

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 671

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

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

LISBOA, 1 de Dezembro de 1915

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso ao publico: Transporte de valores. — Aviso ao publico: Transporte de gelo.

SUMMARIO

Questões regulamentares, por J. Fernando de Sousa.....	353
Estatística comparada dos caminhos de ferro do mundo — I — por Raul Esteves.....	355
Parte oficial — Ministerio do Fomento — Decreto n.º 2.096.....	357
Assembleia da Companhia Portugueza — Electrificação do ramal de Cascaes	357
Viagens e transportes.....	330
Melhoramentos de Lisboa	361
Documentos para a Histeria — O arquivo do antigo serviço do Trafego.....	362
Linhos Portuguezas — Amarante a Mondim de Basto — Víago a Chaves — Novas linhas em S. Thomé — C. de F. de Moçambique.....	363
Linhos estrangeiras — Espanha — Russia.....	363
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	364
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	365
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	365
O ante-projecto do novo Arsenal da Marinha — Continuação.....	366
Arrematações.....	367
Horário dos comboios.....	368

Questões regulamentares

E' de tal modo notoria a nossa fecundidade legislativa, dando logar à successão dos mais variados diplomas sobre determinada matéria administrativa, que nos causa justificado pasmo a rara fortuna de alguns raros diplomas que nessa orgia legislativa escapam incolumes à furia reformadora e permanecem inalteráveis.

Entre essas excepções contam-se o decreto de 31 de dezembro de 1864 e o regulamento de 11 de abril de 1868, que são as leis basilares do regimen administrativo dos nossos caminhos de ferro.

Tendo começado tarde a criação da nossa rede ferroviária, socorremo-nos, como é natural, da experiência alheia.

Assim, o decreto de 31 de dezembro de 1864, lei fundamental, que rege a matéria, inspirou-se na lei francesa de 15 de julho de 1845; o regulamento de polícia e exploração de 1868 foi a adaptação, quasi literal em muitos dos seus preceitos, da *Ordonnance* de 15 de novembro de 1846.

Antes e depois d'esses diplomas genericos surgiram os contratos de concessão das diversas linhas, contendo preceitos que por vezes diferiam dos similares nos regulamentos.

Na elaboração d'esses contractos interveiu a rotina burocrática, obedecendo ao principio metaphysico da me-

nor acção e trasladando, por copia fiel de uns para outros cadernos de encargos, preceitos e regras que se achavam em desacordo com as regras geraes estabelecidas.

Em dado momento abandonou-se para as concessões o tipo do contrato ou alvará, com o seu caderno d'encargos circumstanciado, para fazer concessões por decreto limitado a pequeno numero de artigos, em que as omissões iam ao ponto de nada se dizer sobre a duração da concessão.

Feito uma vez um d'esses estranhos decretos, foi sucessivamente copiado nos casos, que iam ocorrendo, de novas concessões, até se voltar ao modelo antigo, que imperou de novo sem alterações durante outro periodo.

Questão de moda e influencia de pessoas.

Assim, o primeiro contrato que vingou foi o de 14 de setembro de 1859, para a concessão das linhas do Norte e Leste, anterior portanto ao regulamento geral do 1868.

As suas prescripções foram trasladadas sem modificações (salvo no que respeita a algumas condições technicas e financeiras peculiares de cada caso) para os contractos do Sul e Sueste, da Beira Alta, de Cintra-Torres, Torres-Figueira-Alfarellos, Foz-Tua a Mirandella, Santa Comba-Dão a Vizeu, Guimarães a Fafe.

Parallelamente a essa serie de contractos publicaram-se decretos de concessão, moldados todos no de 28 de dezembro de 1872 para a da linha do Porto a Braga por Santo Thyrso e Guimarães. A esse tipo, defeituosissimo, pois não define a duração das concessões, pertencem os que concederam as linhas de Guimarães, da Povoa, o ramal de Caceres, o ramal da mina de S. Tiago e varios outros, sendo afinal abandonado esse deficiente modelo, que por muito tempo se copiou docilmente.

O exame de um ponto especial e concreto mostrarnos-ha quanto deixa a desejar a nossa legislação e como seria opportuna uma prudente revisão do decreto de 1864 e do regulamento de 1868, seguindo-se o exemplo da França, que em 1901 reviu a sua *Ordonnance* de 1846.

O contrato de 1859 do Norte e Leste, anterior áquelle diploma, determinou no seu artigo 12.º o seguinte sobre passagens de nível:

Art. 12.º — Os cruzamentos do caminho de ferro com as estradas de primeira e segunda classe, caminhos municipaes e vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que o Governo determinar o contrario.

Quando tiver lugar qualquer cruzamento de nível, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, abrindo-se para a parte exterior da linha de ferro, tendo um guarda encarregado d'este serviço.

Este preceito é a reprodução, aggravada, do da lei francesa de 1845, que estatue no seu artigo 4.º o seguinte:

Partout où les chemins de fer croisront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées conformément aux réglements.

No contrato de 1859 nem os caminhos vicinaes ficaram fóra da regra. Tudo guardado e tudo com barreiras,

desde a estrada real até ao mais insignificante caminho público, existente á data da construção. Para as estradas que posteriormente fossem construídas atravessando as linhas ferreas, ficava a empresa exonerada de qualquer encargo que represente o minimo aumento de despesa.

Compare-se o rigor draconiano do texto portuguez, que rege quasi todas as nossas linhas ferreas, até mesmo o troço de Guimarães a Fafe, com a lei franceza. Onde esta dizia *routes de terre* sem fallar em caminhos, fechou o nosso contrato a porta a excepções: *Qualquer cruzamento com estradas ou caminhos.*

A *Ordonnance* de 1846 providenciou sobre a segurança da circulação no seu art.^o 4.^o, do teor seguinte.

Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage de piétons, il sera établi des barrières. Le mode, la garde et conditions du service des barrières seront réglés par le Ministre des travaux publics sur la proposition des Compagnies.

Portanto, barreiras em toda a parte, mesmo nos caminhos para peões; a sua guarda e condições de serviço reguladas sobre proposta das empresas. D'esse preceito derivou a existencia de cancellas para peões, que fecham por si e não são guardadas.

Com essa regra rigorosa e geral coincidia a exigencia, sem excepções, da vedação ao longo dos caminhos de ferro, no art. 4.^o da lei de 1845.

O nosso regulamento de 1868, publicado 22 annos depois, foi mais moderado nas suas exigencias, no seu artigo 2.^o:

As empresas estabelecerão guardas em todos os pontos em que forem necessarias para o serviço das passagens de nível e barreiras, para a manobra das agulhas e em geral para a segurança da exploração e polícia das linhas ferreas. Se este pessoal fôr insuficiente, o Governo determinará o numero de guardas *depois de ouvidas as empresas.*

Este artigo é a combinação dos art.^{os} 3.^o e 4.^o da *Ordonnance* de 1846.

Art.^o 3.^o — Il sera placé partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles, des croisements et changements de voie; en cas d'insuffisance, le nombre des gardiens sera fixé par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue.

O art.^o 4.^o já foi acima citado.

Assim o regulamento francez providenciou no art.^o 3.^o sobre a vigilancia das agulhas, impondo o preceito geral, cuja execução ficava ao criterio das companhias, e fazendo intervir o Governo, *depois de as ouvir*, quando fosse insuficiente o que elles estabelecessem.

No art.^o 4.^o pôz o preceito geral da collocação de barreiras, deixando ás companhias a iniciativa de proposta sobre o modo de as guardar.

O nosso regulamento de 1868 contem outro artigo derivado dos que citámos e do art.^o do francez, relativo exclusivamente á obrigação da collocação de contra-carris, quando forem julgados necessarios.

Art.^o 3.^o — As empresas são obrigadas a construir barreiras e abrir contra-fossos, a estabelecer contra-carris e a effectuar os mais trabalhos que sejam necessarios para a conservação das obras ou para a segurança da exploração. No caso de divergência a este respeito entre as empresas e os engenheiros chefes da fiscalização, decidirá o Governo.

Em resumo, a nossa legislação geral exige guardas em todos os pontos das linhas, passagens ou outros, *em que forem necessarias*. No caso de insuficiencia o Governo determina até onde deve ser accrescentado o numero dos guardas, *ouvindo previamente as empresas...* que são quem lhes paga.

Os contractos de concessão de quasi todas as linhas portuguezas impõem em todas as estradas e caminhos existentes, não só barreiras, como guardas, exonerando po-

rém as empresas de encargos em relação ás passagens posteriormente creadas.

Existe portanto uma contradição entre esses preceitos, mas tem havido o bom senso de deixar letra morta a dos contractos, que exigiria, para ser cumprida á risca, uma legião de guardas dispensaveis álem dos que razoavelmente foram affectos ás passagens de alguma importancia. Do mesmo modo se tem deixado de exigir a vedação geral, apesar de obrigatoria.

Segundo os contractos não ha caminho publico cuja passagem não deva ser guardada.

Segundo o regulamento de 1868 providenciou-se sobre o necessario, o que se faz ao organizar a exploração para a abertura das linhas, e se a experiência mostra posteriormente a necessidade de augmentar o pessoal de vigilancia, quer nas estações, quer em plena via, o Governo decide em ultima instancia depois de ouvir as empresas.

O desenvolvimento da viação accelerada e a necessidade de lhe diminuirem os encargos para facilitar o desenvolvimento da rede secundaria, determinou por toda a parte diminuição de exigencias dispensaveis e facilidades de serviço que tornem mais economicas a construcção e a exploração.

Supressão de vedações, a não ser em certos pontos mais melindrosos; dispensa de guardas em muitas passagens de nível; composição menos rigorosa dos comboios, permitindo reducção de pessoal; installações de estações, reduzidas ao minimo; essas e outras normas adoptadas representam um progresso incontestavel, com o qual a legislacão e os contractos teem de se harmonizar.

Se bem me lembro, foi entre nós o contracto de 9 de dezembro de 1903, da linha de Portalegre, o primeiro que renunciou á absurda generalidade do preceito de guardas em todas as passagens de nível publicas, introduzindo na redacção do art.^o 12.^o, igual á dos contractos anteriores, a restricção «*em que o Governo o exigir*».

Equal redacção teve o contracto das linhas do Alto Minho, e finalmente a condição 14.^a do contracto de 5 de fevereiro de 1907, da linha do Valle do Vouga, prescreveu o seguinte:

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível em que o Governo entender que a frequencia de transito publico exige para a sua segurança a presença de guardas, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras abrindo para o exterior e a confiar a respectiva vigilancia e manobras a guardas.

Estas redacções não collidem, como as dos contractos anteriores, com a letra do regulamento de 1868. E' ao Governo que pertence decidir quaes as passagens que é necessário fazer guardar. E' elle quem julga e resolve conforme as exigencias de segurança da circulação, mas ouve as empresas previamente, de modo que essas exigencias se conciliem com as attenções que merece e regalias que disfruta uma entidade associada com o Governo na exploração de uma parte do dominio publico, e que tem de ocorrer aos encargos determinados pela supposta insuficiencia do pessoal para guarda e vigilancia das linhas, estações e passagens.

Em França, o decreto de 1 marzo de 1901 modifícou o regulamento, de 1846, pondo-o de acordo com as normas, actualmente seguidas.

Eis o artigo relativo a passagens.

Art.^o 4.^o — Partout où un chemin de fer sera traversé à niveau par une voie de terre, il sera établi des barrières, sauf les exceptions autorisées par le Ministre des travaux publics, conformément aux lois.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le Ministre des travaux publics sur la proposition de la Compagnie.

Põe-se a regra geral para attender ás exigencias de segurança nas passagens importantes; o ministro pôde dispensar d'esse preceito e regula definitivamente o serviço de guarda proposto pelas companhias.

O nosso regulamento de 1868 não é inferior, n'este ponto, ao actual regulamento frances.

Prescreve que as empresas estabeleçam guardas onde sejam necessarias. Se se nota posteriormente deficiencia, o Governo ouve-as sobre as necessidades a attender e resolve soberanamente.

De que os contractos affirmam essa soberania, não se infere que se hajam de postergar as formas justas e cortezes estabelecidas no preceito geral do regulamento, pois não havendo contradicção, esse e outros teem applicação, como nos proprios contractos se prescreve.

J. Fernando de Souza.



Estatistica comparada dos caminhos de ferro do mundo

1

A Repartição de Estudos Economicos de Caminhos de Ferro, dos Estados Unidos, acaba de publicar um muito interessante bolétem, em que apresenta o estudo comparado dos dados relativos á exploração de caminhos de ferro em 39 paizes de todas as partes do mundo, abrangendo approximadamente 609.000 milhas de linhas, ou seja cerca de sete oitavos da extensão total correspondente ao mundo inteiro.

D'essa estatistica conclue-se que é a India o paiz onde os transportes ferroviarios de mercadorias teem um preço mais baixo, seguindo-se imediatamente a elle os Estados Unidos com um preço tambem muito inferior ao dos restantes. N'aquelle paiz, o preço do trabalho é tão pequeno que, no dizer do referido boletim, é quasi desprezivel. Por outro lado, os salarios nos Estados Unidos são mais elevados do que n'outro qualquer paiz, á excepção da Australia Occidental, em que também a receita media por tonelada é quasi duas vezes maior do que nos Estados Unidos. N'este ultimo paiz, o salario medio annual dos empregados, em 1912, computava-se em 720\$000 reis. Só na Australia, Nova-Zelandia e Canadá é que os salarios medios annuaes attingem metade d'aquella somma; nos restantes paizes, a media é inferior, e no Japão, por exemplo, é de 114\$000 reis.

Na capitalização por milha de linha explorada, os Estados Unidos ficam abaixo dos outros principaes paizes do mundo, e a cabeça do rol é ocupada pela Inglaterra, com uma capitalização de 277.147 dollars por milha. Depois vem a Belgica, com cerca de 216.143 dollars por milha, a Russia com 149.814, a França com 148.436, a Suissa com 122.010, a Austria com 121.327 e a Allemanha com 116.365. Os Estados Unidos apresentam apenas uma capitalização de 63.535. Conclue o boletim, que em nenhum outro paiz, como n'este ultimo, se teem feito tantos progressos em executar o serviço ferroviario por modo a servir bem o seu publico, e sobretudo em servir por um preço muito barato.

Estes dados comparativos e outros a que vamos referir-nos, mostram bem como o trabalho agora publicado excede em valor e interesse todas as estatísticas, mais ou menos incompletas, que até aqui tinham sido elaboradas sob o ponto de vista da comparação entre os caminhos de ferro dos varios paizes de todo o mundo. N'este importante trabalho, os dados utilizados attingem, para a maioria dos paizes a que se referem, o anno de exploração de 1912, para o qual se obtiveram elementos muito completos, mas para os Estados Unidos ha tambem dados correspondentes aos annos de 1913 e 1914.

Os dados são apresentados separadamente para cada paiz, e a parte da extensão total de linhas ferreas do

mundo, que não é computada no trabalho, refere-se, em regra, a paizes insignificantes ou a linhas de somenos importancia dos outros paizes.

*

Um dos pontos interessantes a que se refere o trabalho de que nos estamos ocupando, é a comparação do trafego de mercadorias.

Em media, a receita por tonelada-milha é nos Estados Unidos de cerca de 60 % da media attingida nos principaes paizes europeus. Já dissemos que o preço correspondente a este paiz é o mais baixo de todos, á excepção do da India ingleza. O preço mais alto é o que corresponde ao Brasil, que é quasi dez vezes o dos Estados Unidos.

No seguinte quadro vão indicados os dados principaes sobre o trafego de mercadorias, relativos aos diversos paizes, e na parte que foi possível obter para cada um d'elles:

Paizes	Receita media por tonelada milha em reis	Receita do trafego de mercadorias por cada milha de linha em mil reis	Toneladas-milhas por milha de linha
Estados Unidos.....	7,44	7.962	1.078.580
Argelia e Tunis (1911) ..	16,91	2.981	—
Nova Galles do Sul.....	16,11	4.759	—
Australia Meridional...	17,56	4.487	256.139
Austria.....	14,94	11.237	752.767
Brasil (1911).....	69,14	4.981	72.047
Canadá.....	7,57	5.539	731.776
China.....	8,15	4.510	553.383
Cuba (1911).....	29,44	3.184	108.154
Dinamarca.....	21,13	6.264	293.200
França (1911).....	11,81	7.459	631.736
Allemanha.....	12,44	13.898	1.117.376
Hollanda.....	12,40	6.293	507.637
Hungria.....	12,15	5.995	494.002
India.....	7,03	3.672	522.758
Japão.....	8,14	4.780	587.610
Mexico.....	13,59	3.586	263.950
Noruega.....	14,48	2.066	129.524
Romania.....	12,97	5.807	445.523
Russia (1910).....	9,33	—	1.033.254
Sião.....	15,05	4.012	67.088
Hespanha (1909).....	22,26	6.149	240.166
Suecia.....	13,73	3.154	229.468
Suissa.....	26,40	8.629	326.887
União Sul-Africana.....	18,34	5.435	296.406
Queenslandia.....	—	2.279	—
Victoria.....	—	3.443	—
Australia Occidental.....	—	2.273	—
Belgica.....	—	14.440	—
Bulgaria.....	—	2.465	—
Egypto.....	—	6.764	—
Italia.....	—	7.581	—
Nova-Zelandia.....	—	3.697	—
Portugal (1910).....	—	4.329	—
Inglaterra.....	—	13.295	—

Vê-se d'este quadro que a maior receita por milha de linha corresponde aos cinco paizes seguintes: Belgica, Allemanha, Inglaterra, Austria e Suissa. Comtudo, em densidade de trafego, isto é, o numero de toneladas-milhas por milha de linha, o primeiro lugar cabe á Allemanha e o segundo aos Estados Unidos. Da comparação dos valores indicados no quadro vê-se facilmente o efecto da diferença de preço em tonelada-milha entre a Allemanha e os Estados Unidos; a densidade do trafego é 3,6 % maior na Allemanha do que nos Estados Unidos, e a receita por milha é tambem 75 % maior no primeiro d'estes paizes. Em receita media por tonelada, a comparação é um tanto mais favoravel aos Estados Unidos, por causa dos grandes percursos que correspondem ao trafego norte-americano. Os mais importantes paizes europeus recebem 50 a 75 % da somma que corresponde aos caminhos de ferro dos Estados Unidos, mas em nenhum dos paizes comparados ha um percurso por tonelada comparavel ás 256,9 milhas, que é o valor medio para aquelle paiz.

N'este ponto de vista, os que mais se approximam, são: o Mexico com uma media de 222 milhas, e o Canadá com

218. Nos mais importantes países europeus essa media vai de um quarto a um terço da media americana.

Deve, comtudo, notar-se que os valores acima mencionados referem-se a todos os caminhos de ferro americanos considerados como um unico systema. A media de percurso por tonelada, em cada um dos caminhos de ferro de per si, dá, para 1912, um valor de 143,44 milhas, o qual é excedido por cinco outros paizes. Os seguintes valores permitem avaliar melhor as relações que, n'este ponto, ficam estabelecidas para os diversos paizes:

Percorso medio por tonelada em milhas

Estados Unidos	256,9	Hollanda	55,2
Argelia e Tunis (1911) .	73,8	Hungria	71,8
Nova Galles do Sul	81,1	India	199,2
Australia Meridional ...	120,1	Japão	92,6
Austria	65,5	Mexico	222,1
Belgica	52,3	Noruega	34,7
Brazil (1911)	80,1	Romania	99,8
Canadá	218,0	Russia (1910)	160,1
China	86,8	Sião'	126,2
Cuba (1911)	26,3	Hespanha (1909)	60,9
Dinamarca	53,5	Suecia	45,8
França (1911)	78,4	Suissa	45,5
Allemanha	61,8	União Sul-Africana	171,2

1

No que diz respeito ao trafego de passageiros os dados apresentados não são menos dignos de interesse, embora a comparação, sob certos pontos de vista, não seja facilmente realizavel pelo facto da diversidade que se nota no estabelecimento de classes. Do exame dos dados parece dever concluir-se que, embora a receita por passageiro por milha seja mais elevada nos Estados Unidos do que na maioria dos outros paizes, apenas 15 dos paizes incluidos na lista apresentam menor receita de passageiros por milha do que nos Estados Unidos e só 8 tem menor densidade de trafego de passageiros. A Belgica é quem possue a maior densidade de trafego de passageiros, e tambem naturalmente a maior receita por milha de linha.

No quadro seguinte vão as principaes dados referentes ao trafego de passageiros:

Paizes	Receita media por passageiro- milhas (em reis)	Passageiros milhas por milhas de linhas (densidade do tráfego)	Receita de pas- sageiros por milhas de linhas (em mil reis)
Estados Unidos	19,87	136.699	2.704
Argelia e Tunis (1911)	14,66	—	1.644
Nova Galles do Sul	10,48	287.204	3.009
Australia Meridional	13,18	145.997	1.962
Austria	10,62	363.415	3.858
Brasil (1911)	24,24	70.963	1.720
Bulgaria (1911)	14,57	121.216	1.766
Canadá	19,43	108.888	2.116
China	9,64	359.002	3.462
Cuba (1911)	28,68	62.216	1.785
Dinamarca	12,94	405.338	5.169
França (1911)	10,75	432.630	4.707
Allemanha	9,08	678.385	6.147
Hollanda	10,20	583.155	5.948
Hungria	9,67	236.556	2.260
India	4,14	457.498	1.895
Japão	6,90	706.884	5.324
Mexico	14,35	78.344	1.124
Noruega	12,08	131.114	—
Romania	14,51	250.637	3.637
Russia (1910)	6,99	359.268	—
Sião	11,88	126.767	1.511
Hespanha (1909)	15,22	139.736	2.294
Suecia	12,46	123.972	1.536
Suissa	12,80	520.666	6.666
Belgica	—	1.046.614	7.347
Queenslandia	—	—	4.007
Victoria	—	—	3.169
Australia Occidental	—	—	1.047
Egypto	—	—	6.059
Nova-Zelandia	—	—	2.503
Portugal	—	—	2.910
Inglaterra	—	—	9.483

As conclusões apparentemente deduzidas do simples

exame d'este quadro, soffrem profundas modificações, pela consideração da diversa distribuição dos passageiros por classes, nos varios paizes de que se trata. Nos Estados Unidos todo o trâsfeço de passageiros se considera effectivamente realizado n'uma só classe. Em quasi todos os outros paizes, a maior proporção corresponde á segunda, terceira e mesmo quarta classe. A percentagem dos passageiros viajando nas mais baixas classes vae desde 98 % no Sião, 96 % na Inglaterra e na França, 95 % no Japão e 91 % na Allemanha, até 50 % n'algumas das colonias australianas. A receita media por passageiro-milha fica assim muito reduzida n'aquelles paizes onde prepondera o uso das classes mais baixas. As comparações de preços teem portanto de ser feitas, tomando em consideração as medias relativas ás diversas classes, e as commodidades offerecidas para cada categoria, visto como, na opinião do trabalho de que nos estamos ocupando, as mais baratas accommodações offerecidas em muitos paizes são consideravelmente inferiores aos logares proporcionados nas linhas ferreas dos Estados Unidos para os percursos mais usuaes.

O seguinte quadro mostra, nos diversos países, a percentagem da distribuição dos passageiros por classes:

Percentagem da distribuição dos passageiros transportados por classes
(O total de passageiros em cada paiz considera-se = 100)

A receita media por passageiros, nas linhas norte-americanas, é muito superior á das dos principaes paizes europeus, e isto explica-se pela maior extensão dos percursos, e tambem porque o trâsfeo é realmente effectuado por completo em 1.^a classe. Um elemento que pôde servir para avaliar das commodidades offerecidas nos transportes, é o numero medio de passageiros por cada comboio.

Estes valores, para alguns dos principaes paizes, são:

Passageiros por comboio

Estados Unidos.....	53	Allemanha	84
Nova Galles do Sul.....	109	Hollanda.....	63
Australia Meridional	82	Hungria	66
Austria	73	India	176
Belgica	99	Japão.....	111
Canada	62	Mexico	86
Dinamarca	53	Romania	76
Frângua (1911)	69	Suissa	69

D'estes dados conclue-se que a Dinamarca e os Estados Unidos são os paizes que apresentam a media mais baixa, e para este ultimo paiz deve notar-se ainda que são os caminhos de ferro americanos que apresentam comboios com maior capacidade de passageiros. A India occupa o extremo opposto d'esta classificação, com uma media de 176 passageiros por comboio.

*

O trabalho estatistico que temos vindo examinando apresenta, como se pôde já avaliar, um notavel interesse para se poder fazer a comparação, sob varios aspectos, dos resultados da exploração ferroviaria moderna nos diversos paizes que possuem uma rede de caminhos de ferro regularmente estabelecida.

Ainda n'essa estatística figuram muitos outros dados relativos a salarios, despesas e receitas de exploração, carga de comboios, capitalização, etc., dos quaes procuraremos dar uma breve noticia em outro artigo.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

2.^a Repartição

DECRETO N.^o 2:096

Tendo sido autorizada, pela carta de lei de 20 de Dezembro de 1906, a concessão, com garantia de juro, da linha férrea do Vale do Vouga, de Viseu a Espinho e seu ramal para Aveiro, mas não sendo na redacção do contrato definitivo, de 5 de Fevereiro de 1907, atendida a circunstância de compreender o projecto aprovado o troço do ramal de Aveiro, entre a estação da linha do norte e a cidade;

Considerando que a construção d'este troço de pequena extensão é de incontestável vantagem para as relações regionais com a cidade de Aveiro, na qual a estação *terminus* do ramal deverá ser estabelecida em local apropriado à mais fácil comunicação da linha férrea com as vias fluvial e marítima, que ali concorrem;

Considerando que o diminuto aumento da garantia de juro, resultante de maior extensão da linha a explorar, deverá ser soজভাবে compensado pelo acréscimo do trâsfeo que, das novas instalações, resultará para o ramal, sendo assim bem justificada a sua construção, sob o ponto de vista económico;

Tendo em atenção a representação apresentada ao Governo pelas corporações e entidades de maior importância da cidade de Aveiro, instando pela conclusão do ramal nas condições indicadas; e

Usando da faculdade conferida ao Poder Executivo pela lei n.^o 373, de 2 de Setembro último:

Hei por bem, sob proposta do Ministro do Fomento, e tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.^a É autorizado o Governo a fazer construir, nas condições do contrato de 5 de Fevereiro de 1907, o troço do ramal de Aveiro da linha férrea do Vale do Vouga, compreendido entre a actual estação de Aveiro e o Casal do Cojo, sendo a respectiva extensão acrescentada à da linha em exploração, para os efeitos da condição 51.^a do mesmo contrato, e concedendo-se à empresa dos terrenos pertencentes ao Estado, no Largo do Cojo, os necessários para a linha, estação *terminus* e suas dependências, com a condição de ser esta estação dotada com as instalações necessárias, tanto para o trâsfeo terrestre como para o marítimo.

Art. 2.^a Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro da Marinha, e os Ministros das demais Repartições, assim o tenham atendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República em 20, e publicado em 27 de Novembro de 1915.—Bernardino Machado—José de Castro—João Catano de Meneses—Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães—José Mendes Ribeiro Norton de Matos—Manuel Monteiro—Alfredo Rodrigues Gaspar—João Lopes da Silva Martins Júnior.



Assembleia da Companhia Portugueza

Electrificação do Ramal de Cascaes

Realizou-se no dia 17 a assembleia geral dos accionistas d'esta Companhia, a qual aprovou a cedencia, por aluguer, durante 50 annos, do ramal de Cascaes á nova Sociedade «Estoril», unica concorrente ao concurso que a Companhia abriu para este fim, devendo n'ella ser adoptada a tracção electrica.

O Conselho de Administração ficou auctorizado a realizar as escripturas n'este sentido.

A renda annual a que se referem as condições 6.^a do programma do concurso e 15.^a do caderno de encargos, foi fixada em 10% do producto bruto da exploração (imposto de transito excluido) com o minimo de 45 contos nos primeiros cinco annos, 50 contos no sexto e mais um conto por cada um dos annos seguintes, de forma que, no ultimo anno, a renda subirá a 94 contos; e mais, em todos os casos, a compensação fixa de 30 contos para despesas geraes da Companhia.

Damos a seguir o programma do concurso e respectivo caderno de encargos, não podendo, por agora, pelo grande espaço que esses documentos nos tomam, referirnos á parte propriamente technica dos trabalhos a que a nova locatária vae proceder, para a transformação do serviço, o que faremos brevemente.

Electrificação do Ramal de Cascaes

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes abre concurso limitado para as obras e mais trabalhos de transformação para tracção electrica da sua linha de Cascaes, no troço que vae do Caes do Sodré ao terminus n'essa villa e arrendamento da sua exploração, por esse meio de tracção, pelo tempo de 50 annos, em conformidade com as clausulas do caderno de encargos annexo a este programma e as condições geraes n'este expressas.

CONDICIONES GERAES DO CONCURSO

PROGRAMMA

1.^a—No dia 25 de Agosto de 1915, ás 15 horas, na sala dos concursos do Conselho de Administração, na estação do Rocio, se ha-de proceder á abertura das propostas para a electrificação da linha de Cascaes e subsequente arrendamento da sua exploração, que houverem sido apresentadas ou forem entregues ao vogal da Comissão Executiva, que presidir ao acto do concurso, e antes de começado este acto.

2.^a — A base do concurso é a maior percentagem offerecida da importancia total das receitas brutas da exploração de cada anno (excluido o imposto de transito) e com os minimos fixados no caderno de encargos.

3.^a — Para ser admittido ao concurso tem cada concorrente de depositar na Thesouraria da Companhia locadora, á ordem da mesma Companhia, para garantia previa do contracto, a quantia de vinte contos em dinheiro ou igual valor real em titulos da Dívida Pública Portugueza ou Obrigações do 1.^o grau da Companhia, pela cotação do dia, deposito de que receberá o respectivo certificado.

4.^a — Cada concorrente apresentará a sua proposta até ao dia 24 de Agosto, até ás 15 horas, na Secretaria da Direcção Geral, na estação de Santa Apolonia, ou na estação do Rocio no dia e hora da abertura das propostas, antes de começar esse acto, como indica a condição 1.^a

§ unico. — As propostas deverão ser assignadas pelos concorrentes ou seu bastante procurador, sendo as assignaturas devidamente legalizadas.

5.^a — Cada proposta será encerrada em sobreescrito fechado, o qual deverá ter a seguinte legenda:

«Proposta para a electrificação e arrendamento da linha de Cascaes».

Cada sobreescrito deverá conter:

1.^a — A proposta da renda nos termos da condição 2.^a, a qual devidamente assignada será fechada em sobreescrito separado.

2.^a — Os documentos seguintes:

a) Uma exposição ou memoria descriptiva dos trabalhos que se propõe executar para a transformação e subsequente exploração e modo de fazer esses trabalhos;

b) Certificado do concorrente ter feito o competente deposito;

c) Procuração bastante se o signatário representar alguma Companhia, outra sociedade, empresa ou individuo, que não seja o proprio.

6.^a — As propostas da renda serão escriptas em portuguez e redigidas nos seguintes termos:

«O abaixo assignado obriga-se a fazer a electrificação do troço da linha de Cascaes, entre Caes do Sodré e o seu terminus nessa villa e a tomar de arrendamento a sua exploração, nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados no programma do concurso e seu caderno d'encargos, que junta e subscreve, offerecendo como renda annual... por cento da importancia total das receitas brutas da exploração de cada anno, excluido o imposto de transito, sujeitando-se aos minimos fixados no Caderno de encargos».

§ unico. — Será nulla e de nenhum effeito toda a proposta que não satisfaça nos dizeres essenciaes ao estabelecido n'este programma, ou da qual resulte qualquer modificação ás clausulas do Caderno de encargos.

7.^a — Entre os concorrentes cujas propostas venham nas devidas condições tecnicas, será aberta licitação publica no dia e hora e local que, com antecedencia de 8 dias pelo menos, fôr publicado no *Diario do Governo*, na base de maior participação nas receitas brutas de exploração offerecida sob a reserva de aceitação dos minimos da renda fixa, em todo o caso obrigatoria.

A diferença entre cada um dos langos não pôde ser inferior a 0,1 por cento.

8.^a — Feita a adjudicação ou resolvido que não ha proposta aceitável, será auctorizado o levantamento dos depositos provisórios aos concorrentes, a quem não tiver sido feita a adjudicação, em acto seguido á deliberação da Companhia, que será annunciatada no *Diario do Governo* logo que seja tomada.

9.^a — O concorrente preferido deverá elevar a cem contos o seu deposito dentro de quinze dias da publicação referida na Condição anterior.

No dia seguinte áquelle em que fizer o deposito definitivo, deverá assignar o contracto da empreitada com direito ao subsequente arrendamento.

§ unico. — O concorrente preferido que não effectuar o deposito definitivo, ou que deixar de assignar o contracto dentro dos prazos para isso fixados n'esta condição perderá para a Companhia locadora a caução depositada.

10.^a — O deposito definitivo servirá de garantia ao inteiro e exacto cumprimento do contracto, não podendo ser levantado antes de assignado o contracto de locação.

11.^a — Os juros dos fundos publicos ou das Obrigações da Companhia e os que vencer o deposito a dinheiro pertencerão ao locatário enquanto não tiver responsabilidade por qualquer falta para com a Companhia locadora, a qual para o mesmo fim abonará ao dinheiro depositado na sua Caixa juro igual ao da Caixa Geral dos Depositos.

12.^a — A Companhia locadora não se obriga a fazer a adjudicação da obra de transformação da linha e subsequente arrendamento se as propostas não lhe convierem, reservando-se o direito de as rejeitar todas.

13.^a — Até ao dia 24 de Agosto estarão patentes em todos os dias uteis, desde as 10 ás 15 horas, na Direcção Geral em Santa Apolonia, como elemento de informação, as plantas e perfis da

actual linha de Cascaes, os desenhos dos tipos de material das estações, edificios, pontes e outras installações da linha, bem como exemplares d'estas condições geraes e especiaes do caderno de encargos d'este concurso, para poderem os documentos referidos ser examinados e apreciados pelos representantes das casas que houverem sido convidadas a apresentar propostas.

14.^a — O concorrente que obtiver o contracto de arrendamento e anterior adjudicação da empreitada, ainda que seja estrangeiro fica sujeito ás leis de Portugal e competencia dos tribunaes portuguezes, estipulando domicilio para o contracto em Lisboa.

15.^a — Nos diferentes actos do concurso serão observadas no que lhes fôr applicavel as Instrucções para arrematação e adjudicação das obras publicas.

CONDICÕES ESPECIAIS

(*Caderno de encargos*)

1.^a — O locatario obriga-se a efectuar á sua custa, por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados n'estas condições, tanto os estudos e planos de projecto definitivo, como as obras e mais trabalhos para a electrificação da linha de Cascaes no troço que vae do Caes do Sodré ao terminus nessa villa, completando, transformando e ampliando a linha em todas as partes da sua infrastructura e superstructura, com as obras, instalações, machinas, material, utensilios, equipamento, carruagens, vagões e de uma maneira geral todas as obras e trabalhos previstos ou imprevistos, sem excepção ou distincção, que forem necessarios para a sua exploração pela tracção electrica, pelos processos mais aperfeiçoados.

§ 1.^a — A designação «locatario», sempre que fôr empregada n'estas condições, significa o adjudicatario primitivo ou qualquer particular, Sociedade ou Companhia para quem elle trespassse, com auctorização previa da Companhia locadora, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude d'este contracto.

§ 2.^a — O locatario não poderá transferir os encargos da empreitada da transformação da linha ferrea nem ceder o arrendamento da alludida linha sem a approvação do respectivo contracto pela Companhia locadora, que não poderá recusar essa approvação sem justificado motivo, ficando-lhe sempre reservado o direito de opção na transferencia ou cessão sobre que seja consultada.

2.^a — As obras e trabalhos que o locatario, se obriga a executar, serão feitas em harmonia com os projectos que forem approvedos pelo Governo, e a elle apresentados pelo mesmo locatario, a quem incumbem todos os estudos necessarios para a sua preparação.

§ 4.^a — Os projectos elaborados pelo locatario, antes de apresentados ao Governo deverão ser submettidos ao exame da Companhia locadora e sua approvação, sem que d'esse facto resulte para esta responsabilidade de qualquer natureza.

§ 2.^a — O projecto definitivo das obras e trabalhos deverá ser organizado em condições de poder ser entregue ao Governo no prazo maximo de quatro mezes a contar da data da assignatura do contracto d'empreitada.

§ 3.^a — Do projecto definitivo e dos projectos de detalhe approvedos pelo Governo deverá ser em seguida á sua approvação, entregue uma copia á Companhia locadora, sendo os desenhos em papel-teia.

3.^a — As obras e trabalhos de transformação começarão dentro de dez mezes a contar da data da assignatura do contracto d'empreitada e seguirão sem interrupção por modo a estarem concluidos dentro do prazo de 2 annos contados da referida data.

§ unico. — Se o locatario não apresentar os estudos ou não começar as obras nos prazos fixados n'esta condição e nas anteriores, perderá um decimo do deposito que tiver effectuado, por cada mezo de atraso.

4.^a — Os trabalhos para a electrificação da linha ferrea deverão ser executados por forma e modo que não causem embaraço ou qualquer impedimento á livre exploração pela tracção a vapor que está fazendo e a que está obrigada a Companhia locadora pelo Alvará de concessão da linha.

§ unico. — Qualquer interrupção de trafego ou restrição á livre e completa exploração, que seja motivada pelas obras ou outro impedimento causado pelo locatario será da responsabilidade d'este e liquidada por conta fundamentada da Companhia locadora, indemnização esta que dentro de 30 dias será paga, concordando o locatario n'essa liquidação ou será por elle logo depositada para segurança da quantia que fôr fixada por meio de arbitramento.

5.^a — A transformação da linha obedecerá, álem das demais condições consignadas n'este caderno de encargos, á de permitir a circulação do material de transporte da Companhia locadora sobre as suas proprias rodas.

6.^a — O material empregado na transformação e novas instalacões será de primeira qualidade, como igualmente o material circulante deverá corresponder aos mais recentes aperfeiçoamentos.

§ unico. — O tipo do material, tanto fixo como circulante, será submettido á approvação do Governo, depois de approvedo previamente pela Companhia locadora, sem que da sua approvação resulte para esta nenhuma responsabilidade nem diminuição do

seu direito de reclamação contra a falta de cumprimento do contrato.

7.^a — Todo o pessoal que fôr empregado nos trabalhos de transformação da linha, mesmo o que pertença á Companhia locadora mas que ao locatario esteja prestando serviço, e bem assim todo aquelle que durante as obras e depois d'ellas fôr empregado na exploração ou conservação e mais serviços, fica de conta e inteira responsabilidade do locatario que poderá de sua conta passar a idonea empresa seguradora a responsabilidade por acidentes, que ocorram e que nunca pertencerá á Companhia locadora.

§ 1.^a — A fiscalização exercida pela Companhia locadora na execução dos trabalhos de electrificação não isenta o locatario da responsabilidade por qualquer acidente que se produza durante os trabalhos, ou depois d'elles.

§ 2.^a — Na transformação e trabalhos a executar na via propriamente dita de que possa depender a segurança d'ella e regularidade da continuação da exploração pela Companhia locadora será em regra empregado pessoal da mesma Companhia em serviço do locatario nos termos expostos.

8.^a — O locatario, seja ou não proprietário da estação geradora de electricidade, mostrará que tem asegurado o fornecimento de toda a energia necessária para a completa exploração da linha ferrea, em condições idoneas.

9.^a — O transporte de energia electrica pelos terrenos da linha ferrea para fim diferente do destinado á exploração, a que se refere este caderno de encargos, depende de especial acordo com a Companhia locadora e auctorização do Governo.

10.^a — Sendo condição essencial da execução das obras da electrificação pelo locatario o não impedir o serviço da exploração a vapor pela Companhia locadora, nem lhe causar o menor embargo, o locatario não poderá invocar como justificação para alargamento de prazo, ou pagamento de indemnização o facto de qualquer trabalho sofrer perturbação ou atraso por efeito do serviço da exploração, feito pela Companhia locadora para cumprimento das obrigações por ella contrahidas pelo Alvará de concessão.

11.^a — Se o locatario carecer, para a transformação ou instalação a fazer, de terrenos que o Estado deva ceder gratuitamente para a exploração da linha nos termos da condição 41.^a da concessão de 14 de Setembro de 1859 e Alvará de 9 de Abril de 1887, a Companhia locadora, sem responsabilidade os requisitará a pedido do locatario para lhos poder entregar e ficarem fazendo parte da linha arrendada de que aquella Companhia continua a ser concessionaria, e por sua parte e mesmo sim esta entregará também ao locatario os terrenos que lhe pertençam e de que possa dispor por poder dispensá-los da applicação para que os adquirira e não estarem pelo Convenio adstrictos a outra obrigação.

§ unico. — Nos contractos para ocupação de terrenos com edifícios ou instalações necessarias para assegurar a exploração da linha que o locatario toma de arrendamento á Companhia locadora para tracção electrica, deverá ser prevista a hypothese da Companhia locadora se substituir ao locatario da linha por rescisão ou pelo termo do arrendamento, e ser inserida uma clausula reservando á Companhia a faculdade de utilizar os terrenos e construções como o locatario e de cumprir para com o Estado as condições da sua propria concessão.

12.^a — A entrega da linha ao locatario para este começar a exploração nos termos d'este caderno d'encargos será precedida de um inventario feito contradictoriamente entre a Companhia locadora e o locatario, de tudo o que constitue essa linha arrendada e que deverá ser restituído á Companhia locadora juntamente com todas as instalações que assegurem por completo a exploração da linha pela tracção electrica, quando a Companhia locadora haja de retomar posse da sua linha.

13.^a — Concluidas as obras e prompta a linha para ser aberta á circulação pelo sistema electrico nos devidos termos contractados, será em seguida á recepção da empreitada pela Companhia locadora por esta sollicitada ao Governo a auctorização para a sua exploração pela tracção electrica.

§ 1.^a — Concedida essa auctorização e feito o inventario conforme a condição precedente será logo feita a entrega da linha ao locatario e assignado o respectivo contracto para começar a exploração, sob sua inteira responsabilidade, que por esse facto fica assumida para com o Governo, obrigando-se a pagar-lhe os respectivos impostos e satisfazer a todas as condições da concessão do Estado e mais resultantes do novo contracto e das disposições legaes applicaveis.

§ 2.^a — Fica, porém, exclusivamente a cargo da Companhia locadora a percentagem a pagar ao Estado, com encargo da locação e compensação do prazo da exploração por elle garantido em razão da obra da transformação.

14.^a — O arrendamento que a Companhia locadora se obriga a dar ao locatario em compensação das obrigações que elle toma sobre si por este contracto será pelo prazo de cincoenta annos a contar da assignatura do contracto de locação e comprehenderá o troço da linha de Cascaes entre a estação do Caes do Sodré e a de Cascaes no seu terminus n'aquelle villa, transferindo a Companhia locadora para o locatario as garantias que resultam do Decreto n.^o 1.046, que nos seus termos assegura aquelle prazo de

effectiva exploração sem a restricção consignada no Alvará d'a concessão d'aquelle linha, que a Companhia locadora não poderá igualmente reduzir, nem dar por findo, cumpridas que sejam pelo locatario as condições do arrendamento.

15.^a — O locatario pagará á Companhia locadora, como renda, em cada anno.... por cento da importancia total das receitas brutas da exploração, sempre qqe esta percentagem não seja inferior, em cada um dos cinco primeiros annos, á quantia de quarenta e cinco mil escudos, nem a cincuenta mil escudos no sexto e nos annos seguintes a esta ultima quantia aumentada de mais mil escudos por cada um d'esses annos seguintes, minimos estes que garante e se obriga a pagar.

A'lém da renda pagará em cada anno o locatario trinta mil escudos, compensação computada para despesas geraes da Companhia locadora.

§ 1.^a — A compensação e a renda minima fixadas serão pagas em cada anno até 30 de Dezembro e a percentagem complementar dentro de quatro meses depois de findar o anno da respectiva exploração.

§ 2.^a — Sem prejuizo dos meios de verificação da contabilidade das receitas que á Companhia locadora tem o locatario de franquear, deverá por este ser entregue, até sessenta dias depois do fim de cada mez, um mappa das receitas d'esse mez, sendo acompanhado de uma estatística do movimento de passageiros e mercadorias na conformidade das normas usadas em serviços ferroviarios.

16.^a — Ao locatario cumpre conservar durante, todo o prazo do arrendamento a linha ferrea e suas dependencias com todo o seu material fixo e circulante, em perfeito estado de exploração, fazendo sempre para esse sim á sua custa todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias, quo forem necessarias ou na infrastructura ou na superstructura da linha.

17.^a — O locatario fica sujeito á fiscalização oficial pelos agentes do Governo, nos mesmos termos que por sua concessão está a Companhia locadora para cumprimento das respectivas condições para com o Estado e o publico e além d'isso mais se sujeita a analoga e complementar fiscalização exercida pela Companhia locadora, para prompta satisfação e exacto cumprimento tambem das condições do seu contracto e modo de exploração e conservação da linha.

18.^a — A Companhia locadora reserva-se o direito de atravessar ou ligar a linha dada de arrendamento com as linhas ou ramaes de serviço que actualmente explora, designadamente para o serviço internacional e dos caes e entrepostos do porto de Lisboa, ou a elles destinados ou das fabricas, officinas ou depositos entre a linha e o Tejo ou outro qualquer ponto.

§ 1.^a — A passagem ou o estacionamento do material circulante da Companhia locadora, carregado ou vazio, sobre a parte da linha que é ocupada com o atravessamento ou com a concordancia, não dá direito á cobrança de qualquer indemnização ou tarifa por parte do locatario á Companhia locadora.

§ 2.^a — As despesas d'installação electrica necessarias para assegurar as ligações ou atravessamento que existem actualmente serão a cargo do locatario, ficando á conta da Companhia locadora as que provierem de novas ligações ou cruzamentos a estabelecer.

19.^a — A Companhia locadora mais se reserva o direito de fornecer ao locatario o material circulante, que elle tenha de empregar para o trafego de mercadorias, fixando-se em condições equitativas, como de uso, a tarifa do seu aluguer e do serviço combinado da linha de Cascaes para as da rede geral.

§ unico. — A Companhia locadora poderá exigir que o trasbordo de mercadorias, quando indispensavel, seja feito na Estação de Alcantara-Terra.

20.^a — O locatario obriga-se a manter o serviço combinado de passageiros e mercadorias das estações do Ramal de Cascaes para as da rede geral da Companhia locadora.

..§ unico. — Na combinação d'estes serviços e mais de que depende a conveniente exploração, das duas empresas attender-se-ha sempre com animo conciliador ao espirito do contracto e mutuo auxilio que se devem prestar.

21.^a — Se á Companhia locadora convier construir uma terceira linha lateral da que vae ser electrificada, para facilitar o serviço de mercadorias da Exploração do Porto de Lisboa ou de outros reservados entre Alcantara e Caes do Sodré, com exclusão do serviço de passageiros, ou tiver de mudar ou alterar o leito d'esse troço da linha arrendada, poderá fazê-lo por occasião da transformação ou n'outro tempo, comitanto que com a alteração e obras não aumente ao locatario o seu encargo da construção.

§ unico. — A Companhia locadora reserva-se o direito de construir linhas que, pa'tindo da sua estação de Alcantara-Mar, possam exclusivamente servir as fabricas e entrepostos construídos ou que vierem a ser construídos nos seus actuaes terrenos conquistados ao Tejo.

22.^a — Findo ou rescindido o arrendamento cumpre ao locatario restituir á Companhia locadora a linha em perfeito estado de conservação e de exploração, com todo o seu material fixo e circulante, seus edifícios e dependencias de qualquer natureza que sejam, ou o valor das que faltarem, sem que por isso tenha direito a receber d'ella indemnização alguma.

§ 1.º — Se a estação geradora de electricidade pertencer ao locatário e exclusivamente servir para produção de corrente para a tracção da linha arrendada, ficará como parte do material fixo da mesma linha pertencendo ao domínio público como parte d'esta a restituir ao Estado no fim da concessão.

§ 2.º — A linha será entregue em condições da Companhia locadora poder continuar a exploração sem interrupção alguma e pelo mesmo sistema eléctrico, se lhe convier, como se arrendamento não tivesse havido e sómente a empreitada de transformação, que fica paga pelos lucros eventuais da exploração, sem mais encargo algum para a Companhia locadora.

23.º — Das edificações existentes, novas ou renovadas, sujeitas ao risco de incêndio, será pelo locatário sob sua responsabilidade feito seguro em companhia idonea, para maior garantia da efectividade desses valores, que em bom estado de conservação teem de ser entregues à Companhia locadora ao findar ou ser rescindido o contrato.

24.º — O locatário ainda que seja estrangeiro fica sujeito às leis de Portugal e competência dos tribunais portugueses, estipulando domicílio para o contrato em Lisboa.

25.º — Além das penas e consequências legais da falta de cumprimento das condições da empreitada e subsequente arrendamento, conforme os preceitos legais e designadamente quanto a

construções os preceitos da Legislação e Disposições Regulamentares sobre empreitadas de Obras Públicas, o locatário concorda e sujeita-se:

4.º — a que seja o pessoal de Via e Obras da Companhia locadora o que execute os trabalhos que incumbam ao mesmo locatário, mas que, interessando à via propriamente dita e pela urgência e condições de segurança, convenha que por aquelle pessoal sejam feitos, nos termos do § 2.º da Condigo 7.º.

§ único. — para a execução desses trabalhos o locatário fornecerá os materiais, abonará os vencimentos e prestará as necessárias indicações.

2.º — a mostrar que o pagamento do material fixo e circulante, que não estiver satisfeito aos fornecedores, lhes está garantido por modo que da falta nenhum prejuízo advenha à Companhia locadora, nem o material possa ser desviado da sua aplicação.

3.º — a responder directamente para com o Governo e sua fiscalização pelo inteiro cumprimento das condições da concessão feita à Companhia locadora, applicáveis à linha que esta dá de arrendamento, incluindo todo o pagamento de impostos.

§ único. — Fica salva ou excluída d'esta obrigação, como ficou dito, a de pagar ao Estado a percentagem, a que o Decreto n.º 1.046 obriga e que fica à conta e sob responsabilidade da Companhia locadora.



VIAGENS E TRANSPORTES

Sobretaxas

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste foi autorizada pelo Governo a prorrogar por mais seis meses, a partir de 1 de janeiro do próximo ano, as disposições relativas à cobrança de sobretaxas sobre transportes de passageiros, bagagens e mercadorias, tanto em grande como em pequena velocidade, constantes do aviso ao público B 356 de 1^o de maio próximo passado, visto ainda não terem cessado as razões que levaram os caminhos de ferro a estabelecer essas sobretaxas.

Suppressão dos signaes de campainha e sineta nas linhas do Minho e Douro, e de Guimarães

Já lá vão alguns anos que as pessoas que só viajam nas linhas da Companhia Portuguesa, deixaram de ouvir as três badaladas do estyo para anunciar a partida dos comboios e já nem sequer se lembram d'esse anachronismo desnecessário e que a muitos se assigurava indispensável. Outrotanto não sucede porém aos mortaes que andam viajando pelas outras linhas do País, onde só agora chegou a vez de suprimir a velharia.

Assim é que no Minho e Douro, a partir do próximo dia 1 de dezembro, deixarão de ser ouvidas as três badaladas de sineta ou campainha, tendo também a companhia de Guimarães tomado igual resolução, para ser posta em prática desde o dia 15 do mesmo mês.

Poucas companhias faltam para tomar igual procedimento, e dentro de pouco tempo todo o metal d'essas campainhas de vários tamanhos irá, provavelmente, dada a fúria guerreira que atacou a humanidade, desempenhar uma função bem menos pacífica, com a sua transformação em material de guerra.

Transporte de valores nas linhas da Beira Alta

A exemplo na medida adoptada pela Companhia Portuguesa, acerca do transporte de valores, cujo aviso distribuímos com o presente número, a Companhia da Beira Alta acaba de publicar também um aviso, segundo o qual para as remessas de valor declarado a expedir de qualquer das estações das suas linhas, serão observadas as disposições seguintes:

Sempre que se trate de remessas de valor igual ou superior a 10.000\$000, o expedidor deve avisar a estação do valor e destino da remessa 48 horas antes de efectuar o despacho, quando se destine ao estrangeiro, e 24 horas antes quando se destine a uma estação portuguesa.

Quando o valor das remessas exceder 2.000\$000, deve ser apresentado a despacho para expedir, com uma antecedência não superior a 3 horas nem inferior a uma hora.

Expedições de peixe na estação do Porto

Segundo um aviso dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, desde hontem a estação do Porto deixou de receber e expedir remessas de peixe, excepto, até ulterior resolução, as que forem transportadas ao abrigo das tarifas combinadas com outras linhas, P. n.º 4, P. n.º 11 e P. H. n.º 2 de grande velocidade.

Comboios entre Porto e Senhora da Hora

Desde o dia 14 do mês passado efectuam-se entre as estações Porto (Boa Vista) e Senhora da Hora, da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e a Famalicão, mais dois comboios, o n.º 137 que parte do Porto às 21-10, para chegar à Senhora da Hora às 21-21, o n.º 136 que parte da Senhora da Hora às 21-30 e chega ao Porto às 21-41.

Desde a mesma data, o comboio n.º 15 passou a ter paragem no apeadeiro da Circumvalação.

Medidas sobre o transporte de subsistências

Nas estações das linhas do Sul e Sueste não são aceitas para despacho remessas de farinhas provenientes do Concelho de Aljustrel, sem que os expedidores apresentem autorizações devidamente authenticadas com o sello branco da respectiva administração e assignadas pelo administrador do Concelho.

*

Na estação de Faro, até aviso em contrário, só são aceitas para expedição remessas de peixe e mariscos quando acompanhadas de uma autorização passada pelo Governador civil do distrito ou autoridade sua subordinada.

Melhoramentos de Lisboa

Anda empenhada a Camara Municipal ou melhor a Comissão Executiva que dirige os negócios e os submette ao Congresso, n'uma campanha de melhoramentos que vinculará a sua passagem na direcção dos negócios públicos, como uma das mais notáveis.

Não nos referimos, por agora, ao adeantamento que vão tendo os trabalhos do Parque, o que é já muito importante, nem aos terrenos que em volta d'ella a Camara tem conseguido obter e está em negociações para adquirir, o que lhe permitirá concluir aquela grande obra e a rede das avenidas que lhe darão acesso. D'isso trataremos em outro artigo.

Queremos referir-nos, por agora, aos grandiosos projectos que a Camara tem em adeantado estudo e que produzirão uma grande transformação da parte sudoeste da cidade, confinante com o Tejo.

O problema da estreita garganta que liga esta parte á central preocupa desde muito, não só as administrações camararias, como as companhias ou empresas de viação e o proprio público, que modestamente tem que transitar a pé entre as duas zonas mais populosas e frequentadas.

A orographia da nossa capital divide-a radicalmente em duas faxas, nas faldas do monte de Santa Catharina.

Entre elles, a não se subir esse monte para o descer do outro lado, uma só passagem ha do lado do Tejo, a estreita rua do Arsenal.

Por ella, pois, se faz todo o movimento do centro e leste para oeste, estrangulado, difícil, por uma garganta que, para mais, após os seus duzentos metros, não tem saídas rápidas e faceis — a leste desemboca no angulo d'uma praça pouco vasta, a oeste n'um largo exiguo e irregular.

Muito se tem estudado a solução do problema, que só será dada com a transferencia do Arsenal para a outra margem do Tejo.

Esta grande obra por tal forma se impunha que o projecto venceu por sim ser transformado em lei, afastando as retrogradas opiniões que á sua realização se oppunham; algumas mesmo bem singulares — para de outra forma não as classificarmos, como o fizemos quando ouvimos um conhecido vice-almirante justificar a estrangeiros a sua oposição a essa mudança, no incommodo que seria em dia de temporal a travessia do Tejo.

A mudança do Arsenal está decretada, mas orçada em elevada quantia que o estado precário do Thesouro não permite despender no actual momento.

Mas se a obra não se pôde fazer por completo, de um jacto, poderia o Governo mandar fazer na outra margem uma instalação mais modesta, que ainda assim não ficaria inferior á que existe hoje, e mais tarde se trataria de a completar, conforme o projecto aprovado.

D'esta forma, transferido aquele estabelecimento do local onde só serve de anachronico pejamento ao alargamento e regularização da viação pública citadina, ficaria desde logo resolvido este importante problema.

Ficava, porém, de pé outro, pouco menos importante e do qual a transferencia do Arsenal vem também facilitar a solução:—o alindamento da margem.

D'isso se tem ocupado também a Comissão Executiva da Camara, reunindo, em repetidas conferencias, e d'ellas obtendo accordos importantes, a Exploração do Porto, a Companhia dos Caminhos de Ferro, a direcção dos Correios e a Empresa «Estoril», que vai tomar de arrendamento a linha de Cascaes.

Todos se recordam das questões que, há poucos anos, se ventilaram, na Camara e na imprensa, em volta do projecto apresentado pelo então camarista o architecto Sr. Ventura Terra, que propunha alargar a rua do Ar-

senal por meio de uma arcaria tomado o logar das lojas do lado norte, (o que dizia fazer-se com 180 contos) e desimpedir o Aterro do corte que n'elle faz a linha ferrea, passando o terminus d'esta para em frente da rampa de Santos.

Era uma resolução que nada resolia, porque a verba orçada para o alargamento da rua do Arsenal não chegaria para obra tão dispendiosa, e a rua, afinal, ficava da mesma forma estreita; e a transferencia da estação para 1.100 metros mais álem era um enorme prejuizo para o publico, só beneficiando a Companhia Carris cujos carros teriam que ser tomados pelos passageiros, que se dirigissem á estação ou d'ella procedessem.

Com os elementos, pois, de que a actual Camara dispõe, propõe-se ella fazer a total transformação d'aquella zona, pela forma seguinte:

Transferido d'alli o Arsenal, o espaço por elle hoje ocupado será convertido n'uma grande praça, comunicando: para norte, com a praça do Municipio, por meio de uma passagem, para peões, que poderá ser a actual porta do Arsenal; para leste, por outra passagem, vindo desembocar na arcada occidental da praça do Commercio, pouco mais ou menos a meio da sua extensão.

A meio d'esta praça elevar-se-ha um novo edifício para os Correios e Telegraphos, e a seguir, separada por uma rua transversal, a nova estação da linha de Cascaes.

Sobre esta, construir-se-ha um grande hotel.

Para álem fica espaço, que se conquistará, em parte, ao Tejo, para uma avenida de 60 metros sahindo, do angulo da praça do Commercio álem do torreão do Ministério da Guerra, sendo ladeada, junto ao rio, por um largo passeio, para peões, de 900 metros de extensão, em recta, até Santos.

A actual praça do Duque da Terceira, ou Caes do Sodré, projecta-se alargá-la; e álem d'ella reconstruir-se-ha o mercado, ligado á estação de mercadorias da linha de Cascaes por meio de ascensor, permitindo o rapido trasbordo do peixe e seu carregamento para exportação.

A linha ferrea será rebaixada o suficiente para passar, até Santos, entre trincheira, e sendo o Aterro todo ajardinado, as ruas d'esse jardim atravessam sobre ella e os canteiros d'arbustos occultam as aberturas ao fundo das quais passa a via.

Lembra-nos termos visto, em 1895, construção idêntica em Edimburgo, na Escocia, do que então fallámos aqui⁽¹⁾.

Sobre este ponto permitta-nos a comissão de competentes que está estudando este assumpto, que emitemos o nosso parecer.

O rebaixamento da linha vai ser obra dispendiosa, e a estação, installada no sub-solo, custará caríssimo e nunca poderá adquirir a vastidão de uma estação ao nível da rua nem a comodidade de acesso, indispensável n'uma gare terminus de trens electricos servindo uma linha em que as estações balneares, veraneaes e hibernaes tão frequentadas são.

Por outro lado, a avenida ajardinada ao longo do Tejo em nada fica prejudicada, se, por sobre os seus canteiros de relva e cruzando as suas ruas, passar a locomotiva electrica rebocando comboios, uma vez que o serviço seja feito com certas reservas e cuidados.

O passeio do Aterro e mesmo os seus futuros jardins nunca serão os *children-squares* de Londres, nem os pequenos jardins de Paris, onde as mães e as amas deixam as crianças expandir-se à vontade, enquanto elles costuram ou conversam descuidadas.

Ora entre o Caes do Sodré e Santos ha apenas um quilometro de percurso, que os comboios hoje fazem, mesmo os rápidos, em 2 minutos, isto é, à velocidade de 30 quilometros á hora.

(1) Vide nosso numero 200, pagina 118.

Basta que n'esse trajecto se percam 2 minutos (que facilmente se ganham no resto do trajecto) para que a velocidade fique reduzida a 15, e todos nós sabemos que a velocidade muito superior circulam, pelo Aterro, carros electricos e automoveis, com muito maior risco para os transeuntes.

Os comboios traccionados pela electricidade param ou afrouxam tão rapida e facilmente, como os tremvias, e muito mais do que os autos.

Poderia, pois, ajardinar-se todo aquelle passeio por meio de canteiros não muito curtos, de 50 metros por exemplo, deixando entre elles ruas transversaes, isto é perpendiculares á margem do Tejo, de 10 metros de largura.

Esses canteiros, de relva, com plantas rasteiras, deixariam sempre ver o comboio, de qualquer dos dois lados que elle viesse, e pelo centro d'elles o comboio passaria, com certo cuidado já se vê, à velocidade de 15 e fazendo soar frequentes vezes a campainha.

Assim se faz, por exemplo, em Nova-Orleans, n'uma avenida muito mais frequentada do que hoje é e virá a ser o nosso passeio marginal, e com grandes trens a vapor.

E se fallamos da America, citaremos que em S. Francisco da California, como em Portland, e outras cidades, circulam pelas ruas até os grandes rapidos, sem que desastres se produzam. Bem sabemos que os costumes americanos são outros; mas a diferença entre um pesado expresso a vapor e um trem electrico ligeiro, é bem consideravel.

E se de mais perto queremos exemplos, citemos que ainda ha poucos annos, na cidade de Hamburgo, os comboios iam de uma a outra estação atravessando as ruas mais concorridas.

E se até na Peninsula queremos exemplo, temo-lo alli, em Barcelona, na linha de Sarrià, que, entre os seus dois extremos, n'un percurso de 5 kilometros, cruza não menos de quarenta ruas.

Pela facilidade com que, transformada a linha para tracção electrica, esta instalação se faria, e pela economia que d'este sistema resultaria, permittindo não adiar a obra, mesmo independentemente dos grandes trabalhos a que acima nos referimos, bem valia a pena preferir este processo.

Neste caso, bem entendido, a descarga do peixe, dos barcos para o mercado, seria feita por uma passagem em tunnel, inferior á avenida, á linha ferrea e á rua 24 de Julho, o que seria de toda a vantagem para evitar o mau cheiro que prejudica o ambiente do jardim.

D'outros melhoramentos tambem importantes está tratando a Camara Municipal, dos quaes em breve nos ocuparemos.



Documentos para a História

O arquivo do antigo serviço do Trafego

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem no seu proprietario, melhor que ninguem, quem pessoalmente conhece todos os detalhes d'este Serviço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e porque foi elle proprio quem organizou o arquivo.

Este arquivo era a miudo consultado pela direcção e até mesmo pelo conselho de administração.

No assumpto ultimamente narrado pela *Gazeta*, relativo á enorme importação de trigos procedentes de Hespanha para embarcarem em Lisboa para seus diversos destinos, ha a mencionar os relevantes serviços n'essa occasião prestados pelo então chefe da estação em Elvas, caracter de exemplar seriedade, e que, por ter seguido todos os cargos desde o mais modesto logar no serviço de estações,

no qual foi admittido por intervenção da familia do Duque de Saldanha, ao desempenho do difficil cargo de chefe de estação principal na fronteira, especialmente n'esta difficil occasião, que prestou o mais relevante serviço, não deixando passar sem reserva as remessas de cereaes procedentes, na maior irregularidade e confusão, da linha hespanhola.

Como foi indicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, era a importante casa commercial J. B. Dotti um das mais importantes consignatarios das remessas de trigos para embarque.

Esta casa veiu ao conhecimento de um avultado desfalque nas suas recepções de embarques e apresentou em Paris uma reclamação contra o chefe do Serviço do Trafego, como auctor e lucrador d'este importante desfalque.

Era tal a confiança depositada no caracter de houradez do funcionario accusado, que foi respondido ser possivel qualquer erro n'estas circumstancias, mas nunca devido a voluntario proveito do honrado funcionario; que se faria um minucioso inquerito sobre a reclamação formulada e se procederia em consequencia do resultado obtido.

Foi nomeada uma commissão para examinar a causa da reclamação, presidida pelo bem conceituado comerciante da praça de Lisboa Ernesto Biester, fazendo-se a confrontação dos documentos da casa Dotti com a escripturação da Companhia dos Caminhos de Ferro.

D'ahi se veiu a conhacer que efectivamente a casa Dotti tinha sido defraudada em avultada quantia, por abuso de confiança de um seu proprio agente incumbido dos embarques na estação de Lisboa, facto a que eram completamente alheios os empregados de Companhia.

Como nos molhes das Estações de Lisboa havia uma grande quantidade de trigo procedente de saccaria mal acondicionada, foi resolvido entregar á casa Dotti estas quebras, em indemnização da perda soffrida, e assim ficou resolvido este assumpto.

Como da reclamação apresentada em Paris pela casa Dotti, fosse confidencialmente informado o chefe do Trafego, em Lisboa, este não poude defrontar-se aqui com João Baptista Dotti, com quem desde longos annos mantiña cordiaes relações de amizade, que o antigo e honrado administrador da Companhia Fortunato Chamiço reatou na Bolsa de Lisboa, em presença de varias testemunhas, confessando Dotti a sua injustiça na sua reclamação contra o chefe do Trafego.

N'outro artigo contamos narrar um outro episodio constante do arquivo do serviço do Trafego, tambem desaparecido mas de que foram encontradas provas.

Miguel Queriol

*

Felicitamo-nos porque este revolver de velhas recordações nos desse ensejo a renuir aqui mais a historia de um episodio interessante da administração da Companhia, contada pela principal personagem que n'elle figurou, o nosso querido mestre e antigo chefe Sr. Miguel Queriol, a cuja collaboração, por dever e por prazer, damos o primeiro logar.

Como bem se imagina, não desconhecímos o facto, que não referimos no artigo anterior por não vir para o caso de que vamos demonstrando os detalhes justificativos.

Reatemos, portanto, o fio do nosso arrazoado sobre os cartazes dos primitivos horarios:

Diz muito bem o ilustre mestre que o auctor d'estes artigos teve, em tempo, os archivos a seu cargo.

Com effeito, logo que a barafunda que descrevemos no artigo anterior deixou um pouco de socego na repartição, Sousa Vasconcellos, que a dirigia, encarregou o novo empregado de organizar varios detalhes do serviço, e, entre elles, as collecções de impressos que andavam dispersos por diferentes expedientes, sem ordem nem

methodo fixo, nem indices nem registo regular que servisse de guia.

Assim se tratou de collecionar os cartazes horarios, n'uma serie, os de serviços especiaes n'outra, os avisos ao publico n'outra, começando-se-lhes numeração nova designada com a letra *B* que ainda hoje conservam; os contractos, de que foi encarregado o Sr. Moraes Sarmento que, pela sua justificada fama de excellenté funcionario, fôra transferido da estação para a repartição; as tarifas; as tres collecções de «Ordens da Direcção», «Instrucções» e «Ordens do Dia», a velha classificação de mercadorias (em amarellado papel impresso por lithographia) com todos os seus annexos, etc.

Com certa dificuldade se rebuscou em todos os maços de antigos e poeirentos expedientes e se encontraram verdadeiras preciosidades, entre as quaes — lembramo-nos bem — o primitivo cartaz horario, que anunciava a abertura da linha ao Carregado, impresso em papel, se bem nos lembra, amarelo, ordinariissimo.

Era este, evidentemente, o primeiro cartaz horario da Companhia, anunciando ao publico a abertura da linha, que se effectuou em 28 de outubro de 1856.

Depois d'isso, a linha foi abrindo por troços, aberturas que se realizaram:

Carregado ás Virtudes, em 30 de julho de 1857.
A' ponte de Sant'Anna, em 29 d'abril, de 1858.
A' ponte d'Asseca, em 29 de julho do mesmo anno.
A' Ribeira de Santarem, em 19 de julho de 1861.
A Abrantes, em 7 de novembro de 1862.
Ao Crato, em 4 de maio de 1863.
A Elvas, em 29 d'agosto do mesmo anno.
A fronteira, em 24 de setembro do mesmo anno.

Do lado do norte a linha abriu: Entre Gaia e Estarreja, em 8 de junho d'esse anno, e o resto em 1864:

Estarreja a Taveiro, em 10 d'abril; Entroncamento a Soure, em 22 de maio; e Soure a Taveiro em 7 de julho.

De todas estas aberturas e talvez mesmo de modificações do horario entre as diversas datas, deve ter havido cartazes, que formavam por certo a collecção a que nos referimos, depois da qual se constituiu outra, mais ordenada, começando os cartazes horarios a serem designados pela letra *D* que ainda hoje teem.

E' a essa segunda serie que se refere o actual chefe do Trafego, dizendo ter alli à nossa disposição, para os examinarmos, os horarios desde o *D 1*, de 6 d'agosto de 1865, quando aquelle a que nos referimos — chamem-lhe horario, ou simples aviso, ou cartaz, como quizerem — era de 9 annos antes.

Procurámos esse interessante documento historico, por occasião do cincocentenario dos caminhos de ferro, para o reproduzir aqui, e então nos disseram que um empregado que lá esteve no Serviço inutilizara essa e outras collecções, por as considerar sem valor.

Não temos meio de averiguar a verdade d'esta afirmação, mas pela propria declaração do Sr. chefe da Repartição a que nos vamos referindo, parece que, com efecto, alli não existem hoje mais que os cartazes desde 1865.

Seria a antiga collecção levada, por emprestimo, a qualquer outro Serviço ou a qualquer antigo director, e por lá ficasse esquecida? Tudo é possivel e mais crivel do que tanta falta de criterio para destruir ou vender a peso tão valiosos documentos historicos.

Alguem, seja de caminhos de ferro ou seja de estranhos, possue acaso esses cartazes — especialmente o primeiro — e, lendo o que vimos de escrever, quererá ceder-lhos?

A nossa *Gazeta* está bem desprovida de recursos, desde que a guerra fez desaparecer quasi toda a sua secção de annuncios estrangeiros, e subir enormemente o preço do papel; mas ainda da nossa magra receita tira-

riamos umas alviçaras para dar a quem no-los apresentasse.

E calcula-se o prazer com que offereceríamos esses valiosos documentos ao Serviço a que elles pertencem.

Este incidente, que terminamos aqui — segundo esperamos — fez-nos adiar a analyse que promettemos fazer da *Compilação de diversos documentos da Companhia*, o que fica para um proximo numero.



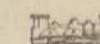
Amarante a Mondim de Basto. — Foi já autorizado o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a celebrar com a Caixa Geral dos Depositos o emprestimo de 300 contos para a construcção da linha de Amarante a Mondim de Basto.

A construcção d'esta linha, assim como a de Carviças a Miranda do Douro, impõem-se, pois o Estado tirará melhores proveitos, que actualmente, com a exploração de pequenos troços como é o da Livração a Amarante e o de Pocinho a Carviças, cujo desenvolvimento pouco se pôde accentuar devido ao seu pequeno raio de accão.

Vidago a Chaves. — Foi emfim adjudicada a construcção d'este caminho de ferro, na ultima parte de Moure a Chaves, pela margem direita do Tamega, traçado que esta *Gazeta* tem sempre defendido.

Novas linhas em S. Thomé. — Foram já relatados favoravelmente pela commissão superior technica das obras publicas do Ultramar, os processos dos estudos definitivos da linha ferrea da cidade a Monte Café e da Água Passada ao rio Abbade (3.º lanço) e o ante-projecto da linha ferrea dos Montes Herminios ao rio Abbade (7.º lanço), todos em S. Thomé.

Caminho de Ferro de Moçambique. — Sendo insuficiente a verba para a construcção do caminho de ferro de Moçambique inscripta no orçamento d'aquelle província, foi autorizado o reforço da referida verba com a quantia de 24.992\$110, a qual sahirá do saldo disponivel da importancia inscripta no mesmo orçamento, sob a rubrica «pagamento de encargos de quantias a levantar para a construcção do caminho de ferro do distrito de Moçambique».



Hespanha

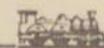
O ayuntamiento do Ferrol e os demais povos da comarca, interessados na construcção do caminho de ferro de Gijon, levaram ás Côrtes n'ma exposição pedindo a sua immediata discussão e consequente aprovação, com as seguintes alterações: que o maximo de capital por kilometro garantido pelo Estado, seja de 250.000 pesetas; que garanta igualmente o juro do capital gasto nas obras, ainda antes da exploração da linha.

Ha na região grande anciadade e aguarda-se o começo das obras do caminho de ferro, que ligará o porto militar do Ferrol á fabrica d'armas e ao centro carbonifero do norte da Hespanha, pois tendo ficado sem licitantes à hasta-publica realizada, ha pouco, para outorga da concessão, ficam illudidas as esperanças que a Galliza punha em ver convertidas em facto as suas aspirações.

Russia

Os Russos, ou por melhor dizermos, os Americanos, acabam de concluir a construcção do caminho de ferro que liga Petrogrado com Fkaterina no oceano Arctic. Dizemos os Americanos, porque foi a engenheiros dos Estados Unidos que o governo russo encarregou, na primavera do corrente anno, da construcção de 2.000 kilometros da linha ferrea de que se trata, dos quaes não havia sinalas nenhuns no mez de janeiro.

Em seis meses, os engenheiros americanos conseguiram construir, n'uma região accidentada, deserta e inhospita em todo o sentido, uma linha de dupla via, de largura normal, que começa em Petrogrado, contorna o lago Ladoga, dirige-se a Kola, passando por Ptrozavosk, e termina em Fkaterina. Mais de 900 kilometros ficam em terreno paludososo, o que não impediu que os trabalhos progredissem á razão de 160 kilometros por mez.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de novembro de 1915.

Banco de Portugal.—É o seguinte o balancete do Banco de Portugal, referente a 10 de novembro:

Activo:

	Em 10 de novembro	Em 3 de novembro	
Carteira Comercial:			
Letras do Paiz e outras....	27.817:400\$45	24.502:026\$25,5	
Bilhetes do Thesouro, ouro..	1.031.076\$78	1.031.076\$78	
Thesouro publico, c/c.....	25.495:960\$77	27.056:492\$79	
<i>Passivo:</i>			
Junta do Credito Publico....	1.827:061\$32	1.836:125\$35	
Caixa:			
Ouro.....	8.491:834\$81	8.490:213\$81	
Prata.....	3.820:959\$50	3.905:378\$10	
Nickel.....	106:525\$40	105:038\$70	
Cobre	14:183\$14,5	14:199\$31,5	
	12.433:502\$85,5	12.574:829\$92,5	

Notas em circulação:

Ouro.....	104.643:081\$87,5	103.939:784\$87,5
Prata.....	4.352:412\$00	4.412:418\$00
Cobre.....	9:700\$00	9:700\$00

*

Nova Companhia Nacional de Moagem.—Satisfazendo ao prescripto no artigo 43.º dos Estatutos d'esta Companhia, apresentou a Direcção o relatorio da gerencia no anno findo em 31 de julho p. p., 8.º da Empresa, bem como o respectivo balanço.

Informa a referida Direcção, que o anno não foi prospero para a industria de moagem, tendo-se feito sentir com graves prejuizos para a economia nacional.

Tendo a lei fixado para a farinha de primeira qualidade, a percentagem de extracção de 30 %, e o preço de venda de 16 centavos por kilo, torna-se praticamente impossivel tão elevada extracção, e muito mais com o trigo exotico fornecido pelo Governo, que devido á sua má qualidade e baixo peso específico, a torna muito inferior á que a lei fixara.

As importantes immobilizações a que a Companhia foi levada, assim de colocar a Empresa na situação em que se encontra, e nomeadamente a compra da fabrica de Santo Amaro, da firma Eduardo da Conceição Silva & Irmão, em cuja herança estava comprehendida e a qual foi forçoso ser adquirida na sua totalidade, trouxe á Companhia uma consideravel massa de propriedades que, de momento, não se deve alienar, mas que exige um accrescimo

de capital circulante, prevendo-se, pois, que esse capital deve ser suprido pela consolidação da dívida fluctuante.

Resolveu, por isso, a Direcção, de acordo com o Conselho Fiscal, proceder a uma nova emissão de obrigações do nominal de 2.000 contos, juro de 5 %, amortizaveis em 20 annos.

Esta emissão, informam os Directores, já se pode considerar tomada firme, e nas melhores condições do mercado.

Em virtude da situação actual, e não se sabendo nem sendo de facil previsão o que será o exercicio corrente, sujeito ainda a liquidações externas, a cambio incerto, a Direcção julga conveniente que se não distribua qualquer dividendo que, a distribuir-se, deveria ser muito reduzido.

A situação da conta de Lucros e Perdas apresenta o saldo de 421.079\$97,4 incluindo Esc. 46.077\$84,5 que passaram do anno antecedente, propondo-se a seguinte applicação:

Para Fundo de Reserva.....	50.000\$00
Amortização na c/ de Estabelecimentos.....	50.000\$00
Previsão para liquidações no estrangeiro sujeitas a diferenças de cambio para os contados e eventuais prejuizos em contas de Devedores e Carteira.....	150.000\$00
Saldo para Conta nova.....	171.079\$97,4
	421.079\$97,4

*

Comercio Externo da Hespanha.—Nos nove primeiros meses do anno corrente, o comercio geral da Hespanha com os estrangeiros attingiu, excluidos os metais preciosos, a somma de 1.642 milhões de pesetas contra 1.470 milhões em igual periodo de 1914.

A primeira d'estas importancias divide-se pela seguinte forma: importação, 750 milhões de pesetas; exportação, 907 milhões.

A importação diminuiu 103,5 milhões em igual periodo de 1914.

A balança commercial de Hespanha, que no sim dos nove primeiros meses de 1913 e 1914 era representada pelos saldos negativos, respectivamente de 198,1 e 206,9 milhões de pesetas, fechou o mez de setembro do corrente anno com o saldo positivo de 171,7 milhões, como se verifica do seguinte:

Resumo (em milhões de pesetas)

	1913	1914	1915
Importação.....	974,1	838,8	753,3
Exportação	776,0	731,9	907,0
Saldo.....	— 198,1	— 106,9	+ 171,7

*

Bolsa.—Os preços das Inscrições de assentamento conservaram os cursos normaes, enquanto que as de coupon afrouxaram ligeiramente.

Devido á proximidade do respectivo sorteio, as obrigações, 4 1/2 % - 1888 (sopeiras) subiram de 22\$30 a 22\$70. As de 3 % - 1905, (sopeirinhas) regularam de 9\$20 a 9\$30 e as de 4 % - 1895 a 50\$90.

Foram negociadas a 57\$, as obrigações do Fundo Interno 4 1/2 %, 1888-89, tanto de coupon como de assentamento. As de 4 1/2 % - 1905, assentamento, avançaram para 85\$ e de coupon permaneceram a 84\$. As de 5 %, 1909, cotaram, de coupon, a 80\$50.

Como consequencia do crescente agravamento de cambios, os preços da Dívida Externa continuaram a subir, tendo a 1.ª Serie, passado de 76\$10 a 77\$10 e a 3.ª Serie de 77\$ a 78\$20.

Continuou a accentuar-se a firmeza das acções do Banco de Portugal, que avançaram para 182\$50. As do Ultramarino tiveram mantido os cursos antecedentes: a 115\$ as nominativas e a 115\$50 as de coupon.

Fecharam com compradores a 154\$00 as do Banco Commercial; a 117\$00, as do Lisboa & Açores e a 47\$; as do Commercial do Porto.

As acções da Companhia do Assucar de Moçambique, subiram para 41\$ e as da Zambezia para 1\$65. As da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro continuam ao preço de 4\$20, tendo a Companhia Nacional de Moagem declinado para 57\$70, ficando por fim vendedor a 56\$ e comprador a 52\$.

Foram negociadas: entre 54\$80 e 55\$ as acções da Companhia dos Phosphoros; a 47\$05, as da Companhia do Gaz, ao portador; a 73\$90 e 74\$ as da Companhia dos Tabacos, coupon e a 215\$, as da Companhia da Ilha do Príncipe.

Inscreram-se novamente a 83\$, as obrigações da Companhia das Aguas, coupon; a 10\$, as obrigações da Companhia Carris de Ferro e a 41\$, as da Companhia do Assucar de Moçambique.

Foram negociadas obrigações da Companhia do Crédito Predial dos seguintes tipos: de 4 1/2 %, a 79\$; de 5 %, a 87\$ e municipais de 5 %, a 83\$80.

As obrigações da Companhia de Caminhos de Ferro, 3 %, 4.º grau, effectuaram-se a 73\$, e do 2.º grau, a 37\$30. As da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, 2.ª Serie, passaram de 66\$50 para 67\$50 e as do 2.º grau, da Companhia da Beira Alta, de 14\$25 para 14\$50.

*

Cambios.—A firmeza do mercado de cambios continuou a accentuar-se na quinzena finda, não obstante dizer-se na praça, que a procura de cambiaes, por parte do commercio, foi bastante limitada.

As cotações de cheque s/ Londres oscillaram entre 33 $\frac{11}{16}$ - 33 $\frac{1}{2}$ tendo o preço da libra em ouro variado entre 7\$30 a 7\$35.

Damos a seguir a nota das cotações cambiaes na abertura e no fecho da quinzena.

O Rio s/ Londres fechou a 12 $\frac{1}{8}$, ou reis fracos 19\$793.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE NOVEMBRO		EM 15 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	33 $\frac{15}{16}$	33 $\frac{13}{16}$	33 $\frac{7}{8}$	33 $\frac{3}{4}$
" 90 d.v.	34 $\frac{1}{4}$	—	34 $\frac{3}{8}$	—
Paris cheque.....	768	772	760	766
Berlim "	300	310	303	312
Amsterdam cheque	628	633	637	642
Madrid cheque	1410	1420	1415	1425

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	NOVEMBRO												
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	—	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60
Dívida interna 3% coupon.....	—	38,50	38,50	38,50	38,50	—	—	39,45	—	39,40	39,40	39,40	39,40
" " 4% 1888, c/premios	22\$50	—	—	22\$70	—	22\$50	22\$50	—	22\$60	22\$55	—	—	—
" " 4 $\frac{1}{2}$ % 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	50\$50	50\$50	—	—	—	—
" " 4 % 1890	—	—	—	—	—	—	—	9\$25	9\$25	9,25	9\$30	—	—
" " 3 $\frac{1}{2}$ % 1905 c/premios	9\$20	9\$20	9\$25	—	—	9\$25	9\$25	9,25	—	—	—	—	—
" " 5 $\frac{1}{2}$ % 1905, (C.º de F.º Est)	8\$00	—	—	—	—	—	—	83\$50	—	—	—	—	—
" " 5 % 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	80\$50	—	—	—	—
" " 4 $\frac{1}{2}$ 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externa 3%, coupon 1.ª serie	76\$40	76\$60	76\$90	77\$10	—	77\$20	77\$00	77\$00	—	76\$80	76\$80	76\$80	76\$70
" 3 % 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 3.ª serie	77\$80	77\$50	77\$80	—	—	78\$20	78\$20	77\$90	—	78\$00	78\$00	78,00	77\$90
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$, %.....	181\$00	181\$00	—	181\$50	—	—	—	—	—	182\$50	182\$50	182\$50	182\$50
Acções Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	115\$50	115\$50	—	—	—	115\$50	115\$50	—	—	115\$60	115\$50	115\$50	115\$20
Lisboa & Acores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117\$00	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	73\$90	—	74\$00	74\$00	—	—	74\$20	—	74\$50	—	74\$50	74\$50	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	54\$90	54\$80	54\$90	54\$90	54\$80	54\$80	—	54\$80	—	—	54\$70	54\$70	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	94\$20	—	94\$70	94\$70	—	—	—	95\$50	95\$50	—	95\$50	95\$50	—
Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 1.º grau	73\$00	—	—	—	—	73\$50	—	74\$00	74\$00	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 2.º grau	37\$30	—	—	37\$30	—	64\$0	37\$30	37\$30	37\$30	37\$30	37\$30	37\$30	—
Companhia da Beira Alta 3 %, 1.º grau	—	—	—	—	—	14\$35	—	—	—	—	14\$20	14\$50	—
Companhia da Beira Alta 3 %, 2.º grau	14\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	67\$50	—	—	—	—	—	—	67\$50	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	83\$20	—	83\$20	83\$20	—	90\$50
prediaes 6 %	—	—	—	—	—	—	—	87\$20	—	—	—	—	87\$60
" 5 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie	—	—	—	58,16	—	—	58,05	58,00	58,00	—	58,05	58,00	58,25
3 % " 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 %, 1.º grau	290,50	—	292	—	290	290	286	287	—	282	286	287	—
Comp. Cam. F. Port. 4 %, 1.º grau	—	—	—	—	—	150	150	150	150	—	—	—	150
Comp. Cam. F. Port. 3 %, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totais	kil.	Totais		Escudos	Escudos	Escudos	
Portuguezas	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—	—
Companhia Caminhos de ferro Rede geral	—	70	—	70	—	—				

O ante-projecto do novo Arsenal da Marinha

(Continuação)

Se houvesse na margem direita do Tejo e a montante da cidade terreno apropriado para a installação do arsenal, deveria ser objecto de attento exame pelas facilidades de serviço que poderia offerecer tal situação e pelas excellentes condições defensivas em que se encontraria longe da barra e ao abrigo de qualquer golpe de mão por terra. Nenhum local se encontrou, porém, a não se querer perpetuar o erro de ter o arsenal encravado no porto commercial, impedindo o seu desenvolvimento e natural expansão. A 3.^a secção d'este vae de Santa Apolonia aos Olivaes, e tem já hoje bastante importancia industrial e commercial, que mais se accentuará quando se façam as obras projectadas. Impossivel é collocar o arsenal a montante, porque as curvas do fundo da cota — 10^m não passam de Xabregas e as de — 8^m de Braço de Prata. Seria preciso abrir um extenso canal de precaria conservação, em virtude da mobilidade dos depositos no rio e dar ao arsenal uma orientação que o deixaria exposto aos peiores ventos.

Na impossibilidade de o installar na margem direita, importa examinar os pontos da margem esquerda que melhores requisitos offerecem. A praia ao norte do Barreiro, a que se refere uma representação dos habitantes da localidade, está bastante longe da costa occidental, não havendo que recear um bombardeamento, e facilmente se precaveria contra a acommettida de forças que desembarcassem na peninsula de Setubal. A curva de nível dos fundos de — 10^m passa a 3^{km}, 5 da margem, em virtude da suave inclinação da praia, muitissimo exposta aliás a todos os ventos. Faltam as devidas condições para boa implantação das obras necessarias, assim como as facilidades de acesso dos grandes navios, que exigiriam um dispendioso e extenso canal de difficult conservação.

No esteiro de Coima encontram-se fundos de — 10 metros e maiores, mas em pequena extensão do estreito canal, cujo fundo sobe logo a juzante attingindo a cota — 2^m, 8. Além da necessidade de consideraveis dragagens para o levar a manter a cota conveniente, haveria a desvantagem de escassear o espaço e de resultarem mutuas sujeições para o serviço do arsenal e do caminho de ferro, em tão acanhado recinto.

Comprehende-se que em epochas remotas houvesse estaleiros de construcção n'aquelle esteiro tranquillo e abrigado. Outras e incomparavelmente maiores são porém as modernas exigencias da architectura naval, não se podendo allegar a tradição dos modestos barcos de madeira a favor de um local em que teriam de se construir e reparar grandes navios de aço.

A leste do pontal de Cacilhas, na baía da Gova da Piedade e a par da Murgueira, encontra-se o local aproveitando no ante-projecto e que por exclusão de partes se impõe à nossa escolha, embora sob o ponto de vista militar suscite algumas objecções.

Bastante internado, dista mais de 9 kilometros da costa occidental, separado d'ella por um extenso e ondulado planalto. Afastado da barra, tem no porto commercial anteporto amplo e seguro que offerece ancoradouro aos maiores navios; a natureza do solo e as circumstancias locaes são propicias para as construcções hydraulicas precisas, que se podem fazer com relativa economia; as obras de defesa do porto de Lisboa, quando completas, assegurarão *ipso facto* a do arsenal; construido a par da linha do sul sem embaraçar o movimento, por mais activo que venha a ser, fica directamente ligado com a rede ferroviaria do

paiz e especialmente com o porto de Lagos, de alto valor estrategico. Achando-se dentro do recinto da defesa proxima da capital, relaciona-se por isso com o systema geral da defesa do paiz. Mantem-se entre elle e o porto commercial a necessaria separação e independencia sem prejuizo da conveniente proximidade.

As relações com Lisboa são faciles e asseguradas por um serviço publico e frequente de transportes. E' abrigado do sul e poente pelas collinas vizinhas, ficando exposto apenas aos ventos de norte e de leste, que não são muito para recear e de que é facil protegê-lo. Pode ficar em excellentes condições de isolamento entre o rio e a linha ferrea, que o limitará do lado da barra, tornando mais efficaz a sua vedação. A curva de fundo de — 10^m passa a alguns centos de metros sendo facil assegurar o accesso ao arsenal, em qualquer altura da maré.

E' certo que pouco mais de 9 kilometros medeiam entre esse local e a costa, podendo-o attingir os tiros por elevação contra elle disparados por navios que o alvejam, a despeito dos montes que o encobrem. Ao presente apenas a bateria da Alpina poderia oppôr-se com insufficiente efficacia a sua tentativa. Tambem se deve prever, em vista do grande interesse que o inimigo teria na destruição do arsenal ou de navios n'ele abrigados, qualquer desembarque de forças com esse objectivo, na chamada Praia Grande, em Cezimbra ou em Setubal.

O plano geral de defesa de Lisboa abrange porém toda a peninsula de Setubal, prevendo-se n'ella baterias ao sul da de Alpina, que impossibilitarão as tentativas de bombardeamento do arsenal por navios, que certamente se não exporão a perigos certos para obter resultados incertos. Dessa localização de tão importante estabelecimento militar resultará a precedencia que deve ser dada ás obras que interessem á sua defesa.

Assim pois, não havendo na margem direita local apropriado, nem satisfazendo a indeclinaveis requisitos tecnicos o que existe ao norte do Barreiro, em melhores condições defensivas, impõe-se a escolha do local do ante-projecto, apesar de objecções que existem sob o ponto de vista militar, resultando forçosamente da sua escolha a necessidade de se estudarem attentamente os meios de o defender e a precedencia que indubitavelmente pertencerá ás obras a tanto destinadas, sob o que deverão ser previamente ouvidas a estações militares competentes e designadamente o Supremo Conselho da Defesa Nacional.

Não hesita pois a Comissão em pronunciar-se a favor do ante-projecto de 1-10-1906, que está em condições de ser adoptado para base do projecto definitivo, pelo que respeita a local, por outro não haver que satisfaça por completo todos os requisitos e ser possivel assegurar a sua defesa obviando aos inconvenientes de ordem militar.

Já outra comissão, encarregada ha annos do estudo do assumpto, preconizara no seu relatorio de 15-10-1901 a praia da Murgueira, chegando-se a iniciar sondagens geologicas e a elaborar ante-projectos que não tiveram seguimento. E' de notar que em diversas occasões foram encarregadas varias entidades da escolha do local para novo arsenal, e que examinando a planta hydrographica do porto de Lisboa, todas, sem ter cada um conhecimento dos trabalhos dos outros, indicaram as proximidades do pontal de Cacilhas como o unico ponto que reunia as condições desejaveis.

*

Segundo o ante-projecto de 1-10-1906, o arsenal terá uma doca de fluctuação trapezoidal com o fundo à cota — 4^m, para a qual darão do lado de oeste as officinas, do Sul as carreiras de construcção e planos inclinados. Orientada no comprimento segundo a linha N.-S., será limitada dos lados do S. e O. pelos terraplenos de serviço e de leste por um molhe de protecção de 40^m de largo, sobre o qual se prevêem arrecadações do material de cada navio. Os

terraplenos teem os taludes revestidos de empredrados, para reduzir a despesa. O nível constante é mantido por portas com abertura do molhe norte, limitado de um dos lados da collina por muros acostaveis.

Exteriormente áquella e no seu seguimento projectou-se uma segunda doca rhomboidal, de marés, com o fundo a — 8^m,5 podendo ir a — 12^m, limitada a O. por cinco diques de varios comprimentos, a L. pelo prolongamento do molhe de protecção da outra doca, tendo do lado interior muro acostavel e no terrapleno armazens para abastecimentos, e ao N. por um molhe de 70^m de largo acostavel dos dois lados, servindo de deposito de carvão. Entre os dois molhes ha uma abertura de 30^m convenientemente orientada.

As officinas ficam entre as carreiras de construção e os diques. Uma rede de vias ferreas de duas larguras serve todas as partes do arsenal, ligando-se a de via larga com a estação de Cacilhas, que fica a N. E. do arsenal, independente d'elle.

Um apeadeiro que servirá o Caramujo assegura também as relações do arsenal com Lisboa e com a linha do Sul. Conta-se álem d'isso com diversas edificações para instalação dos serviços.

Os terraplenos previstos medem 52^{na},7 a que ha que juntar 21^{na},48 das duas docas, sommando tudo 73^{na},65 ou dez vezes mais que o actual arsenal.

(Continua)



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de ferragens diversas

No dia 6 do corrente pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferragens diversas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de artigos electricos

No dia 9 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos electricos.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio externo da estação do Rocio.

Fornecimento d'oleo de purgueira

No dia 13 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30 toneladas d'oleo de purgueira.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 13 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de correias diversas

No dia 16 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de correias diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de vidro branco e verde em chapa

No dia 16 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4.500 kilos de vidro branco em chapa e 50 kilos dito verde em chapa.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relo-gio externo da estação do Rocio.

Aviso

Até ao dia 15 do corrente, pelas 13 horas, esta Companhia receberá propostas, em carta fechada, dirigidas ao Engenheiro em Chefe da Exploração, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a venda, desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1906, de agua, fructas, doces, tabacos, café e refrescos nas estações e apeadeiros abaixo indicados, advertindo-se porém, que nas estações das linhas de Cintra e Cascaes só é permittida a venda de agua, doces, fructas e tabacos:

Chellas, Braço de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Morgado, Muge, Marinhas, Agolada, Coruche, Quinta Grande, S. Torquato, Lavre, Canha, Sant'Anna, V. de Santarem, V. de Figueira, Matto de Miranda, Torres Novas, Lamarosa, Payalvo, Chão de Machas, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Villa N. de Anços, Formoselha, Pereira, Taveiro, Coimbra-B, Coimbra, Souzelas, Mealhada, Mogolores, Oliveira do Bairro, Cacia, Quintans, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, General Torres, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sor, Chança, Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Peso, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Sete-Rios, S. Domingos, Cruz da Pedra, Bemfica, Buraca, Amadora, Queluz, Barcarena, Cacem, Mercês, Cintra, Sabugo, Pedra Furada, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martinhal, Marinha Grande, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Lourençal, Telhada, Verride, Lares, Santo Aleixo, Alcantara-Terra, Alcantara-Mar, Junqueira, Boêm, Bom Successo, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Santo António, Oeiras, Carcavellos, Parede, Cae Água, S. J. do Estoril, Estoril, Monte Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barra d'Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardosa, Castello Novo, Alpedrinha, V. de Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Alcaria, Tortozendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespera, Sabugal, Carvalhosas, Ceira, Tremoia, Almalaguez, Miranda do Corvo, Padrão e Louzã.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º—No involucro das propostas, álem do endereço, deverá indicar-se o seguinte: *Proposta para a venda de aguas e fructas*.

2.º—As propostas deverão estipular claramente o *preço fixo* oferecido para a venda até 31 de dezembro de 1916, considerando-se nullas e de nenhum efecto as que se apresentarem fóra d'estas condições.

3.º—As demais condições estão patentes na Secretaria da Exploração em Lisboa, e nas estações acima indicadas.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas e tabacos nas estações d'estas linhas

Até ao dia 25 do corrente, recebem-se propostas para a venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas e tabacos, nas gares das estações d'estas linhas durante o anno de 1916.

As condições para esta venda podem ser examinadas na repartição do serviço do Movimento, em Santo Thyrso, e em todas as estações d'estas linhas.

As propostas deverão ser enviadas em carta fechada e endereçadas à repartição do *Trafego* d'este Caminho de Ferro, Praça de Coronel Pacheco, 60—Porto.

A adjudicação será feita a quem, mostrando idoneidade, oferecer maior renda e caso convenha á este Caminho de Ferro.

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal 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. Banhos 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 electrica — Telephone n.^o 15 — Preços razoáveis — Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuda de Justo M. Esteliz.** — Agente internacional de aduanas y trans portes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1915

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	GHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Lisboa-R		Porto		Lisboa-R		Entrone.	T. das Var.	Entrone.			
7 16	8 45	5 30	6 37	a 8 30	2 18	6 28	5 36	6 17	11 8	4 24	9 30	Lisboa	Portimão	Lisbos	
9 48	10 54	7 5	8 6	a 9 10	8 42	a 8 37	2 35	8 15	4 2	12 5	a 2 35	9 10	7 52	9 25	
10 55	12 1	7 55	8 58	a 6 55	12 30	a 6 48	1 8					8 15	6 50	7	7
b 12 5	12 46	b 8 28	9 9	e 6 56	f 1 15	7 55	6 25								
12 50	1 57	9 23	10 26	9 35	7 53										
3	4 9	11 23	12 20												
b 5 13	6 5	1 12	2 13												
5 34	6 41	3 17	4 20												
b 6 15	7 80	b 4 10	4 49												
7 17	8 24	5 21	6 29												
8 55	10 6	b 6 47	7 32												
10 23	11 33	7 30	8 37												
11 55	1 1	9 10	10 7												
12 55	2 5	11 13	12 15												
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R													
7 55	8 37	9 1	9 37												
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré													
6	7 8	5 25	6 31												
b 7 10	8 1	6 34	7 49												
b 8 10	9 1	b 7	7 47												
9 10	10 18	b 8 10	8 59												
b 10 10	11 1	b 8 50	9 37												
10 45	11 53	a 9 10	9 46												
a 11 29	12 5	9 35	10 41												
12 20	1 28	b 10 35	11 22												
2	3 8	11 20	12 26												
3 40	4 48	a 12 14	12 50												
a 5 10	5 46	12 59	1 56												
b 5 15	6 6	2 20	3 26												
b 6	6 51	3 50	4 56												
a 6 40	7 16	b 5 20	6 9												
7	8 8	a 6 10	6 46												
7 45	8 48	6 25	7 25												
8 40	9 48	a 7 50	8 37												
10 10	11 18	9 10	10 16												
11 40	12 48	10 30	11 36												
b 12 45	1 36	a 11 30	12 17												
12 50	1 58	12 10	1 16												
C. Sodré	P.º Arcos	C. Sodré													
7 15	7 51	8 15	8 50												
8 15	8 45	8 55	9 30												
4 30	5 6	5 16	5 48												
5 20	5 56	6 5	6 40												
6 5	6 41	7 50	8 25												
Mais os de Cascaes, excepto os de															
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R													
6 46	8	5 42	7 5												
9 56	11 4	6 55	8 23												
1 25	2 47	8 25	9 46												
b 5 5	6 7	11 30	12 50												
5 41	7 4	3 4	4 30												
10 36	11 22	10 42	11 26												
12 47	1 31	a 11 28	11 57												
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P													
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50												
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33												
—	—	g 5 40	5 50												
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P													
6 56	8 7	—	—												

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Ovar	Lisboa-R		Lisboa-R		Porto		Lisboa-R		Entrone			

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde : Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO

TRANSPORTE DE VALORES

A começar em 15 de Dezembro de 1915 deverão observar-se com as **remessas de valor declarado**, a expedir de qualquer das estações desta Companhia, as seguintes disposições:

- a) sempre que se trate de remessas **de valor igual ou superior a 10.000\$00** a estação de partida deve ser avisada, pelo expedidor, do valor e destino da remessa, por forma a ter conhecimento dêsses detalhes **48 horas antes** de ter de efectuar o despacho, quando este se destine a outro país; ou **24 horas antes**, se o destino fôr uma estação portuguesa.
- b) sempre que o valor das remessas **exceda 2.000\$00** a sua apresentação a despacho na estação de procedencia deverá ter lugar proximo á hora da partida do comboio que tenha de a conduzir, isto é, **com uma antecedencia não superior a 3 horas nem inferior a 1 hora**.

Em tudo o mais continuam em vigor as disposições da tarifa geral e das especiais internas e combinadas, aplicáveis a estes transportes.

Lisboa, 12 de Novembro de 1915.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Santos Viegas

B. 2.547

Exploração - Serviço do Trafego
Expediente n.º 563

950 exemplares

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

Aviso ao Público

TRANSPORTE DE GELO

A partir de 10 de Dezembro de 1915 aos transportes de gelo em grande velocidade serão aplicados os preços seguintes:

Remessas de detalhe

os preços do § 2.º da tarifa especial interna n.º I de grande velocidade

Remessas de vagão completo

do minimo de 5.000 quilogramas ou pagando como tal

metade dos preços do § 3.º da mesma tarifa

Em tudo o mais vigoram para estes transportes as condições da referida tarifa.

Lisboa, 13 de Novembro de 1915.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Santos Viegas

B. 2.549

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 609/552

950 exemplares