

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 679

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antuerpia, 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, 1 de Abril de 1916

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa internacional n.º 201 (G. V.).
Caminhos de Ferro Portuguezes — Tarifa internacional n.º 201 (G. V.) — Aviso ao público: annullação da tarifa especial S. F. n.º 1 (G. V.).

SUMMARIO

| | |
|---|-----|
| A exploração das linhas secundárias, por J. Fernando de Sousa | 97 |
| O Turismo em Portugal, por Raul Esteves | 99 |
| Parte oficial — Presidência da República, Lei n.º 494 — Ministerio do Fomento — Direcção Geral de Obras Públicas e Minas — Portaria n.º 603 (Continuação) | 101 |
| Melhoramentos ferro-viários em Barcelona | 103 |
| Ambulância eléctrica | 103 |
| Viagens e transportes | 104 |
| A falta de cobre e um interessante negócio de locomotivas | 105 |
| Caminhos de ferro argentinos | 105 |
| Linhos Portuguezas — Supressão de comboios — Valle do Sado — Barreiro a Cacilhas — Beira Alta | 106 |
| Parte financeira: | |
| Carteira dos acionistas | 107 |
| Boletim comercial e financeiro | 107 |
| Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras | 109 |
| Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis | 109 |
| Revista de inspecção aos ferro-viários militares | 110 |
| Companhia Ataraz d'Africa — Relatório (Continuação) | 110 |
| Hirematações | 111 |
| Orário dos comboios | 112 |

A exploração das linhas secundárias

Largo período tem decorrido desde que as grandes malhas do sistema ferro-viário constituídas pelas linhas de primeira ordem foram sucessivamente subdivididas pela rede das linhas secundárias de importância decrescente até aos capillares dos pequenos troços de interesse local.

A experiência mostrou a conveniência e necessidade de renunciar à rigidez das regras nimicamente meticolosas, demasiado preocupadas com a segurança do público, equiparado a um menor miudamente tutelado.

Essa flexibilidade de regras, essa simplificação de serviços, tornou-se até extensiva nos limites do possível às linhas de via larga de interesse geral.

Os congressos internacionais de caminhos de ferro teem feito d'essas simplificações objecto de um desvelado estudo. D'elles se tem ocupado com particular atenção os congressos especiais de caminhos de ferro secundários.

No Boletim do Congresso Internacional se encontram copiosos esclarecimentos de valor, entre outros nos números de outubro de 1904 e janeiro de 1905.

No primeiro, J. Rocca, engenheiro dos caminhos de

ferro italianos do Mediterrâneo, refere os tópicos da organização dos serviços económicos nas linhas de pequeno tráfego dos grandes caminhos de ferro e nos secundários de todos os países, excepto a América, a Áustria-Hungria, a Alemanha e a Holanda. No segundo, o engenheiro hungaro De Tonay subministra idênticas informações sobre as linhas de aqueles três últimos países.

Respigarei n'esses valiosos trabalhos algumas notas, tanto mais frisantes, que no decénio decorrido mais se tem accentuado o critério de larguezas e simplificação, já então geralmente adoptado.

E porque estamos em guerra com a Alemanha, e a Áustria amuada comosco, começemos por estes. *Fas est ab hoste docere.* Aprendamos com o inimigo.

Tonay enumera os expedientes adoptados para reduzir quanto possível as despesas de administração e exploração das linhas secundárias. Sigamo-lo na sua exposição.

Vigilância das linhas. — As passagens de nível, com exceção das mais frequentadas, não teem barreiras nem guardas. Apenas se impõe o afrouxamento da marcha dos comboios ao aproximarem-se de passageiros que não sejam visíveis a curta distância.

Serviço das estações. — Procura-se reduzir ao mínimo o pessoal. Algumas administrações encarregam até em certas estações lojistas e hoteleiros vizinhos da venda de bilhetes e da manutenção de mercadorias. Estações de pequeno tráfego são geridas por mulheres. Confia-se quanto possível ao pessoal dos trens a baldeação das mercadorias e a manobra das agulhas.

Serviço dos comboios. — "Transformar o tráfego dos caminhos de ferro locais de modo que os comboios que n'elles circulam se tornem de algum modo *trem-vias*, ou comboios curtos e leves, seguindo-se com intervalos curtos, eis a condição mais importante para desenvolver o tráfego de passageiros". Preconisam-se para isso as carroagens automotrices.

Exploração comercial. — Suprimiu-se a 1.ª classe nos caminhos de ferro hollandezes e austriacos. Simplificaram-se as tarifas e a escripturação.

O illustre relator formula a seguinte conclusão: "A simplificação do serviço das linhas de pequeno tráfego oferece um interesse geral para todas as administrações que exploram linhas similares. Os ensaios feitos com esse fim prometem resultados vantajosos".

Respiguemos agora analogos esclarecimentos no relatório de Rocca.

Começa elle por citar as conclusões do Congresso de S. Petersburgo, em 1892, sobre a matéria: "O Congresso nota com prazer a tendência geral das administrações públicas e das administrações exploradoras em todas as nações a realizar nas linhas de pequeno tráfego a maior simplificação possível na regulamentação e nos métodos de exploração".

Legislação — Na Itália adoptaram-se vários preceitos legais de simplificação, tais como a supressão de

vedações, de barreiras na maior parte das passagens de nível, com a condição de ser limitada a velocidade a 60 quilometros, havendo freio contínuo, e a 45 quilometros não o havendo; o emprego do telephone e de outras providências semelhantes.

Na Belgica, no que respeita a vedações e barreiras nas passagens, não ha lei que as prescreva. A matéria acha-se apenas esclarecida pelos accordos dos tribunais contendo jurisprudencia em que se reconhece que nenhum preceito legal obriga as entidades exploradoras a illuminar e fazer guardar as passagens de nível.

Por isso nas linhas secundarias só excepcionalmente são guardadas as passagens.

A signalização é muito reduzida. Permitte-se a supressão do fogueiro em certos comboios.

Na Suissa a lei federal de 1899 autoriza as empresas de caminhos de ferro secundarios a construir e explorar as linhas com toda a simplicidade que o seu carácter e fins especiaes comportam; dispensa especialmente vedações e barreiras onde não sejam absolutamente necessarias.

Na Russia, na Dinamarca, na Romania e n'outros paizes facilidade analogas são dadas.

Mesmo em linhas de via larga, mas de pequeno tráfego, foi applicado o chamado *serviço economico* na Italia, em França, na Belgica, na Russia, na Suissa, etc.

Esse serviço é caracterizado pela supressão quasi geral de vedações e de cancellas na maior parte das passagens; pela ronda de via uma vez apenas por dia; pelo serviço restricto nas estações.

Entre outras características d'este cita-se a cooperação do pessoal dos comboios nas baldeações e manobras; a supressão de signaes a distancia, a cooperação do publico interessado na carga, descarga e manobra dos vagões; emprego do telephone, etc.

Ponhamos em relevo um exemplo característico. Os caminhos de ferro rheticos que servem a Engadina e teem nas suas linhas trens internacionaes de luxo, como é o *Engadina-express*, só nas estações importantes teem signaes avançados.

Não devem passar sem referencia os chamados *comboios leves*, que dispensam fogueiro na locomotiva e guarda-freio na cauda, quando haja freio contínuo.

Havendo freio contínuo o comboio leva apenas machinista e conductor; no caso contrario são trez os agentes.

As conclusões da memoria são as seguintes, deduzidas dos esclarecimentos obtidos:

"Tendencia actual da legislação em varios paizes para tornar mais liberaes as disposições relativas a linhas de pouco tráfego e aos comboios leves; esforços de varias administrações para dotarem as suas linhas de pequeno tráfego com uma organização capaz de tornar mais economica a sua exploração; simplificações varias nos serviços de via, dos comboios e das estações".

Convém referir ainda as judiciosas considerações do relator Rocca:

"Este grupo de factos demonstra a necessidade universalmente sentida de distinguir a exploração das linhas principaes das outras que se podem chamar indiferentemente: secundarias, economicas, de fraco tráfego, etc.

Se esta distinção tivesse sido feita desde a origem dos caminhos de ferro, a questão de que pela terceira vez se occupa o Congresso não teria existido. Ter-se-hia achado bem natural que regras diferentes regessem a exploração de linhas em condições tão diversas; que houvesse mais exigências para a grande linha percorrida por dezenas de comboios com grandes velocidades e receitas de alguns milhares de francos por quilometro, do que para as linhas de pouco tráfego e diminutas receitas, dois ou tres grupos de comboios e velocidades moderadas.

Mas essa distinção, naturalmente indicada desde a origem, é mais difícil de realizar hoje porque vae de encontro ás tradições.

E' assim que as facilidades de serviço passam aos olhos das pessoas obedecendo a prevenções, por favores outorgados ás Companhias exploradoras, favores que ha o direito de regatear para lhes arranjar novos comboios ou reduções de tarifas.

E' assim que o publico se mostra desconfiado do regimen economico, como se implicasse uma degradação da linha, offensiva do amor proprio das populações servidas, ou consagrando disposições desfavoraveis para o publico.

E' assim que algumas companhias hesitam em sahir da velha rotina da exploração, por medo das responsabilidades, por falta de iniciativa, por dificuldades na reorganização do serviço sobre novas bases.

A palavra *economico* é talvez a causa da desconfiança que o sistema provoca, porque essa palavra dá a ideia de algo imperfeito e faz pensar que a economia se obtém á custa da segurança do serviço e da commodidade do publico. Não é assim, porque na realidade se não trata senão de proporcionar o serviço ás exigencias da linha".

Estas sensatas reflexões feitas ha 11 annos, baseadas nas reformas regulamentares feitas em todos os paizes segundo a orientação que tem continuado a accentuar-se, teem particular cabimento no nosso paiz.

Em 1916 estão ainda os nossos caminhos de ferro sujeitos a um regulamento de 1868, nacionalização do francez de 1846, no qual se estabelecem regras uniformes para todas as linhas, seja qual for a sua importancia.

Até hoje apenas n'alguns contractos de concessão se teem timidamente introduzido ligeiras simplificações, com as quaes briga a interpretação tradicional do uniforme rigorismo.

Em artigo da *Gazeta* de 1 de dezembro de 1915 fiz a critica do nosso regulamento no que respeita a vigilancia a exercer sobre as passagens de nível, e mostrei a contradição existente entre os preceitos absolutos dos contratos de concessão de quasi todas as linhas portuguezas e o do regulamento de 1868, que se prestaria a conceder facilidades se a hermeneutica habitual adoptasse o criterio de simplificação de serviços hoje dominante.

Não ha muito, por exemplo, foram mandadas guardar mais sete passagens de nível pouco importantes no ramal de Aveiro da linha do Valle de Vouga, sem que a intensidade do transito justifique esse encargo não pequeno.

O contracto de concessão d'essas linhas inclue na enumeração dos trabalhos e materiaes a executar e material a fornecer os signaes, sem os especificar. Pensou a Companhia que a adopção de normas economicas mas efficazes para garantir a segurança da circulação caberia no rigor da formula, e por isso não collocou nas suas estações signaes fixos e substituiu-os pelo emprego de signaes moveis junto da agulha d'entrada e pela fixação d'esta a cadeado na posição normal. A experiência de sete annos tem demonstrado a dispensabilidade dos discos avançados em linhas secundarias, que hoje não é uso, como exemplifiquei, exigir para elles.

O criterio de rigor na uniformidade entre linhas de diversas ordens tem porém predominado nas regiões officiaes, de modo que ainda não ha muito a licença para fazer derivar de um resguardo da estação de S. Pedro do Sul uma via de serviço de um armazem particular, com agulha e calço fechados a cadeado, foi concedida com a condição de se proteger a estação por discos avançados... que a linha do Douro não tem ainda hoje em muitas estações, ou não tinha ainda ha pouco tempo.

Julgou a Companhia prestar bom serviço ao paiz seguindo na sua exploração as normas hoje consagradas em linhas secundarias e exemplificando o modo de evitar despesas dispensaveis e facilitar assim o alar-

gamento dos benefícios da viação acelerada. Tem sido por isso tenaz em resistir a exigências que tendam a annullar esse critério.

De que lado está a razão? Quem tem por si a autoridade do exemplo dado pelos países que mais tem estreitado as malhas da sua rede ferro-viária?

Atravessando uma região povoadíssima, cuja população se acha dispersa pelos campos, procurou a linha do Vouga servi-la o melhor possível multiplicando as simples paragens sem edifício nem guarda, em que os passageiros podem entrar e sair. O que representa o tráfego assim servido mostram-no os comboios *trem-vias* não só das imediações de Lisboa, Porto, Coimbra e Viana, mas os do litoral do Algarve e as paragens nas mesmas condições, que a linha da Beira Alta tem criado ultimamente.

D'ellas veem parcellas de tráfego bem apreciáveis. Assim, os passageiros sem bilhete de cartão são no Valle do Vouga cerca de 58.000, num total de 420.000 em 1915.

Com as carroagens sobre *bogies*, de entrada pelas plataformas dos topes e estribos baixos, o acesso é fácil, e basta a luz das próprias carroagens em comboios curtos e a das lanternas do pessoal do comboio para dispensar iluminação praticamente impossível onde não haja guarda que vigie as lanternas, impedindo que as roubem ou destruam, e que as alimente, accenda ou apague. N'essas condições económicas se encontram as passagens do litoral do Algarve, da linha da Beira Alta e de outras.

Porque se ha de considerar deficiente essa instalação adequada ao seu fim, útil para o público, voluntariamente criada pelas companhias, que decerto se recusam a assumir encargos que o seu contrato lhes não impõe?

Ser exigente em tal caso ou tornar a existência das paragens dependente de requisitos que só apeadeiros podem oferecer o mesmo é querer privar grande número de passageiros de uma comodidade apreciável sob o imperio de errado critério de uniformidade e de exigências excessivas.

N'essas paragens não ha possibilidade de pesar e escripturar bagagens. Porque se não ha de permitir aos passageiros que as entreguem ao conductor, fazendo-se a determinação e pagamento da taxa na estação de chegada?

De estação para paragem a escripturação pode-se estabelecer, contanto que se evitem demoras na entrega da bagagem ao passageiro que se apeia.

Porque não ha de ser admittida pois no primeiro caso a bagagem sem responsabilidade, condição voluntariamente aceita pelo público?

Nãs se acha esse sistema consagrado pela prática de quasi cinco anos, devidamente autorizada na linha da Beira Alta? Ahi acceitam-se desde 1911 bagagens em diversas paragens, sem escripturação.

Põe-se assim á disposição do público um local para volumes maiores, como para os menores se oferece nas próprias carroagens, pois não seria razoável impor responsabilidades definidas sem os elementos para as determinar.

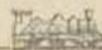
Pois o critério da utilidade pública e da simplificação de normas em linhas secundárias não logra dominar os prejuízos arreigados pela concepção rígida e unitária dos preceitos regulamentares da época primitiva dos caminhos de ferro... em que a preocupação da segurança dos passageiros levava a fechar-los á chave nas carroagens.

Não se veja n'estas reflexões um propósito de critica mordaz.

Quem esteja compenetrado da utilidade do desenvolvimento da viação acelerada, e portanto da conve-

niencia em lhe dar todas as facilidades, compreenderá o propósito que me anima ao arcar com práticas e preconceitos que a experiência tem feito pôr de parte, substituindo por maior elasticidade e simplicidade os preceitos regulamentares. Só assim se podem atrair capitais para um emprego de utilidade transcendente, mas por ora de remuneração duvidosa.

J. Fernando de Sousa



O turismo em Portugal

Embora a época seja, por certo, pouco de seção a tratar-se dos assumptos respeitantes a turismo, somos, no entanto, levados a dizer algumas palavras sobre elle, a propósito do relatório que agora recebemos, contendo a descrição detalhada dos serviços da repartição de turismo no anno de 1914-1915.

O desenvolvimento do turismo em Portugal é, sem dúvida, um problema de grande importância económica, para o qual merece que se façam convergir as atenções dos que mais directamente lhe podem fruir os benefícios, e de todos que, mais ou menos indirectamente, tem a lucrar com a affluência de viajantes e forasteiros ás diversas estações de villegiatura do nosso paiz.

Todos nós conhecemos, por experiência própria ou por informação, a pouca atenção que, em regra, se tem dedicado, entre nós, as questões relativas ao progresso do turismo nacional e estrangeiro. É notável, por exemplo, a falta de comodidades que se encontram em muitas das nossas terras da província, algumas bem dignas de serem visitadas, quer pelas suas bellezas naturaes, quer por interesse histórico, e que podiam constituir pontos frequentados pelo turismo nacional e mesmo estrangeiro. Essa falta de comodidades nota-se não só no que respeita a alojamentos, mas ainda mesmo na questão dos transportes, dado que tantas estações de caminho de ferro ha que ficam a considerável distância das localidades que são destinadas a servir.

O relatório que temos presente começa por apresentar o movimento do porto de Lisboa em 1914, comparado com o do anno anterior, por onde se deduz uma diminuição n'aquelle de 82.898 passageiros e 149 vapores. Este decrescimento de movimento, em absoluta contradição com o aumento notado em annos anteriores, atribue-se racionalmente aos efeitos da guerra.

Correlativamente a este assumpto apontam-se os resultados obtidos nos exames de guias-interpretes e de corretores, e fixa-se o numero d'estes últimos para os hoteis de Lisboa.

Segue-se um capítulo em que se trata da necessidade da repressão da mendicidade nas praias e thermas, apresentando-se minuciosamente um certo numero de medidas que foram postas em prática por iniciativa da repartição de turismo para se alcançar aquelle resultado. Crêmos, porém, que a repressão efectiva da mendicidade ha-de ser um desideratum muito difícil de conseguir sem outras medidas de carácter mais radical, pois que, ainda hoje, e até nas estações de caminhos de ferro da capital mais frequentadas por turistas nacionais e estrangeiros, como são as da linha de Cascaes, nós encontramos mendigos, falsos ou verdadeiros, junto da propria bilheteira.

A collocação de placards ou disticos com avisos, conselhos e sentenças asfigura-se-nos de resultado pouco frutífero para o carácter nacional, que não é muito dado a seguir esse processo de ensino, como o mostram bem claramente alguns exemplos já verificados, tais como o de

«seguir pela esquerda» affixado nos estreitos passeios das ruas da capital, e o de não cuspir nos carros electricos e carruagens de caminhos de ferro, que são transgredidos a todos os momentos.

*
O capítulo III, como se vê da acta com que abre o volume do relatorio, foi dos que provocaram maior discussão no seio do conselho de turismo, tendo-se alguns dos seus membros manifestado pela sua suppressão.

Trata este capítulo, de um modo geral, de muitos assumptos que se prendem com os diversos ramos da actividade nacional, concluindo pela necessidade de se regulamentar o jogo, a fim de se obterem as quantias necessarias para a execução de certas reformas apontadas.

Para se fazer ideia do desenvolvimento assumido pelas considerações expendidas n'este capítulo, transcrevemos aqui a respectiva summa, que é a seguinte:

«Importante papel que o Parlamento terá a desempenhar na presente conjunctura. Necessidade de nos irmos preparando enquanto durar a guerra. Alteração por que vão passar os mercados do mundo. Dever-se-hia ter facilitado a obra do parlamento, promovendo, de acordo com as associações e agremiações de classe, a resolução de certos assumptos de carácter economico. Necessidade de accudir urgentemente a certos males de que enferma o paiz. Falta de transportes marítimos, sobretudo para o Brazil. Necessidade do estabelecimento de uma carreira portugueza para o Brazil. A emigração e seus desfeitos. As necessidades e as profissões liberaes. A agricultura, designadamente a industria vinicola e as industrias rurais. O commercio. Os bancos e o credito. As condições de vida em Portugal. Colonias. Necessidade de reformas que exigem quantias importantes para poderem ser realizadas. Onde ir buscar essas quantias. O turismo e o jogo. Joga-se desenfreadamente em Portugal, sem que o Estado tire d'isto o menor proveito. Se o jogo tivesse sido regulamentado, os novos hoteis, soffrendo a sua influencia, talvez já hoje proporcionassem certas commodidades exigidas por estrangeiros. O jogo não é immoral. Vantagens para as empresas commerciaes, que não desejam ter como empregados individuos que se entregam ao jogo, em que o jogo seja regulamentado. Onde deve ser consentido o jogo e em que epochas. Como deveria ser distribuida a verba que coubesse ao conselho de turismo com a regulamentação do jogo.»

Deve-se convir que esta simples enumeração de proposições basta para se avaliar da vasta e complexa estructura dada a este capítulo. Todos os grandes problemas nacionaes n'elle tem a sua devida representação, e, se a solução geral apresentada pôde sofrer discordancias de opinião, nem por isso deixa de ser deduzida com uma calrosa argumentação.

São dignas de especial attenção as referencias feitas à agricultura, ao commercio e às condições de vida da familia portugueza, referencias a que, no nosso modesto criterio, não se pode negar inteira e completa razão.

Quanto à regulamentação do jogo, é esse um ponto que tem sido largamente debatido, e crêmos que a sua solução ha-de ser sempre difficult de conseguir, pela diversidade de opiniões e de interesses que n'elle se acham envolvidos.

*

A missão da repartição de turismo constitue o objecto do capítulo 4.^o do relatorio, no qual se aponta a necessidade de se criarem mais secções para o perfeito desempenho das obrigações que impendem sobre aquella repartição, e tambem a necessidade de se criarem receitas para fazerem face aos seus encargos. D'estas receitas a

mais importante seria constituída pela participação nos lucros do jogo, quando este fosse regulamentado, pela quarta parte do rendimento calculado para o Estado, o que se calcula que poderia dar cerca de 400 contos.

Para applicação d'esta verba cita o auctor do relatorio, entre outras, varias despesas a fazer com melhoramentos e reparações em vias de comunicação das localidades de turismo, e tambem a conservação dos monumentos nacionaes. Dispondo d'esse dinheiro, poderia ainda o Conselho de Turismo, segundo a opinião expendida no relatorio, crear uma secção especial destinada a auxiliar financeiramente os hoteis, fornecendo-lhes capital para a sua transformação e modernisação.

A questão dos hoteis é o assumpto de que trata o capítulo 5.^o, onde se faz a apreciação da lei de hoteis actualmente em vigor, e se expõe desenvolvidamente a critica que ao primitivo projecto foi feita pela repartição de turismo.

Tratando do *warrant* hoteleiro, apresentam-se as suas grandes vantagens para os que n'elle são interessados, e o relatorio contem na íntegra o projecto de lei de iniciativa da repartição de turismo referente a esse assumpto.

E' singular o facto apontado no relatorio, de não ter o conselho de turismo, nem a respectiva repartição, jurisdição de qualquer especie sobre os hoteis e estabelecimentos congeneres. Realmente, crêmos que seria de toda a vantagem para os turistas que houvesse alguma entidade investida dos poderes necessarios para fiscalizar a construção e exploração de hoteis, e providenciar ácerca dos defeitos e graves inconvenientes que ainda se notam em tantos hoteis do nosso paiz. N'este ponto concordamos plenamente com a seguinte afirmação contida no relatorio:

«O estado da civilisação do nosso paiz não é ainda, com manifesto desgosto o confessamos, de molde a consentir que o governo central abandone ás iniciativas locaes certos importantes serviços que interessam á collectividade».

De facto, em muitas terras a questão dos melhoramentos ou progressos locaes a realizar anda quasi sempre inherente á feição politica das respectivas municipalidades, e, como essa feição varia a miúdo, segue-se que nunca se nota uma continuidade de trabalhos, dado que, em regra, o que cada qual faz tende essencialmente a conseguir o contrario do que o seu antecessor pretendia realizar.

Mas devemos ainda notar que ha um facto a que o relatorio não allude, e que é pelo menos tão grave como a falta de realisaçao de melhoramentos nas localidades de turismo. Esse facto é o que se tem dado já por varias vezes de se realizarem pretensos melhoramentos á custa da conservação e mesmo da existencia de alguns monumentos interessantes, ou das bellezas naturaes de uma dada região. Crêmos que não precisamos citar exemplos, pois que, mesmo na propria capital, séde do Conselho e da repartição de turismo, este facto pode ser verificado em mais de um sitio.

*

Alluda o relatorio ainda, no seu capítulo 7.^o, à necessidade de se gastarem verbas importantes no fomento do turismo, e ninguem de boa fé poderá contestar a justiça das considerações feitas a tal respeito.

«Querer adaptar o paiz, diz o relatorio, á industria da villegiatura, sem gastar dinheiro, é tarefa tão impossivel como um lavrador pretender ter uma boa seara sem que tivesse levado á terra a necessaria semente».

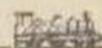
Este é um facto de que não se pode duvidar, mas é preciso frisar, na nossa modesta opinião, que para adaptar o paiz á industria da villegiatura muito ha a fazer em todos os ramos da actividade publica.

Um ponto ha, em relação a essa adaptação, que julgamos de capital importancia, e esse refere-se propriamente

à civilização dos nossos hábitos e costumes. Seria necessário que se educasse o povo, mesmo na capital, a saber transitar e utilizar as vias públicas por um processo menos rude que o que agora se usa. A nosso ver, era de muita conveniência que as ruas e praças deixassem de ser campos de jogos, teatros de lutas, ou locais de embaraçosa reunião. Também seria muito agradável conseguir um grau de educação popular tal, que permitisse fazer desaparecer, ou pelo menos attenuar, o estridente concerto de gritos, insultos, assobios etc., que constitue a harmonia musical das nossas ruas, e que em outros países não se nota. Crêmos que muito lisonjeiro seria ainda habituarmo-nos a não considerar os estrangeiros que nos visitam como animais curiosos expostos à admiração das gentes, que nenhuma dúvida tem em formar cortejo atraç do primeiro grupo de turistas ou marujos de terra estranha que desembarquem na nossa capital. Emfin, mais teríamos ainda a dizer n'este ponto de vista, mas crêmos que o que fica apontado já deixa ver alguma coisa do muito que haveria a fazer, e que todos nós conhecemos muito bem.

E' possível que os inconvenientes notados em relação à civilização dos nossos costumes não sejam motivo para distrahir do nosso paiz a concorrência de visitantes. Simplesmente, porém, a curiosidade d'esses visitantes para o nosso paiz não terá com certeza a mesma grande consideração do que aquella com que percorrerão outros países onde os costumes sejam mais civilizados, e crêmos que este facto, embora de ordem mais moral, não deixa de ser também digno de alguma atenção.

Raul Esteves



Presidência da República

LEI N.º 494

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É criado o Ministério do Trabalho e Previdência Social, do qual ficam dependentes os serviços do trabalho, previdência social e subsistências, e ainda os de comunicações, excluída a viação ordinária.

Art.º 2º Os serviços do Ministério do Trabalho e Previdência Social são distribuídos por duas direcções gerais, duas inspecções, três administrações autónomas e uma direcção fiscal, a saber:

- a) Direcção Geral do Trabalho;
- b) Direcção Geral de Previdência Social e Subsistências;
- c) Inspecção do Trabalho;
- d) Inspecção de Previdência Social;
- e) Administração Geral dos Correios e Telégrafos;
- f) Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;
- g) Administração do Porto de Lisboa;
- h) Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro.

§ único. Junto d'este Ministério funcionam as seguintes corporações:

- Conselho Superior do Trabalho;
- Conselho Superior de Previdência Social;
- Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;
- Conselho de Administração do Porto de Lisboa;
- Conselho de Tarifas.

Art. 3.º A Direcção Geral do Trabalho competem os seguintes serviços: fiscalização da execução das leis e regulamentos sobre o trabalho; higiene, salubridade e segurança dos lugares de trabalho; laboratório de higiene profissional; jornas, salários e contratos de trabalho; conflitos operários; desastres de trabalho; inlabor; tribunais de árbitros avindores; agências de colocação; provas de geradores e motores; instalações de oficinas, máquinas operatórias e iça-cargas; inquéritos; estatística; boletim do trabalho; estu-

dos da legislação operária; estudos sobre indústrias especiais e sobre as condições do trabalho na indústria caseira; congressos; relações com as instituições estrangeiras; expediente do Conselho Superior do Trabalho.

Art. 4º À Direcção Geral de Previdência Social competem os seguintes serviços: associações de classe; associações de socorro mútuo e cálculos de seguro destas associações; seguros contra desastres, invalidez, velhice, inlabor; caixas de pensão; caixas económicas; cooperativas; habitações económicas; inquéritos relativos à situação do operariado; custo da vida; subsistências; boletim da Previdência Social; estudos da legislação; estatística; congressos; relações com a *Fédération Internationale* e com o *Bureau International Permanent de la Mutualité*.

Art. 5º Pasam desde já para Ministério do Trabalho e Previdência Social, com as respectivas verbas orçamentais, os serviços e os funcionários subordinados às seguintes dependências do Ministério do Fomento:

A 3.ª Secção da 1.ª Repartição e a 2.ª Repartição da Direcção Geral do Comércio e Indústria;

As inspecções das circuncrições industriais;

A 2.ª Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, exceptuando os serviços técnicos de obras públicas não especificados e a parte relativa ao restante pessoal de obras públicas;

A Administração Geral dos Correios e Telégrafos;

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

A Exploração do Porto de Lisboa;

A Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro.

Art. 6º Será criada para funcionar neste Ministério uma Repartição de Contabilidade, dependente da Direcção Geral de Contabilidade Pública.

Art. 7º O Governo nomeará o pessoal que for indispensável para a constituição e funcionamento d'este Ministério.

§ único. Os vencimentos serão os correspondentes às respectivas categorias dos quadros do Ministério do Fomento.

Art. 8º Ao pessoal que transitar para este Ministério são reconhecidos os direitos adquiridos.

Art. 9º Os vogais do Conselho Superior do Trabalho ou da Previdência Social, pertencentes à classe operária, tem direito a indemnizações correspondentes aos salários que perderem por assistirem às sessões.

Art. 10º Independentemente do pessoal que prestava serviço nas repartições e serviços transferidos para este Ministério serão igualmente transferidos, com as respectivas verbas orçamentais, os empregados doutras repartições e serviços do Ministério que puderem ser dispensados.

Art. 11º O Governo deverá decretar em diplomas especiais:

1.º A distribuição e regulamentação dos serviços d'este Ministério;

2.º A organização dos serviços técnicos industriais, estabelecendo o quadro do pessoal e as condições do seu recrutamento.

Art. 12º É autorizado o Governo a abrir os créditos necessários para a execução desta lei, com dispensa do preceituado no artigo 6º da lei de 29 de Abril de 1913.

Art. 13º Durante a vigência da lei n.º 480, de 7 de Fevereiro de 1916, os serviços de Subsistências Públicas ficam a cargo do Ministério do Trabalho e Previdência Social.

Art. 14º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro das Colónias e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 16 de Março de 1916 — Bernardino Machado — António José d'Almeida — António Pereira Reis — Luís Pinto de Mesquita Carvalho — Afonso Costa — José Mendes Ribeiro Norton de Matos — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Augusto Luís Vieira Soares — António Maria da Silva — Joaquim Pedro Martins.

MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que o projecto apresentado pela Câmara Municipal de Tomar para construção de um caminho de ferro partindo da estação da Lamarosa, da linha do Norte, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para Tomar, concedido pela lei n.º 325, de 8 de Julho de 1915, está bem estudado e bem lançado, embora tenha deficiências que oportunamente convém completar; manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o referido projecto seja aprovado, devendo, porém, a ponte da Lamarosa ser em cimento armado e a de Beselga em pedra, de arco abatido, cujos projectos serão submetidos a apreciação superior, bem como os cais para carvão e hangar para depósito de material em Tomar, e da modificação a fazer na plataforma da estação da Lamarosa, ampliando-a, sendo preciso, para a acomodar às duas linhas e estabelecer placas giratórias para o serviço das diversas linhas, substituindo convenientemente a vala próxima do aterro que pelo projecto apresentado é aterrada.

Outrossim deverá ser evitada a reversão dos comboios entre o Norte e Tomar, ou por meio de placa, ou fazendo a ligação para o lado de Pajalvo e ainda prover a linha de casas de guarda e de partida suficientes, bem como de material circulante.

Pacos do Governo da República, 15 de Março de 1916. — O Ministro do Fomento, *Antonio Maria da Silva*.

(Continuação do n.º 678)

30.º Quando o Governo venha a ordenar a construção duma estrada, canal ou via férrea que atravessasse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação destas, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

31.º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam as duas condições anteriores, nos termos ali exarados, não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

32.º As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro em que venham e troncar com as linhas que fazem objecto destas condições terão a faculdade de fazer circular nelas as suas carruagens, vagões e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando-se pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será reglada segundo a relação entre a portagem e transportado estabelecido nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições na França.

Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a acordo sobre o exercício destas faculdades, o Governo decidirá a questão.

33.º Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras de caminho de ferro serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar as empresas em nome do interesse geral nos termos das leis em vigor ou daquelas que venham a promulgar-se, para facilitar essas expropriações.

34.º Concede enfim o Governo à mesma empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direção de caminhos, uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser aplicadas e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.

35.º As tarifas e horários das linhas, antes de serem submetidos à aprovação do Governo, serão sujeitos à informação da direção fiscal de caminhos de ferro.

36.º São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir, por qualquer forma, os preços das tarifas, quer para o tráfego interno, quer para o serviço combinado das linhas concedidas, seja qual for a administração que os pretenda celebrar. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e às concessões feitas a indígenas.

37.º Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao público, pela empresa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

38.º As despesas acessórias não incluídas nas tarifas, tais como as de depósito, armazéns e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

39.º A recepção das taxas terá lugar por quilômetro; assim, um quilômetro encetado será pago como se fosse percorrido.

Exceptua-se desta regra toda a distância percorrida menor de 6 quilômetros, a qual será paga por 6 quilômetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1:000 quilogramas.

As frações de peso não serão contadas senão por centésimos de tonelada; assim todo o peso compreendido entre 0 e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas, entre 0 e 20 pagará como 20 quilogramas e assim sucessivamente.

40.º O transporte de objectos perigosos ou de massas invisíveis de peso superior a 5 quilogramas não será obrigatório para a empresa. As condições destes transportes poderão regular-se amigavelmente entre ela e os expedidores.

Feito, porém, acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante três meses, pelo menos, com todos que lhe fizem igual pedido.

§ 1.º Todo o transporte que necessitar pelas suas dimensões o emprego de um ou mais vagões pagará pela carga inteira do vagão ou dos vagões que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

2.º As mercadorias que, a pedido do expedidor, forem transportadas com a velocidade de viajante pagará na razão do dobro do preço ordinário.

§ 3.º Os cavalos e mais gado também pagará, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

41.º As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas serão classificados, para o efeito do pagamento de direitos de transporte, na classes com as quais tiverem maior analogia.

Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscais do Governo, com o recurso para o Ministério do Fomento.

42.º Todos os objectos (excepto os preciosos e os específicos na tarifa), que pesarem menos de 10 quilogramas serão considerados como objectos de recovação.

43.º Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 quilogramas, não terá a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço, além daquele que deverá pagar pelo seu lugar.

44.º Os militares e marinheiros em serviço viajando em corpo ou isoladamente pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estabelecidos nas tarifas respectivas.

45.º Os empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança da contribuição lançada sobre o preço de transporte ou da fiscalização sanitária da linha, deverão transitá-la sem pagar quantia alguma.

46.º A empresa será obrigada a pôr à disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando ele precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

47.º A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Transporte, tem qualquer comboio que a Administração Geral dos Correios e Telégrafos designar, das ambulâncias postais e dos empregados que manipularem as correspondências;

2.º Concessão, nos comboios em que não haja ambulâncias postais, de dois compartimentos de 2.ª classe para transporte das malas de correspondência pública e dos seus condutores;

3.º Transporte do material dos Correios e Telégrafos;

4.º Limpeza externa das ambulâncias postais;

5.º Transporte de empregados da Administração geral em serviço de inspecção e fiscalização de correios e telégrafos;

6.º Licença para colocação das linhas telegráficas do Governo nos postos ou apoios das linhas telegráficas da via férrea.

48.º O número de viagens por dia será fixado pela empresa, de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação. O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia para segurança pública, que o Governo tem o direito de estabelecer, ouvida a empresa.

49.º Todo o comboio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de ambas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

50.º O uso do telégrafo eléctrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais, e aos particulares mediante os preços dum tabela estabelecida pela empresa, de acordo com o Governo.

51.º O depósito definitivo de 16 000\$, como garantia do presente contrato, só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito na respectiva linha obras de valor equivalente ao triplo do seu depósito, passando essas obras a servir de caução.

52.º Os projectos serão apresentados à aprovação do Governo no prazo máximo de nove meses, contados da data da portaria que concedeu a adjudicação de caminhos de ferro de que se trata.

A construção deverá começar no prazo máximo de três meses, contados da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto, e estar concluída no prazo de três anos.

53.º A linha poderá ser aberta à exploração por troços sucessivos, a partir simultaneamente de Tomar e Nazaré ou dos pontos de cruzamento com as linhas do norte ou de oeste.

54.º Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas e a linha férrea respectiva em estado de exploração, pagará a empresa, por cada mês de demora, uma multa que será fixada pelo Governo, ouvida a Fiscalização dos Caminhos de Ferro, e que não excederá a 2.000\$ por cada secção.

55.º Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (condição 54.º), se não cumprir as outras cláusulas estipuladas neste contrato, ou se recusar a obedecer à decisão dos ábitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade direito de declarar rescindido o contrato. Na mesma pena incorre o adjudicatário se não comprovar, no prazo fixado na sua proposta que constituiu empresa com o capital suficiente, perdendo nesse caso o deposito de garantia.

§ 1.º No caso de rescisão, a construção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliadas, será posta em hasta pública, por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada à empresa que maior lance oferecer.

O preço da arrematação será entregue à empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito.

Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma, e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

§ 3.º Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no improrrogável prazo de um mês, a contar do dia em que fôr publicado no *Diário do Governo*.

§ 4.º O Governo muito expressamente declarou que no caso de rescisão não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 5.º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas forem contraídas, nem garante nem caucionam contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outros que a empresa faça.

§ 6.º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que tiver relativamente à linha férrea, a respeitar os direitos do Estado.

§ 6.º Exceptuam-se das disposições contidas nestas condições os casos de força maior devidamente comprovados.

57.º Se a empresa não conservar durante todo o prazo da concessão a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim, à sua custa, todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições da condição 24.º, ou se fôr remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas num quinto a título de multa.

58.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo poderá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la logo para ela se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 4.º Se três meses depois de intimada na forma desta condição a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha, nos termos deste contrato, incorrerá, por esse mesmo facto depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elas fôr feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º Ficam salvos destas disposições os casos de força maior devidamente comprovados.

59.º Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a construção, terá o direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos cinco anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

60.º A execução de todas as obras de caminhos de ferro concedidas pelo contrato, o fornecimento, colocação e emprêgo do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

61.º Nem os caminhos de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções, serão abertos ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar minuta e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros que forem incumbidos deste exame procederão a ele com o maior cuidado e circunspeção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo sobre se sim ou não tal linha férrea deve ser aberta à exploração.

Este auto será submetido à sanção do Governo para o habilitar a resolver.

62.º O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas férreas durante todo o tempo da concessão.

63.º A empresa fica sujeita:

1.º As leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a polícia e segurança de pessoas e coisas, tanto em relação às construções como aos serviços de exploração.

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telegrafo-postal;

3.º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de trânsito e sôlo.

64.º A empresa adjudicatária será considerada portuguesa para todos os efeitos.

65.º As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acôrdo para esta nomeação, o quinto árbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em harmonia com as leis vigentes.

§ 2.º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se refiram à aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

66.º Ficam sujeitos à aprovação do Governo os estatutos da empresa adjudicatária.

67.º A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para o serviço de exploração, submettendo-os à aprovação do Governo. Estes regulamentos são obrigatórios para a empresa, e, em geral, para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

68.º A empresa poderá traspasar, com prévia autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas a qualquer outra empresa, sociedade ou indivíduo particular.

Determina-se, portanto, que todos os tribunais, autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento e execução do presente alvará pertencerão cumprir e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contêm.

E, por firmeza do que dito é, este vai por mim assinado e selado com o sôlo da República Portuguesa e com o de verba representado por cinco estampilhas fiscais da importância de 403\$98.

Paços do Governo da República, em 26 de Fevereiro de 1916.—
Bernardino Machado.—António Maria da Silva.

Rectificação

No alvará autorizando a construção e exploração de um caminho de ferro de Tomar à Nazaré, e de um ramal para Leiria, publicado no *Diário do Governo* n.º 60, 2.ª série, de 13 de Março de 1916, na pag. 935, col. 1.ª e linha 34, onde se lê «noventa e nove anos», deve ler-se «noventa e cinco anos».

Repartição de Caminhos de Ferro, em 27 de Março de 1916.—O Chefe da Repartição, Augusto César Pais de Faria.

N. da R.—Fica, por esta forma, rectificada a *Gazeta* a paginas 86, linha 14.º do n.º 678 de 16 de Março de 1916.

Melhoramentos ferro-viários em Barcelona

Parece já estar completo o plano de ampliações de melhoramentos das estações de Barcelona para passageiros e mercadorias.

O aumento de tráfego nas linhas catalãs tem sido muito considerável durante os últimos anos, sendo as actuais instalações insuficientes.

Segundo consta nos centros ferro-viários barcelonezes, a importância a despesar com as citadas obras excede 22 milhões de pessetas, de que se empregaram 5 e meio milhões nos trabalhos, já encetados, de Morrot, e 8 milhões na estação de Sagrera.

Far-se-ha todo o possível para que as obras estejam quasi completas quando da inauguração da exposição de indústrias eléctricas.

Ambulancia electrica

Os srs. Carters, de Inglaterra, especialistas em ambulâncias, forneceram recentemente uma ambulância movida a electricidade ao município de Durban, na África do Sul.

Os fabricantes empregaram nas linhas gerais do chassis as formas geralmente usadas, mas a carroceria e a disposição interna da carruagem são completamente novas.

O chassis é do tipo usado em Londres e é provido de um motor Greenwood & Battley de oito cavalos, e de uma bateria Tudor; tem seis velocidades, marcha atras e freio eléctrico, sendo alem d'isso dotado de freios manuais e de pé. O chassis assenta sobre rodas Rudge-Whitworth de aço, com pneumáticos amovíveis. O interior da carruagem é feito de alumínio, e a pintura, assim como a do exterior, é a ripolin branco. Tem uma ventilação especial, obtida por meio de amplas janellas e ventiladores collocados aos lados e sobre a porta. E' destinada para o serviço público em Durban e para acolocar dois invalidos ou feridos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festa dos Passos em Miranda do Côrvo

No dia 16 d'este mez, Domingo de Ramos, realiza-se na aprazivel povoação de Miranda do Côrvo a tradicional festa dos Passos, que costuma ser muita animada e chama alli grande concorrência dos povos das regiões circunvizinhas.

Aleim das costumadas festas religiosas effectuam-se tambem outras que estão despertando grande interesse.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações e apeadeiros da linha de Coimbra a Louzã e que são validos unicamente no dia 16.

E' permitida a mudança de 3.^a para 2.^a classe mediante o pagamento da diferença entre o custo dos respectivos bilhetes, e para 1.^a classe pagando os passageiros a diferença entre metade do bilhete especial de que forem portadores e o preço da 1.^a classe da tabella geral.

N'este dia realiza-se um comboio especial de ida de Coimbra para Louzã, e outro de volta de Louzã a Coimbra, ambos com paragens nas estações e apeadeiros intermediarios.

Os preços dos bilhetes são os seguintes:

| | 2. ^a classe | 3. ^a classe |
|--|------------------------|------------------------|
| Coimbra a Miranda do Côrvo..... | 516 | 536 |
| Carvalhosas a Miranda do Côrvo.. | 538 | 522 |
| Ceira a Miranda do Côrvo..... | 532 | 518 |
| Trémota a Miranda do Côrvo..... | 514 | 510 |
| Almadaquez e Padrão a Miranda do Côrvo..... | 512 | 508 |
| Louzã a Miranda do Côrvo..... | 522 | 516 |

Se o tempo se não apresentar chuvoso, é de esperar grande concorrência a estas festas.

Semana Santa e Feira annual em Sevilha

Conforme dissemos no nosso ultimo numero, este anno, como nos anteriores, os Caminhos de Ferro Portuguezes estabelecem em combinação com a Companhia hespanhola de Madrid a Saragoça e a Alicante um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para Sevilha, por occasião das festas da Semana Santa e da Feira annual.

Esses bilhetes serão validos para ida nos dias 15 a 28 d'este mez, e para volta até 15 de Maio, por todos os comboios ordinarios e rápidos.

Os preços dos bilhetes são:

| | Percorso portuguez | | Percorso hespanhol | |
|---------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | 1. ^a cl. | 2. ^a cl. | 1. ^a cl. | 2. ^a cl. |
| De Lisboa-Rocio | 10525 | 7524 | 51. | 51. |
| » Etroncamento..... | 7554 | 5587 | 50,20 | 36,90 |
| » Porto-Campanhã.... | 13555 | 9558 | | |

O preço total será cobrado em moeda portugueza, fazendo-se a conversão do participe hespanhol a escudos ao cambio anunciado nos respectivos Avisos ao Publico.

As diferenças de preços por mudanças de classes serão as resultantes das tarifas geraes.

Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis e devem ser assignados pelos seus portadores.

Os interesses e encantos que offerecem tanto as festas da Semana como a feira, e ainda mais a propria cidade de Sevilha, já ha muito reclamadas e de que em outras oportunidades nos temos ocupado minuciosamente, são motivos mais do que suficientes para arrastar grande numero dos nossos compatriotas aquella cidade, apro-

veitando-se da modicidade dos preços d'este serviço especial.

O programma das festas, quasi igual aos dos annos anteriores, conta numeros muito interessantes, entre elles as características touradas, que entre nós contam um bom numero de amadores.

Vinhos de Portugal para França

Continua em suspenso o tráfego de mercadorias de Portugal para França, conservando-se a mesma situação para o transporte de vinhos, que indicámos no nosso ultimo numero.

Os expedidores ainda tem o recurso de expedirem o vinho em caixas até Villar Formoso, transvasando-o alli para vagões-cubas hespanhóes, que por sua vez serão transvasados em Hendaya para os franceses.

Para isso, porém, é necessário entenderem-se previamente com as Companhias interessadas no transporte, para poderem desfrutar da aplicação dos preços da tarifa 301.

Sobretaxas

A Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães também já publicou um Aviso anunciando a elevação a 25 por cento da sobretaxa de 10 por cento que estava auctorizada a cobrar pelos transportes nas suas linhas, a partir de 10 de Abril, como nas Companhias Portuguezas e da Beira Alta.

As sobretaxas sobre bilhetes de passageiros são tambem iguaes ás estabelecidas na Companhia Portugueza.

Interrupção de serviço em linhas hespanholas

Para Irun não se aceitam remessas de pequena velocidade por vagões completos, e as de detalhes só com reserva pelos prazos de transporte.

Para Barcelona n.^o 2, ou seja pela via Encina, só se recebem remessas de pequena velocidade com reserva pelos preços de transporte.

Identica reserva se exige para as remessas destinadas a Sevilha e Puerto.

Comestiveis e generos frescos para Hespanha

Entra no proximo dia 15 em vigor a nova tarifa numero 201 de grande velocidade da Companhia Portugueza, 214 da Companhia de Madrid a Cáceres e Portugal, para o transporte de comestiveis e generos frescos, entre os quaes o peixe, a que já tivemos occasião de nos referir minuciosamente n'um dos nossos ultimos numeros.

Assucar para França

A Companhia Portugueza publicou ultimamente um aviso prevenindo o publico de que em virtude de se achar prohibido a importação do assucar em França, não pode aceitar nas suas estações remessas d'esse producto com destino aquelle paiz.

Annullação de tarifas

Segundo Avisos das Companhias de Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta, é annullada a partir de 20 do corrente a antiga tarifa S. F. n.^o 1 de grande velocidade (B. N. S. M. n.^o 1 da companhia da Beira Alta) para o transporte de peixe fresco, ou salgado e marisco com destino ás linhas de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Madrid del Campo a Salamanca, passando os transportes d'essas mercadorias a fazer-se ao abrigo das tarifas reduzidas internas ou combinadas em vigor nas linhas interessadas.

Transporte de volumes pequenos nas linhas do Valle do Vouga

Entrou em vigor nas linhas do Valle do Vouga a tarifa interna n.º 5 de grande velocidade, para o transporte de volumes de peso não superior a 10 kilos, entre as diversas estações d'essas linhas.

O preço, comprehendendo as despesas de manutenção, guias, registo e sello, é, como o das tarifas congeneres das outras linhas do paiz, de \$15 por volume entre duas quaisquer estações.

As condições do transporte são iguais às das tarifas analogas das outras linhas.

*

Vae ser tornada extensiva ás linhas do Caminho de ferro do Valle do Vouga a tarifa especial P. n.º 3 de grande velocidade, combinada entre diversas Companhias do Paiz, para o transporte de pequenos volumes de peso até 10 kilos.

Transporte de pedra de Ermezinde para Braga

Segundo um Aviso dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, aquella Direcção concede a bonificação por meio de reembolso de 10 por cento sobre o preço de \$0108 por tonelada e kilometro da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade a todo o expedidor que no prazo d'um anno, contado a partir de 1 de Fevereiro ultimo, transportar da estação de Ermezinde para a de Braga, nas condições da referida tarifa, o minimo de 500 toneladas de pedra desbastada.



A falta de cobre e um interessante negocio de locomotivas

Como se sabe, uma das faltas com que a Alemanha luta actualmente é a do cobre, que tão necessário se torna para o fabrico das munições.

A propósito d'esta falta, conta o correspondente europeu da *Railway Age Gazette* um interessante incidente ocorrido com a venda de umas locomotivas, que os alemães trataram com uma companhia ferro-viaria norueguesa, e cujo valor pretendiam obter em minério de cobre. A companhia, cuja sede é em Kragenroe, oferecia pelas locomotivas um determinado preço, que foi aceite pelos alemães, mas, quando se tratou da entrega, estes pediram que o pagamento fosse feito em minério de cobre. Como existe uma lei prohibindo a exportação d'este metal, a companhia recusou a transacção. Os alemães, então, insistiram para que, pelo menos, lhes fosse dado tanto cobre quanto era o que estava empregado nas locomotivas, mas, ainda pela mesma razão, sofreram nova recusa da parte da companhia norueguesa. Enfim, os alemães pediram que o pagamento do preço ajustado lhes fosse feito em moedas de cobre, ao que não se poderia oppôr nenhuma lei de exportação. Não se conhece bem o desfecho da questão, mas crê-se que os noruegueses também não accederam a esta engenhosa solução.

A falta de cobre na Alemanha é tal, segundo se refere, que já foi consumido todo o cobre e nickel das moedas inferiores, que foram substituídas por outras de ferro. Actualmente diz-se que está pagando por ouro as moedas de cobre dos outros paizes que alli aparecem, e estabeleceu-se com este fim um notável contrabando com os paizes vizinhos, a ponto de, segundo declara o referido correspondente, poucas moedas de cobre restarem já na Belgica, França, Italia e Hespanha.

En Paris, por exemplo, nos caminhos de ferro, nos armazens, e em outros locaes de transacções, recusa-se

fazer trocos aos passageiros que compram bilhetes, ou que effectuam compras, sem que primeiros provêm que não tem moedas mais pequenas. Reviveu, nas bilhetearias de alguns caminhos de ferro, a lei de 1790 que determina que o comprador de qualquer artigo deve estar provido dos trocos necessarios á transacção a efectuar. Esta lei era destinada a proteger o vendedor contra as moedas desvalorisadas e contra o depreciado papel-moeda. Também, em novembro, o governo frances decretou que as moedas de cobre dos outros paizes seriam aceites como de toque legal.

A falta de cobre trouxe graves embaraços para os caminhos de ferro, não só em Paris, mas em toda a França, onde elle se tornou tão raro, que algumas cidades se viram forçadas a emitir cedulas de 2, 5 e 10 centimos. Em muitos logares também são as estampilhas que servem para fazer os trocos.

Parece que a drenagem de cobre foi principalmente efectuada através da Suissa, e o processo usado foi muito simples. Os comerciantes e pequenos banqueiros fizeram saber aos seus caixeiros que pagariam um pequeno premio pela moeda de cobre. Immediatamente esta moeda começou a affluir em quantidades consideraveis áquelles estabelecimentos, e, então, eram encaixotadas e enviadas como mercadarias para os agentes que serviam de intermediarios. Nalgumas localidades da França, lim-trophes da Suissa, os emissários dos banqueiros ofereciam frequentemente nos principaes dias de mercado e compravam publicamente saccos e saccos de moedas de cobre.

A drenagem tem-se feito sentir em Paris a tal ponto que agora o cobre, antigamente tão desprezado, é pago com um certo premio pelas empresas de caminhos de ferro, a fim de poderem satisfazer as exigencias de trocos nas compras de bilhetes. Calcula-se que em França, antes da guerra, existiam para mais de tres biliões de moedas de cobre e bronze, no valor approximado de 150 milhões de francos.

A grande necessidade que a Alemanha tem de cobre pode avaliar se considerando que o preço normal do cobre é de cerca de 75 centimos a libra, e hoje igual peso de moedas de cobre custa 4 francos approximadamente, mais o cambio do ouro.

Esta falta de cobre na Alemanha provém não só do seu grande uso no fabrico de material de guerra, mas também do facto de que normalmente não se extrahe uma quantidade equivalente ao que se gasta, pois que a producção alemã é de cerca de 55 milhões e meio de libras, ao passo que é de 120 milhões a de Portugal e Hespanha, e de 1.250 milhões a dos Estados Unidos.



Caminhos de ferro argentinos

Da correspondencia especial de Buenos Aires para a *Gaceta de los Caminos de Hierro* permitem-nos, com a devida venia, extractar as seguintes informações:

A situação das empresas ferro-viarias não é lisongeira, os seus dividendos não melhoram, sómente se sustentando com o trafico da producção, que não decresce, apesar das dificuldades levantados pela restrição do credito.

Os transportes de carga de producção nacional não enfraquecem, enquanto o de passageiros diminue. São fenomenos economicos que se mantêm desde que se accentuou a crise, ha dois annos.

A importancia do trafico agricola revela a actividade agricola e dos criadores de gado, que cimenta a economia argentina com uma solidade superior ás mais poderosas causas de restrição.

O minimo movimento de passageiros relaciona-se intimamente com a acção do commercio importador e com o desconto bancario. Estes factos explicam porque os nego-

cios em geral diminuem e porque ha menos gente ocupada nas transações commerciaes.

As operações novas são nullas e as anteriores a esta crise estão, em grande parte liquidando.

Outro factor, o de economia privada, reduz as despesas ao strictamente necessário. Analysando o balanço annual, vê-se que as economias particulares concorrem como elemento comprovativo de que se está saneando a situação económica e preparando um renascimento importante, baseado nas vantagens que dá a experiência.

Agora se o presente e o futuro se apresentam com melhor aspecto, dirão os descrentes e refractarios à esperança: «Porque persiste a crise?» Vamos responder:

Se a guerra tivesse terminado ha um anno, a situação actual representaria a aurora do progresso e assistir-se-hia à restauração dos nossos valores, deprimidos, quasi annullados.

A guerra, longe de prejudicar, beneficia a Argentina, diz-se. Erro de visão; é certo que alguns dos nossos produtos melhoraram de preço, que as nossas novas indústrias manufactureiras beneficiaram com a ausencia de produtos rivais importados.

Pois o prejuízo da guerra é superior a estes benefícios parciaes, que figuram no nosso balanço como compensação da colaboração perdida.

A carencia de capitais estranhos influe no retrahimento receoso e desconfiado dos nossos capitalistas, que preferem occultá-los, a títulos de segurança, renunciando ao rendimento.

O unico capital *emprezario* que tem actuado no nosso campo de actividade sob diversas formas é o capital *importado*.

Com a nossa população, que é, segundo o censo de 1914, de 7.800.000 habitantes, com certeza não ha paiz algum que possua maior quantidade de capital proprio que a Argentina; mas em parte alguma elle mostra mais retrahimento em desempenhar as suas naturaes funções.

A alta brusca das acções dos caminhos de ferro argentinos na Bolsa em Londres attribue-se ao pedido de capital norte-americano. As vendas realizadas provocaram uma alta repentina, produzindo uma consequente reacção no seu tipo fixo.

A especulação bolsista não encontra incautos para aquisições, nem a magnitude que requer um plano de absorção e supplantação das empresas britannicas. Em todo o caso, o deslocamento é possível; as exigencias da guerra favorecem o mercado norte-americano, convertido actualmente em poderoso credor da Gran-Bretanha, que patrocina com a sua influencia e o seu credito o recurso dos aliados.

As acções ferro-viarias foram repatriadas por sommas importantes, para responder a exigencias de saldos de que a Inglaterra é devedora. Esses saldos continuam crescendo de forma a produzirem uma dívida enorme, que terá de ser coberta, e isso só poderá fazer-se pela transmissão de valores financeiros de que o Reino Unido dispõe em todas as partes do mundo onde espalhou os seus capitais.

A resistencia dos possuidores d'esse papel a desaparecerem d'elle não impedirá que se produza o deslocamento exigido pela gravitação dos interesses e premios irresistíveis, sendo esses valores absorvidos pela acção dos grandes syndicatos que dirigem estas operaçoes.

A ideia de que os norte-americanos cheguem a absorver e fiscalizar as empresas ferro-viarias argentinas não deixa de ter o seu fundamento.

A importancia d'esses capitais ascende a *mil e trezentos milhões* de pesos-ouro e representa uma somma insignificante em relação ao total da dívida que pode resultar da guerra.

No entanto, sejam quais forem os possuidores d'essas acções, elles deverão cingir-se ás leis que as regem.

Segundo os dados officiaes, o valor dos productos transportados pelas linhas ferreas, mais 25 por cento dos conduzidos por outros meios, atinge 3.214.149.460 pesos, moeda nacional.

A media annual foi de 34.000.000 de toneladas, ou seja 70 por cento dos transportes para os mercados de consumo.

O relatorio annual do caminho de ferro do Estado *Central Norte*, nos tres primeiros mezes do anno transacto, accusa um deficit de 452.200.61 pesos, moeda nacional, e desde o mez de Abril produziu, termo medio, 105.000 pesos mensaes, cobrindo assim o deficit dos trez primeiros mezes.

Tal resultado é optimo, tendo em conta os factores negativos do anno economico decorrido, assim como a perda da colheita de açucar e a crise que afectou a zona da linha.

Reformaram-se as tarifas que eram elevadas e prohibitivas, como as organisadas para a Bolivia, que contribuiram para fazer desaparecer o tráfego pela linha de Antofogasta, pelas vantagens que oferece a linha chilena á exportação de minério.

A lei estabelece como planta urbana para cada estação no territorio do Chaco, em numero de dez, 2.500 hectares sobre uma superficie de 40.000 que o Estado possue na zona da linha.

A Empreza de Buenos Aires ao Pacifico offereceu-se para estudar a forma pratica de colonizar a Patagonia, nos centenares de campos incultos que as suas linhas atravessam, mediante arrendamentos em condições liberaes.

A secção de caminhos de ferro do governo de Chile entregou ao chefe do Estado os documentos referentes á offerta de venda do caminho de ferro transandino por Jun-cal, e sobre a petição para fazer as obras de desfeza definitivas, que garantam o serviço efectivo.

Tambem ha o propósito de construir um caminho de ferro transandino pelo sul da mesma nação, para o que já ha os capitais disponíveis.

Escol.



Suppressão de comboios. — Devido á dificuldade de obter matérias para reparações de material circulante das linhas ferreas, e ainda á carestia do carvão, a partir de 5 do corrente são suprimidos em varias linhas das Companhias Portugueza e Beira Alta alguns comboios, entre os quaes os rápidos n.ºs 52 e 55, que partem respectivamente ás 8,37 do Porto e 18,55 de Lisboa.

Nas linhas de Cintra, Cascaes e Cintura tambem são suprimidos alguns comboios rápidos e tramways.

Na linha da Beira Alta são suprimidos os comboios n.ºs 5 e 6 em todo o trajecto e n.º 2 entre Villar Formoso e Guarda.

O serviço internacional fica limitado aos comboios correios que teem ligações immediatas com as linhas francesas, o que ainda assim é apreciável, pois as linhas limitaram desde o começo da guerra o seu serviço apenas a dois comboios entre Hendaya e Paris, em cada sentido.

Por enquanto a linha do Estado mantém o actual horario.

Valle do Sado. — Está muita adeantada a construção da estação de Grandola, na nova linha do Valle do Sado.

Em breve será inaugurado o troço de Louzal a Grandola, que comprehende as estações de Bairros e Canal.

A exploração da linha até Alcacer, do lado sul, cuja construção vae adiantada, parece só se fará quando ligada a Setubal, o que demorará ainda algum tempo, dificuldade esta motivada pelas pontes de Alcacer e Marateca.

Barreiro a Cacilhas. — Está concluida a estação do Seixal, e parece que vae ser aberta á exploração em breve a parte que liga com o Barreiro, o que sem duvida é de grande alcance para o commercio local.

Beira Alta. — Dentro em pouco esta linha vae ter nadas menos de 5 estradas novas a ligar com as suas estações, e que agora foram arrematadas e cuja construção vae principiar.

Uma, partindo de Villa Franca das Naves para a Povoa do Concelho; outra, da estação de Pinhel para Freixedas de Alverca, está ha muito principiada e foi agora arrematada a parte restante, que inclue uma ponte sobre o Magoime; esta estrada é de grande importancia para o concelho de Pinhel, por servir terras muito importantes. A distancia entre a estação de Pinhel e a cidade é a mesma que da estação de Villa Franca das Naves, por onde agora é feito todo o movimento d'este concelho e Figueira de Castello Rodrigo, mas, uma vez esta estrada concluída, será feito o correio e certamente todo o movimento pela estação de Pinhel, acabando assim os equivocos, por vezes bem lamentaveis, dos passageiros inexperientes tirarem bilhetes para Pinhel e ao chegarem lá verem que nem diligencia nem meio de transporte algum alli existe para a cidade que dá o nome á estação.

As outras estradas são de Cerdeira para o Sabugal, e da Freineda para Almeida, e outra para Aldeia da Ponte.

Estas duas ultimas, ou seja uma só, que atravessam a linha ferrea, estão já em grande parte construidas, faltando só ligá-las nos dois extremos, pelo norte nas Naves á estrada que de Almeida vae a Villar Formoso e pelo sul a Aldeia da Ponte, Alfayates, etc.

176.143 a 176.151 176.523* 177.107 177.108 179.526 a 179.535
 179.571 a 179.575 181.625 a 181.635 181.954* 182.874* 184.039 a
 184.054 184.248 a 184.250 189.225 189.226* 190.000* 192.126 a
 192.147 194.033* 194.770 194.771* 197.616 197.694 199.599*
 200.091 a 200.101 201.349* 201.350 a 201.354 204.695 a 204.702
 205.431 a 205.454 205.478 a 205.486 207.804 207.805 207.838 a
 207.817 208.749 209.861* 211.348 a 211.353 211.779 a 211.781*
 213.085 a 213.088 213.117 a 213.151 215.465 215.596* 215.612 a
 215.616 215.771 a 215.777 215.898 a 215.922 216.720 a 216.723
 216.781 a 216.799 217.192 219.139 a 219.148 222.389 a 222.393
 224.959 a 224.964 225.128 225.129 226.604 233.317 236.058 a
 236.042 240.236 243.481 244.571 252.976 a 252.980 254.087 a
 254.091 254.802 a 254.807 255.481 257.142 a 257.146 257.418
 259.081 a 259.090 263.264 a 263.266 263.526 266.427 a 266.431
 267.817 270.635 a 270.641 272.762 273.775 276.738 a 276.745
 279.874 281.182* 281.494* 282.516 283.475 a 283.477 283.390
 283.795* 289.159 a 289.461* 291.807 a 291.813* 291.815* 291.832*
 293.817 a 293.824 294.407 294.408 294.817* 298.765 306.215
 306.456 310.610 310.926 311.650 a 311.659 312.223 312.224*
 313.389 a 313.394 320.132* 322.037 322.051 a 322.053 322.055
 323.706* 328.723* 332.950 a 332.962 333.154 333.155* 333.583 a
 333.590* 333.657 a 333.660 334.951* 335.392 a 335.394 335.537 a
 335.540 337.558 a 337.567 337.569 a 337.572 338.513 a 338.515*
 338.520 a 338.524 338.525* 340.894 a 340.928 344.155 344.750 a
 344.774 346.430 a 346.432* 347.536 a 347.541 348.723 a 348.728
 348.896 a 348.902 349.431 a 349.455 351.208 351.209 355.483 a
 355.485 355.713 355.813 356.625 356.626 356.628 a 356.630
 356.691 357.214 357.215* 358.033 a 358.042 358.053 358.060
 358.711 359.047 a 359.048 359.184 360.689 361.492 a 361.233
 362.148 363.575 a 363.576 364.144* 364.939 a 364.955 365.928
 367.231 a 367.252* 367.328 a 367.331* 368.013* 368.091 a 368.093*
 368.124* 368.145* 369.858* 370.048 a 370.051* 371.354 a 371.355*
 372.673 a 372.674* 373.556 a 373.565 377.497* 378.892 380.736 a
 380.740* 381.612 383.297 383.298* 383.580 a 383.583* 383.614 a
 383.619* 384.633 a 384.635* 384.638 a 384.642* 384.934 384.543 a
 386.538 387.026 a 387.031 387.134 a 387.183 387.185 a 387.187*

As 197 obrigações com o signal * tem o coupon n.º 43 e seguintes.

As 983 obrigações restantes tem o coupon n.º 44 e seguintes.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Não se tendo verificado a reunião da Assembleia Geral ordinaria convocada para hoje, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 17 do proximo mes de abril ás 13 horas, no Banco Comercial de Lisboa, para a apresentação do Relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação.

O prazo para o deposito de accções para os efeitos do artigo 27.º dos Estatutos termina no dia 5 de abril proximo.

Lisboa, 30 de março de 1916. — O Presidente da Meza da Assembleia Geral, José Adolfo de Mello e Souza.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de março de 1916.

Bancos de Emissão. — Pelo seguinte mappa se verifica a situação dos principaes Bancos de Emissão da Europa, no fim do anno proximo passado.

As diversas quantias são expressas em milhões de francos:

| | Ouro | Prata | Circulação | Conta corrente | Carteira |
|--------------|-------|-------|------------|----------------|----------|
| Allemanha.. | 3.057 | 41 | 8.647 | 2.949 | 7.254 |
| Inglaterra.. | 1.287 | — | 882 | 2.799 | 2.802 |
| Dinamarca.. | 156 | 4 | 308 | 21 | 78 |
| Hollanda... | 901 | 43 | 1.212 | 50 | 177 |
| Italia..... | 1.077 | 106 | 3.040 | 745 | 195 |
| Romania... | 187 | — | 760 | 80 | 278 |
| Russia.... | 4.296 | 104 | 14.648 | 2.504 | 9.732 |
| Suecia.... | 175 | 4 | 459 | 192 | 286 |
| Suissa.... | 250 | 51 | 466 | 82 | 190 |
| França.... | 5.018 | 352 | 13.309 | 2.114 | 2.268 |
| Hespanha.. | 867 | 753 | 2.100 | 711 | 468 |

O confronto das reservas de ouro, existentes nos mesmos Bancos no momento de rebentar a guerra e no fim dos dois ultimos annos, é exposto no seguinte mappa.

Em milhões de francos:

| | Julho 1914 | Outubro 1914 | Outubro 1915 |
|----------------|------------|--------------|--------------|
| Allemanha.... | 1.696 | 2.608 | 3.057 |
| Inglaterra.... | 1.004 | 1.751 | 1.287 |
| Dinamarca.... | 110 | 133 | 156 |
| Hollanda..... | 340 | 455 | 901 |
| Italia..... | 4.103 | 4.422 | 4.077 |
| Rumenia..... | 154 | 154 | 187 |
| Russia..... | 4.270 | 4.133 | 4.296 |
| Suecia..... | 146 | 152 | 175 |
| Suissa..... | 180 | 240 | 250 |
| França..... | 4.104 | 4.142 | 5.015 |
| Hespanha..... | 543 | 572 | 867 |



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Amortização do 1.º semestre de 1915

1:180 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau.

| | | | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| N.º | 2.832 | 2.833 | 3.100* | 4.137 a | 3.140* | 3.677 |
| 10.955 | 12.834 a | 12.863* | 13.243 | 46.485 | 17.358 | 17.359 |
| 18.701 a | 18.725 | 25.700* | 29.886 | 32.658 a | 32.665 | 33.573 a |
| 33.575* | 33.611 | 33.612* | 34.154 a | 34.160 | 35.063 | 35.404 |
| 35.405* | 35.705 a | 35.711 | 35.954 | 36.146 a | 36.152 | 36.363 |
| 36.901* | 36.967 | 36.968* | 36.983 a | 36.985 | 37.195 | 37.688 a |
| 37.712 | 38.643 | 38.919 | 38.970 a | 38.973 | 39.868 a | 39.881 |
| 40.167 a | 40.176* | 41.486 a | 41.488* | 41.755 | 42.482* | 42.733* |
| 44.986 | 44.994 | 45.288 | 45.844 | 45.845* | 45.858 a | 45.860* |
| 48.967* | 49.692 a | 49.697 | 51.390 a | 51.598 | 53.233 a | 53.250 |
| 53.731* | 54.525 a | 54.528* | 55.508* | 58.165 | 58.791 a | 58.800 |
| 62.309* | 70.081 a | 70.089 | 72.636 a | 72.644 | 72.875 a | 72.879 |
| 73.969 a | 73.976 | 80.494 a | 80.500 | 81.868 a | 81.870 | 85.376 |
| 85.518 | 85.531 | 85.552 | 86.662* | 114.461 a | 114.467 | 114.711 a |
| 114.716 | 138.529 a | 138.533 | 145.810 a | 145.849 | 152.610* | 152.954 a |
| 152.960 | 153.523 a | 153.531 | 154.487 | 154.488 | 165.162 a | 165.173 |
| 165.820 a | 165.834 | 167.603 | 167.726 a | 167.730 | 168.831 a | 168.859* |
| 171.078 | 171.415 | 171.618 a | 171.620 | 171.864 a | 171.866 | 175.164* |

Desde o periodo decorrido de Julho de 1914 a dezembro de 1915, todos os Bancos, excepto o de Italia, tiveram aumentado o seu encaixe-ouro, figurando com um accrescimo mais importante o Banco da Alemanha e seguindo-se-lhe os Bancos de França, da Hollanda, de Espanha e de Inglaterra.

Verifica-se tambem que o aumento da reserva do Banco da Alemanha se effectuou nos primeiros 6 mezes de guerra, sucedendo o mesmo com o Banco da Suissa.

O encaixe do Banco de Inglaterra engrossou no mesmo espaço de tempo, tendo perdido depois uma parte importante do aumento registrado.

Tambem se nota que a reserva do Banco de França tomou maior incremento durante o anno de 1915, tendo-se dado identico facto com os Bancos dos paizes neutros.

Na Alemanha, na França e na Russia, o aumento das reservas deve-se quasi exclusivamente ás entregas de ouro feitas nos respectivos Bancos emissores por entidades particulares, ficando esse ouro retirado da circulação e substituido por notas ou por outros instrumentos de troca.

Na Inglaterra, o aumento do encaixe metallico é devido principalmente á não interrupção do movimento do seu mercado monetario durante a guerra, tendo aquelle paiz continuado a receber e a exportar ouro, como antes da guerra.

Verifiquemos agora o estado da circulação fiduciaria dos referidos Bancos nas datas a que o mappa antecedente se reporta.

Em milhões de francos:

| | Julho 1914 | Dezembro 1914 | Dezembro 1915 |
|------------------|---------------|------------------|------------------|
| Allemanha | 2.364 | 6.307 | 8.647 |
| Inglaterra | 733 | 911 | 882 |
| Dinamarca | 219 | 289 | 308 |
| Hollanda | 652 | 625 | 1.212 |
| Italia | 1.730 | 2.172 | 3.040 |
| Romania | 414 | 575 | 760 |
| Russia | 4.358 | 7.217 | 14.648 |
| Suecia | 320 | 421 | 459 |
| Suissa | 268 | 460 | 466 |
| França | 6.912 | 9.986 | 13.309 |
| Espanha | 1.919 | 1.978 | 2.100 |

O aumento da circulação tem sido em geral superior ao do ouro, excepto em Inglaterra e em Espanha. Pelo que respeita ao Banco de Italia, ha a notar que a diminuição da sua reserva de ouro coincide com o aumento da importancia das notas emitidas.

No quadro seguinte acha-se estabelecido o confronto da garantia — ouro — da circulação fiduciaria de cada um dos principaes Bancos da Europa, no começo da guerra e no fim do anno de 1915.

Garantia — ouro — da circulação

PERCENTAGENS

| | Julho 1914 | Dezembro 1914 | Diferença 1915 |
|------------------|---------------|------------------|-------------------|
| Allemanha | 71,70 | 35,30 | — 36,40 |
| Inglaterra | 136,90 | 145,90 | + 9,00 |
| Dinamarca | 50,20 | 50,60 | + 0,40 |
| Hollanda | 52,40 | 74,30 | + 22,20 |
| Italia | 63,30 | 35,40 | — 27,90 |
| Romania | 37,20 | 24,60 | — 12,60 |
| Russia | 98,90 | 29,30 | — 69,60 |
| Suecia | 45,60 | 38,10 | — 7,50 |
| Suissa | 67,10 | 53,60 | — 13,50 |
| França | 59,30 | 37,60 | — 21,70 |
| Espanha | 28,20 | 41,30 | + 13,10 |

Finanças inglesas e alemaes. — O chanceler do Thesouro de Inglaterra introduziu no orçamento que organisou para o exercicio de 1916-1917 economias orçadas em 90 milhões de libras.

Essas economias abrangem tão somente os chamados gastos civis, que importavam anteriormente em 452 milhões sterlinos e que pelo novo orçamento ficam reduzidos a 362 milhões.

Uma das mais importantes economias é a que se refere á verba consagrada aos edificios publicos e aos parques e jardins pertencentes ao Estado.

Pelo que respeita ás despesas militares e navaes, ainda não estão fixadas as cifras das economias previstas em diferentes verbas dos respectivos capitulos, sabendo-se já entretanto, que haverá reduções muito importantes n'essas despesas.

O Sr. Lloyd George assegurou que em junho proximo, quando entrarem em vigor os novos contractos, o Estado realizará uma economia de 10 milhões sterlinos, approximadamente, por semestre, na producção de munições e projecteis.

Annunciam-se tambem economias nos serviços de administração militar, provenientes não só de uma melhor organisação, mas tambem da eliminacão de varios gastos superfluos.

Parece porém que, apesar do exposto, novos impostos serão creados aam de ocorrer a quaesquer eventualidades.

O orçamento do imperio alemão para 1916 fixa as receitas e as despesas em 3.659 milhões de marcos, o que representa um au-

gmento de 236 milhões sobre as verbas orçadas no anno antecedente.

O rendimento do imposto sobre os lucros da guerra está calculado para os primeiros 9 mezes em 480 milhões.

No orçamento extraordinario estão computadas as despesas em 99 milhões de marcos e as receitas em 87,5 milhões, devendo a diferença ser coberta por meio de emprestimos.

Para ocorrer ás despesas militares e navaes ordinarias, haverá igualmente necessidade de recorrer ao credito durante a guerra.

Para o serviço da dívida do imperio são necessarios 2.303 milhões de marcos, não se procedendo á amortisacão dos emprestimos contrahidos por motivo da guerra senão depois d'ella terminar.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Acaba esta Companhia de publicar o seu relatorio annual referente a 1915.

O estado da conta de Lucros e Pedras está distribuido em conformidade com as disposições estatutarias, com excepção da verba de Escudos 5.500\$ que a Direccão entendeu levar a uma conta nova denominada *Fundo para encargos Anormaes de Exploração*, cujo titulo por si só explica o fim a que é destinada aquella importancia.

Propõe a Direccão o seguinte:

| | |
|--|-------------|
| 5% — Fundo de Reserva | 1.386\$60 |
| 12% — Corpos Gerentes | 3.327\$84 |
| Fundo de Reserva (para ficar elevado a 65.000\$) | 1.342\$99,5 |
| \$25 — Dividendo por acção | 15.372\$75 |
| Para criação de uma conta nova sob o titulo | |
| Reserva para Encargos anormaes de Exploração .. | 5.500\$00 |
| Donativo á Caixa de Aposentações e Socorros .. | 500\$00 |
| Saldo para conta nova | 101\$88,5 |
| | 27.732\$07 |

Companhia Geral de Credito Predial. — Pela leitura do relatorio da gerencia de 1915, verifica-se que a situação d'esta Companhia continua melhorando e que a sua consolidacão se efectiva gradualmente.

Os pagamentos realizados no anno fendo, por juros, reembolsos e compra de obrigações, juros de depositos, gastos geraes, contribuições e outros encargos, elevaram-se a 1.916 contos.

O excesso de circulação baixou para 1.256 contos, menos 182 contos que no anno antecedente.

Consigna o relatorio que, fazendo face á verba de 1.256 contos, acima mencionada, figuram no arquivo as rubricas: compradores de propriedades, propriedades da Companhia para liquidar, creditos a liquidar, prestações de annuidades vencidas e despesas e seguros de conta alheia, pela somma de 1.124 contos.

Os emprestimos effectuados attingiram, no anno fendo, 1.307 contos, sendo: emprestimos novos, 1.126 contos; inversões, 181 contos.

As antecipações importaram em 392 contos.

As verbas que constituem a dívida diferida da Companhia sofreram, no conjunto, uma reducção de 176 contos, sommando, em 31 de Dezembro ultimo, 453 contos. As operações de capitalisacão subiram, no anno fendo, de 183 a 811 contos.

Segundo o relatorio, o resultado que se tinha em vista obter, e que consistia em encontrar uma rapida collocacão para as obrigações representativas dos emprestimos, excedeua toda a expectativa, visto que por esta forma se collocaram 9.182 obrigações.

Os lucros liquidos da gerencia de 1915 cifraram-se em 114 contos, contra 143, importancia dos lucros do exercicio de 1914. Os juros dos emprestimos produziram no anno fendo 761 contos e a commissão de gerencia 154 contos.

Os emprestimos prediaes, municipaes e districtaes figuram no activo da Companhia por 14.653 contos, os emprestimos hypothecarios em conta corrente por 440 contos e os emprestimos e contas correntes com canção por 62 contos.

E' de 16.349 contos a verba, inscripta no passivo, correspondente á conta de obrigações em circulação. As obrigações auctorizadas por diversas portarias, a emitir, sommam pelo balanco 4.113 contos.

Bolsa. — Nos preços da dívida Interna Fundada, como de resto nos de uma grande parte dos valores cotados na Bolsa, notou-se durante a quinzena grande fruixidão, aliás sem motivo justificado, parecendo que ao facto não foi inteiramente estranha a especulação.

As inscrições declinaram para 36,30, encerrando-se hoje, com mais firmeza, a 37,20.

Tendo tambem a Dívida Externa declinado para 72,80, encerrou com compradores a 74\$, e 3.ª serie a 76\$60.

Das accções bancarias, as que tiveram grande baixa repentina, foram as do Banco Ultramarino, chegando a cotar com 15\$, abaixo da sua cotação de 127\$; porém imediatamente passaram para 125\$50, com bastante procura.

Os restantes valores, como dissemos, baixaram, não havendo, porém, movimento.

Curso de cambios, comparados

Cambios. — O mercado cambial conservou-se calmo durante a quinzena.

Os negócios escassearam, sendo pouco sensíveis as fluctuações registradas nos preços das diferentes divisas.

O cheque sobre Londres oscilou entre $34 \frac{1}{8}$ e $34 \frac{9}{16}$, fechando hoje a $34 \frac{7}{16}$ - $34 \frac{5}{16}$.

O preço da libra em ouro regulou entre 7\$30 e 7\$40 e ficou comprador 7\$30 e vendedor a 7\$36.

A. L. R.

| | EM 31 DE MARÇO | | EM 15 DE MARÇO | |
|------------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | $34 \frac{7}{16}$ | $34 \frac{5}{16}$ | $34 \frac{3}{4}$ | $34 \frac{5}{8}$ |
| " 90 d.v. | $34 \frac{15}{16}$ | — | $35 \frac{1}{4}$ | — |
| Paris cheque | 733 | 737 | 733 | 738 |
| Berlim " | — | — | — | — |
| Amsterdam cheque | 618 | 623 | 605 | 615 |
| Madrid cheque | 1420 | 1430 | 1385 | 1395 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e títulos | MARÇO | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|---------|--------|
| | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento | 38,20 | 38,10 | 38,10 | 37,80 | 37,80 | 37,40 | 36,50 | 36,50 | 35,60 | 36,70 | 37,30 | 37,20 | 37 | 37 |
| Dívida Interna 3% coupon | — | 38,10 | — | — | 37,80 | — | 36,50 | 36,00 | 36,50 | 37,30 | 37,30 | 37,20 | 37 | 37 |
| 4% 1888, c/premios | — | — | — | 22,000 | 22,000 | — | — | 22,000 | — | — | — | 22,000 | 22,000 | — |
| 4%, 1888/9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 56,40 | 56,40 | — |
| 4% 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3%, 1905, c/premios | 9,50 | 9,50 | — | — | 9,50 | — | — | 9,50 | — | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 9,50 |
| 5%, 1905, (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 80,00 |
| 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 97,00 |
| 4%, 1912, ouro | 97,50 | — | 97,50 | 97,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| externa 3%, coupon 1.ª serie | 74,50 | 74,10 | 74,00 | 74,00 | 74,00 | 73,80 | 73,00 | 73,00 | 72,80 | 73,00 | 73,50 | 73,50 | 74,00 | 74,00 |
| 3%, 2.ª serie | — | 74,00 | — | — | — | — | 77,00 | 76,00 | 76,00 | 76,50 | 76,50 | 76,50 | 76,50 | 76,50 |
| 3%, 3.ª serie | 78,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4%, 1% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções Banco de Portugal | 180,50 | 180,00 | — | — | 177,00 | — | 159,50 | — | — | 172,00 | 173,00 | 174,500 | 174,500 | 175,00 |
| Commercial de Lisboa | — | — | 128,00 | 127,00 | 126,00 | — | — | — | — | — | — | 157,500 | — | — |
| Nacional Ultramarino | — | — | 120,00 | — | 117,00 | — | — | — | — | 115,00 | 115,00 | 123,500 | 123,500 | 125,00 |
| Lisboa & Açores | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 117,00 | 115,00 | 116,50 | 116,50 |
| Companhia Cam. F. Port | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 32,00 |
| Companhia Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon | 79,50 | 77,50 | 77,50 | — | 77,50 | 76,50 | 76,50 | — | — | 76,50 | 77,500 | 77,50 | 77,50 | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon | — | 51,50 | 51,50 | — | 51,50 | 51,50 | 51,50 | 51,50 | 51,50 | 51,50 | 52,50 | 52,50 | 52,50 | 52,50 |
| Obrig. Companhia Através d'Africa | 93,50 | 93,50 | — | — | — | 93,50 | — | 93,50 | — | — | 92,50 | 93,500 | 93,50 | 93,50 |
| Companhia G. F. de Benguela | 79,50 | 79,50 | 79,50 | 79,50 | 79,50 | 79,50 | 79,50 | 79,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 79,50 | 79,50 | 79,50 |
| Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.º grau | 70,50 | — | — | — | — | 70,50 | — | — | — | — | 70,50 | 71,500 | 71,50 | 71,50 |
| Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.º grau | — | — | — | — | — | 32,50 | 32,50 | 31,50 | — | — | 32,50 | 32,50 | 32,50 | — |
| Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | 77,50 | 77,50 | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 83,50 | — |
| Companhia das Aguas de Lisboa | 92,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| prediaes 6% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% portuguez 1.ª serie | 58,60 | 58,65 | 59,00 | 59,05 | — | — | — | — | 59,05 | 59,05 | 59,05 | 59,25 | — | — |
| 3% 2.ª * | 58,90 | 58,55 | — | — | 58,55 | — | — | 59,05 | 58,50 | 58,50 | 58,50 | — | — | — |
| Acções Companhia Cam. F. Port | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Andaluzes | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau | — | 284,00 | 280,00 | — | — | 277,00 | 280,00 | 280,00 | — | 279,00 | 280,00 | 280,00 | — | — |
| Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau | 360,00 | — | — | — | 143,00 | — | 302,00 | — | — | — | — | — | — | — |
| Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3% portuguez | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterdam: Obrig. Através d'Africa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

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

Revista aos ferro-viários militares

Brigada n.º 2 de caminhos de ferro

O plano da revista de inspecção às praças que constituem esta Brigada é o seguinte:

A revista terá lugar de 6 a 22 de junho de 1915, sendo os pontos de concentração das praças nas estações de: Campanhã, Penafiel, Marco de Canavezes, Regoa, Foz do Tua, Pocinho, Moncorvo, Villa Real, Vidago, Amarante, Nine, Vianna do Castello, Valença e Monsão, nos dias e horas que lhes vão designados, a saber:

a) Nos dias 6, 7 e 8 das 11 às 17 horas na estação de Campanhã para as praças em serviço nas oficinas, nas estações de Campanhã, S. Bento, Contumil, Rio Tinto, Aguas Santas e Ermezinde e no ramal da alfandega e ainda para os trabalhadores da via entre estas estações.

Comparecerão em cada dia as praças que a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro determinar conforme as necessidades do seu serviço.

b) No dia 9 às 9,36 horas na estação de Penafiel para todo o pessoal que presta serviço entre as estações de Ermezinde e Penafiel.

c) No dia 9 às 15,24 horas na estação do Marco para todo o pessoal que presta serviço entre as estações de Penafiel e Ermida.

d) No dia 10 às 10 horas na estação de Regoa para todo o pessoal que presta serviço entre as estações de Ermida e Pinhão.

e) No dia 11 às 7 horas (chegada do comboio n.º 123) na estação de Tua para todo o pessoal que presta serviço entre as estações do Pinhão e Vesuvio.

Neste dia e n'esta estação interrompe-se a revista ao pessoal da Brigada n.º 2 para se passar revista ao pessoal da Brigada n.º 5.

f) No dia 14 às 15,4 horas na estação de Pocinho para todo o pessoal que presta serviço entre as estações do Vesuvio e Barca de Alva.

g) No dia 15 às 16 horas na estação de Moncorvo para todo o pessoal que presta serviço no ramal de Carviças.

h) No dia 17 às 10 horas na estação de Villa Real para todo o pessoal que presta serviço entre as estações da Regoa e Villa Real.

i) No dia 18 às 16,20 horas na estação de Vidago para todo o pessoal que presta serviço entre as estações de Villa Real e Vidago.

j) No dia 20 às 7 horas na estação de Amarante para todo o pessoal que presta serviço no ramal do Tamega.

k) No dia 20 às 12,30 horas na estação de Nine para todo o pessoal que presta serviço entre as estações de Ermezinde e Nine e no ramal de Braga.

l) No dia 21 às 10 horas na estação de Vianna do Castello para todo o pessoal que presta serviço entre as estações de Nine e Vianna do Castello.

m) No dia 22 às 10 horas na estação de Valença para todo o pessoal que presta serviço entre as estações de Vianna do Castello e Valença.

n) No dia 22 às 14 horas na estação de Monsão para todas as praças que prestam serviço entre as estações de Valença e Monsão.

Podem ser dispensados de comparecer nos pontos de concentração, quando a sua deslocação ocasionar transtorno ao serviço ferro-viário, as praças das seguintes categorias:

1.º — Chefes de estação;

2.º — Factores, quando houver unicamente um na estação; quando houver mais de um ficará o que a Direcção determinar.

3.º — Machinistas;

4.º — Fogueiros;

5.º — Agulheiros;

6.º — Guarda-freios;

7.º — Conductores.

Os chefes de estação, os factores e os agulheiros dispensados de comparecer nos pontos de concentração apresentar-se-hão ao oficial encarregado de passar a revista à passagem do comboio nas suas estações para lhes serem visadas as suas cadernetas. Para evitar faltas poderão ser avisados pelo telegrapho das estações anteriores àquella onde prestam serviço.

Os machinistas, fogueiros, guarda-freios e conductores poderão fazer a sua apresentação em transito, em qualquer ponto, conforme lho permitta o seu serviço, não deixando, porém, de fazer a sua apresentação.

Companhia Atravez d'Africa

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

(Continuado do numero 678)

Quem ler, mesmo superficialmente, o contrato de compromisso verá que as allegações do Governo carecem de verdade.

A autorização para o julgamento *ex-aquo et bono* está bem claramente estipulada, assim como está claramente definido o objecto do litigio.

No que respeita à consulta ao Conselho de Ministros, era isso da exclusiva competência do Ministro, com o que a Companhia nada tinha, que não estava expresso em lei alguma, e que, portanto, só podia constituir uma combinação particular entre os membros do Governo.

Mas se o Governo d'então e os sucessores não quizeram dar-se ao incommodo de ler a acta d'arbitragem e argumentavam sincera mas inconscientemente por aquella forma, porque não pediram a anulação d'ella a quem competia, seguindo a indicação de quem fez a portaria d'anulação?

Porque não era assim.

Porque sabiam muito bem que não tinham razão, que os motivos que allegavam eram puramente phantasticos, e ainda porque sabiam que na acta de arbitragem ha uma clausula que impede por completo qualquer *appellação ou recurso da sentença arbitral*, o que significa que a arbitragem não está nulla, nem pode ser annullada.

O que é mais para notar, n'este ponto principalmente, é que, tendo assumido a gerencia da pasta das Colónias, em seguida à queda do ministerio Pimenta de Castro, um cavallheiro intelligent e d'um carácter irreprehensivelmente correcto, que foi um dos árbitros na questão da Companhia, e que sustentou tenazmente a legalidade da arbitragem, na imprensa e em conferencias cujo relato corre impresso, elle consinta que o representante do Governo de que faz parte continue a sustentar que a arbitragem é illegal e nulla, o que implica a accusação sem o competente protesto, de que o Ministro actual praticou, como árbitro, uma irregularidade censurável.

Nós devemos crer que S. Ex.º, pelas muitas questões que, especialmente na presente conjunctura, solicitam os seus cuidados, não prestou ainda a devida atenção ao assumpto, aliás a coherencia de que sempre deu sobrejas provas, na larga e brilhante defesa que, em todos os campos, fez dos seus actos, como árbitro na questão, já o teria levado a pôr as cousas no seu verdadeiro pé.

Demonstrámos já, que a contestação, apresentada pelo Governo, é baseada em princípios falsos, ou propositadamente falseados, tendendo exclusivamente a desnortear a acção da justiça, ou pelo menos a retardá-la.

E' n'esta orientação que, por parte do Governo, tem sido conduzida a questão, no Tribunal do Commercio do Porto.

Depois da recusa ao árbitro apresentado pela Companhia, e da exceção de incompetencia de pessoas, outros actos do Governo se têm seguido, com idênticos fundamentos e igual razão.

Assim, o Governo argumenta que, ainda que o artigo 68.º do contrato de 1883 não estivesse nullo, não podia ser aplicável ao caso presente, visto ter a aplicação apenas à execução do mesmo contrato, e a arbitragem ser sobre ajustamento de contas.

Quando assim fosse, não pôde restar dúvida de que o ajustamento de contas era derivado, principalmente, da reclamação da Companhia sobre o pagamento das garantias em ouro, fazendo por isso parte da execução do mesmo contrato tudo o que diga respeito à forma de pagamento d'essas garantias.

Mas a verdade é que o estatuto da Companhia, aprovado pelo Governo, diz que *toda e qualquer questão entre o Estado e a Companhia será resolvida por árbitros*.

Não tem, portanto, razão alguma a allegação do Governo.

Ainda com o intuito de complicar e demorar a questão, requer o Governo a inquirição de testemunhas, dando um extenso rol d'ellas.

Se o facto de requerer a inquirição de testemunhas em uma

questão puramente de direito, e que, portanto, as não admite seria bastante para demonstrar aquelle intuito, essa demonstração aumenta, quando se considere no tempo que seria necessário para as inquirições por deprecadas em África, onde uma parte d'ellas se encontra.

Compenetrado da justiça e da razão da Companhia, o integríssimo Juiz-Presidente do Tribunal do Commercio do Porto deu, na excepção de incompetência, despacho favorável aquella.

D'esse despacho aggravou o Governo para o Tribunal da Relação, onde está sendo julgado.

O Governo requereu que fosse marcado o prazo de *trez annos* para os árbitros darem os seus laudos, marcando para isso o Meritíssimo Juiz o prazo de seis meses, aggravando também o Governo, para a Relação, da decisão tomada.

Não tendo sido annullada a arbitragem de 1911, nem tendo mesmo o Governo pedido a sua annullação, está evidentemente em vigor, não competindo ao Tribunal, n'esta acção, nem aos árbitros, que n'ella têm de intervir, apreciar o seu valor, nem a forma por que foi feita.

Limita-se, portanto o estudo da questão a examinar singelamente:

a) quaes as disposições dos artigos 22.º e 23.º do contracto de 1885, e se elles têm sido cumpridas pelo Estado, desde 1 de julho de 1911 para cá, em harmonia com a sentença arbitral;

b) se o Estado cumpriu ou não a condição do parágrafo 4.º do n.º 3.º do artigo 25.º do mesmo contracto, que manda entregar à Companhia os terrenos constantes do mesmo artigo, à medida que as secções da linha se forem abrindo, independentemente de qualquer requisição por parte d'ella, visto que era o proprio Estado quem autorisava a abertura d'essas secções;

c) se a Companhia tem pago ou não as contribuições de que está isenta pelo artigo 26.º do citado contracto;

d) se o decreto de 17 de março de 1914 está ou não feito de harmonia com o artigo 56.º do contracto, em que se diz baseado.

Como se vê, é absolutamente simples esse estudo, que, sem grande esforço, podia ser perfeitamente feito em um mês.

Que dificuldades ha n'isto, para serem necessários os tres annos que o Governo requereu para o seu estudo, ou mesmo os seis meses que o Meritíssimo Juiz marcou?

O artigo 22.º do contracto de 1885 diz que o Estado pagará á Companhia, no fim de cada semestre, o complemento do rendimento líquido anual até 6 p. e em relação ao custo de réis 19:999\$000, por kilometro construído.

O artigo 23.º e respectiva aclarção diz que o Estado pagará, como garantia das de-pezas d'exploração, um minimo de réis 1:200\$000 por anno e por kilometro.

A sentença arbitral diz que a garantia expressa no artigo 22.º será paga em ouro.

O Estado paga isto?

E' simples de verificar.

Pelas contas do Ministerio das Finanças, cujos originais a Companhia tem em seu poder, vê se:

1.º que o Estado não paga aquellas garantias completas, e d'ellas só paga a importância exclusivamente destinada ao coupon, e a amortização por letras ao Banco de Portugal;

2.º que credita a Companhia pelo saldo líquido das garantias indicadas nos artigos 22.º e 23.º, e que ao mesmo tempo a debita pela diferença cambial na importância entregue para o coupon.

Basta, portanto meia hora para verificar estes pontos.

O artigo 25.º do citado contracto cede á Companhia determinados terrenos e diz no parágrafo 4.º que «a posse d'esses terrenos será dada á proporção que se forem concluindo os diferentes lanços de cada secção da linha ferrea».

Deu o Estado posse d'esses terrenos á Companhia, apesar dos pedidos d'esta, attendidos em parte, mas apenas em ordens para a demarcação d'elles, que não foram executadas pelos funcionários do Estado?

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Venda da fragata n.º 2

No dia 20 do corrente mês pelas 13 horas perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Rua de S. Mamede n.º 63 (ao Caldas), Lisboa, se ha-de proceder a concurso público para a adjudicação da venda da fragata n.º 2 (inutilizada).

A fragata pôde ser examinada em qualquer dia útil, das 8 ás 17 horas, durante o baixamar.

Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que efectuou na Thesouraria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste o deposito provisório de 4\$00.

As propostas devem ser feitas em papel sellado, ou selladas com um sello de 10 centavos devidamente inutilizado.

Se os preços não convierem, esta Direcção reserva-se o direito

de não fazer a adjudicação. O concorrente a quem fôr feita a adjudicação deverá retirar a fragata do local onde se encontra no prazo máximo de 10 dias a contar da data em que lhe seja comunicada, por escripto, esta adjudicação, sob pena de perda do deposito, que reverterá a favor do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado. O deposito previo de 4\$00 será restituído aos concorrentes não preferidos depois de feita a adjudicação, e o deposito do adjudicatário ser-lhe-ha restituído depois de retirar a fragata e ter satisfeito a sua importância.

I. Secção de construção da linha do Sado

No dia 14 do corrente mês, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso público, para arrematação da empreitada XIV, de construção completa da estação de Alcacer do Sal, comprendendo: edifício de passageiros, plataforma, pateo, cais coberto e descoberto, retrete e fossa e casas para habitação do pessoal, da 1.ª Secção de construção da linha do Sado.

A base de licitação é de 18.864\$00 e o deposito provisório, que pôde ser efectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 13 do referido mês é de 471\$60.

O caderno de encargos e programa do concurso estão patentes ao público, na sede da 1.ª secção da linha do Sado, em Setúbal; na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, ao Caldas, n.º 63, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados, todos os dias úteis das 10 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de uma bateria de accumuladores

Esta Companhia recebe propostas para a venda de:

Uma bateria de accumuladores, sistema «Tudor», composta de 125 elementos, tendo cada elemento 14 placas positivas e 15 negativas. Tem uma capacidade de 520 ampéres-hora para um regimen de descarga em 10 horas.

Esta bateria encontra-se na estação do Rocio, onde pôde ser vista.

As propostas para esta compra deverão ser dirigidas ao Engenheiro Chefe do Serviço dos Armazens, estação de Santa Apolonia.

Venda de varios artigos lythographicos usados

Esta Companhia recebe propostas para a venda de:

Diversos artigos de uma officina lythographic, taes como: máquinas, pedras, rolos, etc., que se encontram patentes na estação de Santa Apolonia, onde podem ser vistos.

As propostas para esta compra deverão ser dirigidas ao Engenheiro Chefe dos Armazens, edifício da estação de Santa Apolonia.

Fornecimento d'oleo de linhaça

No dia 10 do corrente, pelas 13 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10 toneladas d'oleo de linhaça cru.

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

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

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Aço para ferramentas, a 55 reis o kilo

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz grande quantidade de éclisses (talas para carris) de aço, que pôdem ser utilizadas no fabrico de diversas ferramentas, taes como machados, cutellos, etc. e para calçar outras, alviões, pica-retas, enxadões, enxadas, etc.

As requisições devem ser dirigidas ao Chefe do Serviço de Armazens Geraes, d'esta Companhia, que também dará os esclarecimentos que lhe forem pedidos.

Concurso para o preenchimento de logares de praticantes

Esta Companhia faz publico que, pelo prazo de 30 dias a contar de 29 de março passado, está aberto concurso para o preenchimento de 15 vagas de praticantes, sem vencimentos, nas estações d'este caminho de ferro.

Terão preferencia os candidatos mais habilitados em instrução e os filhos dos empregados d'esta Companhia.

Os pedidos devem ser dirigidos à Direcção d'esta Companhia até 29 do corrente, acompanhados dos seguintes documentos:

— Caderneta militar, os que já hajam sido recenseados.

— Certidão d'idade provando ter mais de 18 e menos de 28 annos.

— Certificado d'exame de 2.º grau de instrução primaria, pelo menos.

— Declaração de fiador idoneo, aceite pela Companhia, que os abone pelas suas responsabilidades até á quantia de 20\$00.

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Núñez & 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 eléctrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

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

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

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

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes — Rua 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 **Viúva de Jus-
to M. Estel-
lez.** — Agente internacional de aduanaas y trans-
portes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1916

COMP. PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisbon-R Cintra Lisboa-R

7 16 8 45 5 30 6 37

9 48 10 54 7 5 8 6

10 55 12 1 7 55 8 58

b 12 5 12 46 b 8 28 9 9

12 50 1 57 9 23 10 26

3 4 9 11 23 12 2

b 5 13 6 5 1 12 2 13

5 34 6 41 3 17 4 2

b 6 15 7 80 b 4 10 4 49

7 17 8 24 5 24 6 29

8 55 10 6 b 5 47 7 32

10 23 11 33 7 30 8 37

11 55 1 1 9 10 10 7

12 55 2 5 11 13 12 15

Lisboa-R Queluz Lisboa-I

7 55 8 37 9 1 9 35

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 7 8 5 25 6 31

b 7 10 8 1 6 34 7 4

b 8 10 9 1 b 7 7 47

9 10 10 18 b 8 10 8 59

b 10 10 11 1 b 8 30 9 37

10 45 11 53 a 9 10 9 46

a 11 29 12 5 9 35 10 41

12 20 1 28 b 10 35 11 22

2 3 8 11 20 12 26

3 40 4 48 a 12 14 12 59

a 5 10 5 46 12 5 1 1 56

b 5 15 6 6 2 20 3 26

b 6 6 3 50 4 50

a 6 40 7 16 b 5 29 6 9

7 8 3 a 6 10 6 46

7 45 8 48 6 25 7 25

8 40 9 48 a 7 50 8 37

10 10 11 18 9 10 10 16

11 40 12 48 10 30 11 36

b 12 45 1 36 a 11 30 12 17

12 50 1 58 12 10 1 16

C. Sodré P.º Arcos C. Sodré

7 15 7 51 8 15 8 50

8 15 8 45 8 55 8 30

4 30 5 6 5 16 5 48

5 20 5 56 6 5 6 40

6 5 6 41 7 50 8 25

Mais os de Cascaes, excepto os

Lisboa-R V. Franca Lisboa-R

6 46 8 542 7 5

9 56 11 4 6 55 8 23

1 25 2 47 8 25 9 46

b 5 5 6 7 11 30 12 50

5 41 7 4 3 4 4 30

10 36 11 56 9 10 10 37

12 47 2 5 —

Lisboa-R Sacavém Lisboa-R

6 46 7 27 6 20 7 5

8 44 9 29 7 37 8 23

9 56 10 41 9 1 9 46

11 12 11 57 10 48 11 31

1 25 2 12 12 7 12 50

3 50 4 38 1 12 1 58

a 5 5 5 40 3 45 4 30

5 41 6 29 5 21 6 37

7 10 7 50 8 6 8 52

9 7 9 47 9 51 10 36

10 36 11 22 10 42 11 26

12 47 1 31 a 11 28 11 57

Lisboa-P B. Prata Lisboa-P

g 7 35 7 45 g 6 40 6 50

g 5 10 5 21 g 9 25 9 33

— g 5 40 5 50

Lisboa-P V. Franca Lisboa-P

6 56 8 7 — —

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Porto Lisboa-R

a 8 30 2 18 6 28 5 36

9 10 8 42 a 8 37 2 35

a 6 55 12 30 a 6 48 1 8

c 6 56 1 15 7 55 6 25

9 35 7 53 —

Lisboa-R Entrone. Lisboa-R

8 5 11 38 7 20 11 14

— 11 40 5 —

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

5 5 7 20 9 55 11 57

— — 7 55 10 18

Entrone. Alfarelos Ent. once.

3 22 10 36 4 5 11 28

2 31 11 10 5 30 1 28

— — 7 55 10 18

Entrone. Poto Entone.

6 5 1 58 1 25 2 26

— 1 25 2 26

Figueira Coimbra Figueira

2 20 4 5 7 35 9 18

n 6 30 8 15 10 15 12 28

7 43 9 45 2 40 4 55

11 30 1 8 4 50 6 44

2 5 4 30 a 8 55 10 45

a 8 45 10 20 11 39 1 34

10 45 12 30 —

Coimbra Louzã Coimbra

5 25 6 54 7 10 8 39

m 12 23 1 43 m 2 33 3 40

4 35 5 50 6 5 7 4

Figueira Alfarelos Figueira

5 40 7 35 4 36 4 36

6 58 7 35 7 50 8 23

11 43 12 54 —

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 10 3 5 3 25 12 1

4 15 12 44 5 40 12 43

Lisboa-R T. Vedras Lisboa-R

5 51 8 43 6 20 9 37

Lisboa-R C. das Lisboa-R

7 55 1 4 1 25 1 25

— 1 25 1 25

Porto Aveiro Porto

6 28 8 31 6 10 8 51

10 18 12 47 11 22 1 58

2 27 4 56 6 45 9 26

7 3 9 31 —

Porto Ovar Porto

5 46 7 13 5 30 7 13

4 19 5 49 7 55 9 38