

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 678

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 16 de Março de 1916

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Aviso ao publico, additamento á tarifa especial n.º 1 (P. V.) — Aviso ao publico: Sobretaxas.

## SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes — VII — A linha de Santa Comba-Dão, por J. Fernando de Sousa	81
O reverso da medalha, por Raul Esteves	83
Parte oficial — Ministério do Fomento — Caminhos de ferro do Estado, Portarias n.º 603, Direcção Geral de Obras Públicas e Minas	86
Caminho de ferro de Irun a Santesteban	87
Viagens e transportes	88
Documentos para a História	89
Anuário Commercial de Portugal	90
Carruagens auto-motoras eléctricas Diesel	90
A electrificação da Linha de Cascaes	91
Linhos Portuguesas — Augmentos ao pessoal — Thomar à Nazareth — Caminho de Ferro de Sines — Companhia Portuguesa — Lamarosa a Thomar — Setil a Peniche	91
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas	92
Boletim commercial e financeiro	92
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	93
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	93
Revista de Inspeção aos ferro-riários militares	94
Companhia Atravez d'Africa — Relatório (Continuação)	94
Arrematações	95
Horário dos comboios	96

## Caminhos de ferro vicinaes

VIII

### A linha de Santa Comba-Dão a Vizeu

Na serie de estudos que emprehendi acerca das nossas linhas secundarias tem agora logar o das que foram concedidas com garantia de juro á Companhia Nacional.

Tres foram as concessões outhorgadas: Foz-Tua a Mirandella, Santa Comba-Dão a Vizeu, Mirandella a Bragança.

A gerencia da pasta das obras publicas por Hintze Ribeiro em 1882-1883 ficou assinalada pelo grande impulso que aquelle illustre estadista, de saudosa memoria, deu á viação accelerada. Basta relembrar a lei de 2 de maio de 1882, que aprovou o contracto provisório da linha de Cintra-Torres e auctorisou a concessão da de Torres-Figueira-Alfarelhos, e a de 29 de março de 1883 sobre a construção de varias linhas complementares das do Sul e Sueste.

Em 26 de abril do mesmo anno foi promulgada a lei que auctorisava a concessão, com garantia de juro, das linhas da Beira Baixa, de Foz-Tua a Mirandella e de Santa Comba-Dão a Vizeu. Para as duas ultimas era prescripta a largura de 1m, os limites de rampas de 18<sup>m</sup>/m e dos raios de curvas de 150<sup>m</sup>.

Era garantido o juro de 5,5% à base kilometrica de 23.000\$00. As despesas eram fixadas em 50% das receitas, com o minimo de 700\$00 por kilometro e o maximo de 1.200\$00.

Seriam prohibidos os contractos particulares de trans-

porte. O Governo reservar-se-ia o direiro de decretar tarifas, em quanto funcionasse a garantia de juro.

Esse minimo de 700\$00 foi estipulado tendo em vista o estabelecimento de 2 comboios em cada sentido; considerava-se sufficientemente largo o coefficiente d'exploração de 0,50.

Tendo ficado deserto o primeiro concurso por causa da clausula relativa á remissão, foi esta modificada, fixando-se para a annuidade o minimo de 5,5% do capital tomado para base da garantia.

Depois do segundo concurso, ordenado por decreto de 22 de novembro de 1883, fôram celebrados em 24 de dezembro d'esse anno os contractos de concessão das duas linhas, tendo as bases kilometricas, para a garantia de juro, de 19:692\$30 para de Foz-Tua a Mirandella e de 22:880\$00 para a de Santa-Comba-Dão a Vizeu.

Por lei de 26 de maio de 1884 foram esses contractos aprovados, lavrando-se o contracto definitivo da primeira de aquellas linhas em 30 de junho. Não sucede o mesmo com a segunda, por não se conformar o concessionario com a prescrição da lei, que exigia, para a companhia que se formasse, a condição de ser a maioria da sua direcção de portuguezes domiciliados no paiz.

Por decreto de 11 de novembro de 1884 foi mandado abrir novo concurso para a concessão provisória da linha, que foi feita por contracto aprovado pela lei de 30 de junho de 1885 e definitivamente lavrado em 29 de julho d'esse anno.

A linha de Foz-Tua a Mirandella era o primeiro troço da ligação de Bragança com a linha do Douro.

Mal se comprehende que não abrangesse a concessão os dois troços, mormente na occasião em que se encarava com bastante larguezza o problema do desenvolvimento da viação accelerada.

Seriam mais 73 kilometros a construir, que iriam valorizar uma vasta região e servir directamente uma capital de distrito.

Concedeu-se apenas o primeiro troço atraez das aprumadas e fragosas arribas da margem esquerda do Tua, ficando a linha por largo tempo quasi sem comunicação com a sua zona tributaria, a não ser em Mirandella.

Em 29 de outubro de 1887 abriu-se a linha até Mirandella com 54<sup>km</sup>, 679.

Partida da cota 93<sup>m</sup> em Tua, elevou-se a 225<sup>m</sup> em Mirandella, o que lhe assegurava excellente perfil, pois as rampas superiores a 15<sup>m</sup>/m sommaram apenas 4 kilometros. Os alinhamentos rectos sommaram 34 kilometros, não indo alem de 2 kilometros a somma das extensões em curva de 150<sup>m</sup>. Foram numerosos os viaductos, tuneis e muros de supporte construidos n'aquelle linha, sobremodo interessante pelo alcantilado terreno que percorre.

A linha de Santa-Comba-Dão a Vizeu obedeceu na sua directriz ao proposito de servir Tondella e de encurtar o mais possivel o percurso do trasego de Vizeu para o lado de Pampilhosa.

Ao seu traçado foi oposto, como preferivel, o de Vizeu a Mungualde, muito mais curto, embora sobre carregasse

com alguns kilometros o percurso para Oeste, em parte compensado pela grande melhoria nas relações para o lado da Guarda.

Uma solução intermedia podia ter sido adoptada, de mais facil traçado, vindo-se de Vizeu a Nellas e prolongando a linha do outro lado da Beira Alta até Ceia com a mesma extensão total que a directriz adoptada.

Basta olhar para a carta para reconhecer que a linha de Santa-Comba-Dão a Vizeu, formando um angulo agudissimo com a da Beira Alta, tinha com esta uma zona tributaria commun, separada ainda em parte pelo Dão, limitando-a do outro lado a pequena distancia a serra do Caramullo. Por grande que seja a importancia commercial de Vizeu, centro administrativo de um districto populoso e ponto de convergencia de numerosas estradas, não basta para assegurar o trafego da linha, que havia por força de ter que o vir a partilhar com outra que seguisse pelo valle do Vouga ao encontro da linha do Norte.

De prever era pois que nunca o rendimento seria suficiente para ocorrer aos encargos do capital.

Antes de analysarmos os resultados da exploração da linha transmontana examinemos os que se referem á de Vizeu.

Foi esta aberta em 25 de novembro de 1890 com 49km., 511 que arredondaremos para 50 kilometros.

No anno de 1891 o rendimento kilometrico foi de 606\$18. Dez annos depois, em 1901, subira apenas a 714\$17,9. As despesas d'exploração foram respectivamente de 602\$61,8 e 516\$83, apenas, graças ao criterio de rigorosa economia adoptado, que procurava mantel as abaixo do minimo de 700\$00 estipulado no contracto. Uma exploração intensiva com a mira de promover o desenvolvimento do trafego diminuia, em vez de os aumentar, os proventos da Companhia, e não sendo elle susceptivel de largo incremento, não podiam ser outras as normas adoptadas.

No segundo decennio é maior a actividade de circulação. Assim, em 1911 o rendimento elevou-se a 1:058\$37,6 ou mais 48% que em 1901.

E' interessante comparar os dados estatisticos d'estes tres annos:

	1891	1901	1911
Passageiros			
Número.....	57.946	54.116	77.800
Rendimento ..	19.129\$	18.904\$	26.615\$
G. V.			
Toneladas.....	325	798	1.838
Rendimento .....	2.551\$	3.856\$	6.274\$
P. V.			
Toneladas.....	7.879	11.993	19.600
Rendimento .....	9.815\$	12.949\$	20.629\$
Rendimento total.....	30.309\$	35.709\$	52.919\$
Percentagem da P. V.....	32 %	36 %	38 %
Receita kilometrica .....	606\$	714\$	1.058\$
Despesa   »    .....	603\$	517\$	633\$
Garantia de juro (por km.)	1.247\$	1.240\$	882\$
Receita fora do trafego »	1\$	1\$	15\$
Disponibilidades da Companhia.....	1.251\$	1.438\$	1.322\$

Como obteve a Companhia esses resultados?

Reducindo quanto possivel as despesas por uma administração modelar, economica sem sacrificar a boa conservação da via e do material.

Assim, em 1914, apesar do encarecimento da exploração determinado por causas geraes que é ocioso relembrar, ao rendimento de 1.054\$20 na linha de Vizeu correspondeu a despesa de 683\$17, inferior ainda ao minimo previsto. Tendo sido a garantia de 815\$35, [1.258\$30 — (1.054\$20-700\$00)], as disponibilidades attingiram ainda 1.275\$13.

Como foi obtido este resultado? Restringindo o mais possivel a circulação dos comboios, cujo percurso total, incluindo os comboios suplementares, attingiu 71.003 kilometros ou em media 2,91 por dia e kilometro de via, ou 1,95 comboios em cada sentido.

Foram attendidas todas as necessidades do publico? Não. Está hoje admittido como regra incontestavel que o minimo numero de comboios admissivel n'uma linha para attingir aquelle objectivo é o de 3 comboios diarios em cada sentido.

Resentiram-se as receitas da falta de comboios? Seguramente, no que respeita a passageiros.

Devia a Companhia crear novos comboios para atender as exigencias do trafego? De modo algum, porque não é obrigada ao altruismo de privar os seus capitais de remuneração, fazendo pelo publico sacrificios sem compensação. Legal e moralmente é apenas obrigada a cumprir o seu contracto, não tendo responsabilidade pelos deficiencias que derivem da letra do mesmo e da imperfeição da formula d'exploração que lhe foi imposta. Aos poderes publicos compete estudar essa formula e revê-la para que melhor corresponda ás conveniencias publicas.

Veja-se a conta de ganhos e perdas de 1914. O lucro liquido foi apenas de 6.027\$00, absorvido pelas applicações estatutarias, não permittendo distribuir dividendo pelo capital acções.

Sem a rigorosa economia seguida e digna de todo o louvor, não lograriam as obrigações obter a sua annuidade integral.

Mesmo abstrahindo das circumstancias anormaes do presente, não pode a Companhia, sem prejudicar os legítimos interesses que lhe estão confiados, fazer sacrificios para desenvolver o trafego. Suponhamos que mercê de novas facilidades de circulação conseguia elevar as suas receitas a 1.200\$00, o que seria muito. A sua despesa não seria inferior a 750\$00, mas para os efeitos da garantia seria computada apenas em 700\$00. As disponibilidades (mesmo incluindo as receitas fora do trafego) desceriam a 1.220\$00, não attingindo pois a annuidade, garantida no contracto, de 1.258\$30.

O coefficiente de exploração foi de 64,8 % em 1914 e nunca poderá descer abaixo de 60 %, porque se esse anno se fez já sentir o encarecimento do carvão, a circulação foi muito reduzida. Por muito pois que as receitas subam, desde que o contracto estipula a despesa fixa de 700\$00 para receitas até 1.400\$00 e 50 % alem d'essa cifra, a Companhia perderá 10 % sobre os augmentos conquistados; à medida que se approximar de aquelle limite, maior será a disparidade entre a despesa real e a arbitrada, transformando-se em prejuizo o pequeno beneficio que até hoje lhe tem d'ella advindo.

E' a linha de Vizeu susceptivel de largo incremento de receitas? Não, pelas razões já apontadas. E' certo que nos annos de 1912 e 1913 elles subiram notavelmente, mas em 1914 voltaram á cifra anterior, como o demonstram os dados seguintes:

	1911	1912	1913	1914
Passageiros				
Número.....	77.800	88.277	87.009	81.313
Receita, esc..	26.615\$	29.529\$	29.126\$	29.950\$
G. V.				
Toneladas.....	1.838	2.100	2.284	2.433
Receita.....	6.274\$	6.930\$	7.231\$	7.312\$
P. V.				
Toneladas.....	19.600	23.413	28.358	21.062
Receita.....	20.029\$	24.010\$	30.183\$	19.447\$
Receita kilometrica.....	1.058\$	1.209\$	1.331\$	1.034\$

Analyzando estes numeros, vemos que a quebra consideravel de receitas em 1914 é devida exclusivamente á pequena velocidade, pois as de passageiros e grande velocidade foram superiores ás de 1913.

De que proveiu essa baixa de 4.354 toneladas nos passageiros e de 10.736\$ nas receitas?

Foi desvio operado pela linha do Vouga, aberta n'esse anno até Vizeu? Não, embora algum desvio de trafego tivesse forçasamente de haver. A diferença explica-se exactamente pela conclusão da construcção de aquella linha, que dera logar nos annos de 1912 e 1913 a importantissimos transportes de material de todas as especies por Santa-Comba.

Cessou a causa, cessou o efeito; a receita kilometrica de 1914 voltou ao nível de 1911, acima do qual subira excepcionalmente enquanto durou a acção de uma causa fortuita e temporaria d'esse aumento.

Faça-se o que se fizer, não tem a linha zona tributaria que a possa alimentar largamente e fazer progredir as suas receitas, mesmo com uma exploração desafogada e com a construção de novas linhas.

No plano decretado em 19 de agosto de 1907 figura uma linha de Arganil a Santa Comba, que daria seguramente um tributo modesto, mas apreciável, à de Vizeu. Figura porém ao mesmo tempo a de Mangualde a Gouveia e no plano de 1900 a de Vizeu a Mangualde, que seriam concorrentes e não tributárias d'aquela.

A linha, classificada em 1900, de Vizeu a Foz-Tua seria o prolongamento da linha actual e liga-la-ia com a de Bragança, formando assim as três uma extensa linha de perto de 330 quilometros, contando com o seu prolongamento a Arganil.

A construção seria porém dispendiosa na vertente do Douro e pouco importante o tráfego com que se poderia contar, pois o centro de gravidade da economia regional é o Porto, e as relações entre a Beira e Traz os Montes pouco importantes.

O sacrifício imposto ao Thesouro seria considerável, havendo outras necessidades mais instantes que attender em matéria de viação acelerada.

Não é portanto de esperar que em futuro próximo se construam as linhas que formariam uma extensa arteria desde Bragança a Arganil, e da região que actualmente utilisa a linha de Vizeu não se pôde contar com aumento considerável de tributo. Pôde crescer sensivelmente o movimento de passageiros, mas à custa da criação de novos comboios, que absorverão no todo ou em grande parte as receitas obtidas.

Ainda assim haveria n'isso vantagem grande para o público para justificar a modificação da formula de exploração em termos que não aumentem os encargos do Estado.

Se analysarmos a estatística das garantias de juro, vemos que o Governo contribuiu até o fim de 1915 com cerca de 1:340 contos.

A garantia attingiu as seguintes cifras:

1891.....	62.304\$46,6
1901.....	61.986\$25,6
1911.....	44.134\$57

A cifra de 1915 pouco deve diferir d'esta ultima, tendo descido excepcionalmente em 1913 a 30.679\$540.

Não só não ha que prever reembolso, mesmo parcial, da garantia, nem mesmo redução considerável d'esta. A modificação da formula em termos de tornar possível a criação de novos comboios sem prejuízo da Companhia não pôde realizar o milagre de lhe dar tráfego, que a região tributária não comporta.

Lembremos de que a annuidade garantida é de 1.258\$30 e que portanto o reembolso só começaria quando a receita bruta excedesse 2.458\$30. No fim de 24 anos estamos a 1.050\$00... sem tendencias, nem ensanchas para notável crescimento.

Portanto importa aceitar resolutamente o sacrifício do Thesouro, não inferior a 40 contos annuaes (com os quais ha que encontrar cerca de 3:500\$00 de impostos de trânsito e sello, e ainda o imposto do rendimento sobre as obrigações).

O que importa é tornar esse sacrifício tão fructuoso quanto possível, proporcionando à região as possíveis facilidades de circulação. E' o tráfego de passageiros o que por elles pode ser influenciado pela criação de novos comboios. Só a ella assentirà a Companhia, se no cálculo da despesa se tiver em conta o encargo suplementar contrahido.

Foi o custo medio do trem-kilometro \$48 em 1914, podendo-se computar em pouco mais de metade d'essa soma o custo de novos trens, representado quasi só pelas despesas de tracção.

Poderia pois ser fixado um certo minimo do percurso anual, correspondente ao serviço normal de 1914 anterior à guerra, e abonar à Companhia determinada quantia por cada trem-kilometro que excedesse esse minimo. Por essa forma sahia-se do estagnamento a que a imperfeição do contracto condenou os serviços da linha, sem se pedir à Companhia sacrifícios, que por ella seriam justificadamente recusados.

E' esse o unico alvitre que se me assigura praticável. Outro conviria adoptar se se tratasse de uma linha com larga zona tributaria e grande elasticidade de receitas.

Não foi a meu ver, a sua directriz a mais conveniente. A passagem por Tondella foi subordinada. O que está feito está feito e ao menos não vamos entoar jeremiadas e vociferar contra o princípio da garantia de juro, porque da sua applicação e em caso especial resultou encargo superior ao da subvenção kilometrica ou da construção por conta do Estado.

Supponhamos que se tinha oferecido à Companhia da Beira Alta a concessão de uma linha Vizeu-Nellas-Ceia, com subvenção kilometrica de 12 a 15 contos.

O Estado desembolsaria 700 a 900 contos, a linha teria sido feita de via larga e a Companhia da Beira Alta teria dois afluentes de valor a enriquecerem a linha principal. Tinha sido melhor solução a todos os respeitos.

O fetichismo do concurso publico e o fraccionamento inconsiderado da nossa rede multiplicou sem vantagem as entidades exploradoras, suscitando empresas que não podem esperar da exploração lucros que não tenham encontrado no periodo aventureiro da constituição.

Que não seja perdida a lição.

E ao menos que se não deixe de aplicar aos caminhos de ferro o criterio de utilidade publica referente a estradas. Não dão estas um ceitil de rendimento ao Thesouro, que alem da construção tem que custear a conservação. Pois todos aplaudem o incremento dado à viação ordinaria.

Porque condenar então os caminhos de ferro que, alem das despesas de exploração, não cobrem os encargos do capital? Não são elles, acaso, precioso e indispensável elemento de progresso para a economia do paiz?

Abençoado dinheiro o que com elles se gasta!

Vae tão longo este artigo, que deixarei para o seguinte o estudo da linha de Bragança.

J. Fernando de Souza.

## O reverso da medalha

Se até aqui muito se tem dito e publicado sobre a excellencia da organização e serviços dos caminhos de ferro franceses, que na actual guerra teem tido incontestavelmente um papel relevante, tambem, por outro lado, começam agora a ser desvendados os defeitos e as faltas que n'elles se notam, e que concorrem sensivelmente para modificar, em certo ponto, o juizo eminentemente favorável que se formava da direcção superior dos transportes ferro-viários em França.

Sob o título «O escândalo dos transportes», o senador Charles Humbert publicou em *Le Journal*, de Paris, uma serie de artigos criticando severamente o presente estado de funcionamento dos caminhos de ferro e vias fluviaes da França. Apezar de já ter decorrido mais de anno e meio de guerra, tempo suficiente para methodizar e regularizar os serviços n'ella empenhados, parece que ha ainda faltas consideraveis nos processos empregados para o

transporte de munições, viveres e outras mercadorias destinadas aos exercitos em campanha.

Devemos recordar que foi a este mesmo senador que se deveu a publicação das graves faltas notadas nos organismos destinados à manufactura e abastecimento de munições de guerra, e foi depois de ter chamado a atenção sobre esse assunto tão importante que elle se empenhou n'est'outra campanha, que visa especialmente a questão dos transportes. Procedendo assim, pretende o referido parlamentar demonstrar ao seu paiz que o successo na guerra resulta mais da excellencia da organisação material do que do heroísmo na linha de fogo.

N'esta critica faz-se realçar como, mesmo em condições de paz, o medianismo governamental é embaraçante e apresenta graves vicios de organisação, que lhe tiram toda a efficiencia, e impedem a acção dos cidadãos capazes e bem intencionados, que conhecem o que se deve fazer, mas cujas mãos estão ligadas pela rotina administrativa das inefficientes auctoridades governamentaes.

Accentuando os diversos pontos tratados pelo senador Humbert, diz um correspondente americano que nunca foram evidenciadas mais claramente as faltas de uma organisação governamental, no genero da franceza, como n'estes artigos em que se procura alcançar a realisação de melhores condições de transportes ferro-viarios e fluviaes para os terríveis mezes d'esta guerra.

N'um artigo intitulado «O medo das responsabilidades», escrevem elle as seguintes considerações:

«A minha longa experiencia em negocios administrativos, politicos e governamentaes leva-me a dizer que a França está morrendo por causa de um receio mortal das responsabilidades. Todos procuram livrar-se d'ellas.

O empregado cobre-se da responsabilidade para com o seu chefe, o chefe protege-se contra a intenção do seu empregado, e ambos se juntam para afastar responsabilidades do serviço a que pertencem. As direcções descarregam as responsabilidades para conselheiros especiaes, e os ministros, geralmente desconhecedores da materia, hesitam entre as conclusões apresentadas por uns e por outros. Quando se está para decidir uma questão todos perguntam quem é que a deve relatar. Estudá-la para chegar a uma conclusão é coisa que se considera demasiado perigosa, e por isso cada um procura achar alguém a quem possa consultar, e, encontrada essa pessoa, é para ella que se descarrega a questão. Naturalmente esta pessoa conhece tambem o jogo, e procurará, por sua vez pôr-se a salvo, empurrando o assumpto para outro, e assim vae succedendo até chegar ás mãos d'algum a quem inevitavelmente cahirá a sorte de tomar uma decisão, e tanto peor para aquelle que deixar cahir sobre si essa eventualidade.

Este jogo ridiculo e embaraçoso parece que é o que se usa communmente nas innumeraveis commissões do ministerio das obras publicas, que, em França, dirigem as operaçoes dos caminhos de ferro, canaes e docas.

Pelos resultados das investigações que teem sido publicadas em «Le Journal» mostra-se que os caminhos de ferro do Estado estavam comprando fóra locomotivas e carrugens, quando em França permaneciam inactivas 2:000 locomotivas belgas e muitos milhares de vagões da mesma nacionalidade, e quando cerca de 2:000 barcos de navegação fluvial, representando uma tonelagem equivalente a 60:000 vagões, estavam completamente immobilizados, tudo isto n'uma epocha em que os preços dos fretes se elevavam consideravelmente, e em que as fabricas de munições não obtinham a necessaria quantidade de materia prima, nem conseguiam fazer a entrega de todos os seus productos.

\*

Alguns dos ataques d'esta notavel critica a que nos estamos referindo são dirigidos especialmente contra os

caminhos de ferro, e n'este assumpto citam casos muito curiosos.

«Sejamos justos e modestos, diz um dos artigos do citado periodico. Obrivemos grandes melhoramentos em palavras, mas houve um aggravamento na situação de facto. Nomearam-se commissões, estabeleceram-se inqueritos, mas havia estações de caminhos de ferro que estavam fechadas, os preços dos fretes aumentaram e a producção diminuiu. Denunciámos a escandalosa situação das docas do Havre, e o resultado foi que, na ultima semana, esta estação foi fechada ao publico desde quarta-feira até segunda-feira de manhã. Portanto, o maior porto da França, que dá saída no Atlântico para as duas Americas, esteve privado da comunicação com o interior do paiz durante cinco dias. As docas estão algum tanto desembaraçadas, mas os volumes em transito ficam agora empilhados fóra das portas, em vez de se agglomerarem lá dentro.

Como factos concretos, aponta-se o que tem sucedido com alguns comerciantes, e que é de veras curioso.

Um negociante desejando enviar do Havre para Dieppe, 248 toneladas de linhaça para fabricar óleo para o exercito, recebeu a indicação de que deveria fazer o seu transporte por via marítima. Não havendo linha regular de barcos de carga entre aquelles dois portos, comprehende-se que a indicação dada falhava por completo.

A pretexto de falta de meios para transportes, deu-se ordem em Saint-Etienne para limitar a producção de carvão nas minas, e ordem identica foi dada em Alais. Entretanto a falta de carvão nas fabricas, nos hospitaes e para usos domesticos faz-se sentir cada vez mais. Parece que o remedio seria transportar mais combustivel para as diversas regiões onde elle falta, mas a solução adoptada foi precisamente a contraria.

«E' certo, diz ironicamente o referido artigo, que, se a estação do Havre estivesse fechada durante um anno, e se a producção do carvão fosse paralysada, não haveria então falta de vagões no Havre, e todo o carvão produzido poderia tambem ser transportado.»

Estes exemplos não são isolados. Toda a parte occidental da França está perdendo os seus productos pela carencia de vagões para os transportar. Em Cognac, onde um determinado comboio permaneceu carregado durante 15 mezes, o preço dos fretes foi muito augmentado, dizendo-se aos negociantes que por esse facto carregariam menos mercadorias.

O jornal *Le Temps*, tendo pedido á administração dos Caminhos de Ferro do Estado uma explicação sobre a questão dos transportes, recebeu em resposta a informação de que a situação actual da rede d'esses caminhos de ferro permite carregar diariamente 10:000 vagões, cerca de 2:000 a menos do que no começo da guerra, accrescentando-se que as demoras de que se queixam os carregadores não vão além de uma semana e meia no conjunto de toda a rede.

«Estes numeros, diz a critica a que nos referimos, são verdadeiros e falsos ao mesmo tempo. De facto, os Caminhos de Ferro do Estado destinam para o commercio cerca de 10:000 vagões, em vez de 12:000, que era o numero fixado antes da guerra, mas d'aqueles 10:000 vagões, 3:500 são reservados ao serviço do exercito. Dos restantes 6:500, a maior parte são ainda empregados em fretes commerciaes relacionados com a defesa nacional, e ficam, realmente, na melhor das hypotheses, 3:000 vagões para o commercio normal, em vez dos 12:000 de outros tempos, ou seja 25 %, e não 83 % como se indica.»

«Succede o mesmo com respeito ás demoras indicadas. A media apontada como sendo de uma semana e meia é na verdade de oito semanas para fretes commerciaes.»

Com respeito ao material notam-se tambem revelações importantes. Assim, de 2:000 locomotivas em serviço, apenas 20 foram reparadas em 5 mezes, o que dá 42 annos para a reparação necessitada por todas as 2:000. Ha

também um grande numero de vagões subtrahidos ao serviço corrente, e aos quaes se deu o epitheto de *wagons embusqués*, por analogia com o termo empregado para com os militares que se furtam ao serviço efectivo na linha de combate.

O serviço das alfandegas merece também certos reparos, e aponta-se o facto de um carregamento de aço da Escocia, que se precisava com urgencia para trabalhos de material de guerra, ter levado 14 dias desde Nantes até Paris, e, chegando a esta cidade, a alfandega declarou que tinha sido mal classificado pelo consul francez de Glasgow, d'onde resultava dever pagar uma excessiva quantia de direitos adicionaes. Levantou-se um litigio que demandou a intervenção de peritos, e a sua resolução, diz o articulista, deve ser decidida, talvez, quando a guerra tiver acabado.

\*

Um outro ramo de transportes que se encontra possivelmente utilizado é o da navegação interior pela rede de canaes, que em tempo de paz tanta serviço presta, mas que em tempo de guerra ninguém pensou em utilisar.

Diz o correspondente americano a que já nos referimos que em todos os rios e canaes de França se pode ver grande numero de barcos immobilizados nas suas amarrações, e cujas tripulações fumam ociosamente interminaveis cachimbadas.

Segundo apurou «Le Journal», não menos de 2:000 barcos estavam assim paralysados entre Paris e Rouen, representando uma tonelagem de transporte perdida superior a 600:000 toneladas, ao passo que o carvão era vendido a cerca de 100 francos a tonelada por não haver meios suficientes para o remover rapidamente de Rouen, aonde era trazido da Inglaterra, e ter portanto que pagar uma armazenagem de 10 a 20 dias, enquanto se esperava o retorno dos vagões.

Parece que o serviço do canal tinha sido interrompido desde o começo da guerra, tendo sido logo mobilisadas muitas das embarcações, que nunca mais ninguém pensou em desmobilizar. Encontraram-se 44 d'estas embarcações que estavam a cargo da secção de marinha da engenharia territorial, havendo 7 d'estes barcos que permaneciam, desde muito tempo, amarrados em Charenton, com as respectivas tripulações, sem nada lhes ser dado para fazer.

A estes factos correspondem duas interrogações formuladas pelo periodico a que alludimos, as quaes são:

«Foi alguma vez encarada pelas auctoridades competentes a possibilidade de utilizar estes barcos para transportar carvão e material de guerra para as fabricas de Paris?»

«Existe realmente um ministerio das obras publicas, com uma direcção para as estradas e navegação interior, e com uma sub-direcção especialmente encarregada de tudo o que se refere á exploração dos rios e canaes?»

Tratando de um outro meio de transporte, os automoveis, aponta-se o facto de ter a França comprado, desde o começo da guerra, cerca de 150:000 d'aqueles vehiculos, na maior parte adquiridos nos Estados Unidos, sendo mais de metade d'elles de um tipo muito pesado.

Na zona dos exercitos, as estradas são constantemente sulcadas por comboios de automoveis, que se sucedem ás duzias, partindo de Paris para as linhas á retaguarda da frente de combate, ou dirigindo-se a determinadas estações de caminhos de ferro, onde vão carregar as mercadorias e o material a transportar para diversos pontos. Também n'este serviço se descobriram notaveis desperdícios de meios de transporte. Assim, n'um determinado logar estavam immobilizados cerca de 300 automoveis que careciam de reparações, que se foram accumulando n'uma officina onde se achavam em completo estado de abandono, pois que os soldados encarregados da sua

guarda occupavam-se na criação de frangos, ovelhas e porcos!

\*

Como se vê, das criticas que ficam expostas pode concluir-se que nem tudo satisfaz nos serviços de transportes organizados em França desde o começo da guerra. É facto que, na parte relativa aos transportes militares, muitos louvores se teem dado em especial aos caminhos de ferro, que tão relevantes missões teem desempenhado como auxiliar indispensavel ás operações de campanha. Parece, porém, pelas accusações agora levantadas, que esse serviço em particular, e todos os outros serviços de transporte em geral, não teem seguido a lei do menor esforço e não estão em condições de satisfazer, em certa medida, as necessidades puramente commerciaes, como aliás deveria succeder depois de decorridos tantos meses de guerra, periodo reputado sufficiente para se assentar n'uma organisação mais estavel.

Fazendo inteira justiça ao notavel espirito patriotico dos franceses, deve reconhecer-se que uma campanha como a do «escandalo dos transportes», levantada com tanta violencia em momentos tão criticos, ha-de forçosamente assentar em bases seguras e conhecidas.

Mais uma vez se vem assim demonstrar, no decurso da actual lucta europeia, que a preparação da guerra, para ser conscientemente encarada, tem de ser uma tarefa constante do tempo de paz, e n'ella se deve empenhar o mais cuidadoso estudo dos meios a utilizar e a mais completa previsão das circumstancias em que taes meios hão-de ser empregados.

As faltas derivadas de uma má preparação já não poderão ser facilmente remedias no decurso de uma guerra, e aquella preparação abrange hoje todos os recursos e todas as energias de um paiz. Comprehende-se assim as graves responsabilidade que pesam sobre todos aquelles que dirigem qualquer dos serviços destinados a desempenhar missões importantes n'um caso de guerra, e muito especialmente sobre aquelles que devem estudar e prevêr a utilisação d'esses serviços.

Mas a maior de todas as responsabilidades vem a impender inevitavelmente sobre os organismos da administração superior, que, alheando-se do grave caracter d'este assumpto, só produzem o entrave e a demora na resolução das questões que são submettidas á sua decisão.

E' este, ao que parece, o caso que succede em França com respeito a esta já celebre questão dos transportes, na qual são especialmente visados os orgãos superiores da administração publica.

Quanto ao serviço dos caminhos de ferro franceses na parte propriamente executiva, os seus trabalhos hão-de sempre constituir um glorioso padrão militar da actual guerra.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTARIA N.º 603

Tendo o pessoal das linhas férreas do Estado solicitado insistentemente melhoria de vencimentos e salários, por motivo do aumento do custo de subsistências.

Considerando que, por portaria de 28 do corrente, foi autorizado a aplicação duma sobretaxa, até 25 por cento, sobre a maioria das tarifas em vigor nas linhas férreas do Estado e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o fim não só de atenuar o agravamento dos encargos de exploração, provenientes da guerra europeia, mas também de beneficiar aqueles servidores do Estado, nos limites do que é justo e razoável e dentro dos recursos do Tesouro:

Manda o Governo da República Portuguesa, tendo em vista a informação do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 5 de Janeiro findo, que durante o prazo de um ano, a contar de 1 de Abril próximo futuro, ao referido pessoal sejam concedidos os seguintes abonos suplementares.

1.º 25 por cento sobre os vencimentos ou salários cuja importância anual não excede 18250;

2.º 20 por cento sobre os vencimentos ou salários cuja importância excede 18250 até 300;

3.º 15 por cento sobre os vencimentos ou salários cuja importância anual excede 365 até 660\$.

Paços do Governo da República, 2 de Março de 1916.—O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

## Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Bernardino Luis Machado Guimarães, Presidente da República Portuguesa, faço saber aos que este alvará virem, que, tendo-se celebrado, aos cinco dias do mês de Agosto de 1913, no Ministério do Fomento, o termo de contrato para a construção e exploração do caminho de ferro de Tomar a Nazaré e seu ramal para Leiria, com João Pedro Vierling, ao qual foram adjudicadas, mediante concurso público, por portaria de 18 de Junho de 1913, e que provou ter efectuado na Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdência, o depósito definitivo de 16.000\$; hei por bem conceder ao referido João Pedro Vierling ou à empresa que declarar ter constituído, em seu requerimento em 11 de Dezembro de 1913, com estatutos aprovados pelo Governo, e à qual lhe foi permitido transferir a sua concessão por portaria de 16 de Dezembro de 1913, auctorização para construir e explorar, por noventa e nove anos, a mencionada linha férrea, com as cláusulas e condições seguintes:

1.º A empresa efectuará à sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e no prazo abaixo estipulado:

1.º A construção, segundo o projecto aprovado pelo Governo, dum caminho de ferro denominado de Tomar a Nazaré, completo em todas as partes, com todas as expropriações, aterros, e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas de pequena e grande reparação, e todos os edifícios, acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes, para separar a via férrea das propriedades contiguas, e em geral, as obras de construção previstas e imprevistas, sem exceção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento das linhas férreas dum caminho de ferro que, partindo de Themar e passando por Agroal, Ourém, Reguengo, Batalha, Porto de Mós, Aljubarrota e Alcobaça, termine na Nazaré, ligando por um ramal com a cidade de Leiria.

§ 1.º A palavra «empresa», sempre que for empregada nestas condições, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem ele trespasse, na conformidade das leis e com autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, que a empresa é obrigada a executar, serão feitas em harmonia com os projectos por ela elaborados e aprovados pelo Governo, com as modificações e variantes que a empresa julgue conveniente propor, e que forem aprovadas pelo Governo.

§ 3.º A empresa efectuará os estudos necessários e organizará, nos termos usuais, os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 4.º O número e classe das estações e suas dependências serão determinadas nos projectos definitivos. Nas estações de encontro e ampliações de melhoramentos, que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração das novas linhas e para facilidade das baldeações serão feitos por conta da respectiva empresa adjudicatária, devendo em todo o caso haver as necessárias estações principais, com as acomodações precisas para passageiros, mercadorias e empregados, oficinas, máquinas e aparelhos para a feitura e conserto do material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagões, fossos para picar o fogo, aparelhos e reservatórios para alimentação das máquinas.

§ 5.º Serão de conta da empresa as despesas exigidas pela construção das novas estações e suas dependências, feitas de acordo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos pontos de cruzamento nas linhas do norte e oeste, livremente escolhidos em harmonia com as faculdades asseguradas ao Governo pelo artigo 35.º do contrato de concessão das linhas do norte e leste, de 12 de Setembro de 1859, e artigo 31.º do contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro de Torres Vedras à Figueira e a Alfarelos.

§ 6.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias, que serão autenticadas pela Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro; uma das cópias será entregue à empresa e a outra à fiscalização.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado que for necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração, serão de conta da empresa;

3.º Igualmente será de conta da empresa o estabelecimento dum telegrafo eléctrico ao lado da linha férrea e a conservação e renovação dos materiais e aparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço;

4.º Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um ano, fará à sua custa, com a assistência dum engenheiro delegado do Governo, a demarcação quilométrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências com a designação de todas as obras de arte executadas e entregará ao Governo uma cópia desta planta devidamente autenticada.

§ único. Se a empresa não der em devido tempo cumprimento ao que nesta condição se preceita, o Governo fará executar por conta da empresa e por pessoal por ele nomeado, os trabalhos de campo e de gabinete relativos à medição, marcação quilométrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

2.º A linha férrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, à excepção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e de serviço.

3.º Quaisquer alterações ou modificações, que a empresa tenha por conveniente propor, serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos mas não poderão ser executadas sem prévia autorização do Governo.

4.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a extagação das águas, prejudicial à saúde pública.

5.º A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris.

As medições dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma, quer em aterro quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais tipos, adoptados nos projectos.

A entre-via, ou distância entre duas vias, será pelo menos de 2 metros entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

6.º Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 100 metros nas linhas gerais; nas de serviço e resguardo poderão abaixar a 80 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão efectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontais.

O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas em sentido contrário, não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionais e devidamente justificados.

7.º O limite máximo das inclinações será de 25 milímetros.

8.º Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 23 quilogramas por metro corrente.

Serão fixadas pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do Governo.

9.º As travessas a empregar nas linhas serão metálicas ou de madeira que sustente bom a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

10.º As linhas serão fechadas por meio de muros, sebes ou grades de madeira, que as separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

§ único. A vedação pode ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da empresa e ouvida a fiscalização, entenda que ela é desnecessária para a segurança do público e da exploração.

11.º A empresa deverá estabelecer para o serviço das localidades atravessadas pela linha férrea paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias em harmonia com os projectos aprovados.

12.º A empresa construirá de pedra, ferro ou tejolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas destas obras devem dar passagem.

13.º O cruzamento dos caminhos de ferro com as estradas de 1.º e 2.º classe, caminhos municipais ou vicinais, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível, em que o Governo o exigir, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo, em cada uma, guarda encarregado d'este serviço.

14.<sup>a</sup> Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.<sup>a</sup> classe a abertura de viaduto não será menor de 6<sup>m</sup>,60, sobre uma estrada de 2.<sup>a</sup> classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal de 5 metros.

A altura do fecho da abóboda acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de 3<sup>m</sup>,5; a altura dos parapeitos será de 0<sup>m</sup>,70 pelo menos.

15.<sup>a</sup> Quando o caminho de ferro passar por baixo duma estrada de 1.<sup>a</sup> classe, a largura do viaduto será de 6<sup>m</sup>,60; sendo distrital 6 metros e sendo municipal 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4 metros e 5 compreendidos os fossos.

A distância vertical do intradorso à parte superior dos carris será, pelo menos, de 5 metros.

16.<sup>a</sup> Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da empréssia, poderá alterar esta regra.

O ângulo, formado pelo eixo da via férrea com o da estrada, não poderá ser inferior a 30°.

17.<sup>a</sup> A abertura dos subterrâneos será, pelo menos, de 5 metros entre as imposta e de 4<sup>m</sup>,40 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima deste nível até o intradorso da abóbada de revestimento será, pelo menos, de 5<sup>m</sup>,50.

A empréssia fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ único. O Governo, sob proposta da empréssia, poderá reduzir as dimensões dos subterrâneos, a que se refere esta condição.

18.<sup>a</sup> Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea durante a feitura d'esta, a empréssia construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

19.<sup>a</sup> A empréssia restabelecerá e assegurará à sua custa o curso das águas que tenha suspendido ou modificado, em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicadas.

20.<sup>a</sup> A empréssia deverá empregar nas construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os cruzamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada, de boa qualidade; onde não houver será tolerado de tejolo;

21.<sup>a</sup> As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou as que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos.

Havé-las há de duas classes pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.<sup>a</sup> classe terão assentos estofados e as de 2.<sup>a</sup> classe assentos de madeira.

As carruagens deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e sólida construção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo e será do tipo mais aperfeiçoado previamente submetido à aprovação do Governo.

Os Comboios que levem passageiros terão freio contínuo e automático.

22.<sup>a</sup> O caminho de ferro, em todos os seus edifícios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo ao domínio da empréssia, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem para o serviço público, e o mesmo sucederá com o carvão, coque e quaisquer outros aprovimentos enquanto forem importados livres de direitos.

23.<sup>a</sup> Em compensação das obrigações que a empréssia tomar sobre si por este alvará concede-lhe o Governo, por noventa e cinco anos, contados da presente data, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e nas condições aqui estipuladas.

24.<sup>a</sup> A empréssia deverá conservar durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim à sua custa todas as reparações tanto ordinárias como extraordinárias.

§ único. Se porém, durante o prazo estabelecido na condição anterior, for destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra sem culpa da empréssia, o Governo

a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliado em dinheiro ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

25.<sup>a</sup> Logo que tenha espirado o prazo da concessão acima estabelecida a empréssia entregará ao Governo em bom estado de exploração, as linhas com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências de qualquer natureza que seja, sem que por isso tenha direito a receber déle indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor d'este como do carvão de pedra e doutros quaisquer provimentos, que entregar ao Governo ser-lheão pagos segundo a avaliação dos louvados.

26.<sup>a</sup> São asseguradas aos concessionários as vantagens concedidas nas bases 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> da lei de 14 de Julho de 1899, a saber:

1.<sup>a</sup> Os auxílios que as câmaras municipais interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

2.<sup>a</sup> O subsídio que, pelas comissões distritais, for concedido;

3.<sup>a</sup> A faculdade, durante trinta anos de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas férreas de via estreita;

4.<sup>a</sup> Cedência, por espaço de trinta anos, contados da abertura de cada linha à exploração, da importância dos impostos de trânsito e selo que incidirem sobre o movimento das linhas;

5.<sup>a</sup> Isenção, durante trinta anos contados da data da emissão, para os dividendos das acções e o juro das obrigações, de qualquer imposto a que fossem obrigados pelas leis em vigor;

6.<sup>a</sup> Importação, livre de direitos durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas férreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

§ 1.<sup>a</sup> Para a aquisição de quaisquer materiais, serão préviaamente ouvidas as empréssias metalúrgicas do país, e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o ágio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.<sup>a</sup> Para o efeito da isenção de direitos considera-se, nos termos do artigo 43.<sup>a</sup> do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

1.<sup>a</sup> Material fixo: elementos de superestrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos;

2.<sup>a</sup> Material circulante: as locomotivas, *tenders*, carruagens, vagões, guindastes moveis; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas, peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, fólia, varões ou tubos, máquinas, ferramentas com destino à feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

27.<sup>a</sup> Passados os primeiros quinze anos depois da abertura desta linha à exploração o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço de remissão, tomar-se há o produto líquido obtido pela empréssia durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deve efectuar-se; dedezir-se há desta soma o produto líquido que corresponder aos dois anos menos produtivos, e tirar-se há a média dos outros anos, a qual constituirá a importância de uma annuidade, que o Governo pagará à empréssia durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base d'este cálculo.

Neste preço da remissão não será incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, pelo preço da avaliação.

28.<sup>a</sup> A empréssia terá apenas o direito de opção em relação às linhas paralelas às que explorar, a distância de menos de 40 quilómetros ou que nelas venham entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

29.<sup>a</sup> Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro ou construir por conta do Estado, quer êsses caminhos sejam paralelos às linhas concedidas, quer as atravessem ou nelas venham a entroncar ou sejam seu prolongamento, a empréssia não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa dessas concessões e das obras a que derem lugar nas suas linhas.

(Conclue no proximo numero).

*Fe-Cat*

## Caminho de ferro de Irun a Santesteban

Sem cerimonial algum, foi aberto à exploração o troço de linha de Irun a Santesteban, em uma extensão de 38 quilómetros da linha em construção de Irun a Elizondo, que é de 50 quilómetros, com via de 1 metro.

No traçado há oito tunneis: dois de 200 metros, tres

de 90 a 100 e outros tres mais pequenos; tem cinco pontes metalicas de 6 a 8 metros, além de duas de 16 metros sobre a Avenida de França.

A primeira d'estas foi construida pelo Ayuntamiento ao abrir-se a citada Avenida, tendo a Companhia immediatamente montado outra junto d'aquelle, para trens de mercadorias e manobras.

No troço de Santesteban a Elizondo, proximo a Narvarte, ha uma trincheira de 14 metros de altura, com um revestimento de 80 metros de tunnel para evitar desabamentos.

No resto das obras estão construidos os edificios destinados á estação com o correspondente pessoal, e está feita a explanação.

As estações abertas ao publico são as de Irun, Behobia, Behobia (apeadeiro), Endarlaiza, Alcayaga Vera, Lesaca Ehalar, Yancy-Aranar, Sumbilla e Santesteban.

A de Irun fica installada no antigo edificio de «Mendivil», mandado construir para igual fim por uma Companhia mineira. Tem um vestibulo de 100 metros quadrados,

um corredor de 4 metros de largura por 40 de comprimento, armazens e molhes para mercadorias, tendo-se construído um lanço de estrada desde a Avenida de França com uma inclinação de 6 por 100 para acesso á estação.

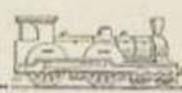
Para o trafego ha quatro maquinas Koppel, recebidas de Berlim antes da declaração de guerra, da força de 300 cavallos, e com tres eixos acoplados.

Além d'estas, conta para manobras com duas maquinas de 100 cavallos.

O restante material de transito é construído nas officinas de Beasain e compõe-se de carruagens salões das tres classes, com calefacção, electricidade, lavabos, etc., assim como do material proprio para mercadorias.

Foram gastos uns trinta annos em estudos e projectos, até que o illustre engenheiro D. Ramon Aguinaga obteve a concessão, feitas previamente algumas modificações pelo engenheiro francez mr. Bandry, reunindo o intelligent homem de negocio mr. Mourges o capital necessario.

A frente do pessoal technico de exploração está mr. Hallonin, e como administrador delegado mr. Mourges.



## VIAJENS E TRANSPORTES

### Sobretaxas

Conforme já os jornaes diarios noticiaram, o Governo auctorisou os Caminhos de Ferro do Estado, Minho e Douro e Sul e Sueste, e as Companhias Portugueza e da Beira Alta a augmentarem a partir de 1 de abril proximo as sobretaxas que estavam auctorisadas desde o anno passado a cobrar, pela forma seguinte:

#### Passageiros:

Quando o preço do bilhete não excede \$10 fica isento de sobretaxa.

Quando fôr de \$11 até \$20 —	sobretaxa de \$03
»   »   » \$21   » \$30 —	»   » \$05
»   »   » \$31   » \$40 —	»   » \$08
»   »   » \$41   » \$50 —	»   » \$10

Quando o preço fôr superior a \$50 a sobretaxa será de 25 por cento, cobravel por fracções indivisiveis.

#### Bagagens, mercadorias, animaes e vehiculos em grande e pequena velocidade:

As sobretaxas que se cobravam de 10 por cento são elevadas a 25 por cento, ficando isentas de sobretaxa as mesmas mercadorias que o estavam até aqui, com exceção, nas linhas do Sul e Sueste, dos *adubos agricolas, anthracite, briquettes, carvão de coke e de pedra, lenhite*, quando taxadas pela tarifa 8 de pequena velocidade, e a *cepa para queimar*, por expedição de vagão completo e para distancias não inferiores a 200 kilometros, que estavam até aqui isentas, e que passam a estar captivas da sobretaxa de 10 por cento.

Todos os transportes destinados a exportação, sejam quaes forem as mercadorias, estão sempre sujeitos em todas as linhas á sobretaxa de 25 por cento.

Consta-nos que tambem a Companhia de Guimarães já está auctorizada a elevar as sobretaxas nas mesmas condições das outras emprezas ferro-viarias.

Esta medida está perfeitamente justificada pelas circunstancias actuaes, causadas pela guerra, que dia a dia tem dado logar a que augmentem consideravelmente os preços do carvão, ferro, oleos e outros productos que tem de ser importados do estrangeiro, aggravados ainda com os preços dos transportes maritimos, que são hoje o dobro

do que antes da guerra, seguros, e diferenças cambiais.

E' bom frizar ainda que, tanto nas linhas do Estado como nas da Companhia Portugueza, as respectivas direcções quizeram fazer partilhar d'esse augmento, que lhes foi auctorizado cobrar do publico, uma grande parte do seu pessoal, elevando-lhe o seu ordenado, como um auxilio contra a carestia da vida.

### Vinhos de Portugal para França

Continua infelizmente suspenso o trafego de mercadorias de Portugal para França, pelas mesmas razões que já aqui temos indicado. Uma excepção, porém, já se conseguiu obter, para os vinhos em vazilhame.

Até aqui só poderia ser expedido o vinho em vagões-reservatorios para serem transvasados em Hendaya para identico material francez; como, porém, não foi possivel conseguir-se até agora a entrada dos vagões-cubas hespanhoes em Portugal, as expedições podem aqui ser feitas em vazilhame, carregado em vagões abertos e cobertos com encrados, por forma a que a Alfandega os possa precintar, devendo os expedidores comprometter-se por escripto, nas notas de expedição, a que o vinho seja transvasado na fronteira de Hendaya para vagões reservatorios das Companhias francezas.

Embora não seja ainda uma situação perfeitamente desafogada para os expedidores, já alguma coisa é de melhor que a situação anterior, e já se começaram a effectuar transportes para Hendaya, que são taxados pelos preços de Bordeus da tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade a que já nos referimos n'um dos ultimos numeros.

### Semana Santa e Feira em Sevilha

Para as proximas festas da Semana Santa, que terão lugar nos dias 16 a 23 de abril, e para a Feira, que deve realisar-se de 27 a 30 do mesmo mez, projectam os Caminhos de Ferro Portuguezes, em combinação com a Companhia hespanhola de Madrid a Saragoça e Alicante, effectuar um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, como nos annos anteriores, devendo esses preços ser apenas augmentados da sobretaxa que está auctorizada.

# Documentos para a Historia

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

Ocioso é justificar a conveniencia de divulgar documentos de valor que dizem respeito à constituição da nossa rede ferro-viaria.

E' de todos sabido que da concessão a Hardy Hislop e portanto à Companhia Central Peninsular derivou a construção da linha de Leste.

Foi o engenheiro inglez Thomaz Rumball que veiu por conta de aquella Companhia dirigir os estudos.

No Boletim do Ministerio das Obras Publicas, excellente publicação oficial hoje bem rara, veiu a lume o relatorio, por elle apresentado em agosto de 1855, acerca do plano geral da linha do Leste.

Não será inutil reproduzir na *Gazeta* esse interessante documento.

Começamos hoje a publicação, e no proximo numero daremos uma reducção da carta geographica da zona em que Rumball reconheceu diversas directrizes.

Satisfazendo os desejos manifestados por V. Ex.<sup>a</sup>, passei a examinar aquella vasta porção do Alemtejo comprehendida entre a linha ferrea, de cuja direcção V. Ex.<sup>a</sup> é presidente, e Badajoz, e procurando apreciar por este modo até que ponto seria facil a continuação d'essa linha até á fronteira de Espanha, exporei n'este relatorio a V. Ex.<sup>a</sup> o resultado das minhas investigações.

A fim de apresentar com maior clareza o estado actual do exame a que procedi, e quaes as materias que requerem mais ampla investigação, julgo conveniente referir-me aqui em geral aos pontos principaes das instruções que de V. Ex.<sup>a</sup> recebi.

Os pontos comprehendidos nas minhas investigações deviam ser:

1.<sup>o</sup> — Lisboa, Vallada, Coruche, Extremoz, Fronteira ou Aviz, e Badajoz.

2.<sup>o</sup> — Lisboa, Santarem, Aviz, Fronteira e Badajoz.

3.<sup>o</sup> — Lisboa, Santarem, Tancos ou Abrantes, Ponte de Sôr, Crato, Monforte e Badajoz. A passagem do Tejo com secções e sondagens, e expor a conveniencia de estabelecer um meio provisorio de comunicação entre as margens d'este rio por barcos movidos por vapor.

4.<sup>o</sup> — Observações geraes sobre qual d'estas linhas deve ser preferida já technica, já commercialmente considerada.

Para exactamente me conformar com as instruções que recebera de V. Ex.<sup>a</sup>, julguei essencial adquirir das condições do paiz o conhecimento possivel no curto espaço que me era concedido para apresentar este relatorio; no qual eu tinha que offerecer importantes considerações, que indicassem primeiro a importancia do trafico que podia esperar-se em cada linha (que este ponto é fundamental na escolha de qualquer traçado); depois a extensão e valor das povoações que podem dar alento a um commercio collateral; e, emfim, comparar estas e outras circumstanças relativas e cada um dos districtos determinados nas instruções que de V. Ex.<sup>a</sup> recebi. Para chegar a este resultado, tive de percorrer toda a extensão das linhas indicadas, fazendo varias digressões todas as vezes que elles eram necessarias para apreciar a natureza e principaes feições do terreno, ou para reconhecer outras circumstanças que me pareceram importantes n'esta materia e dignas de serem trazidas ao conhecimento de V. Ex.<sup>a</sup>. Devo mais declarar n'estas observações preliminares que estou convencido de que a intenção de V. Ex.<sup>a</sup> é continuar a linha ferrea pelo modo mais vantajoso para o paiz e mais proficuo para os que n'ella empenham seus capitais, e que o fim

desejado é a construcção da grande e importante linha ferrea de Portugal, e que os interesses geraes combinados com a maior vantagem dos accionistas devem decidir qual o traçado que convem seguir para a fronteira.

O meu trabalho seria sem duvida muito mais abreviado se eu só tivesse de informar acerca das vantagens de uma d'estas linhas, sem entrar em confrontação com outras muito afastadas; confrontação em que, só para obter um conhecimento geral do terreno, é indispensavel muito tempo, visto a grande dificuldade de transitar n'estes districtos.

Apesar de todos os meus esforços, e desejo de examinar perfeitamente o terreno na proximidade das linhas indicadas, restam ainda algumas partes da minha tarefa que se não podem considerar exactamente determinadas, sem estudos mais particulares de nivelamentos, ponto essencial para com rigor se apreciar um traçado, já absoluta já comparativamente. Todavia, em alguns lanços mais dificeis d'estas linhas ainda felizmente pude tomar alguns niveis que me habilitaram para apresentar a minha opinião com certa confiança acerca da direcção que deve seguir-se, o que tudo está indicado no plano geral que acompanha este relatorio.

Este plano a que me refiro foi traçado segundo as direcções indicadas por uma bussola de reflexão. Fui n'elle esboçando os lugares mais importantes por onde ia passando ao longo das diferentes linhas que atravessei durante o meu exame. As distancias são determinadas segundo a minha propria experiecia sobre 65 kilometros de estrada rigorosamente medida pelo tempo que um cavallo põe em percorrer um kilometro, com diversa velocidade, em diferente natureza de terreno. A notavel inexactidão dos mappas de Portugal que existem publicados obrigou-me a adoptar o metodo que segui; pois que taes mappas são tão defeituosos quanto é possivel serem, não podem prestar nem o mais insignificante auxilio, e só servem para desvairar o infeliz viajante que os adoptar para guia.

A planta que apresento só deve ser considerada como um reconhecimento, que offerece uma ideia geral do paiz que percorri, e servirá para illustrar as observações que me cumpre fazer acerca das diversas direcções que veem indicadas na carta de instrucção que V. Ex.<sup>a</sup> me dirigi. Comecei segundo a ordem acima escripta.

## Linha Vermelha da Planta

Lisboa, Vallada, Coruche, Extremoz, Fronteira, ou Aviz, e Badajoz

A inspecção a que procedi junto do ponto da projectada juncção da linha ferrea, isto é, do ponto d'onde a linha de Lisboa deve partir para atravessar o Tejo proximo a Vallada, fez-me perceber estas objecções, entre as quaes notei a dificuldade de atravessar o canal da Azambuja sem incomodar a navegação, pois que, n'este ponto, a linha ferrea e o canal correm parallelos, ficando o canal entre ella e o rio.

A grande extensão de terreno baixo e paludososo que apparece entre o canal e o Tejo tornava necessarias algumas milhas de aterro antes que a linha ferrea podesse alcançar a margem d'este rio, e moveu-me por isso a procurar outros pontos mais abaixo; tomei portanto e examinei uma secção do rio junto a Reguengo. Aqui dão-se de certo condições mais vantajosas do que em Vallada, porque passando a linha ferrea n'este ponto junto do Tejo, ha menos terreno baixo para atravessar por meio de aterros, e alem d'isto a secção do rio é mais favoravel à construcção de uma ponte, é mais estreita do que a secção do Carregado que adeante descreveremos, e as aguas são muito mais baixas, pois que as marés alli são pouco sensiveis. E' porém de advertir que se offerece aqui a mesma objecção de que já fallámos relativamente a Vallada, isto é, seria necessario atravessar o canal, perturbando por isso a navegação, construir um aterro de alguns kilome-

etros de comprimento e não menos de 14 pés de altura; e depois de atravessar o rio, era indispensável uma linha ferrea não menor de 8 milhas antes de chegar ao Valle do Sorraia. N'estas circunstâncias, voltei toda a minha atenção para as vizinhanças do Carregado, porque aí (como se verá da planta traçada para mostrar a posição relativa das duas passagens com referência ao Valle do Sorraia) a linha fica a menos de um quilometro da margem do Tejo, dando todavia espaço suficiente para uma ampla curva, que forma a junção, ficando por isso quasi em linha recta com o valle do rio Sorraia.

Como esta me pareceu a paragem mais conveniente para atravessar o Tejo, designei uma secção junto ao cais dos vapores para ponto de partida da linha projectada, e no logar competente indicarei o modo que julguei dever adoptar-se para realizar esta passagem.

Limitando-me agora à direcção geral da linha (a vermelha da planta) que descendo da ponte vai com um declive de 1 em 111 até quasi 4 pés acima do nível da cheia do ultimo anno, seguiria esta linha para SE., na distancia de 6,5 kilometros, onde cruzaria o antigo leito do Tejo, e aí, aproveitando a inclinação de 9 por 1.000 até chegar a uma ponte para o atravessar, não teria mais de 70 a 80 pés de comprimento.

Continuando na direcção do Valle do Sorraia, esta linha passaria a NE. proximo a Benavente, onde as marés sobem quasi dois pés pelo Sorraia, e brevemente gaúbaria a aldeia de Vilrete a 18,5 kilometros do ponto de junção. N'esta extensão estão compreendidas as Lézirias, celebres pelo seu magnífico solo, e que consistem n'uma vasta planicie que forma um delta no Tejo com 6 kilometros de largura, e que é separada da terra firme por um braço d'este rio que dominam o Vau, ou antigo leito. Em todo este longo trajecto, o unico movimento de terras necessário consistirá em cortes lateraes para formar um aterro de 4 pés acima do nível da cheia do ultimo anno, estabelecendo aqueductos que facilitem a passagem das aguas nas ocasiões de cheias.

Estes aqueductos podem construir-se sem despesa considerável, empregando para isso estacadas ou suportes de madeira, como é muito vulgar em Inglaterra, e com excellentes resultado nos caminhos de ferro que atravessam as terras baixas.

Deixando Vilrete, que pôde considerar-se o princípio do valle do Sorraia, não se encontra povoação alguma antes de entrar em Coruche (de que logo falarrei) a 38 kilometros do ponto de junção com o caminho de ferro do Carregado, a elevação do terreno é aqui de 1 em 200: é um valle extremamente fértil e bem provido de aguas; uma porção d'ella porém, cuja área será de 2 por 68 kilometros, está ainda inulta, apesar da sua grande fertilidade e de uma vegetação tão energica que a herba alli nascida chegava em muitos logares aos ilhaes do meu cavalo.

Atravessando o rio um pouco antes de chegar a Coruche, a linha teria de approximar-se de Azervadinha, e como o solo aqui se eleva das alturas gradual e suavemente desde o rio (que corre no extremo do valle) para o S. e SO., pôde a linha ser estabelecida quasi sem inclinação.

Além de Azervadinha, junto a Coruche, vem o rio Odior, que nasce em Evora, lançar-se no Sorraia que, estreitando o seu leito junto ao ponto em que recebe o seu confluente, pode ser atravessado por uma ponte de 30 pés. Entre Coruche e Santo Antonio do Gouço raras casas apparecem.

O rio Sorraia recebe aqui as aguas d'aquelle que passa junto a Montagil. A natureza do terreno continua a mesma: é um valle mais ou menos largo e de solo fértil, e os terrenos altos circundantes constam de arenatas vermelhas.

(Continua).

## Annuario Commercial de Portugal

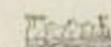
Acaba de ser dado à publicidade o Annuario Commercial de Portugal para o corrente anno.

Esta publicação, que representa uma das mais arrojadas empresas, se não a mais arrojada, de quantas tem sido levadas a cabo no nosso paiz, consubstancia um dispêndio de esforço e tenacidade impossíveis de serem apreciados por quem não conheça um pouco o que são emprehendimentos d'esta natureza em Portugal.

Sim; porque quem se der um pouco ao exame das circunstâncias em extremo difíceis com que actualmente luta qualquer empresa de publicidade, mesmo que não seja da magnitude d'esta a que nos referimos, certamente ficará confundido com o trabalho extraordinariamente exhaustivo despendido em tão grande somma da utilissima obra, que figura bonrosamente ao lado das suas congeneres estrangeiras, não desmerecendo d'ellas em causa alguma e contendo nos seus dois grossos volumes variada e abundantissima informação sobre todos os assumtos relativos á vida prática.

Para corroborar esta afirmativa basta compulsar a obra, para ver que, alem de todos os assumtos costumados estarem muito mais desenvolvidos, salientando-se principalmente a parte respeitante ás províncias, ainda insere uma parte nova, especialmente dedicada aos portugueses residentes no estrangeiro.

Agradecendo a apreciada oferta de um exemplar do Annuario, fazemos votos por que tão benemerita empreza, n'uma situação de futuro mais desafogada, prosiga em tão louvável quão util emprehendimento.



## Carruagens auto-motoras electricas Diesel

Para que se possa aplicar economicamente a tracção electrica ás linhas ferreas, é preciso que seja em condições especiais, que em muitos casos não existem. N'este caso é preferivel, em vez de uma perda irreparável, adoptar a tração a vapor com todas as suas desvantagens relativamente á electricidade, mas despendendo menos na sua instalação.

Mais de uma vez se tem estudado um novo sistema de tracção em que deixem de existir os defeitos inherentes a qualquer dos dois sistemas.

Este invento consiste na adopção de motores electricos auto-geradores da energia electrica necessaria para o funcionamento dos motores de tracção.

Vamos descrever, tal como a revista *Industria e Invenciones*, um tipo recentemente delineado e construído pela Sociedade Brown-Boveri por conta da Associação dos Caminhos de Ferro de Saxonía, e que tem dado excellentes resultados.

O progresso realizado com este tipo de auto motora consiste na adopção dos motores Diesel como geradores da energia electrica, em logar dos motores de explosão de essencia de benzina, de petróleo, etc., usados até agora. Com este invento realisa-se uma importante economia no custo do combustível e pode obter-se o cavallo-hora com um gasto mínimo de 2 centimos de óleo mineral.

N'estas carruagens automotoras o grupo gerador (motor Diesel e dynamo) está completamente separado dos motores de tracção; o primeiro está colocado sobre um eixo da carruagem e o segundo sobre o outro. O motor Diesel, de construção especial, acoplado directamente ao dynamo, de corrente continua, com excitadora adosada, está na parte anterior da carruagem; na posterior estão os dois motores de tracção collocados de forma a estarem intimamente ligados, formando d'este modo como que um duplo motor. Estes accionam um veio auxiliar, o qual mediante transmissões por meio de biela e manivella, comunica o movimento ao rodado.

O motor Diesel é de quatro tempos e tem seis cilindros dispostos em dois planos inclinados, para lhe reduzir o volume ao minimo.

A sua potencia continuativa é de 200 cavallos, mas pode sobrecarregar-se momentaneamente até 150.

O veio-manivela do motor Diesel é paralelo ao eixo da carruagem e está acoplado ao eixo do dynamo por meio de uma disposição especial da Sociedade Brown-Bovery, para annullar as vibrações produzidas pelo funcionamento dos motores.

O resfriamento dos cylindros é feito por meio de agua, por sua vez resfriada depois de circular na carruagem, por meio de uma installação frigorifica adequada.

O dynamo, que é da potencia normal de 140 kilowatts, pode sobrecarregar-se até 190 durante uma hora, sem que a consequente elevação de temperatura seja prejudicial. Os motores de tracção podem desenvolver conjuntamente uma potencia horaria de 360 cavallos e continuativa de 160. A preparação dos motores de tracção e a regularsação da velocidade fazem-se muito economicamente, sem resistencias adicionaes custosas, segundo o sistema Leonard, actuando sobre o inducto da excitadora do dynamo. Esta é a potencia continuativa de 7,5 kilometros, à tensão de 70 volts, e serve tambem para mover o ventilador que se emprega no resfriamento da agua de circulação do motor Diesel. Quando o motor funciona em vacuo, é possivel, por meio da excitadora mencionada, carregar uma bateria de accumuladores que serve para a iluminação da carruagem e para o circuito dos signaes de alarme.

A carruagem é dotada de uma disposição especial de segurança, constituída por um circuito auxiliar, que é accionado por um botão collocado sobre a manivella dos controller. Abrindo ou fechando este circuito, abre-se ou fecha-se a corrente de excitação do dynamo: d'esta forma vem a faltar a corrente aos motores de tracção que depois de alguns segundos enfreiam pelo ar comprimido por acção do mesmo circuito auxiliar, que actua tambem sobre uma valvula á maneira do freio.

As auto-motoras teem duas *cabines* de manobra situadas nas duas extremidades; de cada uma d'ellas pode o mecanico governar tanto os motores de tracção como a excitadora do dynamo.

Attendendo ao lisonjeiro resultado obtido com o modelo acima descrito, a casa constructora estuda actualmente novos tipos de carruagens locomotoras e auto-motoras de diversas potencias.

## A electrificação da linha de Cascaes

Não obstante as enormes difficuldades occasionadas pelo estado de guerra em que se encontram quasi todas as nações, resultando d'ahi a enorme carestia de materiaes, as grandes obras do Estoril e electrificação da linha de Cascaes serão brevemente uma realidade.

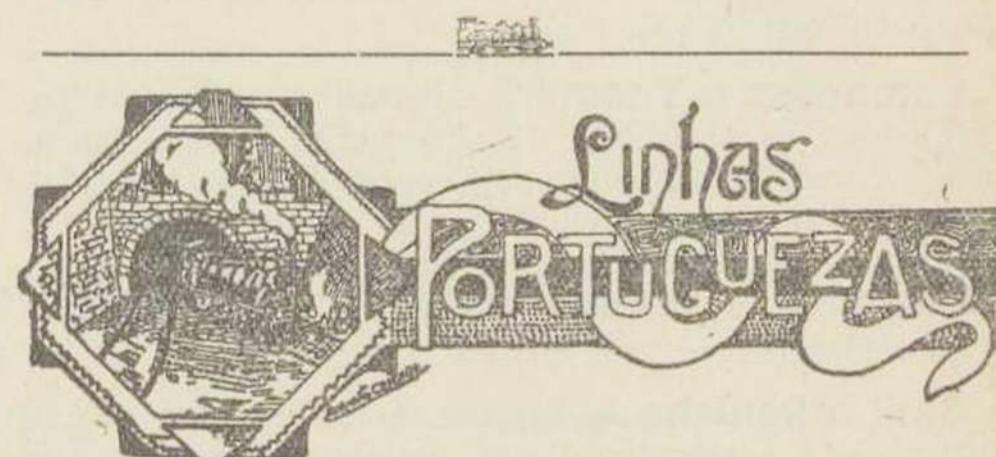
Quasi todas as encommendas do material para a electrificação da linha estão feitas, vindo já algumas a caminho.

Os motores electricos são de corrente continua, para voltagens até 2400 vols, sendo a potencia do material empregado de cerca de 300 cavallos. A estação do Caes do Sodré fornece a energia electrica á tensão de 22:000 volts, sob a forma de corrente triphasica a 50 periodos. Será montada uma linha transmissora composta de 3 fios de 27 millimetros de secção cada un, de forma a transmitir a energia a duas sub-estações transformadoras.

A linha dividir-se-ha em varias secções, em media de 1 kilometro de comprimento cada uma.

Segundo informaçoes fidedignas, o sistema e materiaes adoptados são os mais aperfeiçoados actualmente.

As grandes obras do Estoril são devidas á acção inteligente e energica dos srs. Fausto Cardoso de Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa, dois novos, amigos strenuos do progresso e desenvolvimento da terra portugueza.



**Augmentos ao pessoal.** — A Companhia Portugueza publicou uma nova *Ordem da Direcção* sob o n.º 111, do theor seguinte:

«A administração da Companhia desejando attender nos limites dos seus actuaes recursos ás difficuldades da vida do pessoal, resultantes do encarecimento das subsistencias a que dá lugar o estado da guerra na Europa, resolveu applicar parte muito importante de receita resultante do aumento da sobretaxa nas tarifas, em ampliar os beneficios já concedidos pela *Ordem da Direcção* n.º 110 aos empregados com familia numerosa, fazendo augmentos nos vencimentos do pessoal regulados pela maneira seguinte:

1.º — Os augmentos de vencimento terão lugar para todo o pessoal com vencimento normal igual ou inferior a 60\$00 por mês ou 2500 escudos por dia.

2.º — O aumento do vencimento para guardas de passagem de nível será de 10 % no sea vencimento diario.

3.º — O aumento de vencimento diario do pessoal operario que normalmente é pago á razão de 6 dias por semana será:

De 50 por dia para salarios até 550 incluidos, por dia;

De 508 por dia para salarios acima de 550 e abaixo de 570 incluidos;

De 506 por dia para salarios acima de 570 por dia.

4.º — O aumento do vencimento diario da generalidade do pessoal que normalmente é pago em todos os dias de mez será de 50 por dia.

5.º — Ao pessoal que tem vencimento mensal serão, em alguns casos, revistos os vencimentos dos quadros, não havendo em caso algum augmento inferior a 150 por mez.

6.º — Esta ordem entra em vigor desde hoje, 2 do corrente.»

— A administração dos caminhos de ferro do Estado publicou tambem uma ordem com identicos fins, a qual reproduzimos hoje na *Parte Official*.

**Thomar á Nazareth.** — Foi adjudicada á empreza representada pelo Sr. João Pedro Vierling a construcção do caminho de ferro de Thomar á Nazareth e seu ramal para Leiria, tendo sido já assignado o respectivo alvará.

**Caminho de Ferro de Sines.** — Em Alvalade reina grande contentamento por haver noticia de que o deputado sr. Jorge Nunes alcançou do ministro do fomento a promessa de se interessar pela construcção do ramal do caminho de ferro de Sines, que deve passar pela freguezia de S. Domingos e entroncar na linha do Sado, em Alvalade. Esta villa, não só pela sua situação agricola e topographica, mas tambem por brevemente ficar ligada com Aljustrel pela estrada que está em construcção, está naturalmente indicada para lhe servir de entroncamento.

Parece que a empreza das minas de Aljustrel terminada a estrada a que alludimos, pensa em fazer construir um ramal de via reduzida que ligue as minas com a estação de Alvalade, sendo muito possivel que o ramal de Sines venha a ser por ella utilizado para exportação do seu mineral.

Deve-se procurar valorizar as freguezias do Cercal e S. Domingos, que encerram grandes riquezas mineraes e agricolas, fazendo-as progredir por meio da viação acelerada, havendo agora oportunidade do ser estudado em conjunto um traçado que satisfaça o mais completamente possivel os povos interessados.

**Companhia Portugueza.** — Vão ser construídas na Pedra Furada, linha ferrea de Oeste, grandes officinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, desdobramento das que possue nas estações de Santa Apolonia e Alcantara-Terra.

**Lamarosa a Thomar.** — Parece que vão começar brevemente os trabalhos da construção do caminho de ferro de Lamarosa a Thomar, cuja concessão pertence à Câmara Municipal d'esta cidade, que contractou com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a sua construção e exploração. A nova linha terá de extensão 14 kilómetros.

**Setil a Peniche.** — Vae ser aberto concurso para a construção e exploração d'este caminho de ferro, da mais alta importancia para as ligações da linha do Sul, Leste e Oeste.

Econ.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

282 obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa».

26 Títulos de 5 obrigações:

75	4.390	4.511	a 1.515	4.520	1.701	3.303	3.586
3.387	3.921	4.163	4.636	4.780	5.704	5.705	5.829
6.821	7.097	7.400	7.664	7.824	8.841	8.928.	

452 Títulos de 1 obrigação:

9.494	9.493	9.688	9.909	11.332	12.707	12.712	13.127
14.015	15.631	16.035	16.728	17.712	18.594	a 18.598	18.774
18.791	19.605	20.432	21.680	22.161	22.162	22.164	a 22.168
22.884	23.043	23.195	24.099	26.039	26.074	26.140	26.439
27.779	28.826	29.242	31.826	32.079	32.088	32.484	32.575
32.658	32.670	32.756	33.443	33.577	33.643	33.676	34.185
34.224	a 34.226	34.298	34.382	34.603	34.608	34.878	35.434
35.452	36.021	36.058	36.124	36.125	36.160	36.451	36.626
36.637	36.950	37.042	a 37.044	37.312	37.313	37.335	37.783
37.784	38.313	38.572	38.989	39.590	39.591	39.787	39.788
39.978	42.996	44.629	44.631	44.632	44.811	45.204	45.601
45.951	46.029	46.037	46.205	46.396	46.479	46.777	46.780
46.880	46.890	47.148	47.149	47.226	a 47.228	47.422	47.559
48.072	48.498	49.055	51.030	a 51.034	52.212	52.627	54.355
55.653	55.727	55.728	55.933	56.216	56.987	56.988	57.827
57.828	58.002	58.003	58.515.				

Estas obrigações teem todas o talão correspondente ao coupon n.º 1 a 40 e o coupon n.º 11 complementar e seguintes.

29 obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau.

2 Títulos de 5 obrigações: 153, 186.

19 Títulos de 1 obrigação:

1.253	2.261	2.547	3.704	4.359	4.565	5.411	a 5.415
5.594	6.312	6.313	6.540	6.544	7.165	7.807	7.953.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 39 e seguintes.

70 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau.

977	4.970	a 4.972	2.464	4.107	a 4.109	6.442	a 6.452(a)
6.485	9.411	10.292	10.563	10.564	11.036	11.140	11.141
11.486	11.501	11.514	a 11.517	11.521	a 11.523	12.702	15.165
16.753	16.754	16.992	18.089	20.014	20.015	20.942	20.943
21.452	21.482	23.484	27.267	28.332	28.919	30.303	30.404
30.467	30.468	30.646	a 30.649	31.356	a 31.361	32.409	a 32.412.

As 11 obrigações com o signal (a) teem o coupon n.º 44 e seguintes.

As 59 obrigações restantes teem o coupon n.º 43 e seguintes.

57 obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau.

57 Títulos de 1 obrigação:

19.465 a 19.477 19.601 a 19.614 20.131 a 20.160.

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

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.** — Nos termos dos Art.ºs 29.º e 30.º dos Estatutos é convocada a Assembleia Geral ordinaria para o dia 30 do corrente, pelas 13 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do relatorio e contas da gerencia do ano findo.

Não comparecendo numero suficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 17 do proximo mes de Abril, no mesmo local e hora.

Lisboa, 13 de marzo de 1916. — O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, José Adolfo de Mello e Souza.

\*

— Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» com os numeros 2751 a 2755, 6596 a 6600, 8556 a 8560, 9716 a 9720, 14.716 a 14.720, 21.491 a 21.495, 22.491 a 22.495 e 22.861 a 22.865.

O pagamento dos titulos amortisados e juro das obrigações relativas ao 2.º semestre de 1915 (coupon n.º 53) começará no dia 1.º de abril, em Lisboa, na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 4.º, e no Porto na Casa bancaria dos srs. Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Aliança.

O pagamento d'este coupon tambem se realizará em Amsterdam na Casa dos srs. Westendorp & C.º até 30 de junho do corrente anno.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de março de 1916.

**Mercados Externos.** — A Alemanha está procedendo aos trabalhos preliminares da emissão do seu 4.º emprestimo de guerra. A imprensa do mesmo paiz iniciou já uma activa campanha a favor d'esse emprestimo, que será da taxa de 5% e emittido á cotação de 96 ou 97 por cento.

O governo alemão projecta, alem d'isso, emitir Bilhetes do Tesouro, á taxa de 4 1/2%, reembolsaveis no prazo de 16 annos.

A *Gazeta de Colonia* publicou um apello officioso, dirigido aos capitalistas alemães, para que concorram á subscricao do novo emprestimo.

Na sua exhortação, o mesmo jornal diz que os capitalistas do seu paiz, procedendo d'esta forma, não só praticarão um acto de patriotismo, mas attenderão tambem aos seus interesses, pois que os titulos dos emprestimos de guerra são actualmente os melhores para a collocação de capitais.

**Companhia Portugueza de Phosphoros.** — Pelo relatorio d'esta Companhia, de 1915, verifica-se que as vendas registaram no mesmo anno um novo aumento, de modo que a renda suplementar paga ao Estado ascendeu a 73 contos, contra 70 em 1914.

O grande aumento do preço das materias primas reduziu consideravelmente os lucros industriaes da Companhia, sendo proposto um dividendo inferior ao distribuido nos annos precedentes. O dividendo que tem sido ha 10 annos de 9%, será, com relaçao ao anno findo, de 7%, conforme proposta da Direcção.

A conta de Lucros e Pêrdas accusa um saldo de 366.915\$, pondo-se a seguinte applicação:

Reserva Especial.....	25.000\$
Dividendo, 7%.....	313.000\$
Percentagem aos corpos gerentes .....	9.768\$
Dotação da Caixa de Socorros.....	1.000\$

**Bolsa.** — Os preços das Inscrições manifestaram nos ultimos dias da quinzena grande frouxidão, cotando-se hoje a 38\$20.

O das Obrigações de 3%, 1903, declinou para 9\$40.

A 1.ª serie da Dívida Externa foi negociada a 74\$90 e 75\$, e a 3.ª serie, alternadamente a 77\$80 e 78\$, fechando a 2.ª serie com comprador a 74\$.

Os preços das acções bancarias não sofreram alteração, tendo sido pouco movimentados os valores de Companhias de caminhos de ferro.

**Cambios.** — Tendo-se accentuado depois da declaração de guerra da Alemanha a procura de cambiaes, o mercado firmou-se,

passando o preço do cheque sobre Londres de  $36\frac{3}{8}$  para  $33\frac{1}{2}$ .

Os cambios conservaram-se firmes nos restantes dias da quinzena, apesar do escasso movimento do mercado, tendo sido, entretanto, pouco movimentado o curso do cheque, havendo sómente largas transacções de libras em metal, ultrapassando sempre o valor correspondente às taxas cambiais.

A declaração de guerra que a Alemanha nos mandou teve certa influencia na cotação dos nossos fundos do Estado, provocando uma frouxidão.

A libra ficou hoje a  $7\frac{5}{25}$ - $7\frac{5}{40}$  e o cambio Rio-Londres a  $11\frac{23}{32}$  equivalente a libra no Rio a  $20\frac{5}{480}$  réis.

A. L. R.

### Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MARÇO		EM 29 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	$34\frac{3}{4}$	$34\frac{5}{8}$	$35\frac{1}{8}$	$35$
" 90 d/v.....	$35\frac{1}{4}$	—	$34\frac{5}{8}$	—
Paris cheque.....	733	738	725	735
Berlim " .....	—	—	—	—
Amsterdam cheque .....	605	615	602	612
Madrid cheque .....	1385	1395	1360	1375

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MARÇO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15		
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	—	39,10	—	39,10	—	—	39	38,80	—	38,40	38,30	38,20	38,20		
Dívida interna 3% coupon.....	39,15	39,10	39,10	39,05	—	—	39	38,70	—	38,20	38,20	38,20	38,20		
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	—	22,60	—	—	—	22,55	—	—	—	—	—	22,50	
" 4% 1888/9.....	—	—	—	59,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 3% 1905 c/premios.....	—	9,55	—	9,55	—	—	—	9,50	—	—	9,40	9,40	9,40	9,40	
" 5% 1905, (G.º de F.º Est).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 5% 1909, ob. (G.º de F.º Est).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
externa 3% coupon 1.ª serie.....	75,600	75,600	75,600	98,30	—	—	98,30	98,50	98,50	—	98,50	98,50	98,50	98,50	
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	78,60	78,60	—	78,60	78,60	78,60	78,60	
" 3% 3.ª serie.....	77,60	78,60	—	—	—	—	—	78,60	78,60	—	78,60	78,60	78,60	78,60	
Obrigações dos Tabacos 4%, 7%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ações Banco de Portugal.....	189,600	189,600	—	—	—	—	—	189,600	182,500	—	—	—	—	180,600	
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	161,600	—	—	—	—	—	—	
" Nacional Ultramarino.....	130,600	—	—	130,600	—	—	—	121,600	—	—	—	—	—	—	
" Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Tabacos, coupon.....	80,630	80,600	80,600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	51,600	—	53,600	—	—	53,640	53,660	55,630	53,660	52,680	52,620	52,600		
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	93,630	—	94,606	—	—	—	79,660	79,660	79,650	—	79,650	79,650	79,650		
" Companhia C. F. de Benguela.....	79,660	79,660	79,660	—	—	—	79,660	79,660	79,650	—	79,650	79,650	79,650		
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	—	—	—	70,610	—	—	—	—	—	—	—	—	70,670		
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	—	—	—	33,650	—	—	—	—	—	—	—	33,600	32,650		
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	14,600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	77,650	—	—	—	—	70,600	
" Companhia Nacional coupon 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	83,660	—	—	—	—	—	
" prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88,650	—	—	
" 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Paris:</b> 3% português 1.ª serie.....	—	—	61,25	—	—	—	—	—	61	—	58	—	—	—	
" 3% 2.ª "	—	—	—	63	—	—	—	—	60	—	58,50	—	—	—	
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	—	290	—	—	—	288	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....	—	—	—	—	347	352	357	—	337	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	142	—	—	—	—	—	240,50	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	240	—	—	—	—	—	—	—	240,50	—	—	
<b>Londres:</b> 3% português.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

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





<tbl\_r cells="11" ix="5" maxcspan="1" maxrspan="1" usedcols="

## Revista de inspecção aos ferro-viarios militares

### Brigada n.º 3 de Caminhos de Ferro

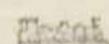
Pela Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro, foram expedidos, à Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os editaes convocatorios para a revista de inspecção ás praças da Brigada n.º 3 de Caminhos de Ferro.

O plano d'esta revista é o seguinte:

a) Para as praças que prestam serviço nas estações de Lisboa-P, Lisboa-R, Campolide, Alcantara-T, Alcantara-M, Santos e Caes do Sodré, bem como para as que trabalham nas officinas de Santa Apolonia, Roci, Campolide e Alcantara-T e ainda para as que trabalham na via entre aquellas estações, a revista tem logar na sede da Inspecção, Rua Nova do Almada, 127-2.º nos dias 2, 3, 4 e 5 de Abril de 1916, devendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes regular a apresentação, em cada dia, dos agentes dos diversos serviços conforme entender conveniente.

b) Para as praças que prestam serviço nas linhas de Leste, Beira Baixa, ramal de Caceres e linha do Setil a Vendas Novas a revista será passada nas diversas estações d'estas linhas onde tenha paragem o comboio de pagamento cuja rotação começa em 11 e termina em 18 de Abril proximo.

c) Para as praças em serviço nas linhas do Norte, Oeste, Cascaes, Cintra, ramaes da Louzã e de Alfarellos, linha de cintura etc., a revista effectuar-se-ha tambem aproveitando-se o comboio de pagamento a estas linhas, cuja rotação começa em 11 e termina em 17 de Maio proximo futuro.



## Companhia Atravez d'Africa

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

(Continuado do numero 676)

Quer dizer: os Governos monarchicos adeantaram (é o termo escandaloso) á Companhia, em 26 annos, 5:329 contos; e os Governos republicanos adeantaram-lhe, pelos mesmos motivos e pelos mesmos processos, 1:004 contos em 3 annos, que é o dobro, na proporção do tempo decorrido.

Por isto devemos chegar á conclusão de que, ou os Governos monarchicos entregaram aquellas importâncias á Companhia *porque não podiam deixar de lhas entregar*, visto que os Governos republicanos fazem *precisamente* a mesma cousa, ou estes claudicam como os outros, visto que o tal credito do Estado continua a aumentar, e em tal caso, *se a campanha era só de republicanos*, deveria ter-se posto côbro a tal aumento.

Mas não é assim, nem pôde ser, e d'aqui resalta nitidamente que a campanha foi muito mais contra o regimen do que contra a Companhia, visto que elle foi accusado de factos eguaes aos que na monarchia se praticavam, porque... não podiam deixar de ser praticados.

Quanto á accusação directa á Companhia, de ter recebido dinheiro do Estado, cabe pela base, desde que não se possa demonstrar que a Companhia teve poder ou força para obrigar todos os Governos, monarchicos e republicanos, a entregar-lho, ou que, contra a vontade d'elles, o foi buscar ao Thesouro publico.

Quer por uns, quer por outros, foi-lhe sempre entregue *voluntariamente*, ou pela força das circunstâncias e dos contractos, para um fim especial e restricto, e não como favor ou benemerencia; e nós entendemos que ninguem pôde ser accusado de receber o que outrem *voluntariamente* lhe entrega.

### SENHORES ACCIONISTAS:

A importância para o coupon continua a ser entregue mais pontualmente do que nunca, e é essa exclusivamente a unica quantia que o Estado nos entrega, d'aquellas a que os contractos o obrigam.

Pedimos o pagamento das diferenças nas tarifas do café, indemnisação a que o Estado é obrigado pelo paragrapho 5.º do artigo 31.º do contracto de 25 de setembro de 1885, e a que se obrigou, além d'isso, pelo decreto de 6 de abril de 1908.

Tendo sido pagas já pelos Governos da Republica as indem-

nisações anteriores, e tendo sido confirmado pela sentença arbitral que a Companhia tinha direito a elles, nenhuma duvida esse pagamento devia offerecer. Pois não foi ainda feito, nem se sabe quando o será, em virtude do officio que adeante publicamos.

E' tambem o Estado devedor, por uma somma avultada, de transportes no nosso caminho de ferro, dos quaes difficilmente se tem recebido uma muito pequena parte, e com um atraso enorme.

Sobre estes pontos recebemos ultimamente o seguinte officio, que, no seu laconismo, diz mais do que tudo o que pudessemos dizer:

N.º 80 — Do Commissario do Governo junto da Companhia do Caminho de Ferro Atravez d'Africa:

Ex.º Sr. — Tenho a honra de participar a V. Ex.º que acabo de receber do Sr. Director Geral das Colonias um officio, com data de sete do corrente mez e anno, em que se me diz o seguinte:

Em resposta ao officio de V. Ex.º, N.º 78, de 19 de setembro ultimo, encarregue-me Sua Excellenoia o Ministro de lhe comunicar que, sobre as reclamações da Companhia relativamente a subvenções se officiou para o Ministerio das Finanças, por onde esses assumptos teem sido tratados, enviando cópia dos officios da mesma Companhia. A cerca dos transportes está o assumpto pendente da Direcção Geral da Fazenda das Colonias, e no que diz respeito a tarifas de café ainda Sua Excellencia o Ministro não tomou nenhuma resolução definitiva.

Saude e Fraternidade. — Porto, 11 d'Outubro de 1915. — Ex.º Sr. Augusto Gama, presidente do Conselho d'Administração da Companhia de Ambaca. — O Commissario do Governo (a) Eduardo de Artayett.

Felizmente que o rendimento da linha se tem mantido regularmente, o que tem permitido mandarmos o combustivel e material indispensaveis para regularidade da exploração. Porque, se em vez d'esse rendimento, tivessemos, pela sua falta, de receber do Estado a importância correspondente em subvenção, que o Estado não nos paga, nós, com as enormes dificuldades que resultam das circumstâncias absolutamente anormaes em que tudo se encontra, não poderíamos decerto manter essa regularidade.

Depois d'uma estada de dois' mezes em Lisboa, do Presidente do vosso Conselho d'Administração, sem resultado algum favorável, receben-se do Governo o seguinte officio, que nos trouxe a convicção de que nada poderíamos esperar, apezar do reconhecimento do patriotismo da Companhia, expresso pelo Governo no officio que transcrevemos no nosso ultimo relatorio:

Ministerio das Finanças — Direcção Geral da Fazenda Publica — Repartição das Finanças — Processo N.º 8466, livro 85.

### SERVIÇO DA REPÚBLICA

Ex.º Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.

Accusando a recepção do officio de V. Ex.º, de 29 de janeiro findo, dirigido a Sua Excellencia o Ministro das Finanças, cabe-me a honra de declarar-lhe, em nome do mesmo sr. Ministro, que, como a questão é complicada e qualquer solução que porventura se tomasse não podia em caso algum ter efeito immediato que podesse tirar a Companhia da dificuldade de momento, terá ella de ser estudada oportunamente.

Saude e Fraternidade. — Direcção Geral da Fazenda Publica, 13 de fevereiro de 1915. — O Director Geral, (a) M. M. A. da Silva Bruschi.

Em virtude d'este officio, resolveu o vosso Conselho d'Administração intentar de novo a acção no Tribunal Commercial do Porto, renovando a petição que transcrevemos no relatorio anterior.

Iniciou-se a acção, e com ella uma série d'actos pouco razoaveis, que, apezar de praticados pelo Governo chamado de dictadura, foram perfillados e continuados pelo seu successor.

Logo de principio o Governo fez promover pelo seu agente a recusa, como arbitro, do Presidente do vosso Conselho d'Administração, baseado em que estava intimamente ligado á Companhia, e nomeando ao mesmo tempo como arbitros dois funcionários do Estado, e d'elles imediatamente dependentes.

A Companhia nem insistiu pela nomeação do seu, nem contestou a nomeação dos do Governo, estando tão certa da sua justiça, que tem a convicção de que ella manterá, em qualquer arbitro nomeado, a mais correcta e justa imparcialidade.

Fez o Governo propôr a acção d'incompetencia de pessoas, baseado em que o contracto de 1885 foi assinado em Lisboa, fazendo com isso uma offensa não só á Digna Magistratura do Porto como á de Lisboa, não só por mostrar com isso receio de que a sentença d'aquella fosse parcial, mas tambem por dar a entender que lhe convinha mais o julgamento lá, por poder mais facilmente influir na segunda.

A Companhia, á qual merecem toda a consideração e respeito tanto uma como outra, porque a ambas considera por igual justas, imparciaes e ciosas das suas prerrogativas, era moralmente indiferente que a acção corresse cá ou lá, porque em uma e outra parte contava com a sua justiça.

Poz a acção no Porto, por ter aqui a sua séde, por o paragrapho unico do artigo 68.º do contracto de 1885 admittir a possibilidade das questões serem aqui suscitadas, e principalmente porque a

acção é baseada, não no contrato de 1885 propriamente, que foi assignado efectivamente em Lisboa, mas n'esse contrato *modificado pela sentença arbitral*, que foi assignada no Porto.

Além d'isso, a acção posta em Lisboa obrigava a Companhia a deslocações e a despezas inuteis, que mais a prejudicariam nos seus interesses, e, se para alli transitasse em razão da excepção de incompetencia, inutilisaria todo o trabalho feito, visto que ella tem corrido simultaneamente com a de excepção, sendo evidente que tudo isto atrazaria os resultados, por ter de se recomeçar o processo desde o seu inicio.

Um dos argumentos da contestação do Governo á nossa petição é o de que a clausula 68.<sup>a</sup> do contrato de 25 de setembro de 1885, que estabelece a arbitragem obrigatoria para todas as questões que se suscitem entre o Estado e a Companhia, é nulla por não ter sido especialmente autorizada.

Ora aquelle contrato foi assignado legalmente e com todas as formalidades para o tornarem valido entre o Estado e a Companhia, e resultou da auctorisação parlamentar dada na lei de 16 de julho de 1885, que, se não especifica, nem podia especificar, essa clausula, porque só contém as bases especiaes para aquella concessão, e não as bases geraes peculiares a todas as concessões identicas, tambem, e pelo mesmo motivo, não contém todas as outras bases, que estabelecem garantias e vantagens para o Estado, e que o Governo não considera nullas.

Uma das bases não contidas n'aquella lei é, por exemplo, o artigo 56.<sup>a</sup>, o que não evitou que o Governo fundasse sobre ella o injusto decreto de 17 de março de 1914, cuja revogação pedimos na petição, por carencia absoluta de fundamento legal.

Como é pois que um Governo baseia um decreto em uma clausula que está em condições absolutamente eguaes ás do art. 68.<sup>a</sup>, que considera nullo?

Evidentemente ha n'isso confusão da parte do Governo, mesmo porque, não sendo a Companhia fiscal dos actos dos Governos, não podia ir investigar se elle tinha ou não competencia ou autoridade para assignar um contrato, como efectivamente assignou. Se o Governo de 1885 abusasse das facultades que tinha, assignando esse contrato, ou se o de 1911 igualmente abusasse, assignando o contrato d'arbitragem, seria a elles que deveriam ser lançadas as responsabilidades, e não á Companhia, que assignou um e outro de boa-fé.

Adoptado o principio de que os Governos podiam dar como nullos contratos, ou clau-uisas de contratos que foram assignados legalmente, e que, como este, tenham vigorado durante trinta annos, baseados em faltas de formalidades, d'autorisações ou de competencia dos Governos anteriores que os celebraram, ficariam collocados todos os Governos na dependencia das entidades que tivessem de contractar com elles, visto que a essas entidades era conferido o direito de lhes exigir, para sua salvaguarda futura, provas e garantias de competencia para contractar.

Mas, excluido este principio, por impraticavel e deprimente para os Governos, só fica um triste e dissolvente exemplo d'un rude ataque á boa-fé dos contratos. Os Governos, representando, como não podem deixar de representar, o Estado, contractam em nome d'este. Faltando ao que Governos seus antecessores contractaram, não significa isso a renegação, por parte d'un Governo, d'actos praticados por Governos anteriores. E' o Estado sempre o mesmo, quer seja representado pelo Governo A, ou pelo Governo B, a renegar o que elle mesmo contractou.

Argumenta o Governo que o Ministro das Colonias não podia por si só, porque elle não é o Governo, tomar o compromisso da arbitragem, claramente estipulada no contrato de 1885 e no estatuto.

Pois, se o Ministro das Colonias não podia por si só, e com a independencia que lhe garante o artigo 51.<sup>a</sup> da Constituição da Republica, dar, independentemente do Conselho de Ministros, correcto cumprimento a um contrato da competencia exclusiva da sua pasta, como pôde ser valida a portaria de 25 de janeiro de 1912, assignada só por dois ministros?

Tendo já produzido os seus efeitos as portarias de 9 e 15 de dezembro de 1911, e estando por isso nullas por natureza, que valor tem aquella portaria annullando o que já era nullo, as portarias, mas não podendo annullar os seus efeitos, segundo a declaração no Parlamento d'un dos Ministros que a assignaram, e que é um causídico distinto?

E, se essa declaração foi feita em plena Camara, como consta do *Diario* respectivo, com a assistencia de todo o Governo, e *sem protesto algum por parte de nenhum dos seus membros*, como vem declarar depois que a arbitragem está nulla, se entidade alguma, com a competencia precisa, a annullou?

Que o Governo affirmasse que as portarias de 9 e 15 de dezembro estavam nullas, dizia uma verdade, ainda que não tivesse sido publicada a de 1912.

Mas que está nulla a arbitragem, isso não. Equivale a afirmar que o facto de se quebrar uma garrafa vazia faz entornar o liquido... que esteve lá dentro.

Outra allegação do Governo na sua contestação é a de que a arbitragem está nulla por falta d'autorisação para julgamento *ex-aequo et bono*, por não ter sido submettida a Conselho de Ministros e por não conter com precisão o objecto do litigio.

(Continua)

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE Linha do Barreiro a Cacilhas

No dia 6 de abril de 1916, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso publico para a arrematação da empreitada de alpendres e outros trabalhos metalicos para a linha do Barreiro a Cacilhas.

O deposito provisorio, que pôde ser effectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 5 do referido mez, é de 85\$00.

Os cadernos de encargos e condições de praça estão patentes ao publico, na Secretaria do Serviço de Construcción e Estudos, rua de S. Mamede, n.<sup>o</sup> 63, ao Caldas, Lisboa, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

### Ramal de Portimão a Lagos

No dia 6 de Abril de 1916, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso publico para a arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de alpendres para as estações de Portimão a Lagos e apeadeiros de Alvor e Odeaxere, do ramal de Portimão a Lagos.

O deposito provisorio, que pôde ser effectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 5 do referido mez, é de 25\$00.

Os cadernos de encargos e condições de praça estão patentes ao publico, na Secretaria do Serviço de Construcción e Estudos, rua de S. Mamede, n.<sup>o</sup> 63, ao Caldas, Lisboa, e na séde da secção em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

### 3. Secção da linha do Sado

No dia 6 de abril de 1915, pelas 12 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso publico para a arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um alpendre para a estação de Grandola, na 3.<sup>a</sup> Secção da linha do Sado.

O deposito provisorio, que pode ser effectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 5 do referido mez, é de 3\$00.

Os cadernos de encargos e condições de praça estão patentes ao publico, na Secretaria do Serviço de Construcción e Estudos, rua de S. Mamede, n.<sup>o</sup> 63, ao Caldas, Lisboa, e na séde da Secção em Panoias.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Venda de desperdícios de folhas de casquinha

Esta Companhia recebe propostas para a venda de: 18 metros cubicos, approximadamente, de desperdícios de folhas de casquinha, que se encontram nas nossas Oficinas Geraes, onde podem ser vistos.

As propostas deverão ser enviadas ao Engenheiro Chefe do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia).

#### Venda de sucata metallica

No dia 20 do corrente pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

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 ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

### OLYMPIA o mais distinto Cinema de Lisboa RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias *Matinées* cinematographicas 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 elétrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

**CINTRA Hotel Netto.** — Serviço de prír. eira or-  
dem — Aposentos confortaveis e aseados  
— Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jant.  
para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Il-  
uminação electrica — Telephone n.º 15 — Preços razo-  
veis — Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primoroso servicio de alojamientos e cozinha. Conforto inexcedivel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

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

## SEGUROS

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

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