

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 28.º ANNO

Centendo 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 672

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, Oficial do Exército

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

LISBOA, 16 de Dezembro de 1915

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Aviso ao público: 3.º additamento; Tarifa especial N. B., n.º 4 (P. V.): Transporte de gazolina, essência de petróleo, etc.

SUMMARIO

Concessões de serviços públicos, por J. Fernando de Sousa.....	369
Estatística comparada dos caminhos de ferro do mundo — II — por Raul Esteves.....	370
Documentos para a História — Os arquivos dos Serviços da Companhia Real.....	372
As Ciências e a Guerra.....	374
Transformador de 500.000 volts.....	376
A falla telegraphia sem fios.....	376
Viagens e transportes.....	377
Sanatório para tuberculosos nas linhas do Estado.....	379
Parte financeira:	
Carteira dos acionistas.....	379
Boletim comercial e financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	381
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	381
Melhoramentos de Lisboa.....	382
Linhos Portuguesas — Companhia Portugueza — Companhia Nacional.....	383
Linhos estrangeiras — França.....	383
Arrematações.....	383
Horário dos comboios.....	384

Concessões de serviços públicos

Sob este título veio em 1914 a público, um valioso estudo jurídico do Sr. Dr. Magalhães Collaço, que ocupa lugar distinto na phalange dos novos que ascenderam ao magisterio na Universidade de Coimbra e tanto lustre lhe dão.

Apesar da natureza d'esse trabalho e da minha incompetência para o apreciar, julgo que não o devo deixar passar sem a devida referência na *Gazeta*, pois entre as concessões de serviços públicos ocupam as de caminhos de ferro lugar primacial. Versa o illustre professor a questão na sua maxima generalidade, por isso mesmo a doutrina que expõe tem applicação adequada ao genero de concessões que especialmente nos interessa, sendo para desejar que em ulterior trabalho seja explanada sob o ponto de vista restricto, a todavia tão vasta e complexa situação jurídica das concessões de caminhos de ferro.

Depois da resenha da copiosa bibliographia demonstrativa do estudo conscientioso em que a monographia se baseia, começa esta por analysar as expressões *concessão de obras públicas* e *concessão d'exploração de serviços públicos*, cuja successão accusa a evolução doutrinal operada.

O propósito de impressionar o progresso económico pelos melhoramentos materiais, encontrou por toda a parte os embaraços que resultavam da falta de recursos do carácter aleatório das obras a emprehender e da inexperience.

Appellou-se, pois, para a iniciativa privada fazendo-se concessões perpetuas ou de duração limitada para a execução de obras e exploração dos serviços a que eram destinadas, mediante o direito de cobrar taxas determinadas e em certos casos de receber do Estado ou das corporações administrativas.

«Tudo parecia passar-se em regimen de direito privado. Em face ao concessionário e pelo acto da concessão a pessoa administrativa demitia-se das suas prorrogativas de direito público e surgia como quem quer que contracta.»

«O caderno de encargos resultava assim a forma inalterável das prestações a que mutuamente se haviam comprometido os dois contractantes. E pois que como acordo estatual, só por novo concurso podia tornar-se diverso — nunca a doutrina autorizou que a administração pensasse no direito de exigir além do convencionado e até, se alguma consideração d'essa ordem podia ocorrer só era suggerível em favor do concessionário para quem existiam todos os precalços da empresa.»

O acto de concessão... constituía um bloco de estipulações accordadas que representava a condição immutável do contracto, um todo contra o qual ou em omissão do qual a administração não subsistia direitos em face do concessionário.»

Observa o distinto professor que a noção dominante dos contractos de concessão era a das *obras públicas*, e por isso mesmo por comodidade e simplificação se lhe applicava o contencioso de obras públicas de preferencia aos tribunais comerciais naturalmente indicados para resolver os litígios emergentes de contractos. Ainda por disposição explícita de muitos contractos (que para sua validade devia encarar-se em especial) foi instituído para esses pleitos o juízo arbitral.

Não me alongarei em referencias a uma extensa e erudita dissertação evidentemente intercalada na monographia e relativa às condições da legalidade de estipulações sobre juízo arbitral, para a acompanhar na exposição da these principal.

Com razão se põe em relevo a característica da ocupação de uma parte do domínio público, que à concessão pertence, podendo ou não andar-lhe adstricta a execução de certas obras, conceito que é nitidamente expresso pela seguinte definição da concessão, dada por Dalalcan em 1835.

«Contracto pelo qual uma ou mais pessoas se obrigam, para com a Administração, a fazer executar, à sua custa, riscos e perigos, uma obra de utilidade pública, mediante a fruição de uma portagem ou de outras vantagens estabelecidas no acto da concessão.»

Não teria vindo fora de propósito evidenciar essas diferenças de orientação desde o inicio manifestado em relação às concessões de caminhos ferro, conforme as consideram na Inglaterra e Estados Unidos ou na Europa continental.



N'aquelles dois paizes anda inherente á concessão a propriedade perpetua, sendo os caminhos de ferro propriedade privada e instrumentos d'exercicio de uma industria de iniciativa particular. A indispensabilidade do direito d'expropriação dá logar a estipulações especiaes do contracto, em que se consigna o direito de revisão e se procura assegurar ao publico *facilidades razoaveis* e igualdade de tratamento. O recurso aos tribunaes é o meio ordinario para a solução dos pleitos, embora mais recentemente se creasse um esboço de jurisdição especial, cujo papel vae assumindo importancia crescente.

Na Europa continental vigorou desde logo o principio da incorporação dos caminhos de ferro no dominio publico, fazendo-se concessões de duração limitada e impondo-se uma fiscalização administrativa de preferencia á judiciaria. A auctoridade que concede é ao mesmo tempo poder publico, investido de funções soberanas, intervindo quando no interesse publico é lesada a parte contractante.

Na sequencia da sua exposição refere o Sr. Dr. Collaço como foi ganhando terreno a doutrina allemã que negava á concessão o caracter de contracto, para ver n'ella um acto administrativo unilateral, em que se tinha em vista o interesse publico, ao investir o concessionario no direito d'expropriação e no uso de um monopólio.

Quando muito considerou-se a concessão um contracto especial, essencialmente administrativo, o que era uma noção de transigencia, ácerca da qual são analysadas as doutrinas dos jurisconsultos italianos tendentes a harmonizar as duas noções contraditorias.

A's formulas de transição succede o conceito do *serviço publico* que se procura crear para satisfacção de necessidades geraes, assegurando-lhe: *regularidade; adaptação das circumstancias e exigencias variaveis da vida social*, de modo que haja o necessário progresso; *organização para o publico*.

Em proveito publico devem reverter os lucros a que esse serviço dá logar.

Dados esses caracteres essenciaes do serviço publico pôde a sua prestação ser directa por administração do Estado ou da corporação administrativa, ou confiada á iniciativa particular por meio de uma *concessão de serviço publico* para evitar os inconvenientes do primeiro processo.

O sim é o mesmo nos dois casos, differindo apenas no modo de o conseguir, não deixando o serviço de ser *serviço publico*.

É sobretudo aos serviços de caracter industrial e economico directamente remunerados por aquelles que os usufruem com as vantagens inherentes á administração privada, que mais facilmente se applica o regimen de concessão.

Da concessão derivam porém para o concessionario vantagens e encargos pecuniarios que tem de ser regulados por clausulas especiaes que figuram no seu caderno d'encargo, a par das que visam a assegurar ao serviço publico delegado a permanencia dos seus caracteres.

O Sr. Dr. Collaço põe em relevo essa dualidade de clausulas. Uma de natureza regulamentar enumera as condições em que o serviço deve funcionar e ser aproveitado, *verdadeiros sentidos de polícia*, como observa judiciosamente Colson. Essas constituem uma *obrigação geral e permanente para o concessionario e são a lei do serviço o seu regimen legal*. A par d'ellas ha as que regulam a situação financeira da empresa, a duração da concessão, a caução, a partilha de lucros, sendo «*o acto creador de uma situação jurídica individual*».

A verdadeira noção da concessão é pois a da *lei convenção*, estatuida sobre o serviço publico a prestar e sobre o interesse individual a respeitar.

Sob o primeiro aspecto é susceptivel de inumeras modificações por actos soberanos do poder publico, consoante o exija o interesse geral sob a doutrina que os tractadistas formulam nos seguintes termos.

“Se por um instante se admittisse que por efeito dos contratos de convenção a vontade do concessionario poderia embargar as decisões tomadas pela Administração n'um fim de utilidade publica, tornava-se necessário condenar irremediavelmente o sistema das concessões como contrario aos interesses geraes”.

Podem, pois, os poderes publicos modificar as condições do serviço, quando o manifesto interesse publico o exija, mas só até onde elle o reclame. N'ella tem essa regalia fundamento e limite ao mesmo tempo.

Assegurado assim o exercicio d'esses direitos soberanos, importa não esquecer o outro aspecto de concessão, creador de uma situação jurídica individual a que andam adstrictos legitimos interesses e direitos que devem ser respeitados de modo que a encargos novos correspondem as justas compensações.

Terminam a excellente monographia de que dei edeia resumida as seguintes conclusões que formulam a doutrina corrente na actualidade.

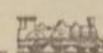
O acto da concessão fica assim, considerado como a grande base de entendimentos entre a quantidade concedente e o concessionario, no que áquelle respeita e revela que se visou *uma certa exploração*, reputada necessaria e suficiente para as condições da epocha a que se destinou. Mas nem theorica nem praticamente pôde admittir-se que o acto de concessão tenha pretendido fixar invariaveis, as condições do funcionamento do serviço. Seria o passado a viver intransformavel e inaperfeiçoavel em cada dia de hoje e a permitir-se o mesmo para toda a era da concessão.

Por vezes a Administração terá necessidade d'exorbitar da exploração primitiva? Pois bem! *Ha de regular-se segundo a economia, segundo as condições internas* do acto de concessão, que se bastará a si proprio, o estudo das repercussões financeiras causadas no patrimonio do Estado ou das Administrações pelo facto de se haver aggravado os encargos que essas clausulas-comportam e n'ellas definidas.

Valiosa monographia em verdade reveladora do talento e saber e que demanda o seu natural complemento em estudo subsequente.

Se é lícito aventurar uma ligeira critica em nada tendente a amesquinhar o trabalho do Sr. Dr. Collaço, desejaria mais vernaculidade na forma, uns caldinhos do Vieira a combater a influencia do convívio aturado com os escriptores estrangeiros. Com alguns toques de lima na forma só tinha a ganhar a clareza da exposição.

J. Fernando de Souza.



Estatística comparada dos caminhos de ferro do mundo

II

Para concluir as considerações apresentadas, no nosso ultimo artigo, acerca d'este interessante trabalho, vamos analysar agora os dados que se referem a salarios, receitas e despesas de exploração, carga e numero de comboios, e capitalização, que são os capítulos mais importantes de que se compõe ainda o boletim, a que nos referimos, publicado pela Repartição de Estudos Economicos de Caminhos de Ferro dos Estados Unidos.

*

Na parte relativa a salarios, são os Estados Unidos que teem o primeiro logar na comparação dos salarios medios estabelecidos para diversos paizes que figuram na estatística. Com excepção, talvez, da Australia Occidental, os Estados Unidos pagam uma media de compensação annual aos seus empregados ferroviarios superior á de todos os outros paizes.

O paiz a que corresponde a menor media annual é o Japão, cuja media tem um valor de 113\$880 réis em com-

paração com 729\$640 réis, media que corresponde aos Estados Unidos em 1912.

Parece concluir-se dos dados fornecidos que são as colônias australianas e a Nova-Zelândia, os paizes que mais se approximam da media correspondente à America do Norte. O valor fixado para a Alemanha é pouco superior a metade d'aquelle, e a media para a Hollanda, Itália, Suíça, Áustria e Hungria é inferior a essa metade. Os resultados obtidos para os principaes paizes podem ser vistos nas seguintes tabellas, que exprimem a media de comparação annual por empregado, tomada sob dois pontos de vista diversos, conforme o processo seguido para a elaboração do trabalho nos paizes a que as mesmas tabellas se referem:

a) Valor calculado em relação ao numero medio de empregados durante o anno, (em reis):

Nova Galles do Sul.....	573\$450
Australia Occidental.....	770\$520
Alemanha.....	404\$230
Hollanda.....	334\$480
Itália.....	334\$430
Japão.....	113\$880
Nova-Zelândia.....	632\$160
Suecia.....	409\$000
Suíça.....	366\$960

b) Valor calculado em relação ao numero de empregados existentes no fim do anno:

Estados Unidos.....	729\$640
Victoria (Australia).....	608\$520
Austria.....	329\$880
Canadá.....	604\$470
Hungria.....	300\$410
Romania.....	249\$400
Russia (1910).....	221\$400

*

Já do que dissemos anteriormente, acerca do tráfego de mercadorias e de passageiros se pôde concluir, que as receitas de exploração por milha de linha dos principaes paizes da Europa são superiores ás dos Estados Unidos da America do Norte. Na Alemanha e na Belgica a receita de exploração por milhas de linha é praticamente duas vezes a dos Estados Unidos; na Inglaterra a receita de exploração é pouco mais ou menos duas vezes e meia, enquanto que na França, Austria, Dinamarca, Hollanda, Itália, Russia e Suíça, as receitas de exploração por milha são muitos superiores. Os valores relativos a 38 diversos paizes, são os que figuram no quadro seguinte, expressos em mil réis:

Receitas de exploração por milha de linha

Estados Unidos.....	11.482\$	Alemanha.....	22.026\$
Argelia e Tunis (1911).....	4.681\$	Hollanda.....	13.440\$
Argentina.....	6.302\$	Hungria.....	8.599\$
Nova Galles do Sul.....	8.315\$	India.....	5.971\$
Queenslandia.....	3.562\$	Itália.....	13.868\$
Australia do Sul.....	6.964\$	Japão.....	10.495\$
Victoria.....	7.168\$	Mexico.....	5.099\$
Australia Occidental.....	3.713\$	Nova-Zelândia.....	6.813\$
Austria.....	16.049\$	Noruega.....	3.841\$
Belgica.....	23.665\$	Portugal (1910).....	7.239\$
Brasil (1911).....	7.324\$	Romania.....	9.830\$
Bulgaria (1911).....	4.505\$	Russia (1910).....	12.421\$
Canadá.....	8.200\$	Síao.....	2.604\$
Chile (1913).....	5.732\$	Hespanha.....	8.551\$
China.....	8.680\$	Suecia.....	4.975\$
Cuba (1911).....	5.709\$	Suíça.....	15.915\$
Dinamarca.....	12.141\$	União Sul-Africana.....	7.996\$
Egypto.....	13.024\$	Inglaterra.....	26.689\$
França (1911).....	14.521\$		

As despesas de exploração por milha de linha seguem uma relação muito analoga á que assinalámos para as receitas. Comtudo, a este respeito, a Alemanha e a Belgica mostram um excesso maior de despesas de explora-

ção por milha de linha sobre os Estados Unidos, ao passo que para a França, Hollanda, Suíça e Áustria a relação em que ficam para aquelle paiz não é sensivelmente diferente da que lhes corresponde no valor das receitas de exploração. A Inglaterra ocupa um logar mais elevado no valor das despesas do que no da receitas de exploração. No entanto, as despesas de exploração n'este ultimo paiz absorvem só 63 % das receitas de exploração, e na França, taes despesas absorvem 62,6 % de identicas receitas, sendo estes os paizes mais importantes que apresentam mais baixo coefficiente de exploração. Nos Estados Unidos as despesas absorvem 69,3 % das receitas de exploração.

Os valores correspondentes a estas despesas, e os correspondentes valores das receitas líquidas por milha de linha, são, para os diversos paizes, os seguintes:

Paizes	Despesa de exploração por milha de linha	Receita líquida por milha de linha
Estados Unidos.....	7.968\$	3.514\$
Argelia e Tunis (1911).....	2.949\$	1.372\$
Argentina.....	3.977\$	2.325\$
Nova Galles do Sul.....	5.341\$	2.974\$
Queenslandia.....	2.252\$	1.310\$
Australia Meridional.....	4.312\$	2.652\$
Victoria.....	4.545\$	2.623\$
Australia Occidental.....	2.647\$	1.066\$
Austria.....	11.976\$	4.073\$
Belgica.....	16.406\$	7.259\$
Brasil (1911).....	6.352\$	972\$
Bulgaria (1911).....	2.837\$	1.668\$
Canadá.....	5.639\$	2.570\$
Chile (1911).....	5.092\$	639\$
China.....	2.516\$	6.165\$
Cuba (1911).....	3.430\$	2.278\$
Dinamarca.....	10.192\$	1.949\$
Egypto.....	7.619\$	5.405\$
França (1911).....	9.084\$	5.437\$
Alemanha.....	14.860\$	7.166\$
Hollanda.....	9.332\$	4.107\$
Hungria.....	5.451\$	3.148\$
India.....	2.922\$	3.050\$
Itália.....	11.644\$	2.224\$
Japão.....	4.859\$	5.636\$
Mexico.....	3.189\$	1.910\$
Nova-Zelândia.....	4.643\$	2.170\$
Noruega.....	2.900\$	941\$
Portugal (1910).....	3.644\$	3.595\$
Romania.....	6.340\$	3.490\$
Russia (1910).....	8.349\$	4.076\$
Síao.....	989\$	1.615\$
Hespanha.....	4.099\$	4.452\$
Suecia.....	3.499\$	1.486\$
Suíça.....	10.575\$	5.370\$
União Sul-Africana.....	5.193\$	2.803\$
Inglaterra.....	16.863\$	9.826\$

O resumo da comparação dos valores que até aqui temos apresentado, dá o seguinte: com uma excepção, os Estados Unidos são de todos os outros paizes aquelle que paga uma média de salario mais elevada, e são tambem o paiz que apresenta o mais baixo preço de transporte de mercadorias. Verificou-se que este ultimo preço é, na maior parte dos outros paizes, 50 % mais elevado do que nos Estados Unidos, e a media dos salarios americanos é 50 % mais elevada do que nas redes ferroviarias dos restantes paizes comparados.

A apreciação dos resultados é assim feita, no boletim de que vimos tratando, com considerações muito lisonjeiras para os caminhos de ferro da America do Norte.

*

Um capitulo bem interessante d'este estudo estatístico é o que se refere á carga por comboio, densidade de comboios (comboios-milhas por milha de linha) e á receita por comboio.

No numero de toneladas transportadas por comboio, a maior media corresponde ainda aos Estados Unidos, que

apresentam o valor de 406,8 para dados relativos a 1912, e este valor é superior em muito ao maior valor encontrado nos restantes paizes, pois que o Canadá, que lhe fica imediatamente abaixo, tem 325,3, e a este seguem-se a Alemanha com 240,3 e o Mexico com 224. As restantes medias são inferiores a 200 toneladas, como se vê do seguinte quadro, onde figuram os principaes paizes para os quaes se poderam obter dados relativos a esta parte da estatística:

Toneladas por comboio

Estados Unidos	406,8	Hollanda	137,1
Australia do Sul	109,6	India	184,4
Austria	180,5	Japão	110,7
Canadá	325,3	Mexico	224,1
França (1911)	141,7	Romania	143,7
Allemanha	240,3	Suissa	132,8

O logar de destaque da media relativa aos Estados Unidos considera-se como resultado da adopção de loco motivas de grande força e vagões de grande capacidade, e tambem do principio estabelecido de só limitar o numero de vehiculos por comboio, pela potencia de reboque da respectiva locomotiva.

Uma elevada media de toneladas por comboio reflecte-se sensivelmente no valor correspondente á densidade de comboios, isto é, ao numero de comboios-milhas por milha de linha. Assim a densidade de comboios nos Estados Unidos é cerca de 26 % da da Belgica, menos de 30 % da da Inglaterra, 40 % da da Alemanha e Hollanda, e approximadamente 50 % da da França, Suissa e Japão. Um resultado diverso se verifica em relação á receita por comboio-milha, que nos Estados Unidos é superior á de todos os outros paizes, com excepção do Mexico, que tem mais 80 % do que a media americana.

Na seguinte tabella apresentamos os valores correspondentes a estes dois generos de dados:

Paizes	Comboios-milhas por milha de linha (densidade de comboios)	Receita media por comboio-milha (em réis)
Estados Unidos	4 950	2.240
Argelia e Tunis (1911)	2.859	1.720
Nova Galles do Sul	4.875	1.680
Queenslandia	2.492	1.430
Australia Meridional	4.127	1.650
Victoria	3.905	1.800
Australia Occidental	2.115	1.660
Austria	8.192	1.800
Belgica	18.827	1.250
Bulgaria (1911)	2.804	1.510
Canadá	3.776	2.136
China	3.751	2.130
Dinamarca	7.157	1.570
Egypto	7.004	1.830
França (1911)	9.764	1.460
Allemanha	12.454	1.650
Hollanda	12.888	950
Hungria	6.100	1.370
India	4.562	1.270
Italia	8.357	1.490
Japão	10.525	960
Mexico	1.839	2.640
Nova-Zelandia	3.175	2.070
Noruega	3.655	—
Romania	5.901	1.610
Sião	1.901	1.340
Hespanha (1909)	4.458	1.610
Suecia	4.010	1.210
Suissa	10.048	1.520
União Sul Africana	3.707	2.110
Inglaterra	17.598	1.400

*

Uma ultima parte a considerar é a que se refere á capitalização, ou seja o capital correspondente a cada milha de linha. Os valores relativos aos diversos paizes, são os seguintes, expressos em mil réis:

Capital por milha de linha

(em mil réis)

Estados Unidos	63.535	Allemanha	116.365
Argelia e Tunis	55.108	Hungria	71.226
Nova Galles do Sul	67.970	India	45.051
Queenslandia	31.657	Japão	89.102
Australia Meridional	44.120	Mexico	59.579
Victoria	61.586	Nova Zelandia	53.789
Australia Occidental	26.060	Noruega	43.187
Austria	121.327	Romania	90.093
Belgica	216.143	Russia	149.814
Bulgaria	47.133	Sião	40.074
Canadá	64.054	Hespanha	89.348
Chile	48.265	Suecia	33.940
China	32.902	Suissa	122.010
Dinamarca	61.839	União Sul Africana	49.418
França	148.436	Inglaterra	277.147

Os dados comparativos relativos á capitalização podem, no entanto, induzir em erro, visto as condições diferentes que se devem encarar para o caso de haver linhas pertencentes ao Estado, como sucede em muitos paizes. Nos Estados Unidos e no Canadá, por capital entende-se as acções e obrigações. Para as linhas pertencentes ao Estado, porém, o capital será, em regra, representado pela somma dispendida na construcção da linha e aquisição do material de varia especie. Em todos os paizes comparadas, á excepção dos Estados Unidos, Inglaterra, Hespanha e China, existem caminhos de ferro do Estado, os quaes predominam de um modo notavel nas redes ferroviarias da Russia, India, Alemanha, Austria, Australia e União Sul Africana.

Raul Esteves

Documentos para a Historia

Os archivos dos Serviços da Companhia Real

E' bem sabido que a linha oficial da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes termina no Porto, em plena via, a pouca distancia da actual estação de Campanhã, o que obriga a uma liquidação entre as duas administrações para cada uma das unidades de tráfego de uma para outra.

Para estabelecimento de tarifas exige a lei que os calculos sejam feitos pela medição resultante da distancia encontrada pelos agentes oficialmente incumbidos d'esta missão.

Depois de uma longa controversia entre as administração Estado e da Companhia Real sobre a propriedade da estação de Campanhã, que a Companhia Real exigia pertencer-lhe, o edificio da estação era dirigido pelo engenheiro da Companhia Real, Pedro Ignacio Lopes, com exclusão da ingerencia do engenheiro J. J. de Mattos, Director da construcção das linhas do Minho e Douro.

A gente do Porto que não se deixa embair quando lhe offendem os seus direitos e interesses, levantou uma acerba campanha pela imprensa e Parlamento contra as injustas pretenções da Companhia Real, ao que o Ministro não poude deixar de attender, deliberando ser a estação de Campanhã a estação terminus das linhas do Minho e Douro, sendo encarregado da construcção do edificio o engenheiro Mattos e destituído o engenheiro da Companhia.

Estando destinado para a abertura da nova estação um certo e determinado dia, todo o trabalho de tarificação estava prompto pelo serviço do Trafego a ser publicado, logo que á Companhia Real fosse oficialmente comunicada a distancia encontrada.

Approximando-se a data da inauguração da estação, sem que o Governo tivesse participado á Companhia a distancia oficial de applicação, tendo em vista as prescripções da lei que estipulam ser o kilometro encetado kilometro percorrido, e ser a distancia de seis kilometros o mini-

mo de applicação tarifaria, o serviço do Trafego recusou publicar as novas tarifas antes de receber a comunicação da distancia official de applicação.

O ministro das Obras Publicas, naturalmente interessado na immediata applicação das tarifas, auctorizou o chefe do Trafego da Companhia a ir buscar á repartição da secretaria do ministerio o officio que determinava ao engenheiro fiscal do Governo que comunicasse á Companhia Real a distancia official de applicação das suas tarifas.

Approximando-se a hora de fechar o expediente da secretaria, o chefe da repartição, Salles Coutinho, eximia-se a fazer o officio, declarando não estar alli ao serviço da Companhia Real.

O chefe do Trafego obviou a esta objecção, escrevendo em uma folha de papel official o officio de remessa, pela fiscalização do Governo á Direcção da Companhia, que elle proprio levou á assignatura do ministro, sendo elle proprio o portador d'elle para o fiscal do Governo.

Na repartição de fiscalização do Governo em que predominava a oposição política ao ministerio, sendo o officio escripto pelo chefe superior da Companhia, extranhou-se a ingerencia da Companhia nos assumptos officiaes.

O chefe do Trafego da Companhia Real, receando a comunicação d'este facto á imprensa, dirigiu-se pessoalmente a Mariano de Carvalho, Director do «Diario Popular» e a Eduardo Coelho, proprietario do «Diario de Notícias» narrando-lhes a verdade do succedido e sollicitando a não aggressão ao Governo por esta occasião.

Publicadas as tarifas e postas em vigor por mais de um anno, sucedeu, em uma nova medição do troço entre Villa Nova de Gaia e Campanhã, encontrar-se um kilometro a menos do que a distancia official primitiva sobre a qual estas tarifas haviam sido concessionadas.

No arquivo do serviço do Trafego da Companhia não se encontrava o officio da fiscalização do Governo indicando a distancia official primeiramente encontrada.

O então presidente do Conselho de Administração, Conselheiro Carrilho, recorrendo á informação do antigo chefe do Trafego, já a esse tempo reformado, este assegurou nunca ter permittido acto que não fosse legalmente auctorizado, e que não aparecendo no arquivo do Trafego o respectivo officio indicando a distancia official de applicação tarifaria, se recorresse ao arquivo da Secretaria da Direcção, onde decerto devia existir o officio de remessa pela Fiscalização do Governo.

Encontrado esse officio no arquivo da secretaria da direcção, o Conselheiro Carrilho fez publicar pela imprensa a prova justificativa do procedimento legal da Companhia.

Assim cahiu por terra a caluniosa celeuma contra o credito da Companhia, bem como o prejuizo, aliás importante, da restituição da importancia de um kilometro cobrado a mais nos transportes já efectuados.

Miguel Queriol

*

Dando, como nos cumpria, o logar preferente, n'este artigo, á colaboração do respeitável antigo chefe do serviço do Trafego, por ella se vê como, muitas vezes, em repartições de complicada engrenagem burocratica, como é a d'uma companhia de caminhos de ferro, produz desgostos, perdas de tempo, questões, que até transparecem fóra dos limites ferroviarios, o suposto desapparecimento de um documento do arquivo, que, afinal, vae aparecer, muito bem guardado, no arquivo de outra repartição.

E não só com um simples documento; com volumosos livros isso sucede. Um exemplo temos d'isso na nossa estante.

Um dia, em uma conferencia, em que tomava parte o então inspector-chefe da Repartição do Trafego, lembra-

nos bem que era necessário consultar a obra do falecido Correia Fino, a «Legislação sobre caminhos de ferro» e o director de então, Pedro Ignacio Lopes, chamou o secretario, pedindo esse livro.

Em vão esperámos que elle viesse, e em vão o inteligente e dedicado Désiré Moreau o procurava afflito, na estante, nos armarios, por sobre as mesas. Não havia meio de se achar o livro, e era indispensavel.

Pedro Lopes estava já verdadeiramente, e justificadamente, impaciente, e nós todos desgostosos por aquele contratempo que nos privava de continuar o trabalho que, nos lembra, era importante.

Desesperado de se encontrar o livro, ocorreu-nos que no nosso escriptorio particular, em casa, tinhamos um outro exemplar, que o proprio auctor offerecera a esta Redacção.

Rapidamente, um continuo foi buscá-lo, e em poucos minutos a dificuldade estava vencida e a conferencia continuava.

Terminada ella, o Director ficou com o livro, para dar instruções ao secretario sobre as passagens que se deviam citar n'um officio ao Engenheiro Fiscal.

Se bem nos lembra, tratava-se da ligação da linha dos Meridionaes com a de Leste, então projectada em Santarem.

Moreau, vendo o livro na mão do Director, e não sabendo que era nosso, respirou, mas nada disse; e para comsigo jurou que não mais o tiraria da sua estante sem tomar bem nota do destino que elle levava. Trouxe-o para o seu gabinete e, apesar de notar que o volume da Direcção lhe parecia ter a lombada preta e este a tinha verde (disse-o elle depois) julgou isso confusão sua, e tomando o carimbo a tinta d'oleo, applicou-lh'o com toda a força na primeira pagina.

Mas qual foi a sua surpresa, quando, pela tarde, o Director o chama de novo, e lhe diz, agastado:

— Então eu dou-lhe o maldito livro para que cite essas leis ao Gouceiro (era então o Fiscal do Governo) e o Sr. deixa-o aqui?

E estendia-lhe, aberto, um outro exemplar da «Legislação» que encontrara sobre a mesa do seu gabinete, e que era, nem mais nem menos, o tal que se procurara sem resultado, e não havia aparecido, apesar de estar a meio metro de todos nós sob uns papeis quaesquer.

Moreau soube então que o exemplar em que tão iradamente posera o carimbo era o nosso, e devolveu-no-lo mesmo carimbado e assim o conservamos, com a respectiva nota do facto.

Ficou tambem sendo documento para a historia.

*

— Referindo nos agora — e já não é sem tempo — ao trabalho do Sr. Pedro Diniz «Compilação de diversos documentos» permittimo-nos completar, com os elementos que d'elle vamos respigar, com a devida venia, a serie de elementos para a Historia dos Caminhos de ferro em Portugal, que temos já registado em varios numeros e epochas do nosso jornal, entre os quaes os que constam do nosso numero commemorativo do cincoentenario, o n.º 453 de 1 de novembro de 1906, a serie d'artigos no seguinte numero, encetada pelo nosso velho e respeitável amigo Sr. Miguel Queriol, intitulada «Synopse dos Directores dos Caminhos de ferro de Leste e Norte», e continuado até ao numero 524 de 16 de outubro de 1909, e a dos artigos «Os Caminhos de ferro Portuguezes» do malogrado general d'Engenharia Alberto d'Oliveira, a quem a morte impediu de a completar, publicada aqui nos numeros do anno passado e principio d'este.

E' pois, de todo o interesse transcrever aqui as primeiras paginas d'esse interessantissimo livro, em que se descreve, pela seguinte forma, a

Primeira ideia dos caminhos de ferro em Portugal

Sendo Ministro da Fazenda o Conde do Tojal, seu primo, Benjamim de Oliveira, mais tarde membro do Parlamento Britânico, escreveu em 10 de outubro de 1844 ao dito Ministro sobre a possibilidade da construção de uma via férrea, ligando Lisboa ao Porto; passando por Santarém, Leiria, Coimbra e Aveiro. Nesse tempo, segundo afirmava o dito Benjamim de Oliveira, seria fácil a formação de uma Companhia em Inglaterra. A ocasião era própria, porque havia capitais disponíveis e o ferro tinha baixo preço.

O Conde do Tojal, porém, não acreditava nas vantagens de um caminho de ferro de Lisboa aquela cidade, pois em carta de 7 de outubro de 1844, que se cruzou com aquela, dizia ao referido Benjamim de Oliveira:

«A comunicação destas duas cidades é quasi toda marítima, feita por dois vapores e muitos barcos costeiros, com os quais se não pode competir. A única linha em que um caminho de ferro seria lucrativo, é do Alemtejo para Alcacer, d'onde se vem a Lisboa por mar, etc.»

A isto respondia Benjamim de Oliveira:

«Está conhecido que a comunicação aquática se não avantaja aos caminhos de ferro, como se prova por todas as nossas linhas que se dirigem ao norte, para onde já andavam vapores e embarcações costeiras. Rios e canais paralelos a caminhos de ferro não se exceptuam d'aquela regra, como se vê pelas linhas de Londres a Greenwich, de Liverpool a Manchester, a de Blackwall e uma novamente projectada de Chatham, passando por Gravesend; e em França a de Ruão a Paris e muitas outras que poderia mencionar. Na verdade, a barateza, rapidez e segurança das viagens por caminho de ferro, não tem competidor em nenhum outro meio de transporte.»

Emfim, depois de várias conferências, no dia 6 de dezembro de 1844, houve em Londres uma reunião de negociantes, banqueiros e directores de caminhos de ferro ingleses, chegando a formar-se um prospecto para um caminho de ferro no Alemtejo.

Neste prospecto dizia-se que havia uma associação de capitalistas ingleses e portugueses, para se estabelecer a linha férrea de Lisboa à fronteira de Espanha.

Por ocasião organizou-se a Companhia das Obras Públicas de Portugal, de que a deante se dá mais desenvolvida notícia, com o capital de 20.000 contos de reis, chegando as suas acções a ter 9 a 10 por cento de premio. Uma das obras que essa Companhia projectava emprehender, era o caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha.

Proposta de Benjamim de Oliveira

A uma proposta apresentada no Ministério do Reino por António de Cabral Sá Nogueira, em nome do já referido Benjamim de Oliveira, para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Tomar, respondia António de Reboredo, Chefe de Direcção do mesmo Ministério, em nome do Ministro, que essa proposta se achava prejudicada por outra idêntica anteriormente feita pela dita Companhia das Obras Públicas.

A ideia não vingou. A Companhia das Obras Públicas, apesar de ser chamada a «Companhia Monstro», desapareceu também. Veio depois, em 1846, a revolução do Minho, ou da Maria da Fonte, e nessa época, em que o crédito público caiu extraordinariamente, em que as notas do Banco de Portugal se trocavam com enorme agio, chegando a dar-se 1\$200 réis por uma nota de 4\$800 réis, ninguém pensava em medidas de fomento. Só em janeiro de 1851 o Governo, a que presidia o Conde de Tomar, pensou, mas sem tomar resolução alguma, na construção de caminhos de ferro.

Tudo quanto se segue depois d'esta data, até à celebração do contrato provisório com D. José Salamanca, em 14 de setembro de 1859, contrato que se tornou definitivo pela carta de lei de 5 de maio de 1860, e que ainda rege a actual Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tem não só interesse histórico, como serve para se ver quanta tenacidade, quantos esforços empregados e nem sempre coroados de bom êxito, quantas dificuldades vencidas, para se conseguir que entre Lisboa e o Porto, entre o Caes dos Soldados e Badajoz, circulasse a primeira locomotiva.

Portugal, como disse o decreto que aprovou o programa para a construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, estava isolado do resto da Europa; e assim era com efeito. As raras comunicações que tínhamos com os países europeus, eram feitas trimensalmente, por Southampton, por Cadiz e por Gibraltar, pelos paquetes da Companhia Peninsular e Oriental, Companhia que ainda hoje faz navegar os seus excellentes vapores para o Extremo Oriente, e é geralmente conhecida pela Companhia P. and O. A troca de mercadorias com as províncias do norte e sul do país estava confiada a embarcações de cabotagem de pequeno porte, retidas por dias e semanas nos seus ancoradouros, pelos ventos violentos e pelos mares alterosos dos meses de inverno. Entre Lisboa e Porto dois vapores se revezavam em viagens, nem sempre isentas de riscos.

Os caminhos de ferro e as boas estradas eram, pois, meios urgentes para o desenvolvimento da nação. Comprehendeu-o o Go-

verno da Regeneração. A política de paz e de tolerância adoptada por esse Governo e continuada pelos que se lhe seguiram, permitiram que as medidas de progresso se estabelecessem solidamente, e serenamente se fossem desenvolvendo a agricultura e outras indústrias.

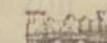
Apesar porém, das inegáveis vantagens que os caminhos de ferro traziam a todos os povos, não faltava em Portugal quem dissesse que no nosso país eram elas mais um luxo que uma necessidade, que para a condução de pequeno número de viajantes a despesa era tão grande que bem se poderia considerar como esbanjamento dos dinheiros públicos a construção dos caminhos de ferro, e, finalmente, que para o nosso tráfego interno bastariam boas estradas. Mas, felizmente, nem todos pensavam assim.

Companhia das Obras Públicas

Por decreto de 19 de dezembro de 1844 foi aprovada a formação da Companhia das Obras Públicas de Portugal, e aprovados os respectivos estatutos. Os fins desta Companhia eram a feitura de todas as obras autorizadas por leis ou pelo Governo e o desenvolvimento das comunicações.

Tem a data de 19 de abril de 1845 o primeiro documento oficial sobre a construção dos caminhos de ferro em Portugal, pois foi por carta de lei d'essa data, artigos 2.º e 3.º, que a referida Companhia foi commetida a construção de um caminho de ferro desde as margens do Tejo até à fronteira de Espanha. Este caminho de ferro devia estar concluído, o mais tardar, dentro do prazo de dez anos, contados da promulgação da lei que aprovasse o respectivo contrato, salvo os casos de reconhecida impossibilidade.

Segue estas notas, no livro de que nos estamos ocupando, a transcrição das bases publicadas pelo Governo, em 18 de outubro de 1845, para a construção de caminhos de ferro em Portugal, por meio de concessão de privilégios.



As Sciencias e a Guerra

No último congresso da *Associação Espanhola para o progresso das Sciencias* quinto em ordem, realizado em Madrid no último outubro, foi lido na sessão inaugural um magistral discurso de D. José Marvá y Mayer, general de Engenheiros, sobre o assunto «As Sciencias e a Guerra», que veio totalmente transcripto nos números 380, 381, 382, 383 e 384 da revista *Ingenieria*, de Madrid.

Escreveu e leu o doutíssimo general, e nós, com a devida vénia, vertemos:

«Os começos do século XX oferecem o espetáculo de uma guerra sem precedentes na História; guerra não de exército contra exército, nem de nação contra nação, mas entre os habitantes de vários continentes, que traz à memória aquela descommunal batalha dos inúmeros e variados exércitos que o immortal D. Quixote julgou ver nos rebanhos de ovelhas e carneiros, levado pela imaginação da sua nunca vista loucura. Se n'aquela capitaneavam «o senhor de La Puente de Plata, o Grão-duque de Quiriccia, o senhor das Tres Arábias, o príncipe de Nova-Biscaya, o Francez senhor das baronias de Utrique e o Grão-duque de Nerbia», agora commandam os exércitos Imperadores e Reis, Príncipes e Grãos-duques. Se n'aquela formidável peleja imaginaria combatiam «esquadões de gentes de diversas nações, os que tremem com o frio do silvoso Pyrenéo e com os alvos cumes do alteroso Apenino, todos quantos a Europa em si contem; Numidas de falsas promessas, Persas com arcos e frechas famosas, Parthos, Medos que pelejam fugindo, Arabes de casas mudáveis, Scythas tão crueis como lividos, Ethiopes de labios furados...» não menor variedade de gentes e raças convertem hoje em realidade a visão de D. Quixote: Galos e Bretões, Teutões e Eslavos, Turcos, Japonezes, Senegalezes e Cipaios, emfim, vindos de todas as partes do mundo para ensanguentarem os campos da Europa.

Nesta terrível luta ataca-se o fundamento das nacionalidades, calcam-se neutralidades, ataca-se a propriedade intelectual e industrial, reproduzindo a guerra de homem

para homem, destruindo monumentos e obras admiraveis da arte architectonica, museus e bibliothecas: é letra morta o respeito pelos tractados; cidades arruinadas, milhões de vias sacrificadas, thesouros inumeros consumidos, lucto e desolação; campanha de calumnias, peleja de livros brancos, verdes, roxos e de todas as cores, em que cada belligerante apparece como anjo-custodio da Liberdade e do Direito, enquanto o adversario representa a crueldade e a barbarie.

Tudo, emfim, é lícito ante a suprema *necessidade de vencer*, que é a necessidade de desbaratar, de matar á fome nações inteiras, de afundar no mar barcos innocentes, de bombardear cidades abertas e de sacrificar seres indefesos.

De pouco serviram as Conferencias da Paz para se chegar ao triumpho do Direito: tão numerosas e tão grandes teem sido as infracções dos convenios da Haia. Os belligerantes não tiveram escrupulo em romper as hostilidades sem previa notificação; declarar extintos, suspensos ou não viaveis em justiça os direitos ou acções dos nacionaes do lado adverso; confiscar a propriedade privada, destruir as propriedades inimigas, violar a correspondencia postal dos neutros, cortar cabos submarinos, realizar actos de hostilidade contra navios não belligerantes e a visita e captura em aguas territoriaes das potencias neutras; collocar minas automaticas de contacto nas costas e portos do inimigo com o unico fito de interceptar a navegação mercante; bombardear por todos os meios cidades e aldeias indefesas, sem respeitar edificios destinados ao culto, artes, sciencias, beneficencia, monumentos historicos e hospitaes; empregar projecteis, armas ou matérias que causam males desnecessarios.

Os direitos dos neutros não foram respeitados: collocaram minas nas grandes vias commerciaes marítimas, sem ter em conta os perigos que resultam para os navios mercantes; bloquearam-se todas os mares e estreitos, fechando á navegação quanto conveiu ao mais forte, minando e annullando o direito dos neutros para utilização d'essas vias; transtornou-se e extendeu-se a definição de contrabando de guerra, até ao ponto de fugirem a ella certos materiaes; esqueceram-se as restricções do direito de visita, requisição e captura; desprezaram-se, emfim, os interesses e as reclamações dos fracos, para se attenderem só os protestos amistosos dos mais fortes.

Lamentavel demonstração do pouco respeito que merecem as regras fundamentaes do Direito internacional!

Não se trata agora de averiguar quaes as causas d'esta guerra; se são de caracter ethnico, rivalidades commerciaes, necessidades economicas de expansão ou delirios de engrandecimento naval e militar: outro é o nosso fito. Disse-se que as Sciencias são cumplices na obra de destruição e de crueza da guerra, de no que n'ella há de regresso á barbarie, porque applicam os seus progressos á criação e desenvolvimento dos meios de combater na terra e debaixo da terra, no ar, no mar e debaixo do mar; que o homem se serve d'esses progressos para tornar a sua crueza mais terrivel e mais atroz a sua barbarie. Não tem faltado quem proclame a crise da civilização e a fallencia das Sciencias.

Gentes commovidas com a visão de tão sanguinosas scenas, bradam: «A guerra e a Sciencia são duas palavras antitheticas; a guerra dá a razão ao mais forte, e a Sciencia a quem de facto a possue; uma priva os povos da propriedade e do direito, a outra é fonte do Direito commun, garantia da familia e da Patria; a primeira é o passado com todos os seus horrores, a segunda o progresso com todos os seus beneficios; e, não obstante, a Sciencia é, na epocha presente, o mais poderoso auxiliar da guerra.»

«Quem lhe subministra o armamento aperfeiçoado, tantas matérias explosivas e tantos meios de destruição,

senão a Sciencia? Será só para isto que trabalham no laboratorio e no gabinete, o chimico e o pensador?»

Se tal fosse a missão da Sciencia, os homens que a amam e lhe cantam os progressos, mas que antes de tudo são homens, que creem que onde está o direito está a razão, e que onde domina a força não ha razão nem direito, deveriam protestar contra as maravilhas d'este seculo, que, em vez de melhorarem as nossas condições sociaes e de vida, contribuem antes para o extermínio dos povos. Cada victimas que a guerra determina é uma intelligencia a menos e um cadaver a mais clamando vingança e avivando rancores!

Mas pôde replicar-se: Será a Sciencia culpada do uso destruidor que d'ella fazem, de que seja letra morta o Direito internacional, de que tudo tenha progredido em volta do homem, com excepção do proprio homem? Poder-se-hia renegar de Berthelot e das suas investigações thermo-chimicas, porque o anarchista emprega o explosivo nas suas bombas? Poder-se-hia culpar Guttemberg da impressão de livros perniciosos á moral?

Se as applicações scientificas fossem a causa da crise da civilização, se os annaes da guerra actual constituissem diatribe contra a Sciencia, folgariam os seus progressos, a nossa Associação creada para fomenta-los e folgaria o acto de hoje?

Não é assim, porém, felizmente; as Sciencias possuem um enorme *haver*. Para sua revindicação se escreveram as linhas que vos vou ler.»

A seguir, o conserente trata das varias sciencias, cujos progressos teem sido utilizados na recente arte da guerra, sendo pena que não possamos, por falta de espaço, transcrever na integra todos os varios capitulos, que procuraremos entretanto resumir.

Os capitulos versados são: a Metallurgia, a Radiotelegraphia, os Caminhos de Ferro, a Navegação area, o Couraçado e o Transatlantico, o Torpedo e o Submarino, os Explosivos, a Chimica, Sciencias que conservam a especie humana e lhe promovem a energia (Medicina e Cirurgia), a Sciencia actuaria e o Seguro de guerra, a Intervenção da Sciencia para diminuição dos males da guerra.

Nas applicações das sciencias e industrias derivadas da guerra, occupa a Metallurgia um logar eminent. Construção de armas offensivas e defensivas; espingardas, canhões, metralhadoras. O continuo aumento do calibre, comprimento e peso do canhão; o de 305 millimetros, que lança projecteis de 385 kilogrammas, á velocidade inicial de 800 metros por segundo, é já um mero brinco; passou-se aos calibres de 343, 381 e 406 millimetros, arrojando projecteis de 600, 900 e 1000 kilogrammas, á velocidade inicial de 900 metros por segundo e com energia á boca da peça de muitos milhares de tonelametros, e pensa-se em maiores calibres!

•Aproveitaram-se todos os aperfeiçoamentos da siderurgia.

As exigencias da architectura militar e naval e o duello do canhão e da couraça reclamam tambem o auxilio dos progressos metallurgicos, assim como a construcção de grandes cupulas, torres e couraças para trincheiras, de 300 a 450 millimetros de espessura.

Se bem que as theorias sobre a formação e a natureza dos constituintes microscopicos de ferro, do aço e da fusão, tenham sido discutidas e estejam sujeitas á alterações que novos descobrimentos introduzam, são innegaveis os progressos no conhecimento das suas propriedades magneticas e mechanicas, composição chimica, crystallização, estructura, etc., etc., e todos estes estudos teem sido cuidadosamente aproveitados na confecção de varios engenhos actuaes de guerra.

Desde o primeiro diagramma da solidificação do sistema de ferro-carbone, dado por Roberts-Austen, até ao acceptado recentemente pela Comissão da Associação Internacional para o ensaio de materiaes, presidida por Henry Howe,

creou-se uma nomenclatura dos constituintes microscópicos e micro-estructuras do aço e da fusão; aclararam-se algumas teorias discutíveis sobre a natureza, formação e transformação dos elementos integrantes nas diversas zonas do diagramma, e fixaram-se em algumas as suas propriedades dubias.

A metallurgia microscópica, emfin, caminha celeremente para o conhecimento dos complicados fenómenos da tempa do aço, da influencia de metais e metalloides na solubilidade do carbono no ferro, e do processo de cimentação.

Vários outros elementos de fabrico teem feito igualmente progressos espantosos: fornos Martin, de capacidade superior a 60 toneladas, para a produção de barras de aço de 120.000 e mais kilogramas; possantes laminadores que podem lavrar barras de 100 toneladas em peças de comprimento, largura e grossura extraordinárias; enormes prensas de forja, de 12.000 toneladas; martelos-pilões de 120, guindastes gigantescos, fornos para cimentação, reaquecimento, e banhos de tempa, capazes de peças de enormes dimensões; máquinas e turbinas de milhares de cavalos; dynamos de muitos centenares de kilovattes.

Mas estes progressos todos não tiveram acaso outro objectivo do que a produção de metal para canhões, espingardas e metralhadoras? Sim; a metallurgia moderna produz os excellentes aços *perliticos* de construção, com que se levantam modestas habitações, soberbos palácios, os altíssimos *rapa-céos* da América do Norte, elevadíssimas torres Eiffel, viaductos e pontes gigantescas; ferramentas de corte rápido que trabalham e cortam os corpos mais duros, como na perfuração de tunneis e de trincheiras; aços capazes de resistir às elevadas temperaturas dos vapores sobreaquecidos; carris para resistirem à maior compressão, flexão e esforço constante, etc., etc. No immenso enredamento das linhas ferreas, canalizações de toda a especie, redes telegraphicais e telephonicas, em todos os misteres da paz, na satisfação das necessidades, cada vez maiores, da humanidade, em todas as manifestações da civilização pacífica, conservadora e secunda, aparecem sempre as creações da grande Metallurgia.

A Radiotelegraphia, com todos os seus progressos, tem também grandes aplicações na guerra, mas igualmente as tem na paz.

Os Caminhos de Ferro tiveram até a honra de dar o seu nome a esta guerra, que muitos chamam *ferroviaria*. A historia das campanhas modernas evidencia que uma rede ferroviaria mais completa ou de maior potencia de trânsito, a melhor coordenação técnica das linhas paralelas e transversais com relações às costas, fronteiras e obstáculos naturais, assim como a melhor organização do serviço, são factores capitais para o inicio da guerra, para o seu progredimento e condução a um *terminus* triunfal.

Mas a locomotiva, na paz, synthetiza a civilização dos tempos presentes, e é como a expressão cultural da grande raça caucasica. Passarão os séculos; novas formas alterarão a vida dos povos; outros inventos arrumarão com as máquinas actuais para as profundezas do esquecimento; mas ainda assim a locomotiva ficará, pelos séculos dos séculos, como timbre e essência de uma Edade de Ouro; e quando a sua metálica ossatura jazá adormecida nos museus do futuro, ante os seus restos venerandos desfilarão as vindeiras gerações, saudando-os com íntimo fervor, como poderíamos saudar hoje os restos carcomidos da gloriosa nau que o grande Colombo levou à conquista do Novo-Mundo.

Termina o discurso pelas seguintes palavras.

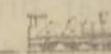
«Devo terminar, pois já ha bastante tempo vos retenho, longe dos vossos afanosos trabalhos; mas não deixarei de expôr a significação especial do nosso quinto Congresso.

Para dardes palpável testemunho de fervente e puro patriotismo, reunistes-vos no coração da velha Castella, no seio d'esta nobre terra, rincão vetusto da nossa pátria hispanola; para mostrardes fé da vossa constância no trabalho, reunistes-vos n'este, como nos anteriores Congressos, com igual ou maior entusiasmo, ... fieis devotos da Ciencia e crentes fervorosos no seu poder creador.

Não é a fallencia da Ciencia, mas a do rhetoricismo, o que hoje proclamam os proceres do saber. Na hora presente, quando a estabilidade dos povos vacilla, ouve-se a clamorosa voz de: «Ciencia, mobilizar!» E é porque n'este momento supremo todos vêm n'ella a divindade salvadora.

Assim como o decurso da vida se passa entre contrastes de luz e sombra, de saúde e de molestia, da primavera e de rigores de inverno, assim a Ciencia, provida e secunda, caminha entre cortejos de lagrimas e alegrias, e entrega o instrumento de aço, sem ser responsável de que o esgriman como um bisturi que cura ou como um punhal que mata. Bem equilibrada e neutra, não toma parte mesquinha nas contendas dos homens; e se se disser que os seus progressos entenebrecem o scenario do drama e exacerbam o dano, objectariamos que ella, qual a lança de Achilles, cura as feridas que causa, pois que a um tempo forja o capião e enrija mais a couraça.

Levemos a nossa oblata a Minerva, sem que Pallas iracunda nos logre deter os passos. Ao egoísmo das cegas paixões, hoje desenfreadas, respondamos com o altruismo da Ciencia e trabalhemos pela suprema aspiração de todo o bom cidadão: o engrandecimento da Patria.»



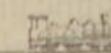
Transformador de 500.000 volts

As officinas Oerlikon construiram, para a sua sala de experiencias, um transformador de 500.000 volts. Até à data a mencionada Companhia produzira transformadores de 200.000 e 250.000 volts, e agora chegou ao duplo d'aquella tensão, já de si muito elevada.

O transformador ultimo construído pela Oerlikon pôde absorver 1.000 amperes a 500 volts, no seu circuito primário.

O reservatorio que o contém possue o diâmetro de 3,3^m3 e a altura de 3,5^m; pesa 5 toneladas, e o volume do óleo é de 19 toneladas. A parte electrica do transformador pesa 10 toneladas; e o conjunto chega ao volume de 34 toneladas.

Comquanto o transformador seja construído para uma tensão secundaria de 500.000 volts e uma potencia de 500 kilovattes, pôde todavia elevar a tensão, momentaneamente, até 600.000 ou 700.000 volts e a potencia até 2.000 kilovattes.



A falla pela telegraphia sem fios

Fizeram-se importantes experiencias sobre o caso pela American Telephone and Telegraph Company de Nova-York. Um discurso transmittido da radio-estação de Arlington, em Mare Island, Bahia de S. Francisco, foi distinadamente ouvido na estação de Pearl-Harbor em Hawaï, ou seja a 7.800 kilometros.

Também são notórias outras experiencias feitas pela American Telephone and Telegraph Company e pela Western Electric Company, que consistiram em transmittir uma palestra entre a estação de Arlington do Departamento naval dos Estados Unidos e um posto telephonico, para experiencias, em Darien, Isthmo do Panamá, ou seja a 3.360 kilometros proximamente. Os resultados foram satisfatórios.

VIAGENS E TRANSPORTES

Vinhos para exportação

Como os nossos leitores já tem conhecimento, por motivo da escassez do vinho este anno não só em França, como na Italia, este anno a nossa exportação d'este género deve ser importantíssima, tendo já sido expedidos por via marítima para França, e para Hespanha, de onde seguirão para varios pontos d'aquelle paiz e ainda para a Italia e outros pontos, alguns milhares de pipas. E como a navegação se faz actualmente com certas dificuldades, tornando os fretes marítimos muito elevados, accrescidos ainda dos seguros de guerra, uma grande parte d'esse vinho que ha-de ser exportado terá que utilizar-se dos caminhos de ferro.

Muito d'esse vinho será transportado em vazilhames, mas devido á falta de cascaria e ainda á vantagem que resulta do seu transporte em vagões-reservatorios, muitas das casas exportadoras estão tratando de alugar e obter a entrada no nosso paiz d'aquelles vagões, de que ha em Hespanha grande quantidade, para d'aqui seguirem cheios até á fronteira francesa.

Sendo de toda a conveniencia, que os nossos leitores interessados em tão importante assumpto tenham conhecimento das taxas que os caminhos de ferro applicarão a tales transportes, a seguir damos em resumo as taxas, que resultam da applicação das diferentes tarifas das Companhias de caminhos de ferro, por onde os transportes teem de se effectuar.

O transporte de vinho, quando effectuado em vagões reservatorios *pertenecentes a particulares* ou por elles postos á disposição do caminho de ferro, acha-se regulado pelas seguintes tarifas:

Especial interna n.º 14 de P. V. da Companhia Portugueza.

1.^a e 2.^a ampliações á tarifa interna n.º 6 de P. V. da Companhia da Beira Alta.

Especial n.º 129 de P. V. em todas as Companhias hespanholas.

Especial commun n.º 129 de P. V. nas linhas francesas.

Estas tarifas ligar-se-hão para os transportes de vinho a effectuar com destino a França e para o retorno do material vazio, applicando-se á mercadoria transportada os preços da tarifa directa combinada, isto é, a 3.^a serie da tarifa internacional n.º 301 de P. V.

Da applicação conjugada d'estas tarifas, resultam os preços e condições seguintes:

I — Transporte em cheio

Taxa da carga por tonelada.

De Lisboa ou qualquer estação d'esta Companhia, para:

	Bordéos-St. Jean e anteriores	Paris-Ivry e anteriores além de Bordéos (1)
Percorso portuguez...	Esc. 3\$46,5	3\$46,5
» hespanhol .	Pes. 25,50	25,50
» frances...	Frs. 7,50	24,00

N'estes preços estão comprehendidas as despesas de evoluções, manobras e transmissão e bem assim as de agencia correspondentes a operações e formalidades aduaneiras na alfandega francesa. A carga e descarga assim como o *transvasamento do vinho* na fronteira franco-hespanhola de Irún-Hendaia, d'um vagão para outro, são de conta e risco exclusivo do expedidor e do consignatario, devendo estas operações ser feitas por gente sua.

(1) Segundo a condição 6.^a da tarifa 301, os preços totaes calculados em oiro, tendo-se em conta os cambios hespanhol e português, não poderão ser inferiores ás taxas resultantes da applicação das tarifas francesas, desde Hendaia a Bordéos ou a Paris-Ivry.

II — Transporte dos vagões vazios ou indo tomar carga

Taxas applicaveis incluidas as despesas de manutenção.

Percorso frances:

Até 200 kilometros.....	Frs. 0,10
De 201 a 300 kilometros, por cada kilometro mais.....	Frs. 0,06
De 301 a 400 kilometros, por cada kilometro mais	Frs. 0,05
Mais de 400 kilometros, por cada kilometro mais.....	Frs. 0,02

O que para os percursos entre a fronteira franco-hespanhola e Bordéos-St. Jean e Paris-Ivry, dá os preços seguintes:

Bordéos-St. Jean.....	Frs. 22,16
Paris-Ivry.....	» 39,36

Percorso hespanhol (de fronteira a fronteira):

Quando a tara dos vagões não exceder 10 ^T	Pes. 63,40 por vagão
Quando a tara dos vagões for superior a 10 ^T	O preço supra augmentado em pesetas 6,34 por tonelada excedente.

Percorso portuguez:

Quando a tara dos vagões não exceder 10 ^T	Esc. 8022
Quando a tara dos vagões seja superior a 10 ^T mas não exceder 15 ^T	Esc. 8033

O que dá para Lisboa:

Até 10 ^T	Esc. 9\$54,8
Mais de 10 até 15 ^T	» 14\$32,2

E para Porto:

Até 10 ^T	Esc. 6\$75,4
Mas de 10 até 15 ^T	» 10\$13,1

Nos preços indicados está incluida a sobretaxa de 10% que as Companhias portuguezas estão auctorizadas a cobrar.

Para o calculo do custo do transporte, observar-se-hão as disposições seguintes:

Em Portugal: A taxa será feita pelo peso correspondente á capacidade total de cada reservatorio, com sujeição ao minímo de 10.000 kilogrammas ou pagando como 1, sendo os excedentes d'este minímo taxados por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas. No caso da tara do vagão exceder 10 toneladas será o excesso taxado como carga. O peso do vinho é calculado á razão de 0,980 kilogrammas por litro.

Em Hespanha: Sendo o vinho um líquido de densidade inferior a 1 kilogramma por litro, a taxa é calculada pelo peso efectivo.

Em França: O calculo da taxa é feito pelo peso da mercadoria com o minímo de 8.000 kilogrammas. Os vagões reservatorios, quando carregados, devem circular completamente cheios. No caso da tara do vagão exceder:

8.500 kilogrammas para os vagões de capacidade de 100 a 125 hectolitros;

9.000 kilogrammas para os vagões de capacidade de mais de 125 a 150 hectolitros;

10.000 kilogrammas para os vagões de capacidade superior a 150 hectolitros;

será o excedente d'estes maximos de peso taxado á razão de francos 0,05 por tonelada e kilometro, ou seja:

Para o percurso da fronteira á Bordéos — Fr. 11,80 por tonelada excedente.

Para o percurso da fronteira a Paris — Fr. 40,90 por tonelada excedente.

III — Bonificações concedidas pela utilização do material

A titulo de utilização dos vagões-reservatorios serão descontadas na taxa do transporte em cheio na occasião do pagamento d'esta, as seguintes importâncias:

Percorso portuguez (qualquer que seja a estação da rede da Companhia Portugueza até á fronteira de Villar Formoso):

Bonificação concedida ao transporte em cheio... Esc. \$00,5 por vagão e km.

O que para as duas procedencias consideradas, Lisboa e Porto, dá as seguintes importâncias:

Procedencias de Lisboa.. Esc. 2\$17 { Por
» do Porto... » 1\$53,5 } vagão

Percorso hespanhol (de fronteira a fronteira):

Sendo o peso liquido da mercadoria transport. ^a inferior a 10.500 kilogrammas.....	Pes. 12,72	Por vagão
Idem, idem superior a 10.500 kilogrammas sem exceder 13.000 kilogrammas.....	Pes. 19,08	
Idem, idem, superior a 13.000 kilogrammas	Pes. 25,44	

Percorso frances:

Bonificação concedida tanto ao cheio como ao vazio..... { Por vagão
Fr. 0,02 } e km.^o

O que para o percurso entre a fronteira franco-hespanhola e as estações de Bordéos-St. Jean e Paris-Ivry dá as importâncias seguintes:

Bordéos-St. Jean..... Fr. 4,72 { Por
Paris-Ivry..... » 16,36 } vagão

Em França a bonificação de que trata esta alinea só é concedida ao material pertencente a particulares, sendo d'ella exceptuados os vagões matriculados em Companhias estrangeiras.

Vinhos em cascos

Os preços applicaveis aos transportes que se effectuem n'estas condições, quando por carregamentos de 10.000 kilos, ou pagando como tal, são os seguintes, de qualquer das nossas estações:

	Bordéos-St. Jean e anteriores	Paris-Ivry e anteriores além de Bordéos (1)
Percorso portuguez..	Esc. 3\$46,5	3\$46,5
» hespanhol..	Pes. 25,50	25,50
» frances... Fr.	7,50	24,00

Cascos vazios.— Para qualquer das estações da Companhia Portugueza:

Por expedições do minimo de 50 kilos ou pagando como tal:

	Procedencias de Bordéos St. Jean e seguintes até á fronteira de Hendaya	Procedencias de Paris-Ivry e fronteira até Bordéos
Percorso portuguez..	Esc. 6\$32,5	5\$99,5
» hespanhol..	Pes. 49,00	46,00
» frances... Fr.	12,00	39,50

Por carregamento de 5.000 kilos ou pagando como tal:

	Procedencias de Bordéos St. Jean e seguintes até á fronteira de Hendaya	Procedencias de Paris-Ivry e fronteira até Bordéos
Percorso portuguez..	Esc. 4\$40	4\$18
» hespanhol..	Pes. 34,00	32,00
» frances... Fr.	8,50	27,50

(1) Vide nota da pag. anterior.

Nos preços supra estão incluidas as despesas de evoluções e manobras e transbordo na fronteira, assim como as de agencia correspondentes a operações e formalidades na alfandega francesa e a sobretaxa de 10 % correspondente ao percurso portuguez. Carga e descarga dos carregamentos de vagões, por conta do expedidor e consignatario.

Segundo nos informam os Srs. Garcia & Rafinda, Agentes aduaneiros na fronteira de Villar Formoso-Fuentes de Oñoro estão dispostos a fazer reducção nos gastos correspondentes á passagem na fronteira, cobrando apenas:

Por expedição de um vagão decascos ou vagões-cubas	Pes. 11,00 em vez de 15,75
Por cada vagão a mais que faça parte da mesma expedição	Pes. 3,00 em vez de 5,00

Regras principaes a que deve sujeitar-se a permanencia e transito dos vagões das linhas portuguezas, hespanholas e francesas

Taxa de estacionamento.

Em Portugal:

Vagões carregados.— Taxas das tarifas de despesas acessorias applicaveis ao material das Companhias, ou seja:

Na Companhia Portugueza

Por vagão e pelo primeiro periodo indivisivel de 24 horas de demora	1\$10
Por vagão e periodo indivisivel de 24 horas passadas as primeiras 24	2\$20

Na Companhia da Beira Alta

Por vagão e periodo indivisivel de 24 horas	1\$10
Vagões vazios — por vagão e periodo indivisivel de 24 horas	\$12

Em Hespanha:

<i>Vagões carregados.</i> — Pelo 1. ^o dia de estacionamento	Pes. 0,05 por T.
Pelo 2. ^o , 3. ^o , 4. ^o e 5. ^o dia, por cada dia	» 0,10 » »
Pelo 6. ^o dia e seguintes, por cada dia	» 0,20 » »
<i>Vagões vazios</i> — passadas 48 horas de demora	» 0,25 » » e dia

Em França:

Vagões vazios — por vagão e cada dia de demora. Fr. 0,25

Peso maximo dos vagões carregados

Não serão aceitos a transporte os vagões que com a respectiva carga pesem mais de 24 toneladas.

Restrição a uma remessa por vagão

Cada vagão conterá uma só expedição d'um mesmo expedidor, para um mesmo consignatario e para um mesmo destino.

Fecho, resguardo ou precintagem dos vagões

Deverão pelos expedidores ser fechados á chave ou selados com sellos de chumbo, sendo as Companhias sómente responsaveis pela inviolabilidade das fechaduras, cadeados ou sellos até que se verifique a entrega dos vagões aos consignatarios, não lhes cabendo supportar indemnizações pelas faltas, avarias ou danos que sofram as remessas, quando os cadeados, fechaduras ou sellos se achem intactos ao realizar-se a entrega.

Com estes elementos já o leitor pôde facilmente establecer os seus calculos, devendo, com tudo, ter em vista as demais condições das tarifas citadas, cujas disposições tem todas que ser observadas.

Estamos certos de que grande será o aproveitamento do caminho de ferro para tais transportes, dadas não só as grandes vantagens que actualmente a via ferrea tem sobre a maritima, como tambem para a maior parte dos casos, como para o porto de Bordéos, sahir mais economica, o que é de real importancia.

Fructas, hortaliças, leite e outros generos frescos com destino a Figueira, Guarda e Vizeu

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, desde o dia 10 d'este mes foi tornada applicavel a tarifa especial n.º 24 de grande velocidade, aos transportes de agua potavel, fructas verdes, etc., etc., procedentes de quaesquer das suas estações, com destino, por via Beira Alta, ás de Figueira, Guarda e Vizeu, ligando-se de officio com a 3.ª ampliação da tarifa n.º 2 da Beira Alta ou com esta e a Tarifa 13 do Ramal de Vizeu, conforme o caso.

Sobretaxas

A Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro tambem proroga por mais seis mezes a partir de 1 de janeiro proximo, a cobrança das sobretaxas estabelecidas por motivo das circumstancias anormaes creadas pela guerra.

Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado

Como estamos em fim de anno liquidámos as nossas contas com a benemerita comissão que trata d'esta instituição, entregando-lhe o producto da subscipção que abrimos aqui, e fica encerrada.

Como se vê do recibo abaixo conseguimos arredondar a conta em 27\$50 sendo:

Transporte do nosso numero 666 de Setembro 27\$02
De um assignante ferroviario (por não poder dar mais) \$10
Um created d'um consultorio (que lê a *Gazeta do patrão*) \$10
De um numero do nosso jornal vendido por causa d'esta subscipção \$12
Saldo a arredondar \$16
..... 27\$50

Segue o recibo:

N.º 76 — Sanatorio para Empregados Ferro-Viarios Tuberculosos dos Caminhos de Ferro do Estado.

Recebi da ... *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a quantia de vinte e sete escudos e cincuenta centavos com que se dignou subscrever para o Sanatorio.

Lisboa, 14 de Dezembro de 1915. — Esc. 27\$50. — O Thesoureiro, *M. V. Ferreira da Silva Junior*.

*

O producto da subscipção recebido até hoje pela Comissão está em 2.538\$88 pela seguinte forma:

Transporte (nossa numero de 1 de novembro)	2.421\$38
Juan Remus.....	10\$00
Gazeta dos Caminhos de Ferro.....	27\$50
Nova Companhia Nacional de Moagem.....	15\$00
J. Th. d'A. Coelho Junior & C.ª Ltd. (Faro).....	5\$00
Virgilio Francisco Ramos Inglez (Faro).....	5\$00
Comissão Concelhia da Assistencia Nacional (Faro).....	50\$00
E. Penteado (Faro).....	5\$00
	2.538\$88

A Comissão tem sido incansavel em procurar terreno adequado ás condições climatericas exigidas pela sciencia para a fundação do Sanatorio, e as necessidades de facilidades de transporte e os meios economicos da construção que não podem ser menospresados, tratando-se de uma edificação que tem de ser feita com a mais rigorosa economia, sem deixar de se attender a tudo o necessario aos fins a que se destina.

A Direcção Geral de Saúde, consultada a este respeito, indicou, como preferivel para o caso, o clima algarvio.

Parece, que, enfim, foi encontrado, em S. Braz d'Alportel terreno que se presta a satisfazer todos estes requisitos, o qual vae ser adquirido em breves dias, para se dar começo á construção, como o permittem os fundos já recolhidos e os mais quantiosos, que se conta receber, pelas listas subscriptas.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente, na sede da Companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 10 de dezembro de 1915.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

O Presidente do Conselho d'Administração

(Assignado) *Augusto Gama*

*

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

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

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

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

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

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

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

Caminhos de Ferro Portuguezes, — Lisboa.

O Presidente do Conselho de Administração

José A. de Mello Sousa

*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — *Serviço de titulos.* — São prevenidos os portadores de obri-

gações d'esta Companhia de que, a partir de 31 do corrente mês, será pago o coupon n.º 22, relativo ao 2.º semestre de 1915, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, à razão de francos, 6.90, líquido de impostos em França:

- em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère;
- em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros;
- no Porto, no Banco Aliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio de compra de cheque sobre Paris que vigorar no dia da apresentação e com isenção de imposto de rendimento, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 21 de outubro de 1905.

Lisboa, 14 de dezembro de 1915.

O Administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna

*

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. — Nos termos do artigo 43.º dos estatutos se faz publico que no sorteio de obrigações da serie «Mirandella Bragança» a que se procedeu em 10 do corrente, saíram sorteados os n.ºs 41.336 a 41.340 e 47.936 e 47.940.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie relativa ao 2.º semestre de 1915, começará no dia 2 de janeiro proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88 1/º, das onze ás quatorze horas e continuará em todos os dias uteis até 14 do referido mês, e depois ás sextas feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, na casa bancária de Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Aliança.

Lisboa, 10 de dezembro de 1915

O Director de Serviço

Manuel Maria d'Oliveira Bello

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de dezembro de 1915.

Finanças portuguesas. — O novo Governo, apresentando-se ao Parlamento, declarou que se tornava necessário equilibrar o orçamento ou approximá-lo d'esse equilíbrio na parte das finanças alheia á defesa nacional, promettendo a organização do cadastro, e reconhecendo que um imposto directo mais productivo será lançado, mas em outras bases.

No respeitante ao lançamento de novos impostos, torna-se necessário pensar na receita provável d'esses impostos e no abalo produzido na economia geral.

Geralmente, os impostos são mal lançados e a determinação de matéria collectável é incerta e deficiente.

A situação do Banco de Portugal, tendo sido sempre no nosso paiz um appoio dos Governos, deve merecer também as atenções d'estes, no attinente a que este procure reforçar o credito e prosperidade do Banco, afim de que todos, Banco, Estado e accionistas não sejam lesados.

*

Mercados Externos. — Estão concluidas as negociações com as principaes casas de New-York para a abertura, n'aquelle praça, de creditos a favor dos Bancos ingleses. O primeiro credito aberto importa em 50 milhões de dollars, somma esta já posta á disposição de oito Bancos de Londres.

Previa-se, á data das ultimas notícias, a abertura, dentro de breve prazo, de novos creditos que attingiriam um total de 250 milhões de dollars e seriam garantidos com a caução de títulos americanos. Estas sommas seriam abonadas sob a fiscalização e direcção do comité internacional organizado com o fim de estabilizar o cambio entre a Inglaterra e os Estados Unidos. Esse comité é constituído por tres representantes da Inglaterra, oito banqueiros de New-York e de Chicago e um funcionario canadiano domiciliado em New-York.

Constituir-se-hia também um syndicato do ouro, encarregado de garantir a cobertura dos creditos, os quaes serão representados por letras a seis meses de prazo. E, finalmente, constituindo estes elementos uma das condições essenciaes do projecto, será dada a garantia do Governo Britanico, caso se verificassem determinadas circunstancias.

Na previsão d'estas operações o Chanceller do Thesouro Britanico mандou proceder ao recenseamento provável dos valores americanos existentes em Inglaterra, parecendo ter entrado na phase de realização pratica o projecto da mobilização nacional d'esses valores.

Tambem em Italia, no que respeita á crise cambial, especialmente com a America, estão-se preocupando os meios financeiros e commerciaes d'aquelle paiz.

Pensa-se em resolver esta crise, ou attenuá-la com a criação do

Consortium de Importadores, que procuraria alcançar a abertura de um credito em conta corrente nos Bancos americanos, da importancia de algumas centenas de milhões de liras, sob a responsabilidade solidaria dos membros do *Consortium* e com a garantia do Banco de Italia.

Esse credito só seria liquidado, decorrido que fosse um prazo de 3 a 5 annos, depois de concluida a paz. Entretanto, os importadores, membros do *Consortium*, constituiriam um deposito de garantia com renda italiana.

Tambem se lê nos jornaes ingleses, que o preço da emissão da parte do emprestimo francês destinada ao mercado de Londres foi fixado em £ 3.4.0. por 100 francos de capital nominal em equivalencia, (ao cambio de 27,50 francos por libra) a 88 francos, preço porque o emprestimo foi emitido em Paris. A subscição é feita no Banco de Inglaterra, devendo os subscriptores efectuar um deposito de £ 0.7.0. por cada 100 francos. No caso de liberação immediata, o pagamento a realizar será de £ 3.3.6. por 100 francos.

São aceitos em pagamento, como em França: Os bilhetes do Thesouro frances, a Renda Franceza 3 1/2 %, amortizável e a Renda Perpetua 3 %. A conversão das duas primeiras categorias de títulos pôde ser feita sem obrigaçao de pagamento em dinheiro.

Da Renda Perpetua apenas pôde liberar um terço da subscrição, como em França.

Consta que será proximamente concedida admissão á cotação na Bolsa de Londres aos títulos emitidos em Inglaterra, os quaes, entretanto, não serão negociaveis em França senão depois de concluida a paz.

No dia 20 do corrente proceder-se-ha na Companhia Nacional de Moagem, ao sorteio de 401 obrigações da Companhia de Panificação Lisbonense, que serão amortizadas em 2 de Janeiro p. p.

Effectuou-se o sorteio de 10 obrigações da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, 2.ª serie (Mirandella e Bragança) sendo sorteados os seguintes numeros: 41336/40—47936/40

Bolsa. — O movimento de transacções sobre valores do Estado foi, na quinzena que termina hoje, bastante resumido. Os preços do Fundo Interno, 3 %, conservaram-se estacionarios; porém, com tendência frouxa.

Cotaram-se a 55\$ as obrigações do Emprestimo 4 1/2 %, 1888-1889.

Foram negociadas á 100\$, as de 4 1/2 %, 1912, ouro, tendo declinado para 95\$25, as de 3 %, 1905.

Em virtude do afrouxamento do cambio, a Dívida Externa, 3 %, 1.ª Serie, passou de 76\$80 a 76\$10, e a 3.ª Serie de 78\$ para 77\$.

As acções do Banco de Portugal inscreveram-se a 182\$; as do Lisboa & Agores cotaram 117\$30 e as do Ultramarino conservaram-se estacionarias, a 115\$50 e 115\$. Banco Commercial de Lisboa ficou com comprador a 154\$, as do Porto, a 47\$ e as do Banco Economia, a 20\$.

Avançaram para 1\$35, as acções da Companhia do Cazeiro e para 41\$, as da Companhia do Assucar, tendo as obrigações d'esta Companhia cotado novamente 41\$50.

Su-tentaram os preços antecedentes, as acções das Companhias: dos Phosphoros, dos Tabacos, negociadas respectivamente a 54\$70 e 74\$50.

Tambem as da Sociedade de Agricultura Colonial, foram collocadas ao preço de 100\$, tendo-se cotado anteriormente a 98\$50.

Effectuaram-se a 10\$50, as acções Prediaes, e das obrigações da mesma Companhia foram negociadas as dos seguintes tipos: de 5 %, a 87\$60 e 87\$80 e de 6 %, serie A, a 90\$50; antigas, a 92\$20 e districtaes de 5 %, Coupon, a 81\$.

As acções da Companhia das Aguas fecharam com compradores a 91\$50, e as obrigações regularam, a 83\$20, de Coupon.

Foram vendidas durante a quinzena obrigações das seguintes Companhias ferroviarias: Nacional, 2.ª Serie, a 68\$; Norte e Leste, 2.º grau 3 %, a 37\$30; da Beira Alta, a 44\$50.

As obrigações da Companhia de Benguela effectuaram-se: em títulos pequenos, a 79,50 e em títulos de 5, a 78\$. As da Companhia Ambaca, fizeram se entre 95\$50 e 95\$.

Sustentaram o nível de 94\$, as obrigações hypothecarias do Banco Ultramarino, 6 %.

Na praça do Porto a situação do mercado de fundos é boa; todavia, as operações teem sido pe quenas e alguns valores frouxos.

Cambios. — O mercado de cambios manifestou durante a quinzena grande frouxidão, chegando a taxa da divisa Londres a subir mais de meio ponto.

Varias foram as versões que correram na praça ácerca da melhoria transitoria da situação cambial. Segundo uns a frouxidão do mercado era a resultante de uma especulação baixista, não sendo portanto de extranhar que as cotações cambiaes retomassem dentro em pouco o nível a que se encontravam na quinzena antecedente.

Outra versão atribuia a melhoria cambial à realização de alguns *stocks* de papel de certa importância, o que coincidiria com uma procura bastante limitada.

O mercado cambial no Porto esteve com abundante oferta de papel e com diminuta procura, o que fez enfraquecer bastante as taxas cambiais, ficando com tendência frouxa.

As notas das cotações cambiais registadas na abertura e no fecho de quinzena, é a que damos a deante.

A libra ficou a 7\$080-7\$160; e o Rio-Londres a 12 5/32 equivalente a 19\$742 réis fracos a libra.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

		EM 15 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	34 7/16	34 5/16	33 15/16	33 13/16	
" 90 d/v.....	34 15/16	—	34 1/1	—	
Paris, cheque.....	750	757	768	772	
Berlim	290	300	300	310	
Amsterdam cheque	630	633	628	633	
Madrid cheque	1385	1390	1410	1420	

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO														
	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,60	39,60	38,55	38,60	39,60	39,60	38,55	—	—	38,85	39,50	39,50	—	—	—
Dívida interna 3% coupon.....	—	—	—	—	38,36	38,35	—	—	38,30	—	39,30	—	—	—	—
" " 4% 1888, c/premios.....	—	—	—	—	22\$10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 4 1/2% 1888/9.....	—	—	—	—	50\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios.....	—	9\$25	—	—	—	—	—	9\$25	—	—	9\$25	—	—	—	—
" " 5 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	80\$60	—	—	—	—	—	—	—
" " 4 1/2% 1912, ouro.....	99\$50	—	99\$50	—	76\$70	76\$50	76\$40	76\$40	76\$20	76\$10	76\$00	76\$00	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	75\$60	—	75\$50	76\$70	76\$50	76\$40	76\$40	76\$20	76\$10	76\$00	76\$00	76\$00	—	—	—
3% 2.ª serie.....	—	75\$20	—	77\$80	—	—	—	—	—	77\$50	77\$50	—	—	—	—
3% 3.ª serie.....	77\$80	77\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	181\$50	—	—	—	182\$00	182\$00	182\$00	182\$00	182\$70	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	—	—	115\$60	115\$60	—	—	—	117\$50	—	116\$00	116\$50	—	—	—
Lisboa & Açores.....	—	—	117\$30	—	—	—	—	—	—	117\$50	118\$00	118\$00	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	74\$50	74\$50	—	—	—	—	74\$50	74\$50	74\$50	74\$50	74\$80	74\$80	74\$80	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	54\$70	54\$70	54\$70	54\$70	54\$70	54\$70	54\$60	—	—	—	14\$60	54\$60	—	95\$30	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	95\$00	95\$00	—	—	—	95\$20	—	—	—	—	95\$00	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78\$00	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.ª grau.....	74\$00	—	74\$10	74\$00	74\$00	74\$00	74\$00	—	—	74\$00	74\$00	—	37\$00	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.ª grau.....	37\$30	—	37\$30	—	—	—	—	—	37\$00	—	—	37\$00	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	14\$50	—	14\$50	14\$50	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92\$50	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	92\$20	—	—	—	—	—	—
predias 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83\$50	—	—
5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª serie.....	58,10	58	58	58,25	58,25	58,25	58,30	58,30	58,30	58,30	58,30	58,30	58,30	—	—
3% 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	56	—	—	—	—	—	56	—	56	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 1.ª grau.....	281	280	278	281	281	282	284	283	283	283	283	283	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4% 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	340	346	346	346	346	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 2.ª grau.....	145	140	—	—	—	142	147	147	147	147	146	146	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% português.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos aminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915			
Kil.	Totais	Kil.	Totais							

<tbl_r cells="11" ix="5" maxcspan="

Melhoramentos de Lisboa

Causou agradável impressão a desenvolvida notícia que demos no número passado sobre os melhoramentos que uma Comissão, em que, como dissemos, entra a Câmara Municipal, a Companhia dos Caminhos de Ferro, as Direcções dos Correios e do Porto de Lisboa e a Empresa «Estoril», está estudando para serem realizados na margem do Tejo, logo que o Governo faça transferir o Arsenal para a outra margem.

Tão importante foi essa impressão, que até o *Seculo* nos deu a honra de se referir ao nosso artigo, transcrevendo, e em artigo editorial, uma grande parte d'elle, o que é distinção para agradecer ao colosso da informação, e prova que estavamos, nós tambem, bem informados.

A mudança do Arsenal para a outra margem é uma obra que se impõe por todos os motivos, não sendo o de menos ponderação o facto d'elle melhorar a grande crise de trabalho, na classe de construção, que ha dois annos se nota e cada vez mais se avoluma.

Reconhecendo-o, ainda no dia 9 a comissão dos operários da construção civil votou um parecer para que se reclame do Governo «que se façam as seguintes obras: Anexo e Fachada da Escola de Bellas Artes e Biblioteca Pública, construção da Escola Normal e palacio da Justiça, remoção do Arsenal da marinha, construção do mercado de peixe, remoção do mercado agricola e horticola, complemento da avenida marginal, construção da ponte ou tunnel para o caminho de ferro na Avenida da República.»

Pelo que se refere ao mercado do peixe, já a Câmara, em sessão d'essa mesma noite, resolveu ir reconstrui-lo.

O ministerio do Fomento tem hoje a seu cargo não menos de 5.000 operários, o que, em ferias e materiaes, representa um encargo onerosíssimo para o Thesouro.

O da Guerra e do Interior estão tambem dando trabalho a numerosos operários.

O agravamento dos preços dos materiaes—todos elles; e alguns o triplicaram—tem concorrido, com outras causas, para um enorme retrahimento na construção de novas obras; assim, o numero e valor da construção dos edifícios novos e grandes reparações dos existentes não atinge, no anno corrente, metade do que foi nos annos passados!

A Câmara abriu praça, no dia 6, para venda de terrenos nas avenidas novas e outros locaes. Pois o resultado d'essa praça mostrou bem os efeitos da crise.

Para obtemperar a essa crise medonha que mais se agrava cada dia, um dos vereadores camararios propôz, na sessão de 5 de novembro ultimo, que se reclamasse do Governo uma lei pela qual todas as novas construções que se iniciassem ou se concluissem, em Lisboa, dentro de um ou dois annos, fossem durante 10 annos isentas de contribuição predial.

Bastaria talvez que, n'esses casos, a contribuição fosse reduzida a não mais de 5 por cento durante aquelle prazo, para que esta medida se tornasse de largo alcance, porque, embora parecendo diminuir o rendimento dos impostos, pelo contrario o aumentará, e o que diminue são os encargos do Thesouro, porque o liberta de uma alluvião de operários a manter.

Essa isenção ou quasi isenção de imposto virá promover um desenvolvimento de construção civil, compensando, até certo ponto, embora de leve, os maiores gastos no custo de materiaes.

Assim, as construções aumentariam de novo, e o producto do imposto, embora reduzido, será maior do que na situação actual, visto que a construção de novos predios está quasi paralizada.

Outra obra que a Câmara tem tentado realizar e com que concorreria para debellar a crise e promover o aumento de construções na cidade, é a conclusão das ruas Castilho, Rodrigo da Fonseca e Joaquim Antonio d'Aguiar, regularização da avenida Braamcamp e outras nos arredores.

Mas isso está dependente de combinações entre a Câmara e o ministerio da Guerra, e não se sabe quando elles terão fim.

E que no nosso paiz a arvore do *empata viceja* frondosa e ai d'aquelle que a encontra pela frente. Não ha serrote da logica, nem enxó da boa razão, nem camartello do bem publico, que a deite abaixo!

Parece que, pertencendo o terreno do antigo quartel de Valle de Pereiro ao ministerio da Guerra, isto é *ao Paiz*, e tratando-se de concluir ruas por conta da Câmara, que é tambem uma entidade oficial e trata dos interesses da capital do mesmo Paiz; e sendo aquelle terreno perfeitamente desponível para aquelle e tão indispensável a esta, para se abrirem novas avenidas que aformoseiam a cidade, o negocio se deveria limitar a uma transferencia de posse do terreno de uma entidade a outra, e aquellas obras farsse-hiam rapidamente, e as ruas estariam abertas, e os terrenos vendidos em tempos melhores, e alguns predios feitos, dando já rendimento para o Estado.

Assim seria, se o terreno do antigo quartel pertencesse a um particular. E a prova é que a vasta area que pertencia à Sr.^a condessa de Foz d'Arouce foi facilmente adquirida, pela Câmara, no anno passado, em condições mais que razoaveis, apesar da vendedora não ser interessada nos impostos que virão a pagar as edificações que em parte d'essa area se levantarem.

Mas, com uma entidade oficial o caso não corre assim. Ha que contar com o excesso de zelo do funcionalismo; com os informes de um, os pareceres de outro, as avaliações mirabolantes d'este e os calculos phantasticos d'aquelle; e por tantos tramites passa qualquer assumpto d'estes, e tantos informes, pareceres, avaliações e calculos se fazem, que nem as repartições superiores nem os ministros podem resolver coisa alguma.

Portanto aqui está porque caturrce official, com grande pasmo do publico e escândalo do bom-senso, a avenida Braamcamp se encontra, ha bons seis annos, em parte atulhada de terrenos e ruinas do quartel de Valle de Pereiro, inuteis para o Thesouro e para a cidade, servindo só de esterquilinio e de impecilho ao aformoseamento d'aquelle sitio; e as ruas Rodrigo da Fonseca e Castilho estão incompletas e vedadas por tapumes, em vez de estarem já hoje abertas e ladeadas de bellas edificações até ao seu extremo, como podiam estar—e o estariam por certo—se tais teimoziás a isso se não opusessem.

E quer alguém saber o que tem o Thesouro *perdido* com isso? Não é difícil fazer o calculo:

A regularização d'aquelle avenida e a abertura do complemento das duas ruas, daria n'aquelle, 155 metros de fachada e n'estas 340 metros na Castilho e igual extensão na outra, ou um total de 835 metros. Quem comprasse esta extensão da face da rua, compraria, em fundo, não menos de 40 metros, portanto 33.400 metros quadrados estariam vendidos e talvez não menos de metade cobertos de edificações.

A venda mesmo ao infimo preço de 10\$00 escudos daria 334 contos e logo na contribuição de registo que antigamente era de 10 %, o Thesouro teria recebido mais de 30.000\$00.

Calculando, muito modestamente, que metade d'aquelle area estaria construída em moradias, não se pôde atribuir a estas um valor inferior a 100\$00 escudos por metro quadrado, ou seja o valor total de 1.670 contos, cujo valor locativo seria (mesmo a 6 %) 100 contos.

O Estado, cobrando, ainda pelo calculo mais reduzido, 15 % de contribuição predial, estaria recebendo annual-

mente 15 contos; isto é em seis unicos annos, teria já cobrado o melhor de 120 contos.

Assim, não tem recebido um centavo, e tem prejudicado o aspecto da cidade.

Mas pôde gabar-se de que tem funcionários verdadeiramente zelosos dos haveres do Paiz.



Companhia Portugueza. — Está já aberta à exploração a 2.ª via do Norte entre Pampilhosa e Mogofores.

— Está sendo rebaixado o tunnel de Caxarias, assim de ser adoptado à 2.ª via.

Companhia Nacional. — A estação de Vizeu, devido ao aumento de passageiros, vai ter um restaurante a partir de 1 de janeiro próximo.

Sul e Sueste. — Está-se procedendo à conclusão dos estudos da linha Extremoz-Portalegre, e parece que a sua construção se vai fazer brevemente.



França

Acaba de publicar-se em França pelo Ministerio das Colonias, uma estatística dos caminhos de ferro coloniaes, em fins de 1914.

Eis o resumo:

Indo-China — 2.061 kilometros de linhas, com a receita bruta de 12.297.892 francos. — África Oriental — 2.582 kilometros, e a receita de 12.197.976 fr. — Madagascar — 369 kilometros, e 2.021.014 fr. — Reunião — 126 kilometros, e 1.210.950 fr. — Somalis — 543 kilometros, e 3.309.000 fr. — Nova-Caledonia — 29 kilometros, e desconhecida a receita. — Índia francesa — 30 kilometros, e desconhecida a receita.

Ao todo, a rede colonial francesa excede 5.740 kilometros.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

I.ª Secção de Construção da Linha do Sado

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

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

O caderno de encargos e programma do concurso, estão patentes ao publico, na sede da I.ª Secção da linha do Sado, em Setúbal;

na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, ao Caldas, n.º 63, Lisboa e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 às 16 horas.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Corda velha = 1.300 kilogrammas

No dia 22 do corrente mês, às 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, no Porto, serão recebidas propostas em carta fechada para a compra do seguinte lote: Corda velha — 1.300 kilogrammas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de 1\$00 (um escudo), ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até à véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicada a venda reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de cinco por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação poderão ser examinadas no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste e o referido lote nos Armazens Geraes dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 às 15 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de bitas

No dia 20 do corrente, pelas 13 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 500 bitas.

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

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

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de barris usados

Esta Companhia recebe propostas até ao dia 31 do corrente, para a venda de barris usados, que, durante o proximo anno de 1906, utilizar no transporte de oleos.

Teem a capacidade de 180 a 200 litros.

O adjudicatario, que se comprometterá a retirar os barris mep-salmente, fará, na Thesouraria da Companhia, na Figueira da Foz, um deposito de 15 escudos, que lhe será restituído findo aquele prazo.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço offerecido lhe não convier.

Dirigir as propostas á Direcção da Exploração, na Figueira da Foz.

Concurso para o fornecimento de uniformes ao pessoal

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

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

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

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

OLYMPIA o mais distinto Cinema de Lisboa

RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias *Matinées* cinematographicas e *Chá Tan-*go com esmerados serviços de chá, cacau, leite, etc. no bufete completamente renovado; sendo os numeros de musica, tanto das *Matinées* como das *Soirées*, executados por um *Duplo Sexteto de Sopro-Corda-Piano*, composto pelos mais distintos professores.

AGENDA DO VIADANTE

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

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

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

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

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 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. Iluminacao electrica — Luxoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanaas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1915

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R		Lisboa-R		Lisboa-R		Lisboa		Portimão		Lisboa	
a 8 30	2 18	Porto	Lisboa-R	6 17	11 8	T. das Var.	Entronc.	9 10	7 52	9	7 25
9 10	8 42	a 8 37	5 36	9 10	4 2	12 5	a 2 35	8 15	6 50	7	7
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8	8 5	10 8	3 40	a 1 8				
e 6 56	/ 1 15	7 55	6 25	9 35		5 5					
9 35	7 53										
Lisboa-R		Lisboa-R		Lisboa-R		Lisboa		Portimão		Lisboa	
b 12 5	12 46	b 8 28	9 9	8 5	11 38	7 20	11 14	9 10	7 52	9	7 25
12 50	1 57	9 23	10 26	8 5		11 40	5	8 15	6 50	7	7
3	4 9	11 23	12 20	9 35							
b 5 33	6 5	1 12	2 13	7 20							
5 34	6 41	3 17	4 20	5 5							
b 6 15	7 80	b 4 10	4 49	7 55							
7 17	8 24	5 21	6 29	10 18							
8 55	10 6	b 6 47	7 32	11 10							
10 23	11 33	7 30	8 37	5 5							
11 55	1 1	9 10	10 7	7 11							
12 55	2 5	11 13	12 15	10 20							
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		Entronc.	Poto	Entronc.		Portimão		Lisboa	
7 55	8 37	9 1	9 37	6 5	1 58	1/ 2 50	2 26	9 10	7 52	9	7 25
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Figueira	Coimbra	Figueira		Portimão		Lisboa	
6	7 8	5 25	6 31	2 20	4 5	7 35	9 18	9 10	7 52	9	7 25
b 7 10	8 1	6 34	7 49	8 15	10 15	12 28		8 15	6 50	7	7
b 8 10	9 1	b 7	7 47	7 43	9 45	2 40	4 35				
9 10	10 18	b 8 10	8 59	11 30	1 8	4 50	6 44				
b 10 10	11 1	b 8 50	9 37	2 5	4 30	a 8 55	10 45				
10 45	11 53	a 9 10	9 46	a 8 45	10 20	11 39	1 34				
a 11 29	12 5	9 35	10 41	10 45	12 30						
12 20	1 28	b 10 35	11 22	Coimbra	Louzã	Coimbra					
2	3 8	11 20	12 26	5 25	6 54	7 10	8 39				
3 40	4 48	a 12 14	12 50	7 43	1 13	m 2 33	3 10				
a 5 10	5 46	12 51	1 56	4 35	5 50	6 5	7 4				
b 5 15	6 6	2 20	3 26	Figueira	Alfarellos	Figueira					
b 6	6 51	3 50	4 56	5 40	7	3 35	4 36				
a 6 40	7 16	b 5 20	6 9	6 58	7 35	7 50	8 23				
7	8 8	a 6 10	6 46	11 43	12 54						
7 45	8 48	6 25	7 25	Mais os para e de Coimbra							
8 40	9 48	a 7 50	8 37	Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R					
10 10	11 18	9 10	10 16	8 10	3 5	3 25	12 1				
11 40	12 48	10 30	11 36	4 15	12 44	5 40	12 43				
b 12 45	1 36	a 11 30	12 17	Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R					
12 50	1 58	12 10	1 16	5 51	8 43	6 20	9 37				
C. Sodré	P. Areos	C. Sodré		Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R					
7 15	7 51	8 15	8 50	7 55	1 4	1 25	6 14				
8 15	8 45	8 55	9 30	7 55	1 4	1 25	6 14				
4 30	5 6	5 16	5 48	6 28	8 31	6 10	8 31				
5 20	5 56	6 5	6 40	10 18	12 47	11 32	1 58				
6 5	6 41	7 50	8 25	2 27	4 56	6 45	9 26				
Mais os de Cascaes, excepto os c				7 3	9 31						
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		Porto	Ovar	Porto					
6 46	8	5 42	7 5	5 46	7 13	5 30	7 13				
9 56	11 4	6 55	8 23	4 19	5 49	7 55	9 38				
1 25	2 17	8 25	9 46	12 43	2 13	6 14	7 47				
b 5 5	6 7	11 30	12 50	9 50	10 43						
5 41	7 4	3 4	4 30	Mais os de Aveiro.							
10 36	11 56	9 10	10 37	Lisboa-R	Val. d'Aic.	Lisboa-R					
12 47	2 5	—	—	6 55	7 48	9 36	10 37				
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R		8 57	9 50	10 40	11 36				
6 46	7 27	6 29	7 5	12 15	1 11	4 12	5 8				
8 44	9 29	7 37	8 23	o 1 37	2 33	9 48	10 45				
9 56	10 41	9 1	9 46	g 5 20	6 13	11 10	12 8				
11 12	11 57	10 48	11 31	9 50	10 43						
1 25	2 12	12 7	12 50	Mais os de Ovar e Aveiro.							
3 55	4 38	1 12	1 58	Lisboa-R	Val. d'Aic.	Lisboa-R					
a 5 5	5 40	3 45	4 30	9 10	6 55	7 42	de Mad.				
5 41	6 29	5 21	6 37	a Mad.	9	8 10	5 36				
7 10	7 50	8 6	8 52	4 19	5 49	7 55	9 38				
9 7	9 47	9 51	10 36	g 4 35	9 43	a 11 25	d. Mad.				
10 36	11 22	10 42	11 26	a Mad.	8 1	a 9 28	4 22				
12 47											

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Aviso ao Público**3.º ADITAMENTO**

A

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

TRANSPORTE DE

Gasolina, essencia de petrólio e outros produtos derivados da nafta

A partir de 25 do corrente a tarifa especial N. B. n.º 4 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Agosto de 1898, para o transporte de **materias inflamaveis, explosivas ou perigosas**, na mesma designadas, passa a ser aplicável aos transportes de **gasolina, essencia de petrólio e outros produtos derivados da nafta**.

Minimo de peso por expedição — 100 quilogramas, ou pagando como tal.

Preço por tonelada e quilometro — \$03105 mais os direitos de manutenção correspondentes, segundo as tarifas de despesas acessórias das Companhias combinadas, em vigor.

Acondicionamento — Será recusado o transporte das mercadorias antes referidas, quando estas não sejam apresentadas a despacho bem acondicionadas, em taras metálicas, estanques, solidas e seguras.

Responsabilidades — As Companhias combinadas respondem, tão sómente, pelas faltas, dânos ou avarias devidos à culpa sua ou do seu pessoal, quando se provar que a falta ou deficiência do acondicionamento não concorreu para a perda ou danificação. Os expedidores e consignatários respondem para com as Companhias pelos prejuízos que lhes possam advir da explosão, inflamação ou derrame das mercadorias acima indicadas.

Em tudo que não seja contrário ao que se dispõe no presente Aviso, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial N. B. n.º 4 de pequena velocidade e os Avisos ao Público B. n.ºs 1570 e 2223 de 6 de Julho de 1907 e 19 de Julho de 1913.

Lisboa, 15 de Novembro de 1915.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Santos Viegas

B. 2.550

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 427

950 exemplares