

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 29.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 16 de Abril de 1916

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

ANNEXO 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 oficial — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Portarias n.º 633, 641 e 642.....	118
A utilização dos caminhos de ferro na guerra.....	118
Revista de inspecção aos ferro-viários militares.....	119
Viagens e transportes.....	120
Documentos para a Historia — (Continuação).....	120
A prosperidade dos caminhos de ferro alemães durante a guerra.....	122
Linhos Portuguezas — Minho e Douro — Companhia Portugueza — Beira Alta.....	123
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	123
Boletim commercial e financeiro.....	124
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	125
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	125
Novos caminhos de ferro na Siberia.....	126
Companhia Atrevez d'Africa — Relatorio (Conclusao).....	126
Horario dos comboios.....	128



Caminhos de ferro vicinaes

IX

Foz-Tua a Bragança

Na sequencia dos estudos aqui publicados tem logo agora a linha que liga a velha cidade de Bragança com o sistema ferro-viário do paiz. Não lhe é rigorosamente applicável a denominação de *caminho de ferro vicinal*. Como linha de pequeno tráfego e de função 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 características 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 quilometros, 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.

(*) Vide *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 distinto engenheiro José Bessa, que se constituiu campeão indefeso 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 provisória da linha com garantia de juro. Essa providencia foi precedida de negociações em que uma firma ingleza se offerecia 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 provisório. A concessão foi transferida para a Companhia Nacional, que, pela emissão de nova serie de obrigações, obteve do mercado nacional os capitais necessarios.

O primitivo concessionario, tornado em empreiteiro geral, commetteu a direcção dos trabalhos ao distintíssimo engenheiro Manuel F. da Costa Serrão, que por uma serie de variantes refez todo o projecto, procurando attender o melhor possivel as conveniencias do tráfego 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 m/m e raios minimos de 150 m.

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 elevara a 737\$443 apenas.

A partir d'essa data torna-se mais rapida a progressão das receitas, mórimente 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			
Número....	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\$ nesse 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 económica da Companhia, devida principalmente ao sobrado tacto e ao zelo d'esse illustre engenheiro de tanto saber e tão peregrino carácter, que se chamava Pedro Ignacio Lopes, é que foi devida a consideravel melhoria 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 prejuízos.

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 razão 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 tem sentido, accusa eguaes effeitos na linha de Mirandella.

Assim, a estatística oficial, que vai 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 coefficiente de exploração manteve-se na cifra oficial de 50 %, deixando ainda uma pequena margem entre a despesa efectiva e o minimo arbitrado de 700\$00.

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

As dificuldades originadas pela guerra obrigaram a Companhia a restingir 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 beneficio 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 supplementar 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 agravamento 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 condemnam a Companhia, impõe-se a revisão do mesmo, revisão delicada e difícil, mas exequível 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 estatística oficial e anterior ás perturbações originadas pela guerra.

	1907.	1913
Passageiros	Numero.....	53.089
	Rendimento.....	20.479\$
G. V.	Toneladas.....	524
	Rendimento.....	2.841\$
P. V.	Toneladas.....	12.982
	Rendimento.....	29.346\$
Rendimento total.....		52.055\$
Percentagem da P. V.		55 %
Receita kilometrica.....		658\$
Despesa	".....	634\$
Garantia	".....	1.118\$
Receita fóra do tráfego.....		75\$
Disponibilidade da Companhia...		1.217\$
		1.282\$

O crescimento da receita tem sido quasi nullo, devendo-se assignalar uma apparente anomalia, que de certo tem a sua explicação na natureza das mercadorias transportadas ou em alguma modificação de tarifa. Enquanto a tonelagem da pequena velocidade subiu de 12.982 a 21.873 ton., a receita correspondente desceu de 29.346\$ a 24.462\$. Nos passageiros e grande velocidade ao aumento do numero de unidades correspondeu o da receita; na pequena velocidade cresce a tonelagem 68 % e a receita desce quasi 17 %!

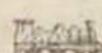
Não tenho, n'este momento, elementos para procurar a decifração do enigma.

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 maiorés facilidades de transporte corresponderia certo incremento do tráfego, se a formula de exploração não obrigasse a Companhia a fugir ao prejuízo que do aumento 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 distinto engenheiro Sr. Alexandre Galvão, acabamos de ler o relatorio impresso em Loanda nos fins do anno passado, ácerca dos serviços e progressos feitos pela viação ferro-viaria na nossa importante colónia da Africa Occidental.

Embora o periodo a que se refere este relatorio seja já um pouco atrasado, não deixa elle de oferecer bastante interesse, quer pelos dados que apresenta, quer pelas apreciações claras e precisas que o seu autor faz sobre varios assumtos 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 província comprehendia 1241 kilómetros, 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
" " " " Benguella.....	520
" " " " do Cuio	17
Total	1.241

t

o Podem classificar-se como caminhos de ferro de penetração o de Malange, o de Benguella e o de Mossamedes; os 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 respetivo.

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 distinto auctor do relatorio que a grande transversal dos Dembos ao Encôje 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 1m, 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 província estudar a rede de comunicações para além do Lubango, e a missão alema, que tinha um objectivo análogo, parece que nenhuma relação tiveram com a Inspecção das Obras Publicas da Província.

O reconhecimento feito para se ajuizar das vantagens da construção do caminho de ferro de Cassoalala ao Lubobo deu em resultado concluir se que este caminho de ferro não pôde sair 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 Benguella prosseguiu 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 construção de caminhos de ferro, quer por conta do Estado, quer por conta das companhias.

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

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 Benguela fizeram-se, em 1914, 50 kilómetros 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, constituído pela Companhia do Dombe Grande, foi estabelecido e inaugurado em 1914, e consta de uma linha Decauville, de 0,60 m de bitola, com a extensão de 18 quilómetros.

*

A terceira parte do relatorio, que é a mais desenhada e detalhadamente exposta, com grande copia de dados estatísticos, trata da exploração dos caminhos de ferro da província, 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 tração, tarifas especiais, etc.

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

Passageiros de 1.ª classe.....	548
Passageiros de 2.ª classe.....	1.171
Passageiros de 3.ª 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 aumento em 1914 foi de 3.037 passageiros, incidindo este aumento quasi que na sua totalidade sobre a 3.ª classe, e sendo devido ao grande numero de carregadores que foram transportados dos distritos 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 quais mais de 21.000 correspondem a mercadorias em pequena velocidade, sendo o restante de bagagens e recovagens. O aumento 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 aumento de passageiros deu um accrescimo sensivel de receita, mas o aumento da tonelagem de mercadorias não deu accrescimo de receita, antes, pelo contrario, esta diminuiu em relação á do anno anterior, porque o aumento assinalado incidiu essencialmente sobre os chamados generos pobres, diminuindo sensivelmente o tráfego dos generos ricos, tais como a 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 coefficiente 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
	208.878\$89

Conclue-se da analyse feita pelo auctor que, apezar 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 acordo relativo ao pagamento pelo Estado do excesso da tarifa de 105 reis por tonelada-kilometro sobre a anterior tarifa de 60 reis, pode 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 regista-se o aumento 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 distinto engenheiro que elaborou o relatorio:

«Em primeiro logar, 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 logar, em nenhum genero se regista o mais ligeiro aumento. 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 indiferença do comércio do interior pela compra dos generos que não sejam borracha e cera, a falta de fretes reduzidos, a carencia de apparelhos de seccagem e tratamento do milho, as poucas facilidades na armazenagem e embarque dos productos, e, enfim, a falta de propaganda commercial e agricola.

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

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
» especiais	913
	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 autorisou 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 attenções, 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 attenção sobre a questão relativa à tarifa do café, à qual já alludimos acima.

*

Do caminho de ferro de Benguela apenas se apontam no relatorio os principaes dados relativos á quantidade do trafego 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 aumento de cerca de 46.000 passageiros sobre o total de 1913, tendo-se notado accrescimo 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 coefficiente 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 trafego:

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 comércio 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 distinto inspector de obras publicas da província 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.

Destrincando as parcelas relativas ás diversas mercadorias transportadas, reconhece-se que o trafego 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 indígena. Se não fôra tal necessidade, bem lamentável para a economia da província, o movimento total do caminho de ferro não teria atingido 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 ocorrer 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 trafego do segundo semestre, que é muito superior ao do primeiro, influiu consideravelmente o movimento resultante da expedição enviada ao sul da província.

A receita foi de 88.836\$96 e a despesa é orçada em 51.920\$97, dando um coefficiente de exploração igual a 0,59. Accentua-se o facto de que, tendo aumentado enormemente o serviço do caminho de ferro no segundo semestre, as despesas se mantiveram sensivelmente iguais 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 trafego 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 possue 10 locomotivas, 22 carruagens e 87 vagões.

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

Linha de Ambaca.....	21.902
" de Benguela.....	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 comunicações da província, os numerosos rios que a cortam desde o norte até ao sul.

Como annexos, veem transcritos o projecto de acordo 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 coloniaes, que tão intimamente se ligam á nossa vida nacional.



Ministério do Trabalho e Previdência Social

Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro

PORTRARIA N.º 633

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos, 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 à 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

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

3.º 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

PORTRARIA 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 automóveis:

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

Os caminhos de ferro foram os encarregados de realizar em primeiro logar os transportes de mobilização e concentração. Em França utilizaram-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 também os cavalos, os canhões e todos os serviços que tem 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, variável com a natureza das forças e as commodidades facultadas pelas estações, por meio de molhes e diversos apparelhos, oscila, em media, entre duas e três horas.

Estes trens, que podem marchar com uma velocidade de 30 a 40 kilometros por hora, vão succedendo-se com intervallos regulares. Uma via única 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 atingir 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 comunicações é bastante regular e o outro essencialmente irregular; mas, como deve attender sem demora a bruscas necessidades, immobilisa permanentemente material considerável. Na marcha até ao mar, que precedeu a batalha do Yser, foram em grande numero os trens utilizados pelos dois partidos. A offensiva inicial francesa na Lorena e na Belgica e a retirada subsequente até ao sul do Marne puseram em marcha, só do lado dos franceses, 6.000 trens militares.

Hoje os exercitos, mesmo na phase defensiva da guerra, estão em perpetua emigração. Não falemos dos que, como acontece com os alemaes, realizam frequentes ofensivas em frentes distintas. 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 etapas 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 multiphas redes ferro-riarias, oferecem-nos um esboço do que, com o tempo, serão as comunicações d'esta indole no resto dos nossos velhos paizes.

Isto faz prever que no futuro a mobilidade dos exercitos augmenta mais rapidamente que os seus efectivos. 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 quiserem preparar-se rigorosamente, equiparão cinturas de vias com a multiplicidade suficiente para transportar ao mesmo tempo, numa unica viagem, todas as reservas geraes. Damos este nome ás forças disponíveis para actuar em qualquer ponto, desde o momento que estejam garnecidas todas as trincheiras ao longo da fronteira. O numero d'estas linhas paralelas dependerá dos efectivos, 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 energetica defensiva, como a Allemanha dispõe as suas.

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

A apropriação dos caminhos de ferro aos usos da guerra não se limita ao traçado da rede: extende-se ao acondicionamento das estações, à sua multiplicação, à das vias, à defesa de pontes, tunneis, etc., e à 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 vagões 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 reda 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 franceses invadidos.

Compenetrados os allemaes da importancia d'este elemento, proseguem no angmento da rede ferro-viaria na Polonia e nos Balkans, assim como nos departamentos conquistados à França, procurando d'este modo assegurar as comunicações das suas frentes, cada vez mais longínquas, com as reaguardas 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 excelencia para transportar materiaes pesados. O vagão pôde 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. Além d'isso não se pôde exagerar 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 à 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 supports, 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 dificuldade 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 suprir 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 allemaes. Empregou-se n'este caso a via estreita, geralmente de 60 centimetros de largura. Uma équique 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

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;

Rebordães 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 espalher 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 á 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.^a e 2.^a 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'Abri.

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

Os cartazes artisticos que já se acham afixados, anunciando este serviço especial, são uns magnificos chromos d'um lindo e sugestivo 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 Povoa 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 pôde fazer nas condições já aqui indicadas.

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

Transporte de matérias 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 matérias 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 efectuar-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 invidabilidade;

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 pôde 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 matéria explosiva ou inflamável, 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;

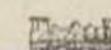
Os transportes serão feitos sem responsabilidade para o caminho de ferro pelos acidentes, danos ou inconvenientes que possam resultar da falta do cumprimento de todas as formalidades legaes.

Paragem dos rápidos de Madrid em Santarem

Desde 5 d'este mez os comboios rápidos 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 História

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

(Continuação)

A 12 kilometros de Santo Antonio do Couço pára 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 impossível imaginar terreno mais proprio do que este para a construção 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-

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

E' por esta planicie que a linha teria de passar, e ahí 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 balastrar 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 excellente terreno para seguir ate Extremoz, passando um pouco abaixo de Pavia junto ao rio Tera.

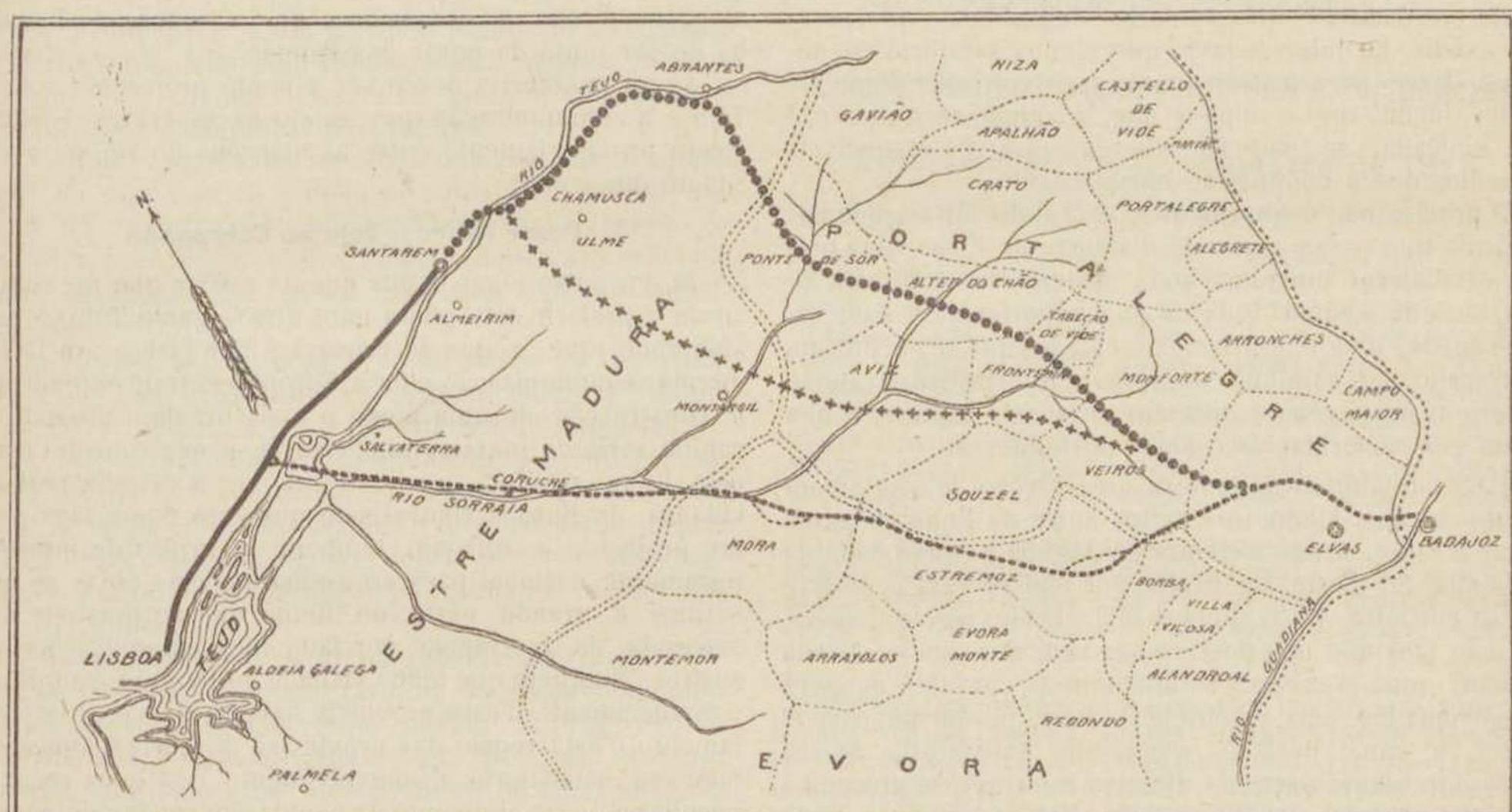
Este ponto deve ser decidido depois de um detalhado exame; eu inclino-me porém, á vista da maior distancia e

A existencia d'este pinhal é uma circunstancia 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 nível. Segundo 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 oido 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 Chimenia e Moita, e d'ahi para Cabeção. Este traçado explorei eu na minha primeira visita; e posteriormente voltei aquellas vizinhanças depois de ter examinado o paiz entre Santarem, Abranches e Elvas. O terreno offerece aqui dificuldades, e attendendo a que seriamos obrigados a descer a um nível comparativamente baixo, parece-me poder concluir que o traçado pelo pinhal é o que exige menos despesa.

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

Os pinhies 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 dificuldade de transporte absorve todos os lucros. Grande porção de madeira utilissima pôde 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 vizinhanças 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 dificuldades. 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 dificeis em consequencia da rijeza das rochas que teríamos 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 difícil é a que aparece na secção que acompanha este relatorio, 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 Misericordia, encostando-se ao Forte da Graça em Elvas. E' esta a direcção recomendada depois de um largo exame de todos aqueles sitios, durante o qual atravessei mais de 98 kilometros em diferentes direcções. Com efeito, não sómente a configuração do terreno apresenta formidaveis obstaculos à 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 Comissão 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 possível chegar a Elvas, e a aconselharem por isso que se passasse a 11 kilometros d'esta cidade, allegando com grande verdade as extraordinarias dificuldades que pareciam existir. Eu juigo todavia que alguns sacrificios se deviam fazer para passar quanto possível junto d'aquelle cidade; inclino-me a suppor que, seguindo se a direcção aqui indicada, se não hão de encontrar os invenciveis obstaculos que a Comissão receava tanto.

E' preciso não esquecer que, se a linha fôr traçada por tal forma que passe a grande distancia de Elvas, será preciso estabelecer um ramal para comunicar 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 relatorio vae annexa una 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 dificuldades 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 experientia. Julgo porém impossivel chegar a uma decisão realmente satisfatoria ácerca d'esta importante parte da directriz sem que se proceda a repetidos exames; e como é certo que nenhum outro ponto oferece mais serias dificuldades technicas ou exige mais attento estudo do que o trato entre S. Domingos e Elvas, pondero a V. Ex.^a 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 exactidão como se tratassemos de abrir um canal ou de estabelecer um sistema de drainagem n'este distrito. 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.^a 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 nenhum trabalho 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 cortes 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 forma 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 á Ponte das Palmas; ao passo que nas vizinhanças de Elvas nós encontramos granitos, porphyros corados pelo oxydo de ferro diorite, feldspatho com hornblente, feldspatho com quartzo, e rochas d'esta formação.

E' sabido que a Comissão mixta a que se allude de engenheiros portuguezes e hespanhoes determinou positivamente que o ponto de juncção 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 juncção, e portanto está fóra da competencia d'este relatorio, 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 portuguesa, 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 comunicação que, sendo necessário, se estabelecerá provisoriamente entre as margens do rio, para passagem dos trens.

Ponte sobre o Tejo no Carregado

Já em outro lugar expus 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 comunicação com a Europa central, entendi que a construcção de uma ponte o mais proximo possível 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 comunicações terrestres. Ninguem que tenha visitado o Alentejo e adquirido o conhecimento d'esta província deixará de ver que o isolamento d'esta região das províncias do norte é uma causa fatal ao satisfatorio desenvolvimento dos seus recursos peculiares, e ao augmento da população; conseguintemente é o Carregado o local que se apresenta mais proprio para o estabelecimento de uma ponte, e estou mais que nunca convencido que sem ella um sistema racional de caminhos de ferro, como comunicação directa com o resto da Europa, só pôde ser parcialmente realizado.

(Continua).

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 meses de guerra a extensão dos caminhos de ferro allemães aumentou 25 por cento.

«Pode comparar-se a uma enorme teia de aranha em aço, que se prolonga desde Berlim até aos territorios ocupados na Russia, na França e na Belgica, com trens expressos indo até Lille em França, e até Varsavia 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 territórios ocupados, 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-viária alemã.

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

M. Ackermann perguntou ao ministro quantos quilómetros de novas linhas, quantas novas pontes e novos túneis foram construídos nos territórios ocupados.

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

A importância das despesas por motivo de reparações de pontes e túneis na Bélgica e na Rússia é muito elevada.

Von Breitenbach é um convicto partidário da exploração ferro-viária feita pelo Estado, e não crê que os caminhos de ferro alemães 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 dispêndio foi occasionado pelo grande desenvolvimento da nossa vida económica, acrescentando a isto a hostilidade sempre crescente dos países com que estamos actualmente em guerra.

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

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

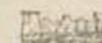
«Consequentemente, a preparação da guerra relativamente a caminhos de ferro resultou do desenvolvimento do nosso sistema ferro-oviário, devido ao progresso da nossa vida económica. Em 1914 e em 1915, não obstante a guerra, alargámos os nossos meios de transporte, e, sob este ponto de vista, recorremos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

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

Beira Alta. — Já estão a funcionar as linhas telefónicas 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

1:110 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

N.º	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 4.814	4.878		4.879	6.734	a 6.736	7.177 a
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	11.372 a
11.385	12.079	a 12.082		15.643	17.183	18.868	a 18.870
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	26.604	26.605	27.287
27.353	27.354	29.626	a	29.646	30.443	34.814	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	60.054
60.055	61.178	61.179		61.486	a 61.493	64.496	a 64.500
64.936	67.719	70.411		71.714	71.715	73.077	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	a 90.112
90.289	a 90.297	97.298	a	97.303	98.906	99.204	99.624
99.625	100.092	100.939	a 100.982	102.416	a 102.418	106.374	
106.375	108.059	108.667		108.668	108.877	a 108.901	110.265
110.662	111.455	111.156		111.677	a 111.696	111.916	111.917
113.303	a 113.305	115.912		115.913	117.778	a 117.787	120.252
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	141.071	a
144.076	143.347	a 143.371		133.436	143.442	143.443	144.205
144.229	145.808	149.876		151.755	a 151.758	156.013	a 156.016
156.112	160.037	163.645		163.646	164.348	164.349	164.396
164.397	164.456	161.584	a 161.586	164.630	163.337	a 163.338	
165.615	168.834	172.933		172.936	173.550	173.552	173.561
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
183.926	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
196.339	197.407	197.409		199.126	201.498	205.501	a 205.508
205.529	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		228.487	228.488	229.118	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 238.762	240.576	a
240.585	242.622	a 242.625		244.783	244.793	a 244.813	245.510
245.513	246.118	248.965		251.221	a 251.240	255.493	a 255.495
260.430	261.573	a 261.599		261.700	a 261.724	262.037	262.038
265.114	a 265.119	265.427	a 265.436	266.438	266.441	266.442	
267.621	a 267.631	268.978		269.086	a 269.088	270.289	a 270.298
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	a 275.622
275.857	a 275.860	276.097		277.319	278.163	281.582	281.644
282.141	282.177	282.266	a 282.284	282.335	a 282.359	282.832	a
282.836	283.152	a 283.156		284.286	a 284.288	284.501	287.534
289.051	291.457	291.458		291.789	a 291.792	293.931	a 293.940
293.969	293.970	294.057	a 294.059	296.149	297.259	a 297.266	
297.268	300.435	a 300.439		302.610	303.961	a 303.964	306.283
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



Minho e Douro. — A partir de 20 do corrente são suprimidos 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 Portugueza. — 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

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
326.993 a 326.998	327.000	327.001	327.086 a 327.102
327.134	327.160 a 327.166	327.178	328.724 a 328.728
331.847 a 331.850	332.625 a 332.628	334.680 a 334.682	335.001 a
335.003	335.008 a 335.012	335.312 a 335.316	336.265
336.735 a 336.738	339.791 a 339.793	339.955	339.956
340.078	341.590 a 341.614	341.630 a 341.638	342.588
344.081	346.350	347.192 a 347.202	347.657
348.203	350.405	351.984 a 351.986	352.595
354.324	355.715 a 355.719	355.872	355.929 a 355.931
358.071	359.085	359.299	359.373 a 359.377
361.748	361.858	369.469 a 369.476	370.205 a 370.209.

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

Aviso aos Srs. Obrigatários 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. Obrigatários, 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. Obrigatários entregar até ao dia 20 do actual mez de abril inclusivé, na séde 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 oportunamente pelos novos talões que comprehendem os coupons n.º 41 a 80.

Aviso aos Srs. Obrigatários Possuidores de Obrigações de 4 1/2 % Privilegiadas de 1.º Grau

Renovação do Talão da Folha de coupons

São prevenidos os Srs. Obrigatários, 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. Obrigatários declarar até ao dia 20 do actual mez de abril, inclusivé, na séde 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 afim de se proceder oportunamente à renovação d'aquele 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 importâncias 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 meses.

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 meses os mais pesados encargos — mais uma vez facilitava ao governo os recursos necessarios para a defesa nacional, subscrevendo para o novo empréstimo com a importante somma de 10 bilhões 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 alema contra os capitalistas, accusando-os de não subscriverem para o empréstimo na medida das suas forças, como exigia a gravidade das anormaes circunstancias que aquelle paiz atravessa.

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

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

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

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

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

	Activo	Passivo
Carteira Commercial:		
Letras do Paiz e outras...	33.423.283\$19,5	32.292.887\$39,5
Bilhetes do Thesouro, ouro	4.031.076\$78	4.031.076\$78
Thesouro Publico, c/ corrente	26.373.528\$08	26.023.181\$63
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
Notas em circulação:		
Ouro	111.369.993\$87,5	109.612.872\$87,5
Prata	4.452.313\$00	4.303.700\$00
Cobre	9.700\$00	9.700\$00
	112.822.006\$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 marzo do anno findo a Junta do Credito Publico tinha os seguintes depositos á ordem, destinados ao pagamento dos encargos da Dívida Pública:

Em Lisboa, no Banco de Portugal, 2.040.514\$91; em Amsterdam, na casa Lysmann Rosenthal & C.º, 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 23.275.93; em Londres, na casa Baring Brothers & C.º, £ 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 diferença 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 importâcia acima indicada, e que ao restante saldo da conta de Ganhos e Perdas se dé a seguinte applicação:

5 % — Fundo de Reserva	53.058\$334
1 1/2 % á Direcção	9.917\$530
1/2 % ao Conselho Fiscal	3.305\$583
Dividendo distribuido e a distribuir	612.000\$00
Saldo para conta nova	16.031\$91 4/5
	674.333\$58 4/5

* **Empreza 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 Empreza, devido a diversos factores, entre os quais 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 necessário, para reservar produtos 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 dé o seguinte destino:

Dividendo: 2 %	5.200\$00
Nos termos do artº 6º dos Estatutos	
10 % - 8 / 7.682\$04,3	768\$20,4
Fundo de Amortização de material	4.500\$00
Imposto de rendimento e c/ nova	1.064\$93,4
	8.533\$15,8

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

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

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

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

*

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

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

A libra em ouro manteve os cursos de 7\$25 - 7\$35, descendo hontem para 7\$20 - 7\$30, preços a que se conservam.

Rio s/ Londres a 11 21/32 ou 20\$590 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 "	—	—	—	—
Amsterdam cheque	622	629	618	623
Madrid cheque	1410	1420	1420	1430

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	ABRIL														
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15		
Lisboa: Dívida 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	37,40	37,40	37,40
Dívida 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	37,20	37,20
" " 4% 1888, c/premios.....	—	22\$00	22\$20	—	—	22\$25	22\$20	22\$20	—	22\$10	—	—	—	—	—
" " 4% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios.....	9\$35	9\$40	9\$45	9\$50	9\$50	9\$50	—	9\$50	9\$50	—	—	—	—	—	9\$50
" " 5% 1905, (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	70\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 4% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	98\$00	—	—	—	98\$00	—	98\$00	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie.....	74\$00	74\$30	74\$30	74\$30	74\$30	74\$30	74\$40	74\$50	74\$50	74\$50	—	—	—	—	—
3% 2.ª serie.....	76\$60	77\$00	77\$00	77\$00	77\$00	76\$90	—	76\$80	—	—	76\$80	77\$00	—	—	—
3% 3.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	175\$00	175\$20	—	175\$00	175\$20	175\$40	—	176\$00	176\$00	176\$00	—	—	—	177\$00	—
Commercial de Lisboa.....	157\$00	157\$00	157\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	126\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124\$60	—
Lisboa & Arcores.....	116\$50	116\$50	116\$50	116\$50	—	—	115\$50	116\$50	116\$50	116\$50	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78\$50	—
Companhia Tabacos, coupon.....	77\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	51\$20	—	51\$40	51\$50	52\$00	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	93\$00	93\$00	—	93\$20	93\$20	93\$20	—	—	—	93\$50	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela.....	79\$40	79\$50	79\$30	79\$30	—	79\$40	—	79\$00	79\$40	79\$40	79\$30	79\$30	79\$30	79\$30	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	71\$40	71\$00	71\$00	—	—	71\$00	—	71\$00	71\$30	71\$30	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	32\$00	31\$90	31\$90	—	—	31\$50	—	31\$30	31\$30	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13\$00	13\$00	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série.....	77\$00	—	70\$00	—	—	—	—	69\$50	—	—	69\$50	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 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.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
1916		1915		Diferença em 1916	1916	1915	Diferença em 1916			
Kil.	Totais	kil.	Totais							

<tbl_r cells="4" ix="3" maxcspan="

Novos caminhos de ferro na Siberia

O Boletim da Camara de Commercio Russa, de Paris, regista entre os projectos de construção 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 distância entre Oural e o caminho de ferro do Amour.

Os estudos para esta linha, principalmente para o troço principal, de Techeliabinsk a Ialoutorowsk são feitos à 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 supplementar. Os do ultimo troço, Tomsk até à junção com o caminho de ferro do Amour—na extensão de 2:000 verstas—exigem um credito de 100:000 rublos.

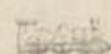
Os trabalhos de estudo devem terminar em 1 de maio de 1916.

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 Njuioudinsk-Bratski-Ostrof, que consiste no troço central da linha Barnaul-Kouznetsk-Minoussinsk-Njuioudinsk e Oste-Doute.

O custo da construção do troço Njuioudinsk-Bratski-Ostrof será de 15 milhões de rublos.

Os estudos para a construção 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 parágrafo 4.º diz que «a posse deve ser precedida da demarcação, feita por termo administrativo, e com assistência dos funcionários 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 contrato «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 único imposto que ella deve pagar, que «é o de transito sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias».

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

Também 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 elas fazer transformações no caminho de ferro, etc., etc.

O artigo 56.º do contrato 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 forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua propria auctoridade, e n'este caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância 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 às reparações e, depois de feitas as necessárias despesas, apropriar-se-hia das receitas, até à importância 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 à Companhia n'esse sentido, porque as reparações estavam todas feitas, conforme demonstramos n'nosso 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 elas 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 ler o artigo e o decreto, não sendo também 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 raias do irrisorio.

Não ha dúvida de que, para que o trabalho dos arbitros corresponesse ao que os Governos teem feito com a questão, tres annos era prazo insufficientissimo; mas, como a questão agora corre em fóro diferente, também 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 exceção de incompetencia em si, pelos aggravos, 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 fiscalizar, 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 empento 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 tais processos, mostrando assim a sua falta de razão e de justiça, e a certeza que teem de que o resultado ha de ser sempre favorável 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 fóro 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 fórmulas se procura abafar com tais processos.

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

Propô-la agora de novo; e, só quando adquiriu a certeza de que trada 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, aceitou 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 exceção de incompetencia conseguisse tirar a questão dos Tribunaes do Porto, não agravaría 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 política ou pelos interesses pessoais.

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

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

SENHORES ACCIONISTAS:

No ponto a que as causas 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 circunstancia 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 nã-

ser que qualquer Governo queira cumprir a sentença dos Tribunais.

Do que não temos dúvida alguma é de que a sentença, seja em que Tribunal for, 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 condenado a inscrever nos orçamentos do Estado as verbas necessárias 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 inscritas as verbas que, pelos contratos, 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 nesse ponto, desçam a fazer o papel que têm feito na questão judicial actual, para, no fim de tudo lhes ser indiferente, 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 cumpri-la, se lhes for contraria.

Longe de nós pôr isso em dúvida, porque mais ou menos, em todos os Governos têm havido homens d'uma conducta política absolutamente corrente, a par d'uma conducta pessoal correctíssima. E sabemos muito bien que muitos d'elles cumpriam sem hesitar uma sentença nesse 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 innegável é que há muitos assumtos 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 importâncias actualmente em dívida por transportes, diferenças 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 dúvida a eficácia da acção que intentamos contra o Estado, seguimos esse caminho, que, sem dúvida, traz despezas, cuidados e dissabores.

Mas, em primeiro lugar, a questão tem principalmente um fim moral, cujo alcance não pode ser contestado, se a sentença nos for favorável, 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 conveniências políticas.

E' isso para nós é tudo. No dia em que os tribunais 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 tais pressões, para poderem cumprir correcta e honestamente os contratos que de boa fé foram feitos com o Estado.

E nós temos fé nesse resultado, porque temos fé na justiça da nossa causa, o que exuberantemente provamos, pretendendo espontaneamente faze-la julgar pelos Tribunais arbitrais, como dispõem os contratos, e indo mesmo para os Tribunais 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 capitais estrangeiros, que por vezes se tem mostrado insuficientes, e cuja acção, se podia ser inconveniente em tempos normaes, mais inconveniente poderá ser em circunstâncias anormaes, que se podem aproveitar maravilhosamente em prejuízo do paiz.

Dois meios tinham os Governos de evitar a acção judicial, inconveniente 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 entendesssem d'accordo com ella, o Governo apresentá-la ao Parlamento com o seu parecer, ou com o parecer d'uma comissão 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 anulação. Se a conseguisse, proceder-se-hia então a uma nova arbitragem segundo o disposto no contrato, ou com auctorização do Parlamento, se porventura o artigo 68º do contrato de 1885 e o artigo 72º do Estatuto fossem considerados nulos por quem de direito.

Se a não conseguisse, cumpri-a-hia sem receio algum de suspeções, 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 pode trazer, e mais difíceis do que ninguém o pode 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 pode haver de verdade, para evitar proximas surpresas, e attente-se bem em que, devendo nós, os accionistas

portugueses, lucrar com tales factos, somos os primeiros a denunciar os.

Quem falla assim falla claro, e nós não tememos que os interessados nos acusem, porque esses interessados, puramente anonymous, visão 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, tem o inícial de 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 pai o maltrata brutal e injustamente.

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

Durante muitos annos as nossas obrigações tiveram uma cotação excessivamente baixa em relação às 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 relatórios. 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 árbitros 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 aumenta 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 pesar o falecimento do Sr. E. B. Merriman, 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 Gava, 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 fechado em 30 de junho de 1915, verificando que elle traduz com a maior fidelidade o estado das diferentes contas n'aquella data. Equal exame incidiu sobre as contas de Lucros e Perdas e de Exploração, que constam dos anexos 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 relatório, o movimento geral da linha accusa no anno findo um excedente de 68.148.576 Esc. sobre o exercicio anterior e no capítulo das despesas, em relação ao mesmo exercicio, observa-se uma diminuição sensível, sendo de notar que não deixaram de fazer-se todas as reparações necessárias à conservação da linha, nem de se efectuar as modificações de que o comércio de Loanda mostrou carecer para facilitade do seu tráfego.

E' do nosso dever, porém, informar-vos de que, não obstante este aumento de receitas, nenhuma probabilidade temos de atingir tão cedo uma desafogada situação financeira que nos permita remunerar, ainda, que parcialmente, o nosso capital-acções, que há longos annos se mantém impropositivo, visto o Estado persistir no incomprehensivel propósito de não saldar os seus débitos, deixando de liquidar até as despesas de transportes efectuados na nossa linha!

Sobre os pontos que se prendem com os débitos do Estado recomendamos á vossa atenção a leitura do relatório, 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 defesa das debatidas reclamações ao Estado, as quais, por serem sucessivamente desattendidas, forcaram esta Companhia a recorrer para os tribunais portugueses. Temos 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:

- 1º Que approveis o balanço e relatório apresentados;
- 2º 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 VIADANTE

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

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

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio 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.** — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas—Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

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

COMP. PORTUGUEZA

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