

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 29.º ANNO

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

NÚMERO 689

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

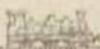
COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographic. L. d'Alagoaria, 27

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, R. da Horta Seca (ao Camões), 13-1.
Telephone 27
Endereço telegráfico CAMIFERRO

LISBOA, 1 de Setembro de 1916

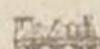
ANNEXO D'ESTE NÚMERO

Sul e Sueste. — Tarifa de transporte fluvial — Grande velocidade.



SUMMARIO

Depois da guerra, por Raul Esteves.....	257
O tratado commercial anglo-português.....	259
Parte Oficial. — Ministério da Guerra — Decretos n.º 2:563 e 2:566.....	260
O desenvolvimento das linhas ferreas na Argentina.....	260
Documentos para a História (Continuação).....	261
Um projecto grandioso.....	262
Edmond Bartissol.....	263
Publicações recebidas.....	263
Viagens e transportes.....	264
A reurbanização do país.....	265
James Hill e a Great Northern Railway.....	265
Linhos electrificadas.....	266
Os caminhos de ferro ingleses e a guerra.....	266
A rede ferro-viária tunisiana.....	267
Vias ferreas da Russia em 1915.....	267
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	267
Boletim commercial e financeiro.....	268
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	269
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	269
Caminhos de ferro do Brasil.....	270
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório (Continuação).....	270
Arrematações.....	271
Horário dos comboios.....	272



Depois da guerra

Não se prevê ainda, de modo seguro, quando e como terminará o tremendo conflito armado que há mais de dois anos se vem estendendo pelo velho mundo, ameaçando, por vezes, levar também na sua onda devastadora alguns dos países do mundo novo.

Em todo o caso, nos países mais previdentes, desde há tempos já que se vem pensando muito no que haverá a fazer depois da guerra e n'aquilo que convém ir preparando para nessa ocasião se poder entrar com vantagem na luta pacífica, que então deverá começar, e cujo desenvolvimento e funestas consequências não serão por certo menos importantes do que as que resultem d'esta luta activa.

E', como poderemos dizer, uma tarefa de *preparação para a paz*, que se vai accentuando tão imperiosamente como imperiosamente se impõe para os mesmos países a *preparação para a guerra* em que se tem debatido.

Esta tarefa não pode nem deve passar despercebida a ninguém, pois bem clara ella se está evidenciando nos seus propósitos e nos meios de os realizar, quer pelas convenções e medidas que veem ao domínio público, quer pelos indícios certos do que se premedita em segredo com respeito aos meios de luta e dominação commercial, tal e

qual como em segredo se preparam os formidáveis meios de acção militar, que surgiram inesperadamente nos campos de batalha da actual guerra.

A guerra, hoje em dia, como muito bem o fizeram notar vários escriptores militares autorizados, não obedece, como outrora, a um ideal ou a um desejo de conquista territorial. Faz-se a guerra com uma mira interesseira, com um objectivo comercial, e o que se pretende impôr ao adversário não é uma confissão de derrota moral, é apenas um tratado de commercio vantajoso para o vencedor.

Natural é, portanto, que aquellas nações que pretendem disputar ao adversário uma privilegiada situação de negociação, que elles para si queriam, vão desde já estudando e preparando os meios de fructificar plenamente os resultados da sua victoria pela conquista dos mercados onde a supremacia do adversário lhes causava embarracos.

Esta é precisamente a feição característica de uma tal guerra, e a sua diferença para a guerra da conquista é bem frisante e singularmente ousada. Numa guerra assim compreendida e executada, o vencedor não pretende, como primeira base, alcançar qualquer extensão importante do território do inimigo. O seu fim principal é que esse inimigo lhe entregue, sem disputar primazias, os mercados comerciais onde preponderava, e esses mercados representam, em regra, países neutraes ou dos menos interessados na guerra que se faz para obter aquelle desideratum.

E', como se vê, uma luta para disputar as vantagens e os interesses colhidos à custa de um terceiro, como aliás sucede em todas as lutas comerciais.

Se alguma guerra pode ser classificada de essencialmente interesseira, crêmos que a esta, que estamos presenciando, se pode bem aplicar essa denominação, pois nenhum dos adversários em luta procura esconder o verdadeiro fim que o move.

Não será, portanto, descabido pensar desde já na situação que ha-de ficar criada, no momento da paz, para todos os países que estão sujeitos à influência commercial dos colossos que se debatem. Note-se que dizemos: *a situação que ha-de ficar criada*, pois que pelas medidas que vão sendo tomadas pelos interessados figura-se-nos que, no momento da paz, a rede ha-de estar lançada e a vantagem ha-de ser para quem mais previdentemente vai já aproveitando algum tempo em pensar n'um futuro de lucros, aproveitando a occasião em que outros só pensam no presente de trabalhos.

E' assim que, além da celebre conferencia económica em Paris, de que publicamente só apareceram conclusões gerais e imprecisas, nós estamos vendo desenvolver-se nos diversos países, e mais particularmente na Inglaterra e na França, as conferencias, as comissões e os estudos destinados a assegurar a posse do sceptro commercial que se faz cair das mãos germanicas.

E' interessante verificar como se ameudam, nos periodicos ingleses de varia indole, os artigos e os estudos, versando pontos a resolver desde já, ou trabalhos a preparar com antecedencia para que a paz os não surprehenda mal preparados para o domínio commercial, como esta guerra os surprehendeu mal preparados para a supremacia militar.

E, n'este assumpto, os ingleses contam justificadamente com as suas aptidões e tendencias naturaes, que, orientadas no espirito maravilhosamente pratico que os distingue, hão-de dar-lhe uma victoria proveitosa e duradoura. D'ahi os resultados notaveis que vae tendo essa campanha de propaganda sobre os preparativos a fazer para depois da guerra, preparativos que abraçam todos os ramos do commercio e da industria e que tendem, em ultima analyse, a assegurar a supremacia ingleza nos mercados estrangeiros, dada a derrota prevista para a sua terrivel competidora.

São numerosos os exemplos que se podem citar, e, a cada passo se encontra na imprensa industrial e technica da Gran Bretanha um echo d'esta famosa tarefa. Assim, no ultimo numero que recebemos da *Railway Gazette*, vem a reconstituição de uma commissão especial relativa à industria do ferro e do aço, organisada como as que n'outros ramos já existem sob a superintendencia do Board of Trade. Esta commissão começa o seu inquerito por estabelecer um questionario, enviado a todas as firmas e estabelecimentos industriaes e commerciaes, onde se contéem, entre outros, os seguintes pontos importantes a estudar:

- a) Extensão e area do commercio e capital normalmente empregado;
- b) Dependencia de recursos estranhos no que respeita a fornecimentos de materiaes;
- c) Relações de trabalho e restricções impostas quando as haja;
- d) Methodos usados para o commercio estrangeiro em comparação com os methodos usados n'outros paizes;
- e) Efeitos obtidos pela cooperação manufactureira e commercial sobre o desenvolvimento do commercio interno e externo;
- f) Em que extensão é a industria britannica affectada, de um modo desfavoravel, pela existencia de certas tarifas estrangeiras, condições preferenciaes, premios, subsídios e outras facilidades concedidas pelos governos estrangeiros aos seus proprios manufactores ou exportadores;
- g) Condições de pagamento e credito;
- h) Educação technica e recrutamento dos empregados;
- i) Influencia resultante das tarifas de caminhos de ferro e da navegação sobre o commercio interno e o de exportação.

O convite referido sollicita com empenho as respostas mais completas e desenvolvidas que sobre cada um d'aqueles pontos possam ser dadas, não só pelos industriaes, mas tambem pelos comerciantes e exportadores de ferro e aço.

A analyse das indicações, que acima extractamos do questionario enviado, permite, sem duvida, tirar algumas conclusões fundadamente presumiveis sobre a orientação que a Inglaterra vae dando, desde já, á sua politica de conquista commercial, e designadamente a que indicamos na alinea f) é digna de ser ponderada por quem tenha de negociar quaesquer instrumentos commerciaes com aquelle paiz.

Um outro exemplo notavel da actividade que a Inglaterra está desenvolvendo, mesmo no momento presente, no que respeita a novas questões industriaes, é a fundação recente de uma Companhia destinada á producção do acetato de cellulose, que até aqui só era fabricado na Alemanha. Esta Companhia já adquiriu os necessarios terrenos em Derby, proximo de Londres, e os trabalhos devem começar muito breve, calculando-se que necessitem para a sua execução de cerca de 3.000 operarios.

Fallando d'esta empreza, diz a notícia que temos presente:

«A formação de uma companhia para a fabricação d'este artigo e outros analogos é um passo dado no caminho da conquista da industria alema».

Em França tambem alguma coisa se vae fazendo no sentido de preparar a lucta commercial, que se ha-de seguir á lucta guerreira, embora, pelo que apparentemente se tem revelado, a sua preparação n'esse ponto de vista seja menos importante do que a ingleza. Este facto deve resultar, talvez, das circumstancias menos favoraveis em que se encontra o paiz, que tendo no seu sólo o campo da lucta ha-de forçosamente consagrar ainda o melhor dos seus esforços á accão propriamente militar.

Em todo o caso, ainda no meiado do anno passado, como se noticiou na nossa *Gazeta*, foi fundada em Paris a «União nacional para a exportação dos productos franceses», destinada a coordenar e uniformizar a accão dos productores franceses que procurem os mercados estrangeiros para a collocação dos seus productos.

Esta União preconisa a formação de grupos de exportação, constituídos pelos associados, que se destinem a promover a exportação para cada um dos mercados estrangeiros a conquistar.

Como definição clara e precisa dos intuintos com que se fundou esta instituição, basta citar as palavras do seu presidente, Mr. Raoul Péret, proferidas na sessão inaugural:

«O nosso fim, disse aquelle antigo ministro do commercio do gabinete frances, é, não direi a conquista económica, pois que esta palavra, que implica uma ideia de dominação, choca um pouco os nossos ouvidos, mas antes uma collaboração com os outros paizes, no domínio da producção e das trocas. Nós não temos a intenção de absorver todos os mercados estrangeiros».

Devemos convir que esta ultima affirmação é realmente modesta e tranquillisadora. De facto, a França contentar-se-ha só com alguns mercados, mesmo porque será preciso deixar uma certa saída para os productos inglezes e americanos, cuja concorrencia pode ella contar como certa.

Um outro elemento interessante com que a França parece querer entrar na lucta pelo desenvolvimento commercial, é o estabelecimento de uma grande feira internacional em Lyon, como sucessora da celebre feira de Leipzig.

Aponta-se como tendo tido um successo verdadeiramente colossal essa feira, onde affluiram, em marzo do corrente anno, grande numero de compradores e vendedores do alto commercio, e esse successo foi tal, segundo se narra, que a feira só poude fechar no dia 20 do mesmo mez, quando o prazo de duração fixado anteriormente terminava em 15.

Entre as adhesões, em numero superior a 800, contam-se muitas das grandes instituições commerciaes francesas e algumas estrangeiras, e teve de se recusar a adhesão de 300 a 400 retardatarios que já, não tinham logar, apesar das installações serem construidas na extensão de 3 kilómetros ao longo dos caes do Rhodano.

Os resultados d'esta feira foram muito lisongeiros, e citam-se muitas transações importantes que n'ella foram negociadas entre casas francesas e commerciantes suecos, hollandezes, hespanhóes, italianos e suíssos.

A celebre conferencia económica realizada em Paris entre os delegados dos diversos paizes aliados definiu as

bases em que deve assentar a lucta emprehendida, no campo commercial, contra o inimigo que agora se defronta nos campos de batalha.

Nessa conferencia discutiram-se varios pontos de capital importancia para as relações economicas e commerciaes entre os paizes n'ella representados, obedecendo ao fato essencial de tomar todas as precauções para impedir que a Alemanha, depois da guerra, recomece a campanha de invasão pacifica e de aqumbarcamento commercial, que ha muito tempo estava realisando nos paizes da Europa, da Asia e da America, com uma habilidade e um successo verdadeiramente not veis.

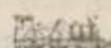
Esta conferencia economica realisou-se com pequeno intervallo da conferencia parlamentar que, em Paris, tinha reunido os representantes dos parlamentos das nações aliadas, e n'ella se procurou resolver as questões economicas que se relacionam com a guerra, e tambem as que mais especialmente se referem á situação depois da guerra. Evidentemente que para muitas d'estas ultimás, a adopção de qualquer resolução foi considerada prematura por varios delegados, e alguns paizes assentaram em que se devia reservar para os respectivos parlamentos tudo que excede no seu alcance o actual periodo de guerra, e que se venha a reflectir nas relações commerciales futuras, dando, contudo, a mais completa e cordial adhesão a todas as medidas tendentes a constituir uma melhor defesa contra o inimigo commun durante a guerra.

Estas prudentes resoluções que foram, por exemplo, sustentadas pelos delegados italianos, tem inteira justificação no facto de não se poderem precisar ainda as condições exactas em que virão a ficar os diversos mercados depois das alterações trazidas por uma guerra tão prolongada e que tão profundamente afecta todos os ramos da industria mundial.

A lucta pela posse do sceptro comercial afigura-se-nos que vae ser ainda mais renhida do que as que se tem travado para a posse das posições estratégicas do campo da guerra. Nessa lucta, como dissemos, vão aparecer com um elevado grau de preparação, alguns paizes que, desde ha tempo já, vem estudando e trabalhando nas medidas que lhe hão-de assegurar decididas vantagens sobre os seus competidores. Esses paizes são aquelles que, encarando todas as questões pelo seu lado pratico, vão tratando prudentemente dos meios de realisar seguros proveitos, quando outros só pensam em alcançar trophyus de gloria.

Nessa lucta pacifica pelo dominio dos mercados, o theatro de operações estende-se, como na guerra de agora, até aos paizes que menos interesses teem no conflito a debater, e convém não esquecer que a victoria ha-de obter-se, precisamente como n'aquelle guerra, à custa d'aquelles que menos vantagens d'ella podem tirar.

Raul Esteves



O tratado commercial anglo-portuguez

N'uma nota, presumivelmente officiosa, recebemos uma noticia de uma interessante sessão realizada ultimamente pela Camara de Comercio Anglo-Portuguese, em Londres, e na qual se tratou do tratado de comercio anglo-portuguez.

A essa sessão, que foi muito concorrida, presidiu Sir Albert Rollit, que deu conta à assembleia da numerosa correspondencia recebida do Board of Trade, Ministerio dos Estrangeiros e diversas outras auctoridades dos dois paizes.

Depois, declarou o illustre presidente que podia dizer á assembleia que se tinha feito todo o possivel para asse-

gurar a rectificação do tratado pelos governos inglez e portuguez. Com esse fim, já se achava em adeantado caminho, na Camara dos Communs, um bill governamental destinado a regular quaesquer diferenças ou dificuldades na materia de que se trata, o qual só aguardava a terceira leitura para ser approvado.

A realisação d'esta proposta, diz a nota que temos presente, será da maior importancia para o commercio entre os dois paizes velhos aliados, especialmente depois da guerra, porque assim terminarão certas diferenças que ha em Portugal a favor de outras nações, e mesino de nações inimigas como se accentua na mesma nota officiosa. Este estado de coisas tinha prejudicado muito o commercio e a navegação ingleza nas suas relações com Portugal, e comprehende-se por isso a importancia ligada ás disposições d'este tratado que, segundo parece, voltou a dar à Inglaterra aquele lugar dominante que sempre teve na nossa vida commercial.

O illustre presidente comunicou que tinha promovido, nas reuniões das Camaras de Comercio Associadas do Reino Unido, uma resolução, já aprovada, para se pôr termo a um tal estado de coisas, e tambem para apressar o Governo britannico a actuar tão consideradamente quanto possível para com Portugal, não só em relação á questão dos direitos dos vinhos, baseados na sua força alcoólica, mas tambem no que respeita a dar toda a protecção legal que seja rasóavel aos productores de vinhos, denominados do Porto, mesino provenientes de outras regiões de Portugal sem ser a do Douro.

Esta resolução foi unanimemente aprovada pelas referidas Camaras de Comercio Associadas, e produziu agora os seus fructos, ao passo que as divergencias levantadas entre os productores portuguezes das regiões do sul e do norte tinham sido harmonisadas, segundo se refere, facilitando-se assim a solução de uma questão interna pendente em Portugal, e resolvendo-se uma grave controvérsia que se debatia nas relações commerciales anglo-portuguezas,

O presidente do Board of Trade tinha promettido dar toda a attenção a este importante problema commercial que envolvia questões de technica alfandegaria, mas infelizmente adoeceu antes de estar resolvido este assumpto.

O Ministerio dos Estrangeiros tomou então conta da questão e resolveu-a satisfactoriamente, contando-se tambem que o bill já referido seja transformado em lei antes do fim da presente sessão parlamentar, no interesse do commercio anglo-portuguez depois da guerra.

A Camara de Comercio Anglo-Portuguese podia estar convencida, que tinha, por varios modos, contribuido para este resultado, e assim o illustre presidente propôz que se votassem agradecimentos ao Governo pelos seus esforços na realisação d'esta reforma commercial, que tantas vantagens trazia para ambos os paizes, e especialmente para o seu commercio e navegação. Demais, disse o mesmo presidente, os effeitos politicos da rectificação do tratado seriam do maior beneficio para estreitar os laços que unem os velhos aliados desde o reinado de Eduardo III.

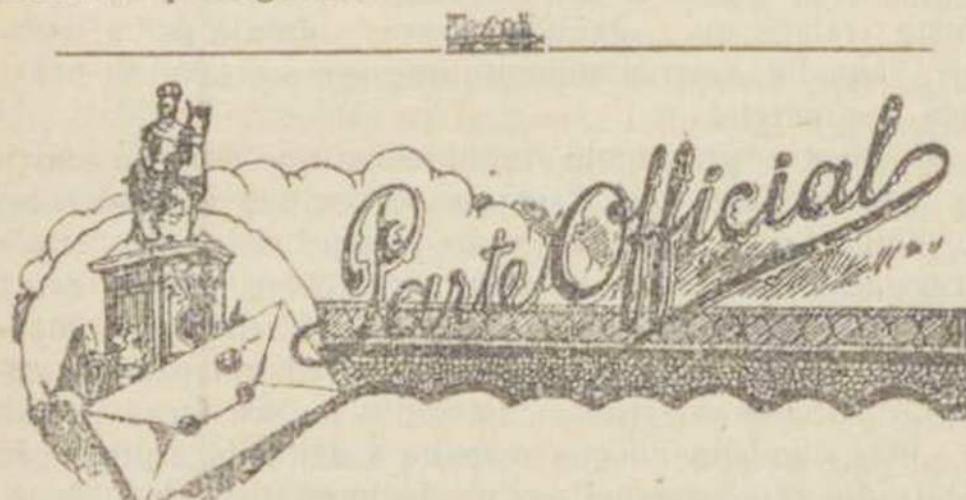
O Sr. Rozenraad, presidente da Federação de Camaras de Comercio Estrangeiras, e vice-presidente da Camara de Comercio Anglo-Portuguese, congratulou-se com o relatorio presidencial e agradeceu-lhe os esforços empregados na resolução d'esta importante questão. A Camara de Comercio Anglo-Portuguese tinha conseguido tambem importantes melhoramentos nas comunicações postaes com Lisboa. Por ultimo propôz que se apoiasse a proposta em favor do bill parlamentar já referido, no que foi secundado por varios membros portuguezes que estavam presentes.

Por ultimo, o secretario disse que o illustre presidente tinha autorizado o pagamento do ordenado a um examinador de língua portugueza para os exames de educação

commercial na Camara de Commercio de Londres, para animar o ensino do portuguez, tão importante para as relações commerciaes, não só com Portugal, mas ainda com a África do Sul e a America do Sul.

Esta resolução foi unanimemente confirmada pelo conselho. Também se fez referencia n'esta, reunião ao sistema de credito em Portugal e à necessidade e probabilidades que haviam de se crear um Banco Anglo-Portuguez.

Terminando esta resenha da nota officiosa que nos foi enviada, não podemos deixar de fazer um certo reparo ao facto de ella vir escripta em inglez, tratando-se de assuntos que especialmente respeitam a Portugal, e que foram debatidos n'uma reunião da Camara de Commercio Anglo-Portugueza, onde cremos que deve haver alguns membros portuguezes.



MINISTÉRIO DA GUERRA

Repartição do Gabinete

DECRETO N.º 2:563

Atendendo ao que me representou o Ministro da Guerra sobre a necessidade de ser em parte alterado o disposto no artigo 13.º do regulamento de mobilização (parte III) e usando das autorizações concedidas pelas leis n.º 373, de 2 de Setembro de 1915, e n.º 491, de 12 de Março de 1916; hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º O artigo 13.º do regulamento de mobilização (parte III), aprovado por decreto de 18 de Dezembro de 1915, e seus parágrafos, passam a ser substituídos pelo seguinte:

Militares que, por exercerem certos cargos, são dispensados de se apresentar imediatamente em caso de mobilização extraordinária.
—Ficam sujeitos às leis e regulamentos militares, em caso de mobilização extraordinária, mas são dispensados de se apresentarem imediatamente nas unidades, os militares que, três meses antes da ordem da mobilização, estiveram registados nos comandos das unidades a que pertencem, como alistados nos corpos de bombeiros municipais, como patrões ou tripulantes dos barcos salva-vidas das estações do Instituto de Socorros a Naufragos, empregados nas linhas de caminhos de ferro, que não façam parte das tropas de caminho de ferro ou das brigadas de caminhos de ferro, nos telegrafos, faróis, semafóros, correios, capitâncias dos portos, estabelecimentos militares produtoress do exército e da armada, ou como pertencentes a sociedades de socorros a feridos em campanha, autorizadas a acompanhar o exército.

§ 1.º Para que os militares em tais condições possam ser dispensados nos termos do disposto no presente artigo, deverão as autoridade e funcionários, que superintendam em tais serviços, fazer as necessárias participações aos comandantes das respectivas unidades logo que os referidos militares sejam nomeados ou admitidos para aqueles serviços.

§ 2.º Nas unidades conservar-se há sempre em dia a relação destes militares e estarão separadas em pastas especiais, as respectivas fólias de matrícula.

§ 3.º Todo o pessoal das brigadas de caminhos de ferro ficará sujeito ao regime militar desde a data da publicação do decreto de mobilização, considerando-se imediatamente constituídas as brigadas, sem que o pessoal interrompa o desempenho das suas funções ferro-viarias; os militares pertencentes às companhias de sapadores de caminhos de ferro, quando pela inspecção do serviço militar de caminhos de ferro, sob proposta das companhias e direcções de caminhos de ferro, não tenham sido previamente considerados indispensáveis ao serviço daquelas companhias e direcções, apresentar-seão, conforme lhes for determinado pela ordem de mobilização, na companhia de sapadores de caminho de ferro.

§ 4.º Os militares pertencentes à companhia de sapadores de caminhos de ferro, enquanto forem julgados indispensáveis ao serviço das companhias e direcções do parágrafo anterior, serão transferidos para as brigadas de caminhos de ferro.

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

Os Ministros de todas Repartições assim o tenham entendido e facam executar. Paços do Governo da República, 12 de Agosto de 1916.—Bernardino Machado—António José de Almeida—Brás Mousinho de Albuquerque—Luís de Mesquita Carvalho—Afonso Costa—José Mendes Ribeiro Norton de Matos—Vitor Hugo de Azevedo—Augusto Luis Vieira Soares—Francisco José Fernandes Costa—Joaquim Pedro Martins—António Maria da Silva,

1.ª Direcção Geral

3.º Repartição

DECRETO N.º 2:566

Atendendo ao que me representou o Ministro da Guerra e usando da autorização concedida pela lei n.º 491, de 11 de Março de 1916, hei por bem aprovar as seguintes alterações aos parágrafos do artigo 58.º do decreto de 25 de Maio de 1914:

Artigo 58.º Todo o pessoal ferro-viário que faça parte dos quadros das diversas companhias e direcções exploradoras de caminhos de ferro da rede do país, e esteja adstrito ao serviço militar constitue, em cada companhia ou direcção, uma brigada de caminhos de ferro.

§ 1.º As praças que, ao serem licenciadas, tenham já prestado mais de seis meses de serviço nas diferentes companhias ou direcções de caminhos de ferro, serão desde logo inscritas nas respectivas brigadas. Este período de seis meses não será obrigatório no caso de mobilização.

§ 2.º Da composição das brigadas de caminhos de ferro serão excluídos os individuos pertencentes às tropas de caminhos de ferro.

§ 3.º Aos mancebos que depois de prontos da instrução de recruta continuem no serviço, e que já anteriormente tenham seis meses de serviço nas companhias ou direcções de caminhos de ferro, poderá o Governo em qualquer momento, determinar que sejam mandados apresentar, a título precário, ao serviço daquele as companhias ou direcções.

§ 4.º Os individuos que, fazendo parte das brigadas de caminhos de ferro, deixem o serviço das companhias ou direcções exploradoras, regressam às unidades da arma ou serviço em que tiverem efectuado o seu alistamento.

Os Ministros de todas as Repartições a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 14 de Agosto de 1916.—Bernardino Machado—António José de Almeida—Brás Mousinho de Albuquerque—Luís de Mesquita Carvalho—Afonso Costa—José Mendes Ribeiro Norton de Matos—Vitor Hugo de Azevedo Coutinho—Augusto Luis Vieira Soares—Francisco José Fernandes Costa—Joaquim Pedro Martins—António Maria da Silva.

O desenvolvimento das linhas ferreas na Argentina

E' indiscutivel a importancia que tem as vias de comunicação para o desenvolvimento do commercio, das industrias e da propria civilisação, pelo contacto intimo que estabelecem entre os diversos povos. D'entre todas as vias de comunicação, os caminhos de ferro, ocupam o logar proeminente, e o seu desenvolvimento marca, geralmente, o grau de adeantamento alcançado por qualquer paiz. Inutil é que um povo possua grandes riquezas, se carecer de vias ferreas e outros meios de transporte, que lhe permittam collocar essas riquezas em situação de serem consumidas.

Assim é que a Republica Argentina, tendo sido favorecida com inumeraveis riquezas naturaes e com uma privilegiada situação geographica que lhe permite facil comunicação com o resto do mundo, tem tropeçado, em lamentavel compensação, com os inconvenientes proprios de um reduzido sistema de estradas e de uma rede de caminhos de ferro insuficientemente desenvolvida, circunstancias que motivam o encarecimento dos frétes e collocam determinados productos em condições desvantajosas.

Se considerar-mos cifras absolutas, vemos que a aludida Republica, pela actual extensão das suas vias ferreas, ocupa no mundo o 9.º logar, mas o certo é que as cifras absolutas nada dizeem, sendo necessário determinar rigorosamente a relação que existe entre a extensão das linhas ferro-viarias e a superficie do paiz. Essa será a rela-

ção ou coëfficiente que verdadeiramente nos indicará a real situação do grande paiz americano em matéria de caminhos de ferro.

Procedendo d'esse modo obteremos os seguintes dados:

Vias ferreas por kilometro quadrado de superficie

1 — Belgica.....	29,40
2 — Luxemburgo.....	20,06
3 — Gran Bretaña.....	11,98
4 — Suissa.....	11,56
5 — Allemanha.....	11,41
6 — Países Baixos.....	9,63
7 — França.....	9,55
8 — Dinamarca.....	9,46
9 — Austria-Hungria.....	6,62
10 — Italia.....	6,00
11 — Turquia europeia.....	5,53
12 — Estados Unidos.....	4,30
13 — Portugal.....	3,35
14 — Suecia.....	3,14
15 — Espanha.....	2,99
16 — Roumania.....	2,60
17 — Japão, inclusive Coréa.....	1,48
18 — Uruguai.....	1,47
19 — Grecia.....	1,46
20 — Ceylão.....	1,39
21 — Mexico.....	1,21
22 — Argentina.....	1,20
23 — Russia.....	1,13
24 — Indias inglezas.....	1,09
25 — Sérvia.....	1,06
26 — Noruega.....	0,96
27 — Terra Nova.....	0,85
28 — Chile.....	0,76
29 — Argelia e Tunis.....	0,60
30 — Cochinchina.....	0,58
31 — Egypto.....	0,57
32 — Sul Africano.....	0,57
33 — Canadá.....	0,42
34 — Australia.....	0,41
35 — Brazil.....	0,26
36 — Peru.....	0,23
37 — Equador.....	0,18
38 — Rússia asiatica.....	0,10
39 — Bulgária.....	0,10
40 — Venezuela.....	0,10
41 — Paraguai.....	0,10
42 — China.....	0,09
43 — Bolivia.....	0,09
44 — Colombia.....	0,08

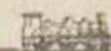
Na Argentina, que assim passa para o 22.^º logar, existem ainda, muitos inconvenientes para o desenvolvimento das linhas ferreas. Em primeiro logar, experimentou retraimento de capitais: foi necessário que os capitais estrangeiros emigrassem para ali, e para que este facto se desse teve o Governo de oferecer, entre outros alicientes, a garantia do interesse mínimo. Obtido o capital, necessário era conhecer o paiz, trazer os elementos de instalação e de exploração, e até a propria mão d'obra, que ou era escassa ou incompetente; faltando, além d'isso, o combustível, que é uma das causas da carestia dos frétes.

Todas essas dificuldades foram vencidas, e os caminhos de ferro argentinos progrediram rapidamente, concorrendo com o desenvolvimento geral do paiz. Se foram grandes os inconvenientes com que tropeçaram as primeiras linhas ferro-riarias, não menos grandes foram os benefícios que produziram à nação; as zonas atravessadas pelos carris converteim-se em ricas regiões productoras, e onde se ergue uma estação depressa surge uma aldeia, hoje, e muitas vezes uma grande cidade, amanhã, um futuro empório commercial e industrial. O caminho de ferro na Argentina, foi mesmo um considerável factor político, e não apenas economico, pois foi dos principaes agentes para a formação e consolidação da união nacional, vinculando estreitamente as distintas províncias que formam o agregado d'aquella grande nação.

Procurando estender o mais possível as suas linhas e embaratecer os frétes, a fim de facilitar a exploração das riquezas naturaes, que continuam em grande parte aban-

donadas como consequencia do excessivo preço da sua deslocação para os mercados consumidores, tornando impossivel a concorrência com os productos similares dos outros paizes, o Governo Argentino procura desenvolver uma acção concordante com as empresas particulares, iniciando a construcção de novas linhas, cujo rendimento no seu começo será pouco mais de nulo, por se tratar de vias de fomento, mas que hão de vir a desenvolver-se e a produzir, como é natural que succeda, pois á medida que se desenvolvam as povoações e as suas industrias, também se desenvolverão as linhas ferreas, permittindo a mais facil collocação dos seus productos não só nos mercados nacionaes mais compensadores, mas também facilitando a sua exportação para competir vantajosamente nos mercados estrangeiros.

Sempre, e em toda a parte, o progresso do paiz, o desenvolvimento das suas industrias, do seu commercio e até da sua propria civilisação, dependeram e dependem das suas vias de comunicações, que lhe permittam povoar as regiões mais afastadas e inexploradas do seu territorio, tanto mais sendo este dilatado como é o argentino.



Documentos para a Historia

Relatorio do engenheiro francez Mr. Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal

(Continuação)

CAPITULO II

Indicações orographicas e hydrographicas do Alemtejo Algumas palavras sobre as cartas orographicas

As indicações que vou dar sobre a parte do Alemtejo onde pode passar o caminho de ferro de Badajoz, seriam mais completas e mais exactas se tivesse á minha disposição uma carta mediocremente exacta de Portugal; mas as cartas existentes são de uma inexactidão de que se não pode fazer ideia. Não pude ter um conhecimento mesmo mediocre do paiz, senão depois de ter percorrido e estudado o terreno á vista. Devo pois prevenir bastante o leitor contra as erradas indicações das cartas juntas ao projecto antes de me aventurar a remettel-o para essas peças. Com tudo para fazer justiça a quem a tiver devo reconhecer que a pequena carta do Alemtejo, annexada ao caderno das peças geraes, sob o n.^º 2, é muito superior ás outras, pôde até considerar-se como exacta em attenção ás correções e addições que n'ella fiz.

Indicações geologicas — dois levantamentos cruzados

Seja como fôr, tomando as cartas pelo que elles são formar-se-há uma ideia do sólo portuguez figurando-se que saiu das aguas por effeito de dois levantamentos successivos que se cruzaram quasi normalmente. Não tive occasião de penetrar muito avante nas montanhas da Beira Alta, onde os effeitos d'estes levantamentos são o mais apparentes possivel; não estive pois habilitado para bem estudar os detalhes d'estes phenomenos, mas verifiquei seus effeitos por muito confundidos que estivessem por todas as partes em que tive occasião de atravessar o paiz.

Um d'estes levantamentos está dirigido exactamente do N. ao S.; é o de que ha signaes mais apparentes no Alemtejo; seus effeitos se mostram ao observador o menos attento nas montanhas dos contrafortes meridionaes da serra de Ossa, entre Redondo e Jerymenha.

O outro, que parece ser de edade posterior, é dirigido de E. a O.; penetra muito pela Espanha dentro.

Seguirei este levantamento na parte norte de Portugal, quando me ocupar do caminho de ferro de Lisboa ao

Porto. São as ramificações do levantamento E. O., que causam as dificuldades principaes do traçado d'este ultimo caminho de ferro.

Por agora, para não sahir do quadro do meu relatorio, limitar-me-hei a notar os effeitos que dizem respeito ao Alemtejo sómente.

Cordilheira de Portalegre

O levantamento N. S. o mais edoso dos dois, é aquelle a que pertence a serra de Portalegre: depois de ter deixado ao Tejo uma estreita passagem perto de Montalvão eleva-se bruscamente e se dirige para Castello de Vide e Portalegre, para continuar para Badajoz, quebrando-se de modo que dá origem ao valle de Caia. Esta cadeia que forma o contraforte mais elevado do levantamento põe a descoberto em toda a sua extensão as rochas graníticas e os terrenos metamorphicos. As ramificações secundarias, que se elevam a O., paralelamente ao mar, são affloradas pelas camadas sedimentares levantadas pelo terreno primitivo e apoiadas sobre este.

A cadeia de Portalegre não se limita ao Alemtejo; prolonga-se de um lado para Hespanha, sobre a margem esquerda do Guadiana, e de outro lado atravessa o Tejo, e se propaga no norte de Portugal, passando por Vizeu. Toda a província hespanhola de Caceres, que se estende a E. da cadeia de que se trata, é essencialmente granítica; a superficie do solo, nas proximidades de Valencia, está num verdadeiro cahos, no meio de grandes rochedos graníticos, pela maior parte isolados, que se destacaram do cume do levantamento; os valles secundarios que se tem rasgado para conduzir para o Tejo as aguas d'esta província são profundos e escarpados; o solo é, para assim dizer, nu em toda a sua superficie; o poder de desaggregação das rochas, que não é secundado pela geada, como nos climas frios, obra pouco sobre os affloramentos de que se trata; por isso a agricultura, aliaz pouco desvelada, se acha limitada aos ilhotes onde se encontra algum detrito.

Os affloramentos graníticos e os affloramentos das rochas metamorphicas se propagam muito pelo Alemtejo dentro a O. da cadeia que os levantou; observe-os sem interrupção entre Portalegre, Crato e Alter do Chão: mas n'esta parte portugueza a rocha está geralmente coberta de uma camada mais ou menos espessa de terreno de alluvião, desgraçadamente seco, arido, e, para assim dizer, estéril em muitos sitios. O terreno primitivo que aparece no fundo de todos os valles não se enterra profundamente debaixo das camadas de sedimento senão para lá de uma linha que une Monfórté à Barquinha (sobre o Tejo).

Calcareos de Extremoz e de Borba

E a O. d'esta separação que as rochas dos andares superiores furam as alluviões, algumas vezes mui compactas, que cobrem a maior parte da vertente do Tejo; estes ramaes secundarios, que põem a descoberto os terrenos calcareos, formam as principaes cadeias de montanhas, que modificam a parte oeste d'esta província, conservando a direcção N. S. do levantamento principal. E n'estas camadas de sedimento que crystallisaram as bellas carreiras de marmore que affloram perto de Extremoz, no meio da superficie em que se cultivam excellentes vinhos conhecidos pelo nome da villa de Borba. Esta cultura tomaria grande extensão se existissem meios de transporte para a exportação dos productos.

Segundo levantamento — Cadeia de Extremoz

Os terrenos calcareos, levantados do N. ao S. sobre o flanco da cadeia granítica de Portugal, formam perto de Extremoz o ponto culminante do segundo levantamento; é a este, que produziu os seus principaes effeitos em Hespanha, que se deve a separação das bacias do Tejo e do Guadiana. As aguas d'estes rios tiveram que abrir passa-

gem atravez das roturas que este segundo cataclysmo abriu nas ramificações transversaes do levantamento anterior. A principal cadeia de montanhas que elle produziu no Alemtejo estende-se entre Monfurado e Villa Fernando, passando por Arrayolos, Evora Monte e Extremoz; não a percorri em todo o seu desenvolvimento, nem sei se em toda a parte poz a descoberto o granito: mas verifiquei uma longa rotura de rochas metamorphisadas nas imediações de Montemór e de Silveira.

E' este levantamento transversal que causou a maior parte das fôrmas N. S. que separam os contrafortes da cumiada entre o Tejo e o Guadiana. Entre outras particularidades notaveis, resolveu transversalmente as camadas sedimentares de transição nas proximidades de Alandroal, e poz a descoberto alguns filões de ferro, de chumbo e de cobre, que foram explorados no tempo dos mouros, e cuja possaça algumas emprezas procuram actualmente reconhecer.

Relevo orographico. (Cumiada da cordilheira e contrafortes) Cumiada principal

A combinação dos dois levantamentos que acabo de esboçar produziu o relevo orographico do Alemtejo. Esta província se acha dividida em tres bacias principaes: 1.º a do Tejo; 2.º a do Guadiana; 3.º a do Sado.

A cumiada que separa o Tejo do Guadiana é devida principalmente ao segundo levantamento; é o que interessa mais aos meus projectos de caminhos de ferro: tem muito relevo n'alguns logares, mas é muito pronunciado pelas altas serras de Portalegre e de Extremoz.

Esta linha de cumiada, sobre a qual julgo util dar algumas explicações, corta a fronteira de Hespanha n'uma altura de mais de 800 metros acima do mar, ao S. e mesmo ao pé de Marvão; passa a E. e mesmo junto a Portalegre, que deixa sobre a encosta occidental n'uma posição encantadora a 580 metros de altura, avistando toda a bacia do Tejo. Depois de ter d'este modo crusado o contraforte granítico do primeiro levantamento, a cumiada se abaixa muito, e já não domina o mar, senão 330 metros nos arredores de Assumar. E' para este ponto que dirigi o meu traçado para passar da bacia do Tejo para a do Guadiana.

Bem depressa passando Assumar, a linha de cumiada recobra a sua grande elevação e se dirige para Villa Fernando, deixando Arronches, Santa Eulalia e Barbacena a E. e Monforte a O. Confunde-se depois com a serra de Ossa, que forma o ramal principal do segundo levantamento, e se dirige para Monfurado por Evora Monte, deixando Extremoz sobre um dos contrafortes da vertente do Tejo. A partir de Monfurado (defronte de Montemór-o-Novo) a cumiada começa a abaixar-se para se tornar quasi insensivel entre Vendas Novas e o alto cabeço de Palmella, ao qual se une, para depois se confundir com a alta cadeia de montanhas que cobre Setubal e desaparece debaixo do oceano no cabo de Espichel.

(Continua)

Um projecto grandioso Linha ferrea intercontinental

Mr. Mac-Adoo, secretario do tesouro dos Estados Unidos da America do Norte, escolhido para presidir à Conferencia Financeira dos Paizes Americanos, recentemente reunida em Buenos Ayres, de todas as vezes que lhe coube usar da palavra, quer dirigindo-se à imprensa, ao percorrer a America do Sul, quer nas sessões da alludida conferencia, procurou sempre chamar a atenção dos governos, da imprensa e do publico, para a urgente necessidade de ser completada a grande linha ferrea intercontinental, que elle julga, como muitos outros pensadores, imprescindivel para a garantia económica dos diversos paizes da America.

Sem alludirmos agora a todos os topicos das suas diferentes comunicações, entendemos todavia dever pôr sob os olhos dos nossos leitores estas passagens do relatorio que o eminente estadista fez publicar em Washington, logo que ali chegou, por nos parecerem de verdadeiro e real interesse para quantos empregam as suas attenções em assumptos ferro-viarios:

«Outra grande questão de importancia para o fim que temos em vista é a terminação da linha ferrea Inter-Continental, que deve unir a America do Norte com a do Sul, via-Panamá. Exceptuando-se o problema do transporte marítimo, não ha outra empreza tão essencial como esta para o futuro progresso das duas Americas.

«A construcção d'essa linha ferrea não é uma idéa de visionario, mas um projecto de carácter eminentemente pratico, que se pôde levar a cabo por um preço relativamente muito menor do que o do Canal do Panamá.

«O carácter d'esta empreza excita a imaginação e o espirito do nosso povo; pois não ha povo no mundo que, como o norte americano, melhor se desempenhe de um projecto aventuroso e de vastas proporções.

«Se o ideal da unidade pan-americana, baseado na garantia da integridade territorial, chega a ser um facto, a construcção d'esta grande linha ferrea será a obra mais facil de realizar, pois que não haverá vacilações em adoptar o mesmo tipo de linha e a mesma bitola em todos os paizes.»

E logo adiante, feitas algumas considerações sobre a maneira de facilitar a execução d'este emprehendimento, assim termina esta parte do notavel relatorio:

«Construida a linha nos trechos que faltam, seria necessaria relativamente uma pequena somma para a construcção addicional, afim de uni-la á linha principal do continente, que põe em comunicação o Rio de Janeiro com Santiago do Chile. Então, praticamente, todas as principaes capitais da America do Sul e do Centro estariam ligadas entre si e, por sua vez, com todas as cidades dos Estados Unidos.

«No dia em que pela primeira vez se gritar nas estações de Nova York: — Viajantes para Buenos Aires, o trem vai partir! — esse dia será uma data memorável para a America. Um, dia, que talvez não esteja muito longe, nos trará esse momento emocionante.»

Os estudos actuaes demonstram que, no Brasil, o tronco principal da linha intercontinental não pôde ser outro senão a estrada Santarém-Cuyabá. Os ramaes d'esta estrada para a Bolivia offerecem as mais vantajosas soluções para o sistema geral de comunicação terrestre entre os paizes americanos que limitam com o Brazil por oeste e noroeste.

E' esta a via de comunicação de maior importancia, que servirá para ligar as duas bacias — do Amazonas e do Prata — do modo mais rapido e economico para todas as populações do oeste e centro do Brazil, e do sul, éste e parte da Bolivia, pondo-as directamente em contacto com o exterior, por meio do porto de Santarém, que desempenhará o papel importantissimo de ser o emporio commercial de toda a extensissima zona tributaria d'esta linha e dos seus ramaes. Será esta linha o caminho mais natural, para facilitar as comunicações interiores e para o exterior, offerecendo o meio mais rapido e economico para chegar á Europa e a Nova York e permittindo igualmente que Manaos, Assumpção, Buenos Ayres e Montevideo fiquem a menos de 8 dias de viagem entre si.

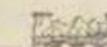
Em segundo lugar, parece evidente que o valor economico das zonas tributarias d'esta linha é verdadeiramente assombroso, não só pelas riquezas naturaes já existentes, capazes de alimentar varias industrias extractivas dos tres reinos da Natureza; como pela fertiliidade, por assim dizer maravilhosa, do solo, capaz de receber innumerias culturas e admiravelmente adaptado, em seus vastissimos campos, de pastagens e aguadas explêndidas, para o ma-

ximo desenvolvimento da pecuaria e de todas as industrias, que lhe são correlativas.

Occupando-se d'este grandioso projecto, escreve uma revista estrangeira, que como a primeira necessidade de uma colonização viva e intensa são as vias de comunicação, principalmente as linhas ferreas, os Americanos foram-nas estabelecendo na mais vasta proporção que se viu no orbe inteiro. Para vencer os obices do custo de primeiro estabelecimento, a energia e o trabalho que affluiam sobrepujavam a todas as dificuldades. Com a concessão das enormes extensões territoriales ás compa-ñhias de caminhos de ferro, o que era preferivel ás subvenções em dinheiro, á vista da expansão colonizadora, o movimento tomou ainda mais intensidade. No começo do século, das tres immensas bacias formadas pelas cordilheiras dos Alleganies e Montanhas Rochosas, apenas a do Atlântico estava povoada, e isso mesmo só na pequena faixa costeira.

Explorando, por agua, a grande bacia do Mississipi e a de S. Lourenço, alcançaram os Americanos o vasto planalto da região dos lagos, encontrando terrenos agrícolas os mais productivos, com enormes regiões florestaes, oferecendo recursos inexgotaveis para uma colonização activa e intelligente. Para atacar, portanto essa zona, era mister espalhar as linhas ferreas por toda a parte, por onde quer que se tivesse de formar um centro de actividade, o que se tornou facil com a accumulação de capitais e braços, com as concessões de terras publicas em quantidades vastissimas, etc.

Agora está de novo repetido o problema, desafiando no Brazil a actividade e a intrepidez do povo americano.



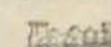
EDMOND BARTISSOL

Faleceu no dia 17, em França, o empreiteiro de grandes obras de construcção civil e hydraulica, bem conhecido não só no seu paiz como no estrangeiro, Edmond Bartissol.

Em Portugal foi elle que tomou a empreitada geral da construcção da estação de Lisboa-Rocio, do tunnel, das linhas de Cintra e Torres, etc.

Comprou, depois, varias propriedades em Setubal, onde viveu algum tempo.

Foi collaborador da nossa *Gazeta*, publicando aqui, nos primeiros numeros do segundo anno, o seu estudo, e do engenheiro Seyrig, acerca de uma ponte sobre o Tejo, de Lisboa para Almada.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diario Nacional — Desde o inicio da sua publicação começámos a receber a visita d'este novo diario, de que é director o Sr. Ayres d'Ornellas, antigo ministro de estado, e sub-director o distinto jornalista Sr. dr. Annibal Soares.

E' um jornal muito bem feito, moderno, e sobretudo arrumado.

Na sua bella disposição, os artigos e noticias são salientados, segundo a sua importancia, por titulos legíveis; e as secções tem o seu lugar marcado, onde facilmente se acha o que se quer ler. E faz vontade de ler um jornal assim.

Escusado é dizer que a sua redacção é primorosa, a linguagem fina; é um jornal escripto de luva branca, que todos acham interessante — até mesmo os que não comunicam nas suas ideias.

Agradecemos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas em Buarcos

No proximo dia 10 tem lugar, na linda povoação de Buarcos, a tradicional festa á Senhora da Encarnação que todos os annos chama aquella praia uma grande concorrença.

Como nos annos anteriores haverá illuminações, fogos d'artificio, bailes e desfiles populares, concertos, etc., e uma grande corrida de touros no Colyseu Figueirense em que vão lidar artistas afamados.

Tanto a Companhia Portugueza como a da Beira Alta fazem, por este motivo, serviço especial a preços reduzidos, em condições iguais ás do ultimo serviço para a Figueira, sendo os bilhetes válidos para ida nos dias 7 a 10 e para a volta até 11 do corrente, por todos os comboios ordinarios.

A seguir indicamos os preços dalgumas das principaes estações para a Figueira e volta:

Lisboa	2. ^a cl.: 5\$08	3. ^a cl.: 3\$72
Santarem.....	3\$58	2\$56
Caldas.....	2\$48	1\$70
Leiria.....	1\$26	588
Coimbra.....	862	538
Louzã.....	1\$82	1\$18
Aveiro.....	2\$22	1\$58
Espinho.....	3\$10	2\$22
Porto.....	3\$38	2\$36
Covilhã.....	3\$56	2\$53

Os bilhetes podem ser utilizados, tanto á ida como á volta por qualquer das vias Norte ou Oeste, à escolha dos passageiros.

Tourada na Figueira da Foz

No dia 17 d'este mez deve realizar-se na Figueira uma tourada para a qual ha grande animação entre a colonia balnear.

Os caminhos de ferro fazem serviço especial igual ao efectuado para a tourada de 27 do mez findo.

Festas na Nazareth

Realisam-se, nos dias 7 a 16 d'este mez, as grandes festas annuas á Senhora da Nazareth.

Estas festas, a que andam ligadas tradições de séculos, arrastam todos os annos até á formosa villa da Nazareth muitos milhares de forasteiros.

No respectivo programma figuram as illuminações, o fogo de artificio, as festas de egreja, o arraial e a tradicional tourada.

Como nos annos anteriores, o caminho de ferro estabelece um serviço especial de bilhetes reduzidos para as estações de Cella e Vallado, validos para ida de 6 a 16 e para volta até 17 do corrente, para todos os comboios ordinarios e bem assim para os especiais que nesses dias se organisarem.

Os preços dos bilhetes de Lisboa para Cella ou Vallado, e volta, são de 3\$94 em 2.^a e 2\$44 em 3.^a.

Festas em Verdemilho

Em 10 d'este mez realizam-se, na encantadora povoação de Verdemilho, as festas tradicionaes á Senhora das Dores, as principaes e mais concorridas das que se costumam efectuar n'aquella terra.

Verdemilho, é um dos mais lindos recantos do distrito de Aveiro que merece bem ser visitado por quantos apreciam as bellezas d'este soberbo torrão que se chama Portugal.

Para facilitar a concorrência a essas festas, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes dá paragem do comboio 9 nos apeadeiros de Cacia, Canellas e Salreu, fazendo este comboio serviço com bilhetes de trainvays entre Aveiro e Estarreja.

Os preços dos bilhetes são os das tarifas ordinarias dos trainvays.

Trafego directo de Portugal para França

Continua na mesma situação o serviço de mercadorias de Portugal para França, isto é, aceitam-se remessas de toda a natureza com reserva por prazos de transporte e sem responsabilidade alguma para os caminhos de ferro, em portes pagos pelo menos até Hendaya.

O vinho continua a aceitar-se com a condição de ser transvasado na fronteira de Hendaya para os vagões-reservatórios franceses.

Para estes transportes continua a ser necessário entendimento previo com o Serviço do Trafego das Companhias.

Remessas destinadas a concelhos fronteiriços

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, podem ser expedidas para estações situadas em concelhos fronteiriços, sem necessidade de guia passada pelos administradores dos respectivos concelhos, remessas de doces, fructas, xaropes e licores.

Transportes de milho nas linhas do Estado

Por um Aviso dos Caminhos de Ferro do Estado, recentemente publicado, é concedida, até aviso em contrario, a redução de 50% sobre o preço dos transportes, nas remessas de milho quando consignadas aos governadores civis, administradores dos concelhos e Camaras municipais.

Essa mesma concessão será feita ás remessas consignadas a outras entidades officiaes, que a Comissão Central de Subsistencias indicar.

Esta medida tem por fim atenuar a carestia do preço do milho, que se tem accentuado devido á falta d'este cereal nos mercados.

Tarifa de transporte fluvial da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Entra hoje em vigor a nova tarifa de transporte fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro, destinada a substituir a que vigorava desde 15 de agosto de 1914.

As principaes diferenças entre a antiga e a nova tarifa consistem no seguinte:

Em grande velocidade:

Elevação de \$04 a \$05 do preço applicavel a dinheiro e valores por fração indivisível de 100\$00 e do respectivo minimo cobravel de \$05 a \$10.

Em pequena velocidade:

O preço do transporte de mercadorias é elevado de \$40 a \$60 por tonelada e o respectivo minimo cobravel de \$05 a \$10.

Estabelece o preço, para mercadorias a granel, de 1\$20 por tonelada, com o minimo cobravel de \$20.

Os preços das taras vasias são elevados, como segue, por unidade:

Quartolas, barris, ancoretas, etc...	de \$04 a \$05
Pipas ou cascos.....	de \$08 a \$10
Talhas de folha, de capacidade superior a 100 litros.....	de \$10 a \$20

Estabelecendo o preço de 3500 para vagão completo de gado, excepto para cavalos, bois, muares e jumentos.

E' aumentada em 5 dias a armazenagem gratuita concedida ás remessas de carvão vegetal na estação de Santo Amaro, quando despachadas directamente de qualquer estação das linhas do Sul e Sueste, reservando a Direcção o direito de não fazer a concessão quando não tenha espaço disponivel.

Em pouco mais differe a nova tarifa da substituida, cujas condições são identicas.



A rearborização do paiz

Já era notável, desde muito tempo, a intensidade com que, por esse paiz fora, se cortavam arvores para fazer toros que, em grande parte eram exportados, para entavação de minas.

Isso produziu até, um natural sobresalto em alguns dos que se interessam pela silvicultura, pelos bons aspectos estheticos, pela hygiene do paiz, reproduzindo-se em artigos nos jornaes, em representações ao governo, e d'essas reclamações nos fizemos echo n'esta *Gazeta* em artigos repetidos contra a despinhalização das nossas encostas e montanhas.

A obra meritoria a que o genio ponderado e progressivo do grande estadista que foi o Marquez de Pombal deu grande impulso, estava-se esvaindo perdida, à largos passos, pelo espirito ganancioso dos que só tratavam dos seus interesses.

Em quanto por toda a parte — e a França dá d'isso um notável exemplo, — se trata, de uma forma persistente, de povoar todas as montanhas de arvoredo que, além de produzir, n'um futuro não longíquo, uma grande fonte de riqueza, constitue um embellemento dos panoramas; muitas vezes uma defesa das povoações e das culturas contra as ventanias que as prejudicam, entre nós a arborização das serras tem sido abandonada por tal forma que, pode dizer-se, não temos florestas.

N'um paiz de 89.000 kilometros quadrados, contam-se pelos dedos — e dedos sobram — as mattas ou tapadas que temos: a do Bussaco, os pinhaes de Villa Viçosa, Leiria e d'Azambuja, a tapada de Mifra e a diminuta da Ajuda, e não se pode dizer como o poeta «j'en passe et des meilleures».

Quem olha as nossas montanhas, a Estrella, o Gerez, o Laronco, o Marão, a Peneda, a Nogueira, a Barroza, a Gardunha, vê-as, na sua maior parte escalvadas, nuas, inuteis, como produção; desagradaveis como aspecto; insinuantes apenas, como testemunho da nossa incuria.

Por sobre essas consequencias do desleixo, na plantação e na replantação do que a necessidade industrial ia devastando, veio agora a carestia do carvão, que nos leva a valer-nos de tudo quanto pode produzir combustivel para aquecimento de machinas, até das proprias locomotivas dos caminhos de ferro; processo muito em uso na Russia, nos Estados Unidos e não sabemos se em outros paizes, mas que até agora nunca se adoptará entre nós.

Urge, pois, que, ao mesmo tempo que, como recurso extremo, temos que aproveitar tudo que se pode queimar para produzir calor, não descuremos o futuro que, se não se cuidar d'elle desde já, chegaremos á situação de, não tendo carvão, não termos com que produzir aquecimento e não termos madeiras para usos industriaes, nem rama da de arvores que defendam as nossas povoações da invasão das areias que os ventos do Oeste sobre elles arremegam.

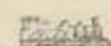
No intuito de evitar que a isso cheguemos, a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta acaba de solicitar do Governo que se faça uma propaganda persistente

junto dos proprietarios e especialmente das entidades que estejam na posse de grandes baldios municipaes ou parochiaes, para que seja ampliada a area florestal e tornados uteis e productivos os terrenos que hoje se encontram esteris ou abandonados.

Pela sua parte a companhia presta-se a coadjuvar essas tentativas, já dando transporte gratuito aos agentes que o Governo entenda dever encarregar dessa propaganda, nas regiões servidas pelas estações d'aquelle companhia, e de instrumentos agricolas e sementes que, para tal fim, tenham que ser expedidos para as suas estações; já publicando uma brochura, para distribuição gratuita, constituindo um pequeno tratado de silvicultura pratica e comercial; já finalmente, instituindo premios pecuniarios annuaes aos proprietarios que n'um anno, maior area de terreno arborizarem.

A ideia é boa e seria para desejar que, no proprio interesse, se ajargasse ás outras administrações ferroviarias, podendo a ellas ligar-se varias collectividades mesmo particulares, que podem ter interesse, individual ou collectivo no repovoamento florestal e silvoso do paiz; como a Sociedade de Propaganda, a Associação da Agricultura, Conselho do Turismo, e outras.

Todas com tal propaganda lucram, porque lucrava todo o paiz, e até mesmo os estranhos, que a elle venham, porque aqui encontrarão a sombra, a frescura que as grandes massas d'arvores fornecem; o aspecto pittoresco das encostas, cobertas de toda a enorme gamma das tonificações da verdura, que tanto nos encanta ao contemplar as montanhas pyrenaicas, as vertentes alpias e as modestas altitudes do Japão, onde, como nos principaes paizes europeos, ha todo o cuidado em vestir os montes de arvoredo abundante e variado.



James Hill e a Great Northern Railway

A propósito do falecimento, na America do Norte, de Mr. James J. Hill, o famoso creador d'essa grande linha ferrea dos Estados Unidos, falecimento ao qual alludimos n'um dos numeros anteriores d'esta *Gazeta*, encontramos n'uma folha estrangeira algumas notas devéras interessantes acerca da previsão e das facultades de trabalho que caracterisaram e tornaram celebre o illustre morto de ha pouco.

A sua carreira pode dizer-se que só começo proximo já dos seus quarenta annos de idade. Entrando na posse de uma linha ferrea, mal apetrechada e parece que peor dirigida, que se estendia de Minneapolis a Manitoba, em breve começou a comprehendender que o futuro do noroeste americano estava nas terras de lavoura, e dependia do modo como essas terras fossem exploradas, e a respectiva industria desenvolvida.

Conseguiu consolidar a sua pequena companhia, e iniciou então a mais ambiciosa e bem succedida exploração ferro-viaria que registra a historia do mundo. Construiu a grande linha ferrea do Norte, com cerca de duas mil milhas, estendendo-se até Tacoma, sem um unico dollar de subvenção de qualquer especie, sem concessão de terras equivalentes sequer a uma geira ou ao seu valor em dinheiro, e com ella desde o primeiro ao ultimo momento distribuiu dividendos, que ainda hoje continuam a ser pagos.

Conseguiu obter terras para a sua linha, anticipadamente à construcção, por preços muito reduzidos, e vendia essas terras aos colonos com uma exigua margem de lucro. Assentou de si para consigo que todas as pessoas empregadas na sua linha, quer na construcção quer na exploração, deveriam ter facilidades para obterem economicamente uma propriedade agricola. Todas as areas traçadas para o estabelecimento de cidades e villas, o foram

com a ideia de se tornarem em fontes de alimentação da linha ferrea.

De tudo isto, e do modo como sempre procurou auxiliar toda a especie de iniciativas, resolto que quando a linha chegou ao Pacifico tinha já uma numerosa clientella, que desde então veio sempre crescendo.

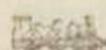
Tendo construido, por assim dizer sosinho, a linha transcontinental do Mississipi ao Pacifico, fez expandir os seus negócios não só nos Estados Unidos como na Asia, creando a famosa linha de vapores que faziam o serviço de Seattle para os portos da China e do Japão, e estava destinada a expandir-se até exercer o domínio commercial do Oriente, se a politiquice, que em toda a parte procura sempre annular as mais rasgadas iniciativas, não se metesse de permeio, promulgando uma lei que pode dizer-se matou essa navegação, que ia tão bem encaminhada.

No entanto calcula-se que a iniciativa de James Hill encorporou na riqueza do seu paiz, pelo menos 5 biliões de dollars, ou seja tanto como uma avultada parte do custo da guerra europeia.

Sendo agora o mais rico homem do Oeste, o creador da *Great Northern Railway* vivia com bastante simplicidade, amando sobretudo a Arte, sendo a sua collecção de quadros uma das mais bellas do mundo.

O seu enterro, que foi simples também por expressa indicação sua, deu pretexto a desusadas demonstrações de pezar. Todo o noroeste do paiz suspendeu o trabalho nesse dia, e na rede ferro-viaria que lhe deu o ser, todos os comboios pararam durante cinco minutos, no local onde se encontravam á hora determinada para o serviço funebre do homem eminentemente que fôra a alma d'essa grande empreza.

Por agora não se descobre quem possa arcar com a successão de Mr. Hill, cujo genio inventivo e cuja imaginação creadora se exauriram no esforço herculeo, energico, ininterrupto de fazer brotar o trigo onde até então só brotava o joio.



Linhos electrificadas

A alta tensão nos Estados Unidos

A American Institution of Electrical Engineers dirigin ás diversas sociedades dos Estados Unidos, e tambem ás do Canadá, que possuem linhas electricas de mais de 25,000 volts, uma circular sollicitando os principaes dados technicos acerca das respectivas installações.

Responderam a essa circular 24 Companhias, sendo d'entre elles, seis do grupo de 100,000 volts; quatro do de 85,000; dez do de 60,000, e quatro do de 25,000 a 50,000 volts.

O minimo de tensão das linhas é de 24,000 volts, e o maximo de 140,000. Em trez Companhias a frequencia é de 50, em seis de 25, e em quinze de 60.

A extensão das linhas só n'um caso é superior a 2.000 kilometros. As columnas de aço, com isoladores de suspensão, são as mais utilizadas, havendo tambem linhas com postes de ferro e outras com elles de madeira. Em 10 casos é empregado o fio de terra nos vertices dos postes; e em 18 casos emprega-se o fio de terra neutro, ou seja em um só ponto, em cada sub-estação, ou nos diversos transformadores.

A distancia horizontal entre os fios conductores é de 0,90 metros (para linhas de 24,000 volts) a 8,10 metros (entre os conductores medios de uma linha de 60,000 volts). A distancia vertical varia de 0,90 metros a 3,06 metros. A distancia entre o sólo e o fio mais baixo é de 8,5 a 15,5 metros.

As temperaturas das regiões variam entre 28° e +43°; e a potencia nominal das centraes só em dois casos é su-

perior a 100,000 kilo-vats; verificando-se geralmente a união electrica das linhas a diversas tensões por meio dos transformadores usuaes.

Pelo que diz respeito aos fios conductores, 11 Companhias utilizam os de alumínio; usando as restantes cabos de cobre; e para os conductores subterraneos são exclusivamente empregados fios de aço Martim Siemens, de 8 a 12 milímetros de diâmetro.

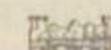
O maximo efeito do vento é calculado em 80 kilómetros á hora.

Em 16 installações, as linhas telephonicas de serviço estão collocadas sobre os proprios postes da linha de alta tensão, das quaes trez são de 100,000 volts.

Em 8 casos a linha dos telephones é independente, correndo proxima da de tensão (entre 10 a 12 metros); sendo os fios telephonicos de ferro em 10 Companhias, e de cobre em todas as outras.

Acerca de isoladores nas installações de 100,000 volts, a cadeia dos isoladores de suspensão foi experimentada com 400,000 a 450,000 volts em secco e com 300,000 e 340,000 com chuva.

Para sobretensões apenas 19 Companhias empregam descarregadores electrolíticos.



Os caminhos de ferro ingleses e a guerra

Os relatorios das diversas Companhias inglesas de caminhos de ferro, referentes ao ultimo exercicio, contém poucos detalhes acerca do movimento das linhas ferreas e dos apreciaveis serviços que elles tem prestado ao paiz; e como igual discrepancia se observou sobre este ponto nas assembleias geraes dos accionistas, até que termine a grande guerra não será possivel saber-se com exactidão o que tem sido a exploração dos caminhos de ferro ingleses desde 1 de agosto de 1914.

Não obstante a reserva observada, conhece-se todavia que o trafego em tão excepcionaes circunstancias, e apesar das consideraveis reducções no serviço de passageiros, foi o maior alcançado até ao presente, ainda mesmo prescindindo dos transportes efectuados por conta do Estado.

Por outra parte, ha razões para considerar que a combinação adoptada para regular as relações entre o Estado e as Companhias ferro-viarias enquanto durar a guerra, tem dado bellos resultados sob o ponto de vista administrativo, sendo mais vantajosa para o Estado, encarando-se o assumpto sob o aspecto financeiro, ao mesmo tempo que pôz as Companhias a salvo de uma diminuição de ingressos.

Entre as disposições legislativas, só existe a lei de 1871 preceituando o pagamento de uma compensação, inteira e plena, pela utilisação das linhas ferreas e dos respectivos material e pessoal. Mas o alludido convenio accordado é ainda mais favoravel para a nação, visto dispor que todos os transportes do exercito e da marinha serão realizados gratuitamente, limitando-se o Governo a assegurar ás Companhias a mesma somma de receita liquida alcançada em 1913.

Se em vez d'este acordo se houvessem applicado aos transportes militares as tarifas em vigor, o ultimo exercicio teria sido dos mais prosperos para as Companhias.

A exploração das linhas ferreas confiada a uma comissão executiva, composta dos principaes chefes das Companhias, funciona admiravelmente sob a direcção dos funcionários escolhidos entre os de mais provada competencia, resultando de tão acertada organisação apenas um insignificante augmento da dívida contrahida pelo paiz para com as Companhias. As faltas devidas a incompetencia e a incuria, observadas nos diversos serviços creados pelo esforço nacional da Inglaterra, actualmente dirigidos

elos habituais funcionários do Governo, contrastam notavelmente com o acerto que se manifesta na exploração dos caminhos de ferro, e esse contraste constitui uma instructiva lição, que não deve ser esquecida.

O acordo do Estado com as Companhias de caminhos de ferro é muito vantajoso para o país, embora possa dizer-se que desde certo ponto de vista não é muito equitativo para as Companhias. Todavia, o Governo parece disposto a negociar com as empresas um novo acordo que possa compensar aquelas dentro de certos limites. Nada estava previsto acerca de determinados encargos, que certamente merecem uma compensação particular muito legítima; por exemplo, que sob a pressão das circunstâncias actuais da exploração, impossível se torna conservar as linhas no mesmo pé que de ordinário, e as renovações do material e das instalações estão adiadas, não sendo justo nem equitativo que as despesas resultantes não sejam sufragadas pelo Estado, como não falta quem pretenda. Por outro lado, o convenio do Estado com as Companhias não previa a remuneração do capital invertido depois do anno-tipo de 1913, e como esse capital é improdutivo desde então, com grande vantagem para as autoridades exploradoras, seria lógico que as negociações iniciadas com esse fim concedessem uma compensação adicional no concerto financeiro celebrado ao começar a guerra.

O convenio, tal como existe, é renovável por semanas, ignorando-se como o Governo resolverá a situação depois da paz. Se denuncia simplesmente o convenio e cessa o pagamento da indemnização de guerra, as Companhias encontrar-se-ão em uma situação deveras embaralhada.

Indicou-se já a nacionalização como a solução possível. Esta conviria indubitablemente aos accionistas, e como não se insiste muito em modificar a organização do pessoal, sobretudo do de alta categoria, o público não resultaria prejudicado nos primeiros momentos. As dificuldades e desvantagens não apareceriam seriamente até ao momento em que o pessoal responsável fosse substituído pelo tipo usual de funcionários governamentais, habituados a não aceitar nenhuma responsabilidade sempre que a possam engeitar.

A rede ferro-viária tunisiana

A direcção das obras públicas de Tunis continua fazendo progredir com perseverança, não obstante as dificuldades inherentes à crise económica criada pela guerra, a extensão das linhas da rede tunisiana. Com efeito, das sete linhas, ou trócos de linha, que faltavam construir para a conclusão da mesma rede quando estalou a guerra, as trez mais importantes não sofreram interrupção.

A primeira dessas trez linhas é a de Bizerte a Tabarka, atravessando a Kroumirie; faltando apenas 39 quilometros para ficar concluída e trabalhando-se ali activamente. Uma nova secção, de 9 quilometros, de Taimara a Nefzas, vai ser aberta ao serviço dentro de breve prazo,

A segunda é a linha eléctrica de Tunis a Hammam-Lif, aproximadamente 19 quilometros. O leito da linha acha-se já pronto, e apenas um atraso imprevisto na remessa dos carris tem impedido, até agora, a sua conclusão, que, todavia, se espera não se prolongará por muito tempo.

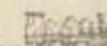
A mais importante das tres linhas citadas é inquestionavelmente a de Gaïba a Gabés, que mede 82 quilometros. Este prolongamento da rede ferro-viária para o sul era já considerado como indispensável em tempo de paz, em razão do isolamento relativo dos oasis. Rebentando a guerra um novo problema se apresentou: o do reabastecimento e da manutenção dos efectivos importantes que foi necessário concentrar ao sul da Regência, para manterem a paz na região depois do levantamento do ultimo estio. O problema foi resolvido, e a linha de Gaïba a Gabés inaugu-

rou-se a 25 de abril último, presidindo à cerimónia Mr. Alapetite, residente geral da França em Tunis, acompanhado pelos chefes dos diversos serviços da Regência, officiaes dos negócios indígenas, notabilidades da região e vários membros do corpo consultivo.

Esse tróco de linha completa a via ferrea que ladeia a costa Este da Tunisia, depois de Bizerte por Tunis, Sousse e Sfax, até Gabés, tendo a extensão total de 524 quilometros.

A nova via ferrea de Sfax a Gabés utiliza, para a primeira parte do seu percurso, cerca de 63 quilometros, até Gaïba, a linha Sfax-Gafsa, explorada pela Companhia dos Phosphatos de Gafsa e prolongada, em 1913, até aos oasis de Djerid. A partir de Gaïba, a via desce para o sul, ladeando a costa e servindo diversas localidades antes de atingir Gabés. D'ora avante para se fazer o trajecto de Tunis a Gabés não será necessário gastar mais de 12 horas.

A abertura da linha à exploração teve lugar em 1 de junho último.



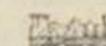
Vias ferreas da Russia em 1915

Segundo uma estatística publicada pelo ministerio das vias de comunicação do império russo, a rede das vias ferreas do país tinha a seguinte extensão em 31 de dezembro de 1915, distâncias inscriptas em *verstas*, medida nacional que representa 1 quilometro 067:

	Rede do Estado	Rede concedida	Total
Exploração regular.....	44.910	23.419	68.329
» provisória	2.691	2.832	5.523
Em construção.....	3.657	7.325	10.982
Construções auctorizadas....	1.283	7.011	8.294
Rede finlandesa em exploração	3.710	102	3.812
Este Chinez.....	"	1.619	1.610
Rede finlandesa em construção	246	"	246

As receitas brutas da rede russa aumentaram do 1.º de janeiro ao 1.º de novembro de 1915, em comparação com igual período do ano anterior, 51.511:809 rublos.

O conselho de ministros, na sua sessão de 29 de janeiro último, examinou um projecto de adeantamento ao ministerio das vias de comunicação, de 74.889:415 rublos, para uma encomenda de 620 locomotivas do ultimo tipo e de 24.000 vagões de mercadorias, que deverão ser executados pela industria nacional. Por outra parte decidiu adeantar uma somma de 12.055:460 rublos, para a encomenda no estrangeiro de diversos accessórios: 48.000 molas, 32.000 eixos e 49.000 carris.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3.º 1/2% «Beira Baixa» e 4.º 1/2% 1/2%, privilegiadas de 1.º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mes de Setembro de 1916 será pago o coupon do 1.º semestre de 1916 das obrigações de 3.º 1/2% «Beira Baixa» e 4.º 1/2% 1/2%, privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon N.º 42 da folha annexa às anti-

gas obrigações de $4\frac{1}{2}\%$, 1.^a série «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.^o grau de 3 %,—Escudos 1\$69.

—pela apresentação do coupon N.^o 41 da folha annexa ás antigas obrigações de $4\frac{1}{2}\%$, 2.^a e 3.^a séries, devidamente estampilhadas co no obrigações de 1.^o grau do mesmo tipo.—Escudos 2\$53

O pagamento será feito, nos termos acima indicados, na séde da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art.^o 5.^o da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» N.^o 172, de 3 de Agosto proximo passado.

Obrigações de $4\frac{1}{2}\%$ privilegiadas de 2.^o grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mês de Setembro de 1916, será pago o coupon N.^o 17 da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.^o grau de juro variável até $4\frac{1}{2}\%$, á razão de Escudos 1\$04.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na séde da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis, das 11 ás 15 horas e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art.^o 3.^o da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» N.^o 172 de 3 de Agosto proximo passado.

Caminhos de Ferro Portuguezes, — Lisboa.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 12.^o e 13.^o dos estatutos verificar-se-há no dia 8 de Setembro proximo futuro, ás 14 horas, no escriptorio da Companhia, rua de S. Nicolau 88, 1.^o, o sorteio das obrigações da 1.^a série Mirandella-Vizeu, que hão-de ser amortizadas em 1 de Outubro proximo futuro.

Lisboa, 21 de Agosto de 1916.

O Director de Serviço,
Manoel Maria de Oliveira Bello

A crise do papel

O governo publicou um decreto em que manda que todos os que quizerem importar papel nas condições da quasi isenção de direitos da lei de 15 d'Abri ultimamente declarada no prazo de 15 dias, depois do qual não se admite mais reclamação alguma.

O Sr. sub-secretario do ministerio que tal convite mandou expedir — e que ignoramos quem é — é sem dúvida pessoa muito alheia ao conhecimento da administração de qualquer empresa jornalística, alaz não imaginaria tão mirabolante resolução.

Tal declaração só a podem fazer as grandes empresas jornalísticas, que tem tiragens colossais e portanto podem importar, por si só, ou em *consortium* com outras, grandes porções desse material.

As empresas pequenas, de folhas diárias ou não, adoptando diferentes formatos e qualidades de papel, consomem pequenas quantidades que não podem ser encomendadas no estrangeiro.

Que mesmo no estrangeiro, o papel está caríssimo e a elevação dos cambios mais lhe aumenta o preço.

Exigir que empresas de jornais periodicamente publicados, por essa província fora, que não tem capitais disponíveis para empregar em grandes encomendas de papel; que não tem maneira de se entender com as fábricas estrangeiras, nem meio de se associarem com outras, de terras afastadas, para mandarem vir papel de outros países; e que tenham isto tudo, tudo feito, prompto, combinado e certo dentro de 15 dias, para informarem o senhor sub-secretario do Estado, é exigir o impossível.

O convite parece, pois, um sobreescrito endereçado aos grandes colossos da informação ou talvez só a um colosso que tem já tudo combinado e vae, com certeza, responder ao appello.

Para os modestos, que são o grande numero, não ha, pois, que recorrer a outro meio senão ir peiorando o pa-

pel a empregar á proporção que elle sobe de preço — e isto enquanto o ha!

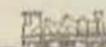
A' nossa *Gazeta* assim tem sucedido, visto a impossibilidade em que estamos de elevar-lhe o preço, e mesmo a disposição que temos de não o fazer.

Estamos empregando papel muito mais ordinário do que antigamente, e que até nos impossibilita de publicar gravuras. Isto apesar de o pagarmos muito mais caro do que antigamente.

Ao *Guia Official*, que também sae da mesma casa e em cuja empresa o nosso director tem parte importante, está no mesmo caso: Para não aumentar de preço — e está decidido que se manterá até á ultima — tem peiorado e não se sabe até onde irá.

Gazeta e *Guia* chegarão a sahir em papel ordinário de jornal de 10 réis, com má tinta (que também está cara) lendo-se mal.

Mas não aumentam de preço.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Agosto de 1916.

O grande Estado Maior Allemano tinha calculado que com as reservas de armas, munições, artigos de fardamento e equipamento e munições acumuladas com destino á guerra, e com os 240 milhões de marcos, euro, encerrados na torre Julius de Spandau, junto aos 600 milhões, aproximadamente, que estavam por cobrar da contribuição de guerra, votada em 1913, seria mais do que suficiente um empréstimo de 5000 milhões para custear a aventura até final.

O plano alemão de mobilização financeira, era baseado na hypothese de uma campanha de seis meses, o maximo.

O empréstimo de 4460 milhões de marcos, emitido em Setembro de 1914, estava destinado a ser o remate d'esse plano.

Mas esse empréstimo não foi mais do que a primeira de uma série de operações de crédito, pois que, entre 1 de Agosto e 22 de Março de 1916, o total conhecido dos empréstimos contruídos pelo imperio alemão ascende a 36 220 milhões de marcos, não contando com 4 800 milhões adeantados pelo Reichsbank, com 4 milhões de despesas efectuadas e ainda não pagas e com 3 a 4 milhões de novos empréstimos contruídos sob diversas formas, pelos estados confederados.

Se ao total d'estas importâncias juntarmos 22 400 milhões já devidos pelo imperio alemão e Estados confederados, antes de 1 de Agosto de 1914, e o deficit dos quatro últimos meses de 1914, certamente superior a 10 000 milhões, consegue-se que em 1 do corrente, a dívida da Alemanha — Imperio e Estados renhidos — deve orçar por 80 000 milhões de marcos (18 180:000 contos) figurando n'esta importânciia por 58 400 milhões a parte correspondente aos encargos da guerra e despezas d'ella derivadas.

Publicamos a seguir uma nota comparativa para se avaliar da depreciação sofrida pelos cambios alemão e frances, no intervallo de um anno, (até agosto de 1916) nos mercados de Nova York, Holanda e Suissa.

	França	Allemanha
	Agosto 1915-1916	Agosto 1915-1916
Nova York.....	14,33	13,94
Hollanda.....	11,85	17,38
Suissa.....	7,50	11,50
	14,42	21,77
	18,28	27,27
	11,82	23,41

A depreciação media do cambio francês nos tres mercados, era, no começo de agosto de 1915, de 10,2 %, achando-se elevada nos primeiros dias do mes de agosto actual a 14,3 %. Diferença 4,1 %. Durante o mesmo periodo, a depreciação média do cambio alemão subiu de 14,8 para 25,1 %. Diferença 10,3.

Bolsa.—Foram sem importância as variantes registadas, durante a quinzena finda, nos preços da Dívida Interna Fundada, tendo fechado os títulos pequenos a 38,60, de coupon e os de assentamento a 38,30.

A Dívida Externa manteve os cursos de 78\$, 1.^a Serie, e 80\$ a 3.^a Serie.

As acções da Ilha do Príncipe avançaram para 255\$, tendo as do Caminho de Ferro de Benguela passado o nível dos 79\$ aos 80\$.

Os restantes valores sem negociação, inscrevendo-se as acções bancárias aos preços antecedentes, declinando as do Banco de Portugal para 182\$.

Cambios — O movimento do mercado cambial foi, na quinzena fina, insignificante.

As variações registradas nos preços das diferentes divisas foram quasi nullas, tendo o cheque sobre Londres regulado entre 35 e 34 3/4.

O mercado fechou com tendência firme, às cotações que indicamos na nossa nota, a seguir.

O cambio do Rio s/Londres regulou, durante a quinzena, a 12 17/32, taxa que fixa o valor da libra em 19\$152 reis. Fechou a 12 17/32 ou libra a 19\$152 reis.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE AGOSTO		EM 15 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35	34 13/16	34 15/16	34 13/16
* 90 d/v.....	35 7/16	—	35 1/2	—
Paris cheque.....	732	735	730	733
Berlim	—	—	—	—
Amsterdam cheque	590	595	585	595
Madrid cheque	1450	1460	1440	1450

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas & títulos	AGOSTO													
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38	38,10	38,20	38,20	38,15	—	38,10	38,15	—	38,20	38,30	38,30	38,30	38,35
Dívida interna 3%, coupon.....	38	38,09	38,10	38,15	38,15	—	38,10	38,15	—	38,20	38,20	38,20	38,20	38,25
* 4%, 1888, c/premios	—	22,64	—	—	—	57,650	—	—	—	57,600	—	—	57,600	—
* 4 1/2%, 1888/9.....	—	—	—	—	—	51,600	—	—	—	—	—	—	—	—
* 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 3%, 1905 c/premios	—	—	—	9,640	—	—	—	9,645	—	—	—	9,645	—	9,645
* 5 1/2%, 1905, (G.º de F.º Est.)	—	79,680	—	—	—	—	—	—	—	80,600	—	—	—	—
* 5%, 1909, ob. (G.º de F.º Est)	80,620	—	—	—	—	80,600	80,600	80,600	—	—	80,600	—	—	—
* 4 1/2%, 1912, ouro	96,640	96,650	—	—	—	—	96,620	—	—	—	80,600	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	77,680	77,660	79,600	78,600	78,600	—	78,610	78,610	78,600	78,600	78,610	78,610	78,615	—
3%, 2.ª serie	77,600	77,600	77,600	—	—	—	—	77,600	—	—	77,600	—	—	—
3%, 3.ª serie	—	79,620	79,650	—	79,680	—	79,680	79,680	—	80,600	—	80,600	80,600	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	183,800	182,680	—	182,680	—	—	—	182,650	—	—	182,600	—	182,600	182,600
* Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	163,650	—	—	182,600	—	—	—	—	—
* Nacional Ultramarino	130,660	130,660	—	—	—	130,650	130,650	131,600	131,600	131,600	132,600	132,600	132,600	132,600
* Lisboa & Açores	122,600	—	121,680	—	—	—	121,650	121,600	122,600	123,600	123,600	123,600	123,600	—
* Companhia Cam. F. Port	3,600	30,600	32,600	—	32,640	—	—	—	32,650	—	33,650	34,600	—	34,650
* Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,620	—	—	—
* Companhia Tabacos, coupon	86,620	86,600	86,600	86,600	—	—	85,650	85,650	85,650	—	85,630	85,630	85,620	—
* Companhia dos Phosphoros, coupon	51,680	—	51,680	—	—	51,680	—	—	51,680	—	—	51,690	52,600	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	97,600	97,650	97,650	—	—	97,600	—	97,600	—	—	97,600	—	—	—
Companhia C. P. de Benguela	79,600	79,600	79,630	79,650	79,600	79,600	79,600	79,600	80,600	—	81,600	—	80,600	79,680
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	72,600	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	31,650	—	33,600	—	35,600	—	—	—	33,600	—	35,650	35,650	36,600	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67,660	67,670	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93,630	—	93,650	93,600
prediaes 6%	—	93,650	—	93,670	93,670	—	—	—	90,600	90,600	90,600	—	—	—
* 5%	—	—	90,600	90,600	—	—	84,620	—	—	—	—	—	—	—
* 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até
--------	------------------------------

Caminhos de ferro do Brazil

A Companhia Mogiana

Segundo o respectivo relatorio, recentemente publicado e presente à assembleia geral dos accionistas, que o aprovou plenamente, a receita cobrada no anno findo, nas seis linhas pertencentes a esta companhia, foi de 24.600:960\$994 reis, e a despesa elevou-se a reis 12.795:192\$450. Comparada com a do anno anterior, a receita teve um excesso de 2.506:427\$552 e a despesa uma redução de reis 2.042:444\$336.

A renda liquida foi de 11.805:768\$524; isto é, 4.548:871\$888 a mais do que no anno anterior.

Para o exercicio de 1916 passou a quantia de 3.960:212\$854, que é a quanto monta o saldo da receita geral.

O fundo de melhoramentos geraes foi elevado a 8.500:000\$000; o de reserva, a 7.498:410\$000; o de pensões, a 512:403\$000; o de construções e emprestimos, creado pela actual direcção, ficou dotado com a quantia de 500:000\$000 reis.

Analysando a situação financeira da Companhia, o relatorio diz que é boa, e isso devido ás medidas de toda a especie de que se lançou mão deante da crise em que se debate todo o mundo.

Foram suspensas obras, diminuído o pessoal e adoptadas outras medidas economicas, chegando-se por essa forma á normalidade da distribuição de dividendos, na razão média de 8% ao anno.

O movimento de passageiros foi de 2.534.897, sendo 571.451 de 1.ª classe e 1.963.446 de 2.ª classe, produzindo o rendimento de 3.378:396\$450. Comparando esse movimento com o do anno anterior, verifica-se que houve diminuição de 272.619 passageiros e de 466:839\$160 reis no rendimento.

A companhia transportou durante o anno 21.474 toneladas de encomendas e bagagens, que produziram reis 870:994\$670, e 17.144 animaes, em comboios de passageiros, que produziram 54:522\$170 reis. Em comboios de carga o numero de animaes transportados foi de 163.182, produzindo 350:180\$690 reis.

A Companhia transportou em 1915, 1.239.162 toneladas de mercadorias, com a receita de 18.555:609\$795. Em beneficio da laboura foram transportadas 4.727 toneladas gratuitamente, deixando a Companhia de receber por esses transportes 192:895\$100 reis.

A extensão total das linhas da Companhia Mogiana é, actualmente de 1.890 kms. 686m,45, sendo 1.077 kms. 873 de tronco e ramaes, que são de concessão do Governo paulista; 798 kms. 987 (linhas de Rio Grande e Caldas, Catalão, Rede Sul-Mineira e Igarapava a Uberaba), concessão do Governo da União, e 13 kms. 80m,62, ramal de Guaxupé, trecho de concessão do Governo de Minas Geraes.

A Companhia possue 192 locomotivas, 275 carros para passageiros e 2.678 vagões.

	Numero de bilhetes vendidos	Receita realizada
1911.....	46.182	119.803\$18,5
1912.....	46.177	118.528\$23,8
1913.....	51.896	139.811\$31,8
1914.....	50.458	131.195\$96
1915.....	61.402	174.086\$17

Comparando o anno de 1915 com o de 1914, temos:

Designação	Em 1914		Em 1915		A mais em 1915		A menos em 1915
	Numero de passageiros	Importancias	Numero de passageiros	Importancias	Numero de passageiros	Importancias	
Serviço interno	37.473	61.652\$25	47.448	87.16800	10.041	25.797\$75	-
	2.955	11.6987	2.672	11.042\$13	-	-	283 227\$62
	92	6.569\$50	751	5.089\$22	-	-	74 1.480\$37
	9.171	51.704\$37	10.541	70.501\$82	1.370	18.800\$45	-
Total	50.458	131.195\$96	61.412	174.086\$17	1.414	42.898\$20	4.7 1.707\$99
Diferença.....					10.934	41.890\$21	-

Nota-se n'este serviço um aumento de 42.890\$21 em 1915 sobre a receita de 1914, que se deu no serviço interno e combinado com as linhas do paiz, devido a que a conflagração europeia obrigou muitos passageiros habituados de estações de aguas no estrangeiro a limitarem-se a fazer as suas curas no paiz.

No serviço combinado com as linhas hespanholas nota-se uma diminuição de 1.707\$99 na receita; diminuição apparente, porque, se Madrid-Zaragoza-Alicante nos deu em 1915 a menos a receita de 1.480\$00, por outro lado a estação de Elvas vendeu mais 5.856\$00 de bilhetes de banhos de serviço interno.

Os nossos vizinhos, por uma especulação de cambio, preferiram comprar os bilhetes de banhos em Elvas em vez de os adquirirem na estação de procedencia hespanhola.

b) Serviços de festas, touradas, etc.

Os serviços especiais para festas, romarias, touradas, etc. renderam mais 15.489\$57 do que a receita de 1914, correspondendo a 5.439 passageiros.

Os serviços que se fizeram em 1914 e 1915 renderam n'este ultimo anno mais 3.028\$570, isto é, proximamente um aumento de 16% da receita produzida pelos mesmos serviços em 1914.

c) Serviço de passageiros directos para França

Continuou em 1915 a diminuição d'este trafego, como aliás era natural attendendo ao estado de guerra europeia.

Os resultados d'este trafego vão indicados no quadro seguinte:

Designação	1911	1912	1913	1914	1915
Numero de passageiros.....	6.019	6.928	7.255	5.389	3.477
Receita.....	24.028\$21	24.138\$06	24.297\$48	17.525\$71	13.480\$40

O aumento de receita de passageiros nos serviços especiais foi, pois, de 54.034\$47, dividido como segue:

Serviço de touradas, festas, etc.....	+	15.489\$57
Banhos.....	+	12.890\$21
Trafego directo para França.....	-	4.345\$31

Os mesmos serviços em 1914 renderam menos 47.176\$36,1 do que no exercicio de 1913, o que demonstra ter havido uma melhoria nas receitas provenientes d'estes serviços.

II — Mercadorias em grande velocidade

As mercadorias em grande velocidade deram uma receita de 626.952\$96, ou seja mais 84.406\$08 que em 1914.

O trafego de grande velocidade aumentou em 1915, em relação ao anno anterior, 7.685 toneladas, ou cerca de 11%.

A distribuição d'esta tonelagem pelos varios capítulos da classificação sofreu ligeiras alterações, a mais importante das quais é a elevação relativa de quantidade de animaes vivos transportados, cuja relação para o total passou de 1,41% a 2,53%.

Os transportes funebres, os veiculos e o metallico e valores viram as suas relações 0,21, 0,62 e 0,41 elevadas, correspondentemente, a 0,23, 0,70 e 0,54, tendo pelo contrario as relações das tarifas postaes 6,36 e das recovagens 90,79 baixado, correspondentemente, a 5,92 e 90,07.

D'entre os 10 artigos que compõem o capítulo das recovagens baixou a relação dos seguintes:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1916.

(Continuado do numero 688)

Serviços especiais

a) Serviço de banhos

A receita do serviço de banhos comparada nos ultimos cinco annos mostra um aumento consideravel em 1915. A baixa de 1914 não se manteve, como mostra o quadro seguinte:

	1914	1915
Criação	3.01 %	2.93 %
Frutas	7.02 %	6.52 %
Hortaliças e legumes frescos	2.02 %	1.88 %
Mercadorias diversas	23.00 %	21.58 %

tendo estacionado a de caça e aumentado todas as outras.

Em valores absolutos, porém, com exceção da tarifa 8, que teve ligeira baixa (0.05 %), todos os capítulos e artigos aumentaram, sendo os mais importantes aumentos os seguintes:

Peixe	2.881 T.	21.0 %
Outros comestíveis	1.699 T.	22.0 %
Animais vivos	969 T.	98.6 %
Mercadorias diversas	673 T.	4.2 %
Bebidas	439 T.	17.3 %
Remessas mixtas	357 T.	13.0 %

No quadro seguinte veem-se os produtos das mercadorias em grande velocidade de ha 10 annos a esta parte:

Anos	Tonelagem kilos	Productos líquidos d'impósitos e de reembolsos	Diferença sobre o anno precedente A mais
1906	46.210.400	347.393.887,9	24.592.572,1
1907	47.976.026	369.562.508,8	22.168.520,9
1908	51.333.297	572.632.534,1	30.705.25,3
1909	52.711.190	395.553.574,9	22.921.540,8
1910	60.754.419	431.772.558,7	36.218.583,8
1911	62.809.410	461.906.512,7	30.133.584
1912	69.625.704	512.177.567,2	50.271.524,5
1913	70.896.735	530.223.531,6	18.045.563,4
1914	69.458.335	542.516.588	12.323.557,4
1915	77.143.712	626.952.596	84.406.508

III — Mercadorias de pequena velocidade

N'estes transportes tivemos em 1915 um aumento de receita de 395.942.509.

O tráfego comercial das mercadorias de pequena velocidade foi de 1.769.030 toneladas, aumentando em relação ao anno de 1916 em 133.652 toneladas ou 8,17 %, atingindo quasi a cifra de 1913.

Este resultado geral é a consequencia da diferença entre os aumentos havidos em oito capítulos da classificação e as diminuições nos oito restantes.

Os aumentos em valor absoluto foram por sua ordem:

Productos florestaes	70.815 toneladas
Generos alimenticios	57.286
Taras	20.071
Materias de construção	13.198
Materias gordas	6.569
Animais vivos	2.178
Cerâmica e vidraria	873
Materias texteis	295
	171.285 T.

e as diminuições.

Productos agrícolas	12.880 toneladas
Combustiveis	6.018
Adubos e productos chimicos	6.005
Productos metallurgicos	4.805
Minerios	3.125
Transportes diversos	2.687
Machinas, ferramentas, etc.	1.415
Vehiculos	708
	37.593 T.
	133.692 T.

Se em vez, norém, de considerarmos os va'ores abso'ontos dos aumentos e diminuições, considerarmos estes em relação ás quantidades transportadas em 1914, a ordem n'um e n'outro grupo muda bastante:

Aumentos:

Materias gordas	40.90
Taras	25.42
Productos agrícolas	24.27
Generos alimenticios	18.88
Materias de construção	8.85
Cerâmica e vidraria	8.25
Animais vivos	6.71
Materias texteis	0.51

Diminuições:

Vehiculos	39.60
Minerios	29.03
Machinas, etc	24.66
Productos metallurgicos	14.17
Transportes diversos	5.65
Adubos—productos chimicos	4.89
Productos agrícolas	4.82
Combustiveis	4.02

A diminuição dos produtos agrícolas resulta sobre tudo do menor tráfego do trigo e milho, devido tanto à inferioridade das colheitas como ás dificuldades criadas á sua circulação pelas medidas com que o Governo pretendeu acudir á crise das subsistências. A diminuição destes dois artigos, que atingiu perto de 38.000 toneladas, foi em parte compensada pelo aumento dos legumes secos (14.430) e dos outros cereais e sementes (11.831).

Nos generos alimenticios houve diminuição importante nos transportes de farinha (14.156) pelo motivo já citado para o trigo e milho, e menores nas mercearias (2.394), sal (1.164) e açucar (914).

Os aumentos deram-se principalmente no vinho (62.296), álcool (6.151) e azeite (4.088) e menores nas conservas, peixe e bebidas diversas.

Nos produtos florestaes só diminuiram um pouco os transportes de cortica (224 toneladas).

Nos combustíveis houve diminuição importante no carvão mineral (14.807) devido ao seu alto preço, compensada em parte pelo aumento nas lenhas (6.055) e óleos minerais (1.408).

Os adu'os diminuiram 12.759 toneladas, o que é motivo para graves apprehensões sobre o que será a colheita do corrente anno de 1916, agravando-o ainda mais por este motivo.

Houve porém n'este capítulo um aumento em drogas de 6.734 toneladas.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 6 do corrente mes e dias seguintes, às 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Cândido da Cunha & Sobrinho, Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art.º 113 da tarifa geral, proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 6 de julho de 1916, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis, até 5 do corrente mes inclusive, das 10 ás 16 horas.

N.º 30.358, de Porto-Campanhã a Torres Novas, 3 saccos com casca de sobre, com 270 kilos, a Gaspar B. Cardoso & C.; 31.136 de Lisboa-P a Alcantara-Terra, 1 vagão de palha, com 10.570 kilos, a Bento da Cruz; 3.029, de Queluz a Alcantara-Terra, 2 vagões de madeira, com 20.830 kilos, a Manoel d'Avó; 3.037, de Queluz a Alcantara-Terra, 1 vagão de lenha, com 8.500 kilos, (*) a Manoel d'Avó; 40.589, de Gaya a Lisboa M, 70 c/ de vinho, com 1.540 kilos, a Agente da Companhia; 2.468, de Taveiro a Sabugal, 9 c/ de vinho, com 2/4 kilos, a Dr. Manoel Nunes Garcia; 40.917, de Gaya a Lisboa-M, 55 c/ de vinho e 2 barris, com 7.492 kilos, a Agente da Companhia; 40.920, de Gaya a Lisboa-M, 136 c/ de vinho, com 3.164 kilos, a Agente da Companhia; 41.260, de Gaya a Lisboa-M, 100 c/ de vinho, com 2.290 kilos, a Agente da Companhia; 40.918, de Gaya a Lisboa-M, 24 c/ de vinho, com 528 kilos, a Agente da Companhia; 40.919, de Gaya a Lisboa-M, 62 c/ de vinho, com 1.412 kilos, a Agente da Companhia.

(*) Esta remessa será vendida em leilão, em Alcantara-Terra, no dia 6 do corrente mes.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta Venda de papel velho

Esta Companhia tem para vender, na estação da Figueira, 3 a 4 toneladas de papel velho (impresso inutilizado).

Recebe propostas em carta fechada até ao dia 15 do corrente mes, que deverão ser enviadas ao Chefe do Serviço do Movimento e Tráfego d'esta Companhia, em Figueira, e nas quais se indicará a oferta por cada 15 kilos postos sobre o vagão, fornecendo o comprador a saccaria necessaria para o acondicionamento do referido papel.

OLYMPIA o mais distinto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias «Matinées» cinematographicas

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO *Gran Hotel Viscaya.*—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha Chacarrera-Mendi.—Proprietário, Félix Núñez & C.^a

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de príncipio ordinário — Aposentos confortáveis e aseados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcedível. 3 Fachadas — Preciosos, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

PORTO João Pinto & Irmão.—Despachantes—
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 Viuva de Justo M. Estelíez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

SEGUROS

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

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