotidiana.

Como dissémos no nosso ultimo numero, os bilhetes especiaes são validos para ida até 28 d'este mez e para volta até 15 de Maio, prazo esse que dá bastante tempo para se assistir à feira e para poder ver bem Sevilha, que tanta coisa bella encerra.

A Companhia dos Caminhos de ferro, para mais comodidades dos passageiros, põe diariamente á sua disposição uma carruagem que circulará directamente entre Lisboa e Sevilha, com logares de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, fazendo-se a viagem de ida pelo comboio n.º 121 dos dias 15 a 28 d'este mez, e a de regresso pelo comboio 126 dos dias 17 a 30 d'Abril.

Assim poderão os passageiros fazer comodamente a sua viagem sem terem que fazer trasbordo algum.

Os cartazes artisticos que já se acham afixados, annunciando este serviço especial, são uns magnificos chromos d'um lindo e suggestivo effeito.

## Estação de Saboia

Segundo um Aviso ao Publico dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, a estação de Saboia situada ao kilometro 254,8 da linha do Sul, passou a denominar-se Santa-Clara-Saboia.

## Sobretaxas

A Companhia dos Caminhos de ferro de Porto à Povoá e a Famalicão tambem vae elevar as sobretaxas que estava auctorizada a cobrar pelos transportes effectuados nas suas linhas, nas mesmas condições que as linhas do Estado e outras Companhias estabeleceram.

Estas sobretaxas começam a vigorar no proximo dia 1 de Maio.

## Trafego de Portugal para França

Continua suspenso o trafego de pequena velocidade de Portugal para França, excepto o de vinhos que só se póde fazer nas condições já aqui indicadas.

O serviço de grande velocidade acha-se restringido a expedições de peso minimo de 25 kilos.

## Transporte de materias explosivas e inflammaveis

Em virtude das disposições constantes do decreto n.º 38 de 29 de Fevereiro ultimo, as empresas ferro-viarias teem que alterar as condições das suas tarifas que regulam o transporte de materias expressivas e inflammaveis.

Por esse motivo a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes apresentou ao Governo um projecto de additamento á sua tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade, estabelecido em harmonia com o referido decreto, e cujo resumo é o seguinte:

As remessas teem que ser acompanhadas das licenças e outros documentos exigidos para se effectuar o transporte;

As notas d'expedição deverão ser apresentadas nas estações 24 horas antes das remessas;

A recepção e entrega das remessas só pode effectuar-se do nascer ao pôr do sol;

As remessas que tenham de seguir por um comboio da noite teem de ser entregues nas estações duas horas pelo menos antes do pôr do sol e carregadas antes da noite;

As cargas e descargas só se realizarão durante o dia; Em cada comboio mixto não poderá seguir mais do que um vagão carregado de explosivos;

Todos os volumes que contenham mercadorias do grupo 4 da tarifa deverão ter rotulo com a marca da fabrica, peso e natureza do conteúdo, data do fabrico e um distico bem distincto com a palavra *Perigo*;

Todos os cunhetes e barris devem ser selados com selo de chumbo a frio, para se garantir a sua inviolabilidade;

Cada vagão não poderá ser carregado com mais de 2.000 kilos de polvora, ou de 500 kilos de dynamite ou outra qualquer mercadoria do grupo 4;

O peso bruto de cada expedição não póde exceder a carga de dez vagões;

Qualquer expedição de explosivos ou de munições de guerra deverá ser acompanhada, desde que entre na estação por uma escolta de sargento e de duas praças por cada vagão a escolta deve ser requisitada pelo expedidor;

São dispensadas da applicação rigorosa d'estas prescripções, excepto no que respeita ao acondicionamento, as remessas de menos de 200 kilos de polvora e as de menos de 50 de explosivos propriamente ditos, mas terão que ser carregados só em vagões fechados, não contendo nenhuma outra materia explosiva ou inflamavel, e não poderão ser transportados pelos comboios de passageiros;

Todas as expedições de polvora com o peso superior a 200 kilos e das restantes mercadorias do grupo 4 da tarifa de peso superior a 50 kilos, serão taxadas pelo minimo de 2.000 kilos;

Os transportes serão feitos sem responsabilidade para o caminho de ferro pelos accidentes, danos ou inconvenientes que possam resultar da falta do cumprimento de todas as formalidades legais.

## Paragem dos rapidos de Madrid em Santarem

Desde 5 d'este mez os comboios rapidos de Madrid, n.ºs 151 e 152, passaram a ter a paragem de 30 segundos na estação de Santarem, para serviço de passageiros.

## Paragem dos comboios em S. Mathias

Começou a ter paragem na estação de S. Mathias das linhas do Sul, desde o dia 5 d'este mez, o comboio n.º 101, para tomar e deixar passageiros.

## Documentos para a Historia

O Caminho de Ferro de Leste e a sua continuação até Badajoz. — Relatorio apresentado pelo engenheiro Thomás Anmball, em agosto de 1855.

(Continuação)

A 12 kilometros de Santo Antonio do Couço para a navegação do Tejo, impedida por uma rocha denominada a Fraga. De Santo Antonio de Couço em breve se alcança a Villa de Móra, de 1.500 almas. Em toda a distancia que temos de percorrer é impossivel imaginar terreno mais proprio do que este para a construcção de um caminho de ferro. Ha apenas para atravessar os riachos que temos mencionado. Dois kilometros distante de Móra o rio é consideravelmente sinuoso. O terreno para O. eleva-se abru-



plamente, enquanto pelo lado opposto offerece uma planicie de um kilometro de largura.

E' por esta planicie que a linha teria de passar, e ahi que teria de praticar-se o primeiro corte de importancia, pouco mais ou menos de 30 pés de profundidade, atravez das arenatas de que já fizemos menção, nas quaes se trabalha com facilidade, e fornecem o material necessario para balastar o caminho. Desde este ponto, logo que sejam tomados os niveis iedispensaveis, será materia para considerar se a linha deve proseguir e cruzar novamente o rio, e passar do pinhal do Cabeção para a planicie que fica abaixo da Villa d'este nome, e d'ahi para Pavia, ou se deve ascender a chapada alem do Doraco, como está indicado na linha pontuada da planta, e proseguir d'ahi para Pavia. O primeiro traçado é muito mais curto, e encontra logo depois do pinhal excellent terreno para seguir até Extremoz, passando um pouco abaixo de Pavia junto ao rio Tera.

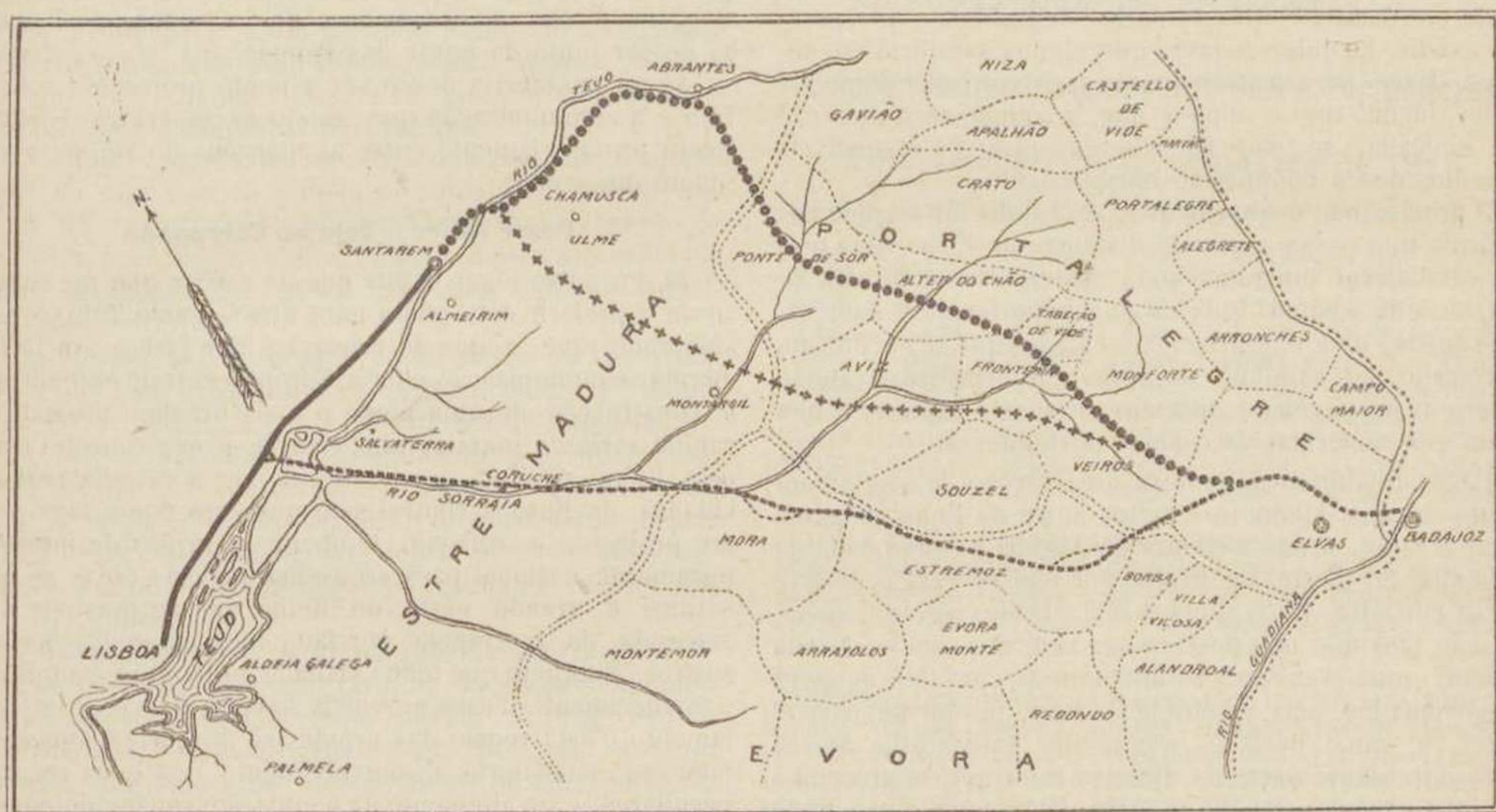
Este ponto deve ser decidido depois de um detalhado exame; eu inclino-me porém, á vista da maior distancia e

A existencia d'este pinhal é uma circumstancia muito importante na determinação d'este traçado, porque não sómente aqui se encontrará a meio caminho a madeira necessaria para travessas, muros de guarda, e em geral todas as outras construcções, mas não devem julgar-se infundadas quaesquer esperanças de ver estabelecido um commercio activo de madeiras para um lado com Lisboa, e para o outro com Hespanha.

Ao presente transportam-se as madeiras em carros até Coruche e d'ahi em barcos para Lisboa. O carreto de cada pau eleve-se a uma somma consideravel. As arvores novas são immensas e crescem rapidamente.

Avançando na direcção de Pavia, a linha a distancia de 10 kilometros d'esta villa sobe a uma chapada que passa um pouco ao sul de D. João. Este planalto estende-se até 10 kilometros de Extremoz, quasi no mesmo nivel. Seguindo este planalto durante 22 kilometros a linha desce pelo declive da montanha, a fim de ganhar terreno baixo na proximidade de Extremoz.

Quartzo corado pelo oxido de ferro, schisto talcoso



da aspereza do terreno que se estende para o Sul de Pavia, que seria mais conveniente praticar um tunnel atravez do pinhal, e chegar por este modo á planicie do Cabeção. Este tunnel teria provavelmente a extensão de um kilometro.

Outro alvitre se apresenta ainda: é passar entre Chimenca e Moita, e d'ahi para Cabeção. Este traçado explorei eu na minha primeira visita; e posteriormente voltei áquellas visinhanças depois de ter examinado o paiz entre Santarém, Abranches e Elvas. O terreno offerece aqui difficuldades, e attendendo a que seríamos obrigados a descer a um nivel comparativamente baixo, parece-me poder concluir que o traçado pelo pinhal é o que exige menos despeza.

A formação geologica do pinhal é quartzo, com chlorite corada pelo oxido de ferro, granito micaceo solto, e granito.

Os pinhaes pertencem ao Estado, e o administrador informou-me que elles tinham havia pouco sido avaliados em 800:000\$000 reis.

Ao presente o Governo quasi que não tem d'elles nenhum proveito, porque a difficuldade de transporte absorve todos os lucros. Grande porção de madeira utilissima póde alli ser cortada, pois que o volume medio de arvores é de 4 pés e 6 pollegadas, na altura de 3 pés do solo.

micaceo e argiloso e granito, são os caracteres geologicos do paiz entre Cabeção. Ao approximar de Extremoz, entra-se em outra formação, composta dos bem conhecidos marmores d'este districto.

A linha deve então passar junto da importante villa de Extremoz. A excessiva irregularidade do terreno n'estas visinhanças obrigaram-me a examinar para esta linha duas direcções diversas, como veem indicadas na planta. Observei o terreno, tanto para o norte como para o sul de Extremoz, e indiquei as duas direcções que offerecem menos difficuldades. A linha pontuada representa o traçado seguindo a nordeste de Extremoz, pela quinta do Carmo a aldeia de Casas Novas, e Mau por Cão pelo norte de Atalaya. Esta direcção offerecia menos declive, mas as obras aqui seriam mais difficeis em consequencia da rizeza das rochas que teriamos de atravessar. Tratei por isso de examinar a linha de sueste, que passa pela Aldeia do Coelho e atravessa a nova estrada de Elvas, não longe da estação telegraphica, até ao valle dos Arcos, e segue este valle até proximo de S. Domingos, para evitar as montanhas, que, vindo sempre a crescer desde Orada durante 13 kilometros, apresentam a sua maior elevação junto da Atalaya do Sapateiro. A necessidade de atravessar esta consideravel cordilheira evita-se aproveitando o valle de S. Domingos d'este traçado, e partindo d'ahi para o norte com o fim



de alcançar a aldeia da Conceição, onde as montanhas abatem sensivelmente. A parte mais difficil é a que apparece na secção que acompanha este relatório, na qual se verá a inclinação que a linha havia de ter.

Deixando a aldeia da Conceição, ou, como está indicado no mappa, a Villa Fernando, deve seguir-se a S. Vicente, quinta de S. João, quinta da Aranha, quinta dos Ferreiros e quinta da Misericórdia, encostando-se ao Forte da Graça em Elvas. E' esta a direcção recommendada depois de um largo exame de todos aquelles sitios, durante o qual atravesssei mais de 93 kilometros em differentes direcções. Com effeito, não sómente a configuração do terreno apresenta formidaveis obstaculos á construcção de um caminho de ferro, mas a sua constituição geologica ainda mais agrava estes obstaculos, já consideraveis. A grande irregularidade do terreno moveu a Commissão de engenheiros portuguezes e hespanhoes, nomeada pelos dois Governos para determinar a direcção do caminho de ferro junto á fronteira, a declarar a sua opinião de que por nenhum modo era possivel chegar a Elvas, e a aconselharem por isso que se passasse a 11 kilometros d'esta cidade, allegando com grande verdade as extraordinarias difficuldades que pareciam existir. Eu julgo todavia que alguns sacrificios se deveriam fazer para passar quanto possivel junto d'aquella cidade; inclino-me a suppor que, seguindo-se a direcção aqui indicada, se não hão de encontrar os invenciveis obstaculos que a Commissão receava tanto.

E' preciso não esquecer que, se a linha fôr traçada por tal fórma que passe a grande distancia de Elvas, será preciso estabelecer um ramal para communicar com esta cidade, e ella cederá toda a sua importancia a Badajoz; d'este modo, uma das principaes cidades que se encontram no traçado do caminho de ferro que atravessa o Reino perderá as vantagens a que tem direito de aspirar, e que devem ser conferidas ás cidades portuguezas.

A este relatório vae annexa uma secção de nivelamentos de alguns kilometros feitos antes da linha chegar a Elvas; a saber: desde a quinta da Aranha até ás faldas da montanha do Forte da Graça; por elle se verá o declive que se encontra. Ha realmente difficuldades n'este traçado, mas não taes que não possam ser vencidas com moderada despesa, uma vez que se adoptem as curvas e declives já sancionados pela experiencia. Julgo porém impossivel chegar a uma decisão realmente satisfactoria ácerca d'esta importante parte da directriz sem que se proceda a repetidos exames; e como é certo que nenhum outro ponto offerece mais serias difficuldades technicas ou exige mais attento estudo do que o trato entre S. Domingos e Elvas, pondero a V. Ex.<sup>a</sup> a necessidade de estudar cuidadosamente o terreno e de tomar novas informações antes de chegar a qualquer conclusão; e os nivelamentos devem aqui ser tomados com o mesmo escrupulo e exatidão como se tratassemos de abrir um canal ou de estabelecer um systema de drenagem n'este districto. E' este o methodo de traçar uma linha de segurança, evitando uma direcção que depois haja razões para desprezar.

Considerando na immensa importancia da linha que passar junto de Elvas, ou seja avaliada militarmente ou sob o ponto de vista nacional ou commercial, julgo que faltaria ao meu dever se não desse a este objecto toda a attenção possivel, e é depois de madura reflexão que eu recommendo a V. Ex.<sup>a</sup> que adopte a linha entre Extremoz e Elvas, tal como se acha no plano geral, com aquellas modificações porém que forem aconselhadas pelos estudos de detalhe.

Desde Elvas até Hespanha nenhuns trabalhos se apresentam de importancia, porque a linha deve tomar a direcção sul da nova estrada, e aproveitando a falha da montanha (Monte dos Cavalleiros) por onde essa estrada segue para Badajoz, os córtes necessarios n'este ponto forneceriam a pedra, cal e balastro necessario para um caminho de ferro, pois que na curta distancia de alguns

kilometros de Elvas a fórma e constituição geologica do paiz muda inteiramente e compõe-se de outras rochas secundarias, e á excepção do terreno alto do Monte dos Cavalleiros, é tudo uma planicie que se estende até a Ponte das Palmas; ao passo que nas vizinhanças de Elvas nós encontramos granitos, porphyros corados pelo oxydo de ferro diorite, feldspatho com hornbiente, feldspatho com quartzo, e rochas d'esta formação.

E' sabido que a Commissão mixta a que se allude de engenheiros portuguezes e hespanhoes determinou positivamente que o ponto de junção das duas linhas seria nas margens do Caya, que serve de limite ás duas nações, e a 6 1/2 kilometros da nova ponte que está sobre este rio na estrada para Badajoz.

Estou certo de que boas razões justificam a escolha que estes engenheiros fizeram d'este ponto de junção, e portanto está fóra da competencia d'este relatório, e entra na apreciação da linha no territorio hespanhol; só direi portanto que os engenheiros hespanhoes traçarão a linha para Madrid desde a sua posição com a linha portugueza, que ha de passar ao N. do Forte de S. Christovão na margem direita do Guadiana e que a estação de Badajoz ha de ser junto da ponte das Palmas.

Agora passarei a descrever a ponte projectada sobre o Tejo e a communicação que, sendo necessario, se estabelecerá provisoriamente entre as margens do rio, para passagem dos trens.

#### Ponte sobre o Tejo no Carregado

Já em outro logar expuz que as razões que me conduziram a preferir este ponto para atravessar o Tejo, e considerando que o que se procura é pôr Lisboa em facil e directa communicação com a Europa central, entendi que a construcção de uma ponte o mais proximo possivel da capital seria da maxima importancia, e não concebo como esta linha satisfará ao intento de ser a estrada real das cidades da Europa central sem que este ponto faça parte do projecto, e sobejam tambem as razões de interesse puramente nacional para aconselharem esta obra, se pensarmos a grande parte do Reino que ao presente vive separada da metropole por falta de communicações terrestres. Ninguém que tenha visitado e Alemtujo e adquirido o conhecimento d'esta provincia deixará de ver que o isolamento d'esta região das provincias do norte é uma causa fatal ao satisfatorio desenvolvimento dos seus recursos peculiares, e ao augmento da população; consequentemente é o Carregado o local que se apresenta mais proprio para o estabelecimento de uma ponte, e esteu mais que nunca convencido que sem ella um systema racional de caminhos de ferro, como communicação directa com o resto da Europa, só pôde ser parcialmente realisado.

(Continúa).



## A prosperidade dos caminhos de ferro allemães durante a guerra

A *United Press* de New York publica uma entrevista do ministro dos caminhos de ferro allemães, M. von Breitenbach, com o seu correspondente em Berlim, M. Carl W. Ackermann.

«Durante os primeiros quinze mezes de guerra a extensão dos caminhos de ferro allemães augmentou 25 por cento.

«Póde comparar-se a uma enorme teia de aranha em aço, que se prolonga desde Berlim até aos territorios occupados na Russia, na França e na Belgica, com trens expressos indo até Lille em França, e até Varsovia e Vilna na Russia, o que dá occasião aos criticos allemães dizerem que o general Caminhos de Ferro ganhou mais batalhas que outro qualquer general.



«A extensão das linhas nos territorios occupados, diz Von Breitenbach, é alterada de dia para dia, porque novas linhas estão continuamente sendo construídas e postas em serviço. Actualmente comportam a quarta parte da rede ferro-viaria allemã.

«Quando rebentou a guerra, e principalmente durante o periodo da mobilisação, os horarios do tempo de paz foram substituídos pelos de guerra. A direcção do trafego está confiada a muitas direcções, que estão sob a minha fiscalização. Os horarios são estabelecidos e fiscalizados pela minha administração».

M. Ackermann perguntou ao ministro quantos kilometros de novas linhas, quantas novas pontes e novos tunneis foram construídos nos territorios occupados.

«Não posso fornecer dados precisos, respondeu, mas affirmo-lhe que a restauração d'essas linhas foi executada com uma actividade constante e com uma rapidez assombrosa».

A importancia das despesas por motivo de reparações de pontes e tunneis na Belgica e na Russia é muito elevada.

Von Breitenbach é um convicto partidario da exploração ferro-viaria feita pelo Estado, e não crê que os caminhos de ferro allemães fossem tão poderosos se estivessem entregues a empresas particulares.

«O capital empregado na nossa rede, diz elle, é actualmente de cerca de 15 e meio milhares. Este grande dispendio foi occasionado pelo grande desenvolvimento da nossa vida economica, acrescentando a isto a hostilidade sempre crescente dos paizes com que estamos actualmente em guerra.

«De 1904 a 1913 a produção de carvão na Allemanha passou de 169 a 279 milhões de toneladas; e a produção de ferro fundido de 10 a 19 milhões de toneladas.

Foi este accrescimento, e especialmente a produção em grande escala, que nos levou a reforçar tão consideravelmente a nossa rede ferro-viaria. A construção d'estas linhas foi executada unicamente sob o ponto de vista economico e permittiu-nos alcançar os resultados obtidos durante esta guerra.

«Consequentemente, a preparação da guerra relativamente a caminhos de ferro resultou do desenvolvimento do nosso systema ferro-viario, devido ao progresso da nossa vida economica. Em 1914 e em 1915, não obstante a guerra, alargámos os nossos meios de transporte, e, sob este ponto de vista, recorremos ao credito como ainda nenhum outro Estado o fizera, e as nossas industrias mostraram-se aptas a executar todas as nossas encomendas, por maiores que fossem, apesar das difficuldades actuaes das condições do trabalho.



**Minho e Douro.** — A partir de 20 do corrente são supprimidos os comboios n.ºs 2 e 7 da linha do Minho, 202 e 207 do ramal de Braga e 102 e 107 da linha do Douro.

**Companhia Portuguesa.** — Está quasi concluída a nova estação de Aveiro, estando presentemente a ser collocados painéis de azulejos no rodapé do lado da plataforma.

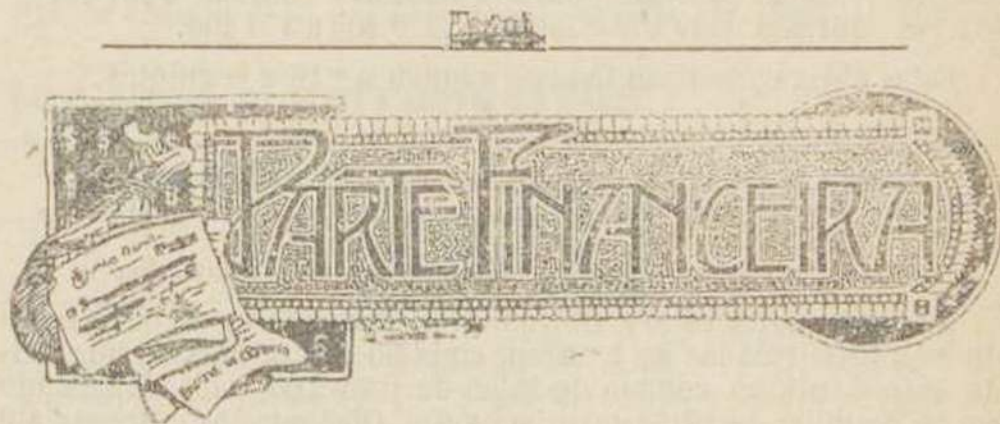
— Por motivo de doença deixou o seu cargo de administrador d'esta Companhia o Sr. Eduardo Ferreira do

Amaral, sendo substituído pelo Sr. Alvaro Pedro de Sousa.

**Beira Alta.** — Já estão a funcionar as linhas telephonicas d'esta linha; podendo fallar-se entre as estações de Figueira da Foz, Pampilhosa, Santa Comba, Mangualde, Guarda e Villar Formoso.

— Está sendo ampliada a estação de Arazede.

— A estação de Pampilhosa, que está passando por grandes reparações, fica muito melhorada, principalmente no que toca a salas de espera de passageiros.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Amortização do 1.º semestre de 1915

1:410 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

N.ºs	308	924	a	930	1.970	3.198	3.199
3.562	3.813	3.950	a	3.952	4.294	4.798	4.799
4.833	a	4.844	4.878	4.879	6.734	a	6.736
7.180	7.478	7.889	7.891	7.892	8.520	a	8.524
8.993	9.637	a	9.639	10.475	11.211	a	11.214
11.385	12.079	a	12.082	15.643	17.183	18.868	a
19.205	20.051	21.377	21.398	a	21.403	22.252	22.304
24.042	a	24.045	26.021	a	26.024	26.601	26.605
27.353	27.354	29.626	a	29.646	30.443	34.844	39.440
40.673	a	40.680	43.001	48.836	48.987	49.022	49.023
49.329	50.330	50.331	50.747	51.395	a	51.397	52.981
54.091	a	54.096	56.328	58.558	a	58.562	58.570
60.055	61.178	61.179	61.186	a	64.193	64.496	a
64.936	67.719	70.411	71.714	71.715	75.077	a	75.080
76.887	77.680	a	77.682	78.780	80.623	80.624	82.445
82.446	84.554	a	84.559	85.120	a	85.129	90.110
90.289	a	90.297	97.298	a	97.303	98.906	99.204
99.625	100.092	100.959	a	100.982	102.416	a	102.418
106.375	108.059	108.667	108.668	108.877	a	108.901	110.265
110.662	111.455	111.456	111.677	a	111.696	114.916	114.917
113.303	a	113.305	115.912	115.913	117.778	a	117.787
120.253	121.358	a	121.360	124.018	124.021	124.022	124.043
124.044	134.626	136.198	a	136.202	136.270	138.364	138.782
138.867	a	138.869	139.345	a	139.353	139.355	139.356
144.076	143.347	a	143.371	143.436	143.442	143.443	144.205
144.229	145.808	149.876	151.755	a	151.758	156.013	a
156.112	160.037	163.645	163.646	164.348	164.349	164.396	164.396
164.397	164.456	164.584	a	164.586	164.690	165.337	a
165.615	168.834	172.935	172.936	173.550	173.552	173.561	a
173.563	174.113	175.347	177.356	177.357	178.917	a	178.923
178.942	180.065	180.066	180.779	182.447	182.529	183.684	183.684
183.926	a	183.945	185.189	187.736	188.003	189.509	190.489
191.583	191.876	191.877	193.038	193.039	193.443	193.444	193.444
196.339	197.407	197.409	199.126	201.498	205.501	a	205.508
205.520	205.530	205.533	205.801	a	205.805	206.668	206.701
209.101	a	209.104	209.175	209.176	212.897	213.711	213.712
219.034	219.035	219.522	222.731	a	222.738	224.951	224.957
224.982	227.337	227.338	228.187	228.188	229.118	230.517	230.517
232.058	a	232.061	233.510	233.658	233.659	233.665	237.338
237.407	a	237.409	238.724	a	238.733	238.759	a
240.585	242.622	a	242.625	244.783	244.793	a	244.813
245.513	246.118	248.965	251.221	a	251.240	255.493	a
260.430	261.575	a	261.599	261.700	a	261.724	262.037
265.114	a	265.119	265.427	a	265.436	266.438	266.441
267.621	a	267.631	268.978	269.086	a	269.088	270.289
270.433	a	270.437	270.852	270.853	271.352	271.353	272.161
272.202	272.736	a	272.739	273.961	a	273.967	275.619
275.857	a	275.860	276.097	277.319	278.163	281.582	281.644
282.141	282.177	282.266	a	282.281	282.335	a	282.359
282.836	283.152	a	283.156	284.286	a	284.288	284.501
289.051	291.157	291.158	291.789	a	291.792	293.931	a
293.969	293.970	294.057	a	294.059	296.149	297.259	a
297.268	300.435	a	300.439	302.610	303.961	a	303.964
307.664	308.890	308.942	310.963	313.088	a	313.092	313.480
313.481	316.823	319.525	319.554	a	319.556	319.571	a
							319.573



319.880 a 319.884	320.876 a 320.880	322.614 a 322.617	323.903 a
323.907	324.076	326.530	326.531
326.530	326.531	326.873	326.884
326.884	326.885	327.086 a 327.102	327.132 a
327.132	327.134	327.160 a 327.166	327.178
327.178	328.724 a 328.728	331.593	331.593
331.593	331.847 a 331.850	332.625 a 332.628	334.680 a 334.682
334.682	335.001 a	335.003	335.008 a 335.012
335.012	335.312 a 335.316	336.265	336.551
336.551	336.735 a 336.738	339.791 a 339.793	339.955
339.955	339.956	340.077	340.078
340.078	341.590 a 341.614	341.630 a 341.638	342.588
342.588	344.079 a	344.081	346.350
346.350	347.192 a 347.202	347.657	347.658
347.658	347.705	348.203	350.405
350.405	350.408	351.981 a 351.986	352.595
352.595	354.383	354.324	355.715 a 355.719
355.719	355.872	355.929 a 355.934	358.068 a
358.068	358.071	359.085	359.299
359.299	359.375 a 359.377	361.069 a 361.071	361.748
361.748	361.838	369.469 a 369.476	370.205 a 370.209.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 16 e seguintes.

AVISO AOS SRS. OBRIGATARIOS POSSUIDORES DE OBRIGAÇÕES DE 3 % PRIVILEGIADAS DO 1.º GRAU, EMISSÃO «BEIRA-BAIXA»

#### Renovação do Talão da Folha de coupons de juro fixo

São prevenidos os Srs. Obrigatarios, possuidores de obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau, emissão «Beira-Baixa», que tendo sido o ultimo coupon do talão de juro fixo, o n.º 40, vencido em 1 de julho de 1915, deverão os Srs. Obrigatarios entregar até ao dia 20 do actual mez de abril inclusivé, na sede do «Banco Commercial de Lisboa», em Lisboa, rua do Commercio, n.º 109, em todos os dias uteis, das 10 ás 15 horas, os talões correspondentes aos coupons vencidos, n.º 1 a 40, a fim de serem trocados opportunamente pelos novos talões que comprehenderão os coupons n.º 41 a 80.

AVISO AOS SRS. OBRIGATARIOS POSSUIDORES DE OBRIGAÇÕES DE 4 1/2 % PRIVILEGIADAS DE 1.º GRAU

#### Renovação do Talão da Folha de coupons

São prevenidos os Srs. Obrigatarios, possuidores de obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau, que sendo o ultimo coupon do talão o n.º 40, vencido no 1.º de janeiro ultimo, deverão os Srs. Obrigatarios declarar até ao dia 20 do actual mez de abril, inclusivé, na sede do «Banco Commercial de Lisboa», em Lisboa, rua do Commercio, n.º 109, em todos os dias uteis, das 10 ás 15 horas, de quantas obrigações são possuidores e a sua numeração a fim de se proceder opportunamente á renovação d'aquelle talão.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 4 de abril de 1916.

**Finanças estrangeiras.** — O ministro das finanças da Alemanha, apresentando no Parlamento o resultado do 4.º empréstimo de guerra, disse que a subscrição attingiu a importancia de 10.600 milhões de marcos, não contando com as importancias subscriptas pelo exercito e no estrangeiro.

Disse ainda o mesmo ministro que aquelle paiz é o unico dos paizes beligerantes que tem conseguido cobrir todas as despesas de guerra por meio de empréstimos a longo prazo, afirmando que os recursos financeiros do imperio ficaram agora assegurados por mais seis mezes.

Apreciando os resultados da subscrição, o mesmo ministro disse que o seu paiz — isolado do resto do mundo em virtude de actos violentos, contrarios ao direito das gentes, e portanto entregue aos seus proprios recursos e supportando ha 20 mezes os mais pesados encargos — mais uma vez facilitava ao governo os recursos necessarios para a defeza nacional, subcrevendo para o novo empréstimo com a importante somma de 10 billões de marcos.

Notemos, porém, que a importancia d'este ultimo empréstimo é inferior á fornecida pelo empréstimo antecedente, que attingiu a quantia de 12160 milhões de marcos.

E', comtudo, interessante a critica aspera feita pela imprensa allemã contra os capitalistas, accusando-os de não subcreverem para o empréstimo na medida das suas forças, como exigia a gravidade das anormaes circumstancias que aquelle paiz atravessa.

E' fora de duvida que a importancia do nosso empréstimo está longe de attingir o total da Divida Fluctuante Imperial, avaliada em 14.380 milhões de marcos, importancia quasi necessaria, segundo o ministro das Finanças, para cobrir aquella divida, que é de 15 billões de marcos, approximadamente.

As importancias subscriptas para o ultimo empréstimo allemão dividem-se da seguinte forma: 7 billões de marcos, de Renda de 5 %, emittida a 98 1/2 %; 2 billões em Bilhetes do Thesouro de 4 1/2 %, emittidos a 95 % e 2 billões em inscrições.

Tendo constado nos circulos financeiros de Londres que se procederia naquella paiz á emissão de um novo empréstimo, o ministro das Finanças declarou na Camara dos Communs que, confiando em que as disponibilidades continuarão a abundar nos mercados

internos, o Governo resolveu não emittir por agora qualquer empréstimo a juro reduzido e com premios adjudicados por meio de sorteios, systema este que a legislação actual não permite.

**Banco de Portugal.** — Balancete de 15 de março p. p.:

	Activo	
	Em 8 de março	Em 1 de março
Carteira Commercial:		
Letras do Paiz e outras...	33:423.283\$19,5	32:292.887\$39,5
Bilhetes do Thesouro, ouro	1:031.076\$78	1:031.076\$78
Thesouro Publico, c/ corrente .....	26:373.528\$08	26:023.181\$63
	Passivo	
Junta do Credito Publico:		
c/ deposito .....	3:068.466\$73	2:885.338\$70
Caixa:		
Ouro .....	8:528.983\$63,5	8:526.706\$63,5
Prata .....	2:023.024\$50	2:189.635\$00
Nickel .....	97.733\$15	97.689\$50
Cobre .....	13.819\$85,5	13.830\$53
	10:663.651\$14	10:827.861\$66,5
Notas em circulação:		
Ouro .....	111:369.993\$87,5	109:612.872\$87,5
Prata .....	1:452.313\$00	1:303.700\$00
Cobre .....	9.700\$00	9.700\$00
	112:832.006\$87,5	110:926.272\$87,5

E' no proximo dia 25 que se realiza o sorteio das obrigações 3 %-1915 (sopeirinhas).

Em 31 de março do anno findo a Junta do Credito Publico tinha os seguintes depositos á ordem, destinados ao pagamento dos encargos da Divida Publica:

Em Lisboa, no Banco de Portugal, 2:040.514\$91; em Amsterdam, na casa Lysmann Rosenthal & C.ª, florins 3:808.692,52; em Bâle, no Bankverein Suisse, francos 50.341,30; em Berlim, no Bank für Handel & Industrie, marcos 857.889,70; em Bruxellas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, francos 25.275,93; em Londres, na casa Baring Brothers & C.ª, £ 235.749.16 2 e em Paris no Crédit Lyonnais, francos 3.148.701,29.

**Companhia da Ilha do Príncipe.** — Acaba de ser distribuido o relatorio d'esta Companhia, apresentando o Balanco na conta de Ganhos e Perdas uma differença de 157.675\$38 3/5 superior á da anterior gerencia, o que permite a distribuição de um dividendo de 612.000\$00.

Propoz o Direcção que, depois de abatidos 5 % para Fundo de Reserva e as percentagens estabelecidas no Estatuto para a Direcção e Conselho Fiscal, se complete um dividendo da importancia acima indicada, e que ao restante saldo da conta de Ganhos e Perdas se dê a seguinte applicação:

5 % — Fundo de Reserva .....	53.058\$34
4 1/2 % á Direcção .....	9.917\$50
1/2 % ao Conselho Fiscal .....	3.305\$83
Dividendo distribuido e a distribuir .....	612.000\$00
Saldo para conta nova .....	16.031\$91 1/5
	674.333\$58 1/5

**Empresa Ceramica de Lisboa.** — Publicou esta Empresa o seu relatorio respeitante a 1915.

Pela analyse do mesmo verifica-se que o anno não foi prospero para a Empresa, devido a diversos factores, entre os quaes a invernia, que prejudicou o fabrico e a diminuição consideravel das vendas, que obrigaram a Direcção a suspender o andamento do antigo forno algum tempo antes do que seria necessario, para reservar productos secos para o forno novo, cujo acabamento se pensava seria mais rapido.

Ainda outras causas não permittiram um estado desafogado, esperando comtudo que o anno corrente seja mais compensador.

Propõe a Direcção que ao saldo da conta de Ganhos e Perdas se dê o seguinte destino:

Dividendo: 2 % .....	5.200\$00
Nos termos do art.º 6.º dos Estatutos	
10 %-s/ 7.682\$04,3 .....	768\$20,4
Fundo de Amortização de material .....	1.500\$00
Imposto de rendimento e c/ nova .....	1.061\$95,4
	8.533\$15,8

**Bolsa.** — O mercado bolsista conservou-se durante a semana finda absolutamente calmo.

O preço das Inscriptões apresentou uma pequena melhoria, fechando os titulos de coupon a 37,20 e de assentamento a 37,40.

A Divida Externa 1.ª serie sustentou durante a quinzena o nivel de 74\$30 e 74\$40. A 3.ª serie regulou a 77\$, com bastante procura.



Os valores bancarios e de caminhos de ferro manifestaram um movimento quasi nulo, apparecendo, porém, regular procura para acções do Banco Ultramarino e obrigações da Companhia de Caminhos de Ferro Norte e Leste 2.º grau, 3 %.

**Cambios.**— Durante a quinzena o movimento do mercado cambial foi quasi nulo e as taxas ficaram hoje estacionarias.

Os preços do cheque Londres variaram entre 34 1/4 e 34 7/16.

A libra em ouro manteve os cursos de 7525-7535, descendo hontem para 7520-7530, preços a que se conservam.

Rio s/ Londres a 11 21/32 ou 205590 reis.

A. L. R.

### Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	34 7/16	34 5/16	34 7/16	34 5/16
" 90 d/v.....	34 13/16	—	34 15/16	—
Paris cheque.....	720	725	733	737
Berlim .....	—	—	—	—
Amsterdã cheque .....	622	629	618	623
Madrid cheque .....	1410	1420	1420	1430

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	ABRIL													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	—	37,10	37,20	37,30	37,35	37,40	37,40	37,40	37,40	37,40	37,40	37,40	—	
Divida interna 3%, coupon.....	37,00	37,10	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	
" " 4%, 1888, c/premios.....	—	22500	22520	—	—	22525	22520	22520	—	22519	—	—	—	
" " 4%, 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4%, 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 3%, 1905 c/premios.....	9535	9540	9545	9550	9550	9550	—	9550	9550	—	—	—	9550	
" " 5%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	79500	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	98500	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98500	—	98500	—	
" externa 3%, coupon 1.ª serie.....	74500	74530	74530	74530	74530	74530	74540	74550	74550	74550	—	—	—	
" " 3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 3%, 3.ª serie.....	76500	77500	77500	77500	77500	76500	—	76580	—	—	76580	77500	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal.....	175500	175520	—	175500	175520	175540	—	176500	176500	176500	—	—	177500	
" " Commercial de Lisboa.....	157500	157500	157500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Nacional Ultramarino.....	126500	—	—	—	—	—	—	125500	125500	—	—	—	124560	
" " Lisboa & Açores.....	116550	116550	116550	116550	—	—	116550	116550	116550	116550	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Tabacos, coupon.....	77500	—	—	—	—	—	—	—	77500	77570	77570	—	78550	
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	51520	—	51540	51550	52500	—	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	93500	93500	—	93520	93520	93520	—	—	—	93550	—	—	—	
" Companhia C. F. de Benguela.....	79540	79550	79530	79530	—	79540	—	79500	79540	79540	79530	79530	79530	
" Companhia Cam. F. Port. 3 % 1.º grau.....	71540	71500	71500	—	—	71500	—	71500	71530	71530	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 3 % 2.º grau.....	32500	31590	31590	31590	—	—	31550	—	31530	31530	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13500	13500	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	77500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	70500	—	—	—	—	69550	—	—	69550	—	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" prediaes 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	59,25	59,50	—	59,35	59,35	59,35	—	—	—	—	
" 3 % " 2.ª ".....	—	—	—	58,50	—	58,50	58,55	—	—	—	—	61,25	—	
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3 % 1.º grau.....	280,50	280,50	281,50	281,50	282	283	283	—	283	283	283	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 4 % 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3 % 2.º grau.....	—	—	150	—	—	141	141,25	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Londres:</b> 3 % portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Amsterdã:</b> Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoses

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	Pesetas
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	(Rede geral .....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—
	(Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—
	(Coimbra a Louzã.....	—	29	—	29	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	31 Março	722	472.333,51	708	393.266,504	+ 79.067,547	654,520	555,546	+ 98,574
Minho e Douro .....	" "	471	464.824,500	471	355.699,583	+ 109.124,517	986,588	755,520	+ 231,568
Beira Alta .....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	30 Março	185	30.459,506	185	22.600,511	+ 7.858,995	164,564	122,516	+ 42,548
Valle do Vouga....	31 "	176	42.697,549	174	35.514,559	+ 7.182,590	242,559	204,510	+ 38,549
Porto á Povoá e Famalição .....	29 Fevereiro	64	32.512,506	64	25.399,576	+ 7.142,530	508,46	396,587	+ 111,559
Guimarães .....	31 Dez. 15	56	144.192,522	56	140.228,547	+ 3.963,575	2.574,586	2.504,507	+ 70,579
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	20 Março	3.681	33.912.430	3.681	30.192.362	+ 3.719.768	9.212	8.202	+ 1.010
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	29.861.591	3.664	26.294.385	+ 3.567.206	8.149	7.176	+ 973
Andaluzes.....	31 "	1.083	8.151.988	1.083	6.796.750	+ 1.355.238	7.527	6.275	+ 1.252
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	" "	777	2.313.396	777	2.148.074	+ 165.322	2.977	2.764	+ 213
Lorca a Baza e Aguilas.....	1 Abril	168	772.316	168	701.576	+ 70.740	4.597	4.176	+ 421



## Novos caminhos de ferro na Siberia

O *Boletim da Camara de Commercio Russa*, de Paris, regista entre os projectos de construcção de caminhos de ferro na Siberia os seguintes:

1.º *Linha da Alta Siberia*, que deve ligar as maiores cidades do norte da Siberia e encurtar a distancia entre Oural e o caminho de ferro do Amour.

Os estudos para esta linha, principalmente para o troço principal, de Tcheliabinsk a Ialoutorowsk são feitos á custa das cidades por onde a linha deve passar. Os estudos do troço de Ialoutorowsk a Tomsk, por Tara e Tomsk, necessitam ainda de orçamento suplementar. Os do ultimo troço, Tomsk até á junção com o caminho de ferro do Amour—na extensão de 2:000 verstas—exigem um credito de 100:000 rublos.

Os trabalhos de estudo devem terminar em 1 de maio de 1916.

Segundo o projecto, a despesa por versta não deve ultrapassar 60:000 rublos, e a despesa total para a linha Ialoutorowsk (Caminho de ferro do Amour) deve ser de 180 milhões de rublos para uma extensão de 3:000 verstas.

2.º *Linha Nijnioudinsk-Bratski-Ostrof*, que consiste no troço central da linha Barnaoul-Kouznetsk-Minoussinsk-Nijnioudinsk e Ouste-Doute.

O custo da construcção do troço Nijnioudinsk-Bratski-Ostrof será de 15 milhões de rublos.

Os estudos para a construcção d'esta linha datam de 1912.



## Companhia Atravez d'Africa

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

(Conclusão)

Todo o mundo sabe que não, mas, como o citado paragrapho 4.º diz que «a posse deve ser precedida da demarcação, feita por termo administrativo, e com assistência dos funcionarios que para tal fim forem superiormente designados», incumbe ao Governo provar que a posse foi dada, apresentando esses termos, para o que não são precisas muitas horas.

O artigo 26.º do mesmo contracto «isenta a Companhia, enquanto durar o pagamento da garantia, de qualquer contribuição geral ou municipal»; e, para tornar esta disposição mais clara, determina qual o unico imposto que ella deve pagar, que «é o de transito sobre os preços de conducção dos passageiros e mercadorias».

Obrigou ou não o Estado á Companhia a pagar contribuições e impostos?

Tambem em poucos momentos se prova isso, apresentando a Companhia os recibos respectivos.

Finalmente, o decreto de 17 de março de 1914 manda o Governo apropriar-se das receitas da Companhia, para com ellas fazer transformações no caminho de ferro, etc., etc.

O artigo 56.º do contracto diz muito claramente que «se a empresa não conservar a linha ferrea em perfeito estado de serviço, ou se fôr remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe fôrem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria auctoridade, e n'este caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, etc.».

Vê-se por aqui que para se ter promulgado o decreto de 17 de março era preciso que a Companhia não tivesse a linha em perfeito estado de serviço, e que não tivesse satisfeito as requisições do Governo, para a pôr n'esse estado. Então, o Governo mandaria proceder ás reparações e, depois de feitas as necessarias despesas, apropriar-se-lia das receitas, até á importancia que tinha despendido, etc.

Nada d'isto se deu. A linha, se não estava em estado de serviço perfeito, estava em perfeito estado de serviço, e tanto que n'ella circularam sempre todos os comboios com a maxima regularidade.

Por outro lado, o Governo não fez requisição alguma á Companhia n'esse sentido, porque as reparações estavam todas feitas, conforme demonstramos n'osso ultimo relatorio, e tanto que as

unicas reparações requisitadas á sobre posse, e posteriormente ao decreto, importaram na exigua somma de 1:497\$82 escudos, conforme no mesmo relatorio dissemos.

Mas que fez o Governo?

Tomando como pretexto que a linha precisava de transformações, a que a Companhia não era obrigada, resolveu manda-las fazer por sua propria auctoridade, não, fazendo as respectivas despesas e apropriando-se depois das receitas da Companhia para pagamento d'ellas se a Companhia as não pagasse, mas principiando por se apossar das receitas, para com ellas fazer as despesas depois.

Está o decreto de 17 de março em harmonia com o claramente disposto no artigo 56.º do contracto, em que se baseia?

E' isto o que os peritos têm de dizer, para o que basta lêr o artigo e o decreto, não sendo tambem preciso para isso muito tempo.

E mais nada.

O pedido de *trez annos* para apreciar tão poucos e tão simples pontos é um exagero de tal ordem, que chega a tocar as raia do irrisorio.

Não ha duvida de que, para que o trabalho dos arbitros correspondesse ao que os Governos tem feito com a questão, tres annos era prazo insufficientissimo; mas, como a questão agora corre em fôro differente, tambem a forma de a tratar é absolutamente diversa.

Que fariam os arbitros durante os tres annos pedidos pelo Governo? Pouco mais do que esquecer-se de que eram arbitros.

Pela excepção de incompetencia em si, pelos agravos, pelo rol de testemunhas, pelo prazo pedido para a decisão dos arbitros, e ainda pelo pedido que faz d'um exame á escripta da Companhia, quando, para a fiscalisar, bem como todos os demais actos d'ella, tem tido o Governo um fiscal desde 1894, a quem a Companhia tem pago, por tudo isso se vê o empenho que o Governo tem em fazer demorar a questão, quando devia ser o primeiro, por decoro proprio, e para demonstrar a falta de direito da Companhia, a pôr a acção nos Tribunaes e faze-la resolver o mais rapidamente possível.

E' que os Governos, sem motivo algum, querem fugir ao cumprimento dos contractos com ella feitos, só podendo faze-lo por taes processos, mostrando assim a sua falta de razão e de justiça, e a certeza que tem de que o resultado ha de ser sempre favoravel á Companhia, logo que na questão intervenha a consciencia imparcial de arbitros ou de magistrados rectos e justos.

Sempre assim foi. E, se os direitos da Companhia não estivessem claramente definidos, bastava o fôrma de proceder dos Governos, só na questão que está em Juizo, para mostrar a razão e a justiça que ella tem e que por todas as fôrmas se procura abafar com taes processos.

Por sua parte a Companhia nunca pediu favores, nem mesmo em 1911 acceitou como favor a liquidagão de contas. Pediu sempre a arbitragem, como o meio mais imparcial e mais legal de resolver as questões.

Propôl-a agora de novo; e, só quando adquiriu a certeza de que nada conseguia por esse caminho, não hesitou em ir para o Tribunal, segura dos seus direitos.

Ella não estorva em causa alguma, nem o andamento do processo, nem a acção da justiça. Perante a recusa do seu arbitro, acceitou os do Estado, podendo apresentar fundamentos de recusa; mas entendeu não dever fazer-lhes a offensa de os considerar capazes de falsearem a sua missão; e, se a excepção de incompetencia conseguisse tirar a questão dos Tribunaes do Porto, não aggravaria do despacho do Meritissimo Juiz, e, com grande sacrificio material, iria calmamente para os Tribunaes de Lisboa, como iria para uma arbitragem internacional, já mais d'uma vez sollicitada, sem a sua annuencia, por interessados estrangeiros.

Tudo isto mostra que não tem receio algum de fazer discutir a sua questão seja onde fôr, contanto que o seja imparcialmente e á face de documentos, e não deturpada pela paixão politica ou pelos interesses pessoases.

Convem dizer-se que estas indicações não podem significar que a Companhia deva lamentar-se pela fôrma por que os Governos estão fazendo correr, ou antes estorvando que corra, a acção nos Tribunaes.

Seria talvez caso para nos felicitar-mos, porque nenhuma prova mais concludente se podia dar dos nossos direitos, se, como portuguezes, não sentissemos a tristeza de vêr como se trata no nosso paiz uma questão séria e importante, por qualquer fôrma por que se encare, moral, material e internacionalmente.

SENHORES ACCIONISTAS:

No ponto a que as cousas chegaram, o vosso Conselho d'Administração entende que tudo se deve expôr clara e sinceramente, para que as responsabilidades vão a quem tocam.

Por isso, sobre a questão que se ventila no Tribunal do Commercio, não nos illudimos nem devemos illudir-vos. Os factos passados e a circumstancia de não haver lei alguma pela qual se possam obrigar definitivamente os Governos, tiram-nos a illusão de que se possa colher d'ella qualquer resultado material, a não



ser que qualquer Governo queira cumprir a sentença dos Tribunaes.

Do que não temos duvida alguma é de que a sentença, seja em que Tribunal fór, desde que seja imparcial e justa, ha-de ser sempre a nosso favor. Assim mesmo pensa o Governo pela forma por que pretende estorvar e demorar a questão.

Nós sabemos que, em tal caso, o mais que podemos conseguir é que o Governo seja condemnado a inscrever nos orçamentos do Estado as verbas necessarias para pagar o que nos deve. Isso mesmo, porém, de nada nos servirá, se os Governos não quizerem cumprir, porque nos orçamentos têm sido sempre inscriptas as verbas que, pelos contractos, têm de nos ser pagas, e tal pagamento não se faz.

Nem se comprehende que os Governos, tendo, como não podem deixar de ter, a certeza da sua invulnerabilidade n'esse ponto, desçam a fazer o papel que têm feito na questão judicial actual, para, no fim de tudo lhes ser indifferente, pelo lado material, vencerem ou perderem tal questão.

Dir-se-hia até que procuram estorvar a liquidação d'ella, para não terem de correctamente cumprir a sentença, o que significa que estão resolvidos a cumpril-a, se lhes fór contraria.

Longe de nós pôr isso em duvida, porque mais ou menos, em todos os Governos têm havido homens d'uma conducta politica absolutamente corrente, a par d'uma conducta pessoal correctissima. E sabemos muito bem que muitos d'elles cumpririam sem hesitar uma sentença n'esse sentido, que os puzesse completamente a coberto de suspeição, que fatalmente os atingiria, se procurassem resolver a questão independentemente d'uma sentença legal.

Mas os factos são factos, e o que é innegavel é que ha muitos assumptos que se podiam resolver e que de forma alguma se prendem com a questão geral, e não os resolvem. N'elles estão comprehendidos aquelles cujos resultados constituem as importancias actualmente em duvida por transportes, differenças nas tarifas do café e outros, que nada têm com a arbitragem de 1911, nem com a questão que se ventila no Tribunal.

Extranhareis vós, Senhores Accionistas, que, pondo nós em duvida a efficacia da acção que intentamos contra o Estado, seguíssemos esse caminho, que, sem duvida, traz despezas, cuidados e dissabores.

Mas, em primeiro lugar, a questão tem principalmente um fim moral, cujo alcance não pôde ser contestado, se a sentença nos fór favoravel, porque representa o desmentido legal a todos os aleives, a todas as calumnias e a todas as infamias de que a nossa Companhia tem sido alvo, para pasto exclusivo de vinganças odiosas, algumas vezes mascaradas de conveniencias politicas.

E' isso para nós é tudo. No dia em que os tribunaes proclamem, com as suas sentenças, a razão e a justiça da Companhia, todos esses aleives, todas essas calumnias e todas essas infamias se desfarão como fumo, ficando então os Governos livres de taes pressões, para poderem cumprir correcta e honestamente os contractos que de boa fé foram feitos com o Estado.

E nós temos fé n'esse resultado, porque temos fé na justiça da nossa causa, o que exuberantemente provamos, pretendendo espontaneamente faze-la julgar pelos Tribunaes arbitraes, como dispõem os contractos, e indo mesmo para os Tribunaes communs, quando nos recusem aquelle.

E, no entanto, nada d'isso seria preciso, porque a Companhia, já depois da arbitragem, tem feito propostas vantajosas aos Governos, tendentes a liquidar uma questão em que se acham envolvidos importantes capitães estrangeiros, que por vezes se tem mostrado insoffridos, e cuja acção, se podia ser inconveniente em tempos normaes, mais inconveniente poderá ser em circumstancias anormaes, que se podem aproveitar maravilhosamente em prejuizo do paiz.

Dois meios tinham os Governos de evitar a acção judicial, inconvenientemente por todas as formas, quer sob o ponto de vista moral, quer sob o ponto de vista material.

Um, seria attender uma das varias propostas da Companhia, a que mais conviesse ao Estado, e, feitas as modificações que entendessem d'accordo com ella, o Governo apresental-a ao Parlamento com o seu parecer, ou com o parecer d'uma commissão idonea e independente, que para esse fim nomeasse, executando a seguir a resolução parlamentar, que a Companhia, pelo seu lado, se comprometteria a acatar.

O outro seria apresentar ao Tribunal competente os motivos de nullidade da arbitragem, e pedir a sua annullação. Se a conseguisse, proceder-se-hia então a uma nova arbitragem segundo o disposto no contracto, ou com auctorisação do Parlamento, se porventura o artigo 68.º do contracto de 1885 e o artigo 72.º do Estatuto fossem considerados nullos por quem de direito.

Se a não conseguisse, cumpril-a-hia sem receio algum de suspeições, aproveitando vantagens importantes, que a Companhia certamente não se recusava a dar, para se ver livre por uma vez d'uma questão que, no fundo, não tem complicações, mas que com a demora as pôde trazer, e mais difficéis do que ninguém o pôde suppor.

Não se ligue, embora, como até aqui importancia a estas previsões, expostas um sem numero de vezes; mas ao menos investigue-se o que n'ellas pôde haver de verdade, para evitar proximas surpresas, e attente-se bem em que, devendo nós, os accionistas

portuguezes, lucrar com taes factos, somos os primeiros a denunciá-los.

Quem falla assim falla claro, e nós não tememos que os interessados nos accussem, porque esses interessados, puramente anónimos, visto que as acções são ao portador, não são para nós accionistas, são especuladores.

Isto não quer dizer que, continuando a guerra accintosa e systematica, que nos fazem aquelles que, muito mais do que nós, têm o inilladivel dever de ser patriotas e de defender o bom nome e os interesses do paiz, que, como dirigentes, lhes estão confiados, e quando de todo nos collocarem, como vulgarmente se diz, entre a espada e a parede, nós não tenhamos o legitimo direito de nos defendermos pela forma por que pudermos, como o filho tem o direito de se defender quando o proprio pae o maltrata brutal e injustamente.

Entretanto, é curioso observar o que se passa no publico com relação á nossa questão.

Durante muitos annos as nossas obrigações tiveram uma cotação excessivamente baixa em relação ás garantias de segurança que offereciam, em virtude das disposições do contracto de curadoria, vulgarmente chamado de *Trustees*.

Da injustiça d'essa cotação nos queixamos, sem resultado algum, em varios dos nossos relatorios. E' que essas garantias eram, por assim dizer, desconhecidas do publico.

Mas, fez-se a arbitragem; estabeleceu-se a campanha contra o Ministro que a fez, contra os arbitros e contra a Companhia, e a cotação começou a subir, tendo por varias vezes estado, e estando presentemente, a cotação acima do par, sendo para notar que quanto mais violenta a questão se apresenta, quanto mais forte é o ataque contra a Companhia, tanto mais augmenta a cotação.

Não podemos deixar de nos congratular com isto, porque é mais uma indicação valiosa da confiança que o publico deposita na nossa Companhia, e no resultado final da questão em que tem andado empenhada.

Terminando, cumpre-nos participar-vos com o maior pezar o fallecimento do Sr. E. B. Merrimann, Presidente do Conselho de *Trustees*, com quem mantivemos inalteravelmente, desde a organização da nossa Companhia, as mais correctas e cordeas relações.

Porto, 30 de Outubro de 1915. — Pelo Conselho de Administração, Augusto Gama, Jorge Pinto da Silva, José Augusto Monteiro.

## Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

O Conselho Fiscal, no cumprimento do dever que o estatuto lhe impõe, examinou o balanço fecho em 30 de junho de 1915, verificando que elle traduz com a maior fidelidade o estado das differentes contas n'aquella data. Igual exame incidiu sobre as contas de Lucros e Perdas e de Exploração, que constam dos annexos A e B, cujas verbas encontrou exactas, sendo-lhe grato consignar aqui que a escripturação da Companhia é feita com muito escrupulo e extrema clareza.

Como vereis pelo relatorio, o movimento geral da linha accusa no anno findo um excedente de 68:148.576 Esc. sobre o exercicio anterior e no capitulo das despesas, em relação ao mesmo exercicio, observa-se uma diminuição sensivel, sendo de notar que não deixaram de fazer-se todas as reparações necessarias á conservação da linha, nem de se effectuar as modificações de que o commercio de Loanda mostrou carecer para facilidade do seu trafego.

E' do nosso dever, porem, informar-vos de que, não obstante este augmento de receitas, nenhuma probabilidade temos de attingir tão cedo uma desafogada situação financeira que nos permita remunerar, ainda, que parcamente, o nosso capital-acções, que ha longos annos se mantem improductivo, visto o Estado persistir no incomprehensivel proposito de não saldar os seus debitos, deixando de liquidar até as despesas de transportes effectuados na nossa linha!

Sobre os pontos que se prendem com os debitos do Estado recommendamos á vossa attenção a leitura do relatorio, que é particularmente interessante e fornece amplos esclarecimentos. Ao mesmo tempo tereis ensejo de reconhecer que o Conselho d'Administração é digno dos maiores louvores pelos esforços que tem empregado em defeza das debatidas reclamações ao Estado, as quaes, por serem successivamente desattendidas, forçaram esta Companhia a recorrer para os tribunaes portuguezes. Tem estes agora que apreciar da legitimidade com que essas reclamações foram sempre formuladas e estamos certos de que nos será feita justiça.

Temos, portanto, a honra de vos propor:

- 1.º Que aproveis o balanço e relatorio apresentados;
- 2.º Que louveis o Conselho de Administração pelos serviços prestados a esta Companhia.

Porto, 30 de Outubro de 1915. — O Conselho Fiscal, Arthur Maia Mendes, Ricardo Malheiros, Carlos da Motta Marques.



# AGENDA DO VIAJANTE

**BILBAO Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Estellez.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1916

### COMP. PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.

7.16 8.29 5.30 6.37

9.48 10.54 6.40 7.41

10.55 12.1 8.31 9.33

h 12.5 12.46 b 9.5 9.50

12.50 1.57 9.23 10.26

3 4.9 11.23 12.20

g 5.20 b 6.1 1.12 2.13

5.34 6.41 3.17 4.20

6.15 b 7.9 5.21 6.29

7.17 8.24 6.53 7.33

8.55 10.6 h 7.30 b 8.37

10.23 11.33 9.10 10.7

h 11.55 1.1 11.13 12.15

12.55 2.5 — —

Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.

7.55 8.37 8.45 9.20

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 7.8 5.25 6.31

6.53 8.1 6.24 7.49

b 8.10 9.1 b 7 7.47

9.10 10.18 7.45 8.50

10.45 11.53 b 8.50 9.37

h 11.29 a 12.5 9.35 10.41

12.20 1.28 b 10.35 11.22

h 2 3.8 11.20 12.26

2.50 3.58 h 12.20 a 1.2

b 5.15 6.6 12.50 1.56

b 6 6.51 h 2.20 3.26

a 6.40 7.21 b 3.30 4.56

7 8.8 b 5.20 6.9

8.40 9.48 6.25 7.25

10.10 11.18 b 7.50 8.37

11.40 12.48 9.40 10.16

h 12.45 1.36 b 11.30 12.17

12.50 1.58 12.10 1.16

C. Sodré P. Are s C. Sodré

8.15 8.45 8.55 9.30

4.30 5.6 5.16 5.48

5.20 5.36 6.5 6.40

6.5 6.41 7.50 8.25

Mais os de Cascaes, excepto os c

Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.

6.46 8 5.42 7.5

10.33 11.51 6.21 7.49

1.25 2.47 8.20 9.41

b 5.5 6.7 12.35 1.58

5.41 7.4 3.4 4.30

10.36 11.56 9.10 10.37

12.47 2.5 — —

Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.

6.46 7.27 6.20 7.5

8.44 9.29 7.3 8.23

10.33 11.51 8.56 9.41

1.25 2.12 10.48 11.31

3.55 4.38 12.7 12.59

a 5.5 5.40 1.12 1.58

6.29 7.45 4.30 5.37

7.10 7.50 5.59 6.37

8.35 9.15 8.6 8.52

10.36 11.22 9.51 10.36

12.47 1.31 10.42 11.26

— — a 11.28 11.57

Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.

g 7.35 7.45 g 6.40 6.50

g 5.10 5.21 g 9.25 9.33

— — g 5.40 5.50

Lisboa-P. V. Franca Lisboa-P.

6.56 8.7 — —

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Porto Lisboa-R.

a 8.30 2.18 6.28 5.36

9.10 8.42 a 6.48 1.8

c 6.56 1.15 7.55 6.25

9.35 7.33 — —

Lisboa-R. Entremoz Lisboa-R.

8.5 11.38 7.20 11.14

— — 11.40 5

Lisboa-R. Santarem Lisboa-R.

5.5 7.20 9.55 11.57

Entremoz. Alfaiellos Entremoz.

3.22 10.30 4.5 11.28

— — 7.55 10.18

Entremoz. Porto Entremoz.

6.5 1.58 f 2.50 2.26

Figueira Coimbra Figueira

2.20 4.5 7.35 9.18

a 6.30 8.15 10.15 12.28

7.13 9.45 2.40 4.55

11.30 1.8 4.50 6.44

2.5 4.30 a 8.55 10.45

10.45 12.30 11.39 1.34

Coimbra Louzã Coimbra

5.25 6.54 7.10 8.39

m 12.21 1.43 m 2.33 3.40

4.35 5.50 6.5 7.4

Figueira Alfaiellos Figueira

15.40 7 3.35 4.36

6.58 7.35 7.5 8.23

8.45 9.27 — —

11.43 12.54 — —

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8.10 3.5 3.25 12.1

4.15 12.44 5.40 12.43

Lisboa-R. T. Vedras Lisboa-R.

5.54 8.43 6.10 9.20

Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.

7.55 1.4 1.25 6.14

Porto Aveiro Porto

6.28 8.31 6.10 8.51

10.18 12.47 11.32 1.58

2.27 4.56 6.45 9.26

7.3 9.31 — —

Porto Ovar Porto

5.46 7.13 5.30 7.13

4.19 5.49 7.55 9.38

12.43 2.13 6.14 7.47

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

6.53 7.48 9.36 10.37

8.57 9.50 10.40 11.36

12.15 1.11 4.12 5.8

o 1.37 2.33 9.48 10.45

g 5.20 6.13 11.10 12.8

9.50 10.43 — —

Mais os de Ovar e Aveiro.

Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.

9.10 6.55 7.42 de Mad

a Mad. 9 8.10 5.36

a 4.35 9.43 a 11.25 de Mad.

a Mad. 8.1 a 9.28 f 2.21

8.5 7.55 5 a 1.8

— — 5.5 — —

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.

9.10 10.14 4.15 5.36

8.5 7.40 — —

— — 6.24 1.8

— — 5.5 — —

PART. CHEG. PART. CHEG.

Entranc. T. das Var. Entranc.

6.17 11.8 4.21 9.30

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.

9.10 4.2 12.5 a 2.35

8.5 10.8 3.40 a 1.8

9.35 10.8 3.40 a 1.8

Setil Vendas Novas Setil

5.40 9.30 5.20 8.36

9.12 11.4 j 11.45 3.13

7.11 10.20 7.32 9.50

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

7.35 9.45 11.10 1.5

8.10 10.5 7.30 9.24

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

5.50 4.52 11 6.37

Pampilh. Guarda Pampilh.

12.30 5.51 4.4 9.32

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

6.25 7 6.20 7

8 8.35 7.25 8

9.10 9.45 9.15 9.50

10.20 10.55 10.25 11

11.40 12.15 11.25 12

2 2.35 1.25 2

4.30 5.5 4.5 4.40

6.35 6.10 5.55 6.30

8.15 8.55 6.45 7.25

h 11.30 12.10 9.35 10.15

h 1 1.40 — —

Lisboa Setubal Lisboa

8 9.35 8.10 9.50

11.40 1.5 10.40 12

2 3.45 3 4.40

4.30 5.58 5 6.30

5.53 7.10 8.30 10.15

8.15 10.5 — —

Lisboa Aldegallega Lisboa

9.10 10.40 8 9.50

11.40 1.10 12.10 2

4.30 6.30 4.40 6.30

8.15 10.5 8.20 10.15

Lisboa C. Branca Lisboa

4.30 8.15 10.45 2

— — 2.15 10.15

Lisboa Evora Lisboa

9.10 1.26 9.53 2

4.30 9.13 3.30 7.25

8.15 12.10 2.12 7

Gadanh. Montemor Gadanh.

12.7 12.35 10.30 10.59

11.5 11.33 4.10 7.25

Lisboa Villa Viçosa Lisboa

9.10 4.35 6.30 2

4.30 12.23 11.20 7

Lisboa Móra Lisboa

9.10 3.35 7.5 2

Lisboa Beja Lisboa

9.10 2 1.50 7

8.15 12.45 3 7.15

Lisboa Moura Lisboa

9.10 2 11 7.25

8.15 12.45 10 7

Lisboa Villa Real Lisboa

9.10 8.45 7 7.25

8.15 10 10 7

CHEG. PART. PART. CHEG.

Lisboa Portimão Lisboa

9.10 7.52 9 7.25