

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 675

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor effectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1916

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

Collecções do 28.º anno

Estão já promptas, encadernadas, as collecções do anno findo. Os senhores assignantes que as queiram, podem enviar-nos os numeros soltos e a quantia de esc. 1\$00, e em troca receberão a collecção encadernada, como as dos annos anteriores.

Unicamente o preço encareceu, porque a sim o justifica a alta extraordinaria do custo das pelles, da percalina, do cartão, de todos os materiaes.

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao Publico: 15.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.). — Aviso ao Publico: 6.º additamento á classificação geral de mercadorias, (P. V.). — Aviso ao Publico: 2.º additamento á tarifa das despesas accessorias.

SUMMARY

Caminhos de ferro vicinaes, por J. Fernando de Sousa.....	33
A produção de fumo das locomotivas e as vantagens da electrificação dos caminhos de ferro, por Raul Esteves.....	36
Parte official — Ministerio do Fomento — Valle do Vouga — Secretaria Geral, lei n.º 477.....	38
A substituição de disticos nos vagões belgas e francezes apprehendidos pelos allemães.....	39
Revistas de inspecção aos ferroviarios militares.....	39
Viagens e transportes.....	40
A questão do papel.....	41
Os syndicatos ferroviarios, inglezes.....	43
Linhas Portuguezas — Beira Alta — Cintra ao Atlantico.....	44
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	44
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	45
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	45
Viagens gratuitas.....	46
A industria electrica disponivel na Russia.....	46
Companhia Atravez d'Africa — Relatorio.....	46
Arrematações.....	47
Horario dos comboios.....	48

Caminhos de ferro vicinaes

VII

A formula de exploração da linha do Valle do Vouga

A concessão da linha do Valle do Vouga foi feita em virtude da lei de 2.º de dezembro de 1906 e por contracto de 5 de fevereiro de 1907, no qual se estabeleceram a seguinte formula de exploração (representando por R a receita kilometrica do trafego, D a despesa de exploração, G o adiantamento do Estado como complemento da garantia de juro de 5 % sobre 20:000\$00).

$D = 0,5 R$ até $R = 1:700\$00$, com o limite minimo de 650\$00 para D.

Maximo de $G = 600\$00$.

$D = 100\$00 + 0,5 R$ para receitas entre 1:700\$00 e 2:200\$00.

$D = 0,5 R$ entre 2:200\$00 e 3:000\$00.

$D = 0,45 R$ para receitas superiores a 3:000\$00.

O estabelecimento d'esta formula obedeceu manifestamente ao criterio, então dominante e applicado nos ante-

riores contractos de concessão com garantia de juro, que levou a suppor sufficiente o coefficiente de exploração de 0,50.

Serviram de termo de comparação as outras linhas de via reduzida em exploração no paiz, cujo coefficiente medio fôra de 0,53 em 1904 e 1905, e 0,50 em 1906.

Deviam-se porém ter em conta as differenças de condições technicas para as do Vouga com rampas de 25 ‰ e curvas de 90^m, e ainda as circumstancias especiaes em que estavam a linha de Guimarães com elevado rendimento kilometrico e as da Companhia Nacional, em que a formula de garantia incitava a Companhia a reduzir o mais possivel as despesas para as manter abaixo do minimo arbitrado de 700\$00, mesmo á custa do incremento do trafego.

Erro analogo se commetteu anteriormente, quando se arbitrou o coefficiente de exploração de 0,40 para o calculo da garantia de juro da linha Torres-Figueira-Alfarellos, tomando-se indevidamente para termo de comparação as linhas do Norte e Leste com o coefficiente de 0,31.

Convem ainda observar que o capital tomado para base da garantia era insufficiente por não ter em conta, além do custo da construção, os juros intercalares e despesas de constituição da Companhia e de emissão de obrigações, que forçosamente teem de lhe ser accrescentadas.

Como se suppunha, com bons fundamentos, que a linha do Vouga era susceptivel de rapido incremento das receitas, procurou-se, á semelhança do que se fizera para a linha Torres-Figueira-Alfarellos, estimular a Companhia concessionaria a desenvolver o trafego, limitando o desembolso do Thesouro a 3 % do capital, embora a garantia fosse de 5 %; augmentou-se a despesa calculada a partir de 1:700\$00 com 100\$00 além dos 50 % da receita, para que a perspectiva d'essa vantagem levasse a Companhia a attingir mais rapidamente uma situação que dispensasse a garantia.

Diversas circumstancias fizeram com que os factos desmentissem estas illusorias previsões.

O agravamento do custo da exploração, que augmentou os encargos por toda a parte, mais se fazia sentir em linhas de fortes rampas e curvas apertadas, cujo raio desci a 90^m, e para as quaes se não podiam tomar como termo de comparação as anteriormente concedidas, com rampas maximas de 18 ‰ e curvas minimas de 150^m.

O coefficiente de exploração, mesmo em condições de severa economia, geralmente adoptadas ao presente nas linhas secundarias, não podia de modo algum restringir-se a 0,50.

Suppô-lo de 0,60 é já admittir um limite muito baixo e que difficilmente deixará de ser ultrapassado.

Considerando a situação da Companhia emquanto as receitas não excederem 1:700\$00 e suppondo o coefficiente de exploração de 0,60, facil é demonstrar que ella é ruinosa, e tanto mais quanto mais cresce a receita, pois gasta 60 % e só lhe levam em conta 50. O seguinte quadro o demonstra:

Receita bruta	Despesa d'exploração		Receita líquida		Garantia	Disponibilidades	
	Arbitrada	Mínima efectiva	Arbitrada	Máxima efectiva		Calculada	Máxima efectiva
1:050\$00	650\$00	650\$00	400 00	400\$00	600\$00	1:000\$00	1:000\$00
1:200\$00	650\$00	720\$00	550\$00	480\$00	450\$00	1:000\$00	930\$00
1:400\$00	700\$00	810\$00	700\$00	500\$00	300\$00	1:000\$00	860\$00
1:600\$00	800\$00	950\$00	800\$00	610\$00	200\$00	1:000\$00	840\$00
1:700\$00	850\$00	1:020\$00	850\$00	680\$00	150\$00	1:000\$00	830\$00

Abstrahindo dos enormes prejuizos que a situação cambial origina à Companhia, (que recebe as suas disponibilidades em papel e paga com ellas encargos contrahidos em oiro em período em que o cambio sobre Paris oscillou de 360/3 em 1907 a 580/3 em 1911), ve-se que a disponibilidade de 1:000\$00, garantida no contracto, vae diminuindo à medida que as receitas crescem, reduzindo-se a 830\$00, quando o Estado apenas contribue com 150\$00 de garantia a encontrar com 141\$00 de impostos de transito e sello.

Convem pôr em relevo a disparidade de condições em que se encontra a linha do Valle de Vouga comparada com as outras de via reduzida com garantia de juro.

Emquanto às linhas de Foz-Tua a Mirandella, Mirandella a Bragança e Santa-Comba a Vizeu se arbitrou o minimo de 700\$00 para a despesa, a do Vouga, em condições mais onerosas de exploração, reduziu-se a 650\$00 esse minimo. Naquellas, o maximo desembolso do Estado representa a totalidade do juro garantido e eleva-se a 5,5 % para todas ou 1:083\$07,6 na primeira, 1:169\$55 na segunda, e 1:253\$30 na terceira, enquanto para a do Vouga se limitou a 600\$00.

Comparando os horarios em vigor, vemos que, enquanto o percurso annual dos trens regulares representa 850 km. por kilometro de via nas linhas de Traz-os-Montes e 1.146 km. na de Santa Comba a Vizeu, attinge 1.766 km. no Vouga, de modo que a despesa minima artrada por trem kilometrico é de \$82,3 nas primeiras, \$61,1 na segunda e \$36,8 na do Vouga.

Naquellas linhas ha incontestavel vantagem em prolongar o mais possivel o periodo de receitas baixas, em que as despesas se podem manter abaixo do minimo calculado.

E' assim que a linha de Foz-Tua a Mirandella, após 27 annos de exploração completa, attingiu em 1914 a receita kilometrica de 1:059\$12 e a despesa de 569\$74,5, e a de Santa-Comba a Vizeu, com 24 annos, as receitas de 1:054\$20 e a despesa de 683\$17. O complemento da garantia foi pois de 723\$95,6 na primeira, e 904\$10 na segunda.

E todavia a linha de Foz-Tua a Mirandella tem como tributario, desde 1907, o prolongamento de 79 kilometros de Mirandella a Bragança, cujo affluxo veiu engrossar o seu rendimento.

Na linha do Vouga, em 1915, primeiro anno completo de exploração de toda a linha, e na conjunctura excepcional de repercussão da guerra europeia, a receita kilometrica attinge perto de 1:050\$ e por toda a parte ha elementos de trafego muito valiosos e que alguns melhoramentos de exploração e trabalhos complementares chamarão facilmente à linha, augmentando notavelmente o rendimento.

As povoações principaes da região, muito populosa, reclamam novos comboios, horarios adequados às suas necessidades, estações em pontos como Arrifana, Macinhata, Carvoeiro, Rio Mau, Pinheiro de Lafões, Villa Chã, Real.

Para desenvolver o trafego é preciso gastar, em obras complementares e material circulante, principalmente machinas, mais de 80:000\$00 ou 500\$00 por kilometro, approximadamente, o que representa para juro e amortização em 20 annos à taxa de 5,5 % cerca de 42\$00 de encargo annual, que reduzirei para simplificação a 40\$00, quantia que deve accrescentar-se à despesa de exploração

e abater-se portanto às disponibilidades para encargos do capital primitivo.

Desde que a exploração seja desafogada e procure desenvolver o trafego, a receita pôde ser elevada, em quatro annos, da cifra actual de 1:050\$00 a 1:600\$00 e em dez annos a 2:000\$00.

Sirva de exemplo a linha de Guimarães, que tendo tido o rendimento kilometrico de 1:240\$00 no primeiro anno completo de exploração, o viu elevado a 1:655\$00 tres annos depois e a cerca de 2:000\$00 no fim de dez annos.

Suppondo que se mantem a actual formula de exploração, que obriga a Companhia a comprimir as receitas, o maximo que estas poderão attingir em dez annos é 1:300\$00 (a linha de Santa-Comba, ao cabo de 23 annos, attingiu apenas 1:050\$00).

Com a actual formula de exploração a Companhia vê-se forçada, para se não arruinar inteiramente, (mesmo abstrahindo da excepcional elevação presente do preço do carvão, que em breve será triplo do que era antes da guerra), a reduzir ao minimo a circulação dos comboios regulares, mantendo apenas dois em cada sentido em todos os troços, o que representa 1.460 km. annuaes por kilometro de via, ou mais 610 km. que nas linhas de Traz-os-Montes. Ao mesmo tempo, terá que eliminar, quanto possivel, preços reduzidos, para que o rendimento por trem kilometrico seja o mais alto possivel.

Esse regimen de compressão do trafego, em rigor tolleravel n'uma linha em que elle tenha diminuta elasticidade, é absolutamente inadmissivel onde as condições da região favorecem o seu incremento, e a ninguém convem.

Não convem ao Governo, que terá por muito tempo que adiantar quantia pouco differente do maximo de garantia, e perderá ao mesmo tempo a equivalente ao augmento dos impostos de transito e sello, que representam actualmente 8,3 % da receita do trafego. Isto sem fallar na perda das vantagens indirectas, que ao Thesouro adveem do augmento da circulação.

Não convem à região, cujas legitimas aspirações são contrariadas e cujo progresso economico é estorvado pelo caminho de ferro, seu natural instrumento.

Não convem à Companhia, que se vê na situação violenta e desagradavel de ser alvo de queixas e recriminações, a que só pôde obviar cavando a sua ruina e aggravando a sua difficil situação.

Desde que é possivel e mesmo certo o rapido progresso das receitas em condições normaes de exploração, impõe-se a modificação da formula, de modo que embora a garantia de juro diminua mais lentamente em confronto com os augmentos de receita, estas progridam em curto praso. A' Companhia arbitrar-se-á para despesas quantia sensivelmente igual à que a exploração lhe custe, aggravada com os encargos complementares (nem de outro modo os pôde contrahir), de modo que não seja prejudicada pelo augmento do trafego.

O estudo attento da questão leva-nos pois a propor o seguinte grupo de formulas:

Para receitas kilometricas até 1:700\$00:

$$D = 160\$00 + 0,55 R, \text{ com o minimo de } 650\$00$$

Para receitas entre 1:700\$00 e 2:400\$00:

$$D = 360\$00 + 0,45 R$$

Para receitas superiores a 2:400\$00:

$$D = 260\$00 + 0,45 R \quad (*)$$

(*) Adoptou-se o coefficiente 0,55, inferior ao coefficiente de exploração 0,60 para o termo variavel com a receita, adicionando-se um termo fixo correspondente às despesas independentes do accrescimento do trafego.

Para receitas mais elevadas reduziu-se esse coefficiente a 0,45 para não chegar a valores exagerados da despesa.

No quadro seguinte se encontra a comparação das despesas arbitradas, receitas liquidas, garantias, disponibilidades calculadas e encargos do Estado sob a vigência das formulas actuaes e das propostas, representando esse encargo a diferença entre o imposto e a garantia, para cujo maximo se mantem o limite de 600\$00.

Receita bruta	Despesa d'exploração		Receita liquida		Garantia (G.)		Encargos do Estado (G.-D)	
	Formula		Formula		Formula		Formula	
	actual	proposta	actual	proposta	actual	proposta	actual	proposta
1:050\$00	650\$00	737\$60	400\$00	312\$50	600\$00	600\$00	513\$00	513\$00
1:200\$00	650\$00	820\$00	550\$00	380\$00	450\$00	600\$00	360\$00	510\$00
1:400\$00	700\$00	930\$00	700\$00	470\$00	300\$00	530\$00	492\$00	422\$00
1:600\$00	800\$00	1:040\$00	800\$00	560\$00	200\$00	440\$00	67\$00	307\$00
1:700\$00	850\$00	1:095\$00	850\$00	605\$00	150\$00	395\$00	9\$00	254\$00
1:800\$00	1:000\$00	1:147\$00	900\$00	630\$00	150\$00	370\$00	1\$00	221\$00
1:900\$00	1:200\$00	1:260\$00	1:000\$00	710\$00	400\$00	260\$00	66\$00	94\$00
2:000\$00	1:300\$00	1:350\$00	1:200\$00	850\$00	100\$00	150\$00	183\$00	33\$00
2:100\$00	1:300\$00	1:440\$00	1:200\$00	960\$00	—	40\$00	299\$00	459\$00
2:200\$00	1:300\$00	1:440\$00	1:300\$00	1:960\$00	—	80\$00	366\$00	296\$00

O signal — corresponde nas garantias ao reembolso e nos encargos a receitas arrecadadas.

Tomamos sempre para origem 1:050\$00, que é a receita de 1915, attingida no primeiro anno completo de exploração de toda a linha, apesar das circumstancias desfavoraveis originadas pela guerra.

Vejamos agora os encargos do Estado nas duas hypotheses:

Formula actual:

Receita elevada a 1:300\$00 em 10 annos.

Encargo kilometrico correspondente a

$R = 1:050\$00 \dots\dots\dots 513\00

Encargo kilometrico correspondente a

$R = 1:300\$00 \dots\dots\dots 242\00

(350\$00 de garantia menos 108\$00 de impostos).

Somma dos encargos em 10 annos:

$$10 \times \frac{513\$00 + 242\$00}{2} = 3:775\$00$$

Formula proposta:

Receita elevada a 1:600\$00 em 4 annos e a 2:000\$00 em 10 annos.

Encargo correspondente a 1:050\$00..... 513\$00

» » » 1:600\$00..... 307\$00

» » » 2:000\$00..... 94\$00

Encargos do 1.^o periodo $4 \times \frac{513\$00 + 307\$00}{2} \dots\dots\dots 1:640\00

» » 2.^o » $6 \times \frac{307\$00 + 94\$00}{2} \dots\dots\dots 1:203\00

2:843\$00

Encargo segundo a formula actual..... 3:775\$00

» » » » proposta 2:843\$00

Diferença a favor do Estado (por kilometro).. 932\$00

Diferença total: $175^{km} \times 932\$00 = 163:192\00

A vantagem pecuniaria directa para o Estado pelo crescimento rapido das receitas representa pois quantia superior a 160:000\$00.

Quaes são as disponibilidades provaveis, que para a Companhia resultam n'essa hypothese?

O quadro seguinte as indica, suppondo o coeeficiente de exploração de 0,60 até 2:000\$00, e 0,55 além d'essa cifra.

Receita bruta	Despesa minima	Receita liquida	Garantia	Disponibilidade
1:050\$00	650\$00	400\$00	600\$00	1:000\$00
1:200\$00	720\$00	480\$00	600\$00	1:080\$00
1:400\$00	840\$00	560\$00	530\$ 0	1:080\$00
1:600\$00	960\$00	640\$00	440\$00	1:080\$00
1:700\$00	1:020\$00	680\$00	395\$00	1:075\$00
1:800\$00	1:080\$00	720\$00	370\$00	1:090\$00
2:000\$00	1:200\$00	800\$00	260\$00	1:060\$00
2:200\$00	1:210\$00	990\$00	150\$00	1:140\$00
2:400\$00	1:320\$00	1:080\$00	40\$00	1:120\$00
2:600\$00	1:430\$00	1:170\$00	— 80\$00	1:090\$00

A Companhia fica assim com um acrescimo nas disponibilidades, que lhe permite supportar o encargo das obras supplementares e aquisição de material circulante com uma amortização em curto prazo.

As suas disponibilidades augmentam no periodo em que a garantia quasi desapareceu, tendo pois interesse em o attingir.

Se compararmos a garantia resultante da nova formula com a que a linha de Santa-Comba assegura o respectivo contracto, chegamos ao seguinte resultado:

R	Valle do Vouga	Santa Comba
1:050\$00	600\$00	908\$30
1:200\$00	600\$00	758\$30
1:400\$00	530\$00	558\$50
1:600\$00	440\$00	458\$30

Inutil é proseguir na comparação, pois nenhuma probabilidade ha de ver subir as receitas da linha de Santa-Comba acima de 1:600\$00, visto ser a sua zona tributaria diminuta.

E não se diga que é a concorrência da linha do Vouga que as cerceia notavelmente, pois em 1911 a receita foi de 1:058\$00, sensivelmente igual á de 1914, 1:054\$00.

Os augmentos anormaes de 1912 e 1913 foram devidos principalmente ao material e pessoal da construção do Valle de Vouga transportados por aquella linha.

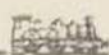
Póde pois haver algum desvio de trafego pela do Vouga, mas em compensação estabelecem-se novas relações pela ligação das duas linhas.

Nos paizes bem administrados entende-se que as con-

venções com as Companhias concessionárias de caminhos de ferro, verdadeiros contractos de associação, são susceptíveis de revisão para serem modificados quando as circumstancias e o interesse publico o aconselhem.

Demonstrado, como fica, a impossibilidade e inconveniencia da actual formula de exploração e as vantagens da sua modificação para o Estado, para o publico e para a Companhia, nada se oppõe a tal acto de boa administração.

J. Fernando de Souza



A produção de fumo das locomotivas e as vantagens da electrificação dos caminhos de ferro

No nosso ultimo numero analysámos as mais interessantes conclusões apresentadas no relatorio da commissão que tratou do estudo da electrificação dos caminhos de ferro de Chicago, e indicámos a razão, deveras singular, que deu origem a esse monumental trabalho tecnico, a qual foi precisamente a necessidade que se reconheceu de diminuir a quantidade de fumo que actualmente parece trazer graves incommodos áquella importante cidade norte-americana.

O facto é que a base do estudo da electrificação assentava na realisação d'esse desideratum, e, a proposito da produção do fumo pelas locomotivas, um outro estudo, não menos desenvolvido, foi apresentado pela mesma commissão, cujos dados de conclusões não deixam de oferecer tambem um notavel interesse, sob varios pontos de vista que n'elle se encaram.

*

Os factores primordiales que influem na formação do fumo são: a natureza do combustivel, o ar que intervem na combustão, e a temperatura a que se realiza esta combustão. Em breves palavras, pode dizer-se que os elementos combustiveis do carvão constituem dois grupos distinctos: as materias voliteis e as não volateis, variando as suas proporções segundo a natureza do combustivel. No que respeita ao ar admite-se theoricamente uma certa proporção de oxygenio por cada unidade de peso de ar, mas na pratica a quantidade de ar necessario á combustão é superior á que seria capaz de fornecer o oxygenio calculado pela theoria. Finalmente, quanto ao terceiro factor, a temperatura de combustão, reconhece-se que cada combustivel tem a sua temperatura critica, abaixo da qual elle não se une ao oxygenio.

A combustão do carvão betuminoso opera-se em varias phases. Na primeira phase, que corresponde a um periodo de relativamente baixa temperatura, dá-se a desagregação do combustivel separando-se a parte volatil da não volatil. A segunda phase envolve a decomposição do hydro-carbone, que é a parte volatil, queimando-se os seus gazes constituintes a uma temperatura de cerca de 800° F. Esta é a phase critica para a questão da produção do fumo. Se ha muito pouco ar na fornalha, ou se é mal distribuido pela massa do combustivel, uma parte do carbone evola-se sem ser queimado e resulta d'ahi visivel augmento da quantidade de fumo. A terceira phase, que se passa a uma temperatura approximada de 1600° F., corresponde ao periodo em que arde a parte não volatil do combustivel. N'esta terceira phase tambem a maior ou menor produção de fumo depende da regular existencia do ar necessario para uma completa combustão.

Ha ainda um aspecto economico d'esta questão que importa considerar, e que é claramente evidenciado em numerosas experiencias feitas ultimamente. E' o caso que,

n'essas experiencias reconheceu-se que, em certas condições, uma apparente diminuição do fumo produzido pode significar uma maior perda de calor, ao passo que a melhor utilização do valor calorifico do combustivel implicará, pelo contrario, um leve augmento na produção do fumo. Experiencias cuidadosamente effectuadas nos laboratorios levariam a concluir que a somma de calor perdido no fumo negro é relativamente pequena.

Como um meio para eliminar a acção prejudicial do fumo, o relatorio a que nos referimos aponta o processo chamado da lavagem do fumo que se poderia applicar nas coqueiras de machinas, rotundas, etc., como fez uma das companhias que possui uma estação terminus em Chicago. Em todo o caso, este processo apresenta grandes inconvenientes por causa do desenvolvimento de acidos corrosivos, e pelo grande consumo de agua e de energia que acarreta, e pode dizer-se que se acha ainda n'uma phase de experiencia.

A precipitação das materias e gazes suspensos no fumo póde tambem ser accelerada por meios electricos. Fazendo com que os productos da combustão atravessem um campo electrostatico, as particulas solidas podem ser interceptadas, e é este o principio que tem sido utilizado para a remoção das materias solidas existentes nos gazes produzidos nas officinas de varias industrias, designadamente as metallurgicas. N'algumas applicações que tem sido feitas, reconhece-se que sob a influencia electrica, as particulas solidas contidas no fumo adherem á rede de limpeza, como succede com as particulas metallicas em relação a um magnete.

Para limpar a rede basta interromper a corrente, e as particulas solidas desprendem-se immediatamente. Este processo foi posto em pratica na New York Edison Company.

*

De uma cuidadosa investigação feita com a cooperação de todas as companhias que possuem linhas no terminus de Chicago, concluiu-se que, durante o anno de 1912, as locomotivas a vapor, em serviço na area sobre que incidiu o estudo, consumiram mais de dois milhões e meio de toneladas de carvão. N'este enorme somma, as locomotivas de serviço de estação abrangem 53,37 % do consumo, as de mercadorias 10,13 %, as de passageiros 9,40 %, e o restante corresponde aos serviços de ligação entre linhas, trafego suburbano, etc. O consumo de combustivel feito pelas locomotivas nas installações proprias do serviço de tracção attingiu, no mesmo anno, o valor importante de 260 mil toneladas.

O methodo empregado para a determinação da densidade relativa ou visibilidade do fumo foi o de Ringelmann. Na avaliação da densidade de fumo para um certo numero de chaminés ou para todas as de um serviço, os resultados obtidos são reduzidos a unidades de valor, designando-se o valor do jacto de fumo para o periodo de um minuto como um «jacto-minuto», e a emissão de fumo n'um minuto ou o seu equivalente como a «unidade de fumo». Empregando estas unidades, a percentagem da densidade medida na escala de Ringelmann póde ser avaliada por meio da seguinte formula:

$$\text{Percentagem da densidade} = \frac{\text{Unidade de fumo} \times 20}{\text{jactos-minutos}}$$

Para as investigações relativas ás propriedades de visibilidade do fumo, fizeram-se numerosas e cuidadas observações nas estações dos diversos caminhos de ferro para avaliar do fumo das chaminés das locomotivas e repetiram-se estas observações em varios pontos situados ao longo das linhas na area considerada. Segundo o relatorio diz, o numero total d'estas observações foi de perto de 12.000, das quaes mais de 10.000 foram feitas nas es-

tações, e as restantes em diversos locais da extensão das linhas. Reconheceu-se que a densidade média do fumo era maior na zona exterior do que na interior.

A densidade média na zona interior era de 15,30 e na exterior 23,17.

Entre as diversas origens de produção do fumo que afflige a cidade de Chicago, formou-se a seguinte lista, bastante curiosa:

Instalações que trabalham com vapor a alta pressão	44,79 %
Instalações metallurgicas e outras officinas industriaes	29,80 %
Locomotivas de caminhos de ferro	21,83 %
Instalações que trabalham com o vapor a baixa pressão	2,87 %
Navios a vapor	0,61 %
Fabricas de gaz a vapor	0,10 %

Como se vê as locomotivas dos caminhos de ferro veem em terceiro lugar n'esta escala.

As experiencias relativas á determinação dos constituintes solidos do fumo produzido pelas locomotivas, constituiram dois grupos distinctos: as experiencias feitas com a medição directa nas locomotivas em serviço na area estudada, e as experiencias de laboratorio executadas com uma locomotiva montada n'uma instalação especial. D'estas experiencias resultaram analyses detalhadas, tomando como base a seguinte classificação.

a) cinzas grossas — as particulas solidas que não passam no peneiro de 400 malhas por pollegada quadrada;

b) cinzas finas — as particulas solidas que passam atravez d'aquelle peneiro mas não passam atravez do de 40000 malhas por pollegada quadrada;

c) poeiras — as particulas solidas que atravessam, este ultimo peneiro.

Na serie de experiencias feitas com este fim, usou se duas especies de carvão, betuminoso e não betuminoso, e empregaram-seapparehos especiaes para determinar a quantidade de cinzas sahidas pela chaminé, e mediu-se rigorosamente a quantidade de combustivel gasto durante a experiencia para obter os elementos necessarios para a proporção a estabelecer.

Os resultados obtidos para as locomotivas em serviço nas estações foram as seguintes:

Percentagem de materia solida em relação ao combustivel queimado

	Cinzas grossas	Cinzas finas	Poeiras	Total
Carvão betuminoso....	0,038	0,171	0,262	0,471
" não betuminoso	0,065	0,486	1,227	1,778

Tambem se fizeram experiencias relativas ao caso das locomotivas trabalhando em grandes velocidades, e n'essas experiencias determinaram-se: a quantidade de combustivel consumido, as cinzas e poeiras emittidas, as cinzas descarregadas pelo cinzeiro, a agua evaporada, o esforço de tracção exercido, a potencia desenvolvida, etc.

O maximo grau de combustão obtido foi superior a 80 libras de combustivel por cada pollegada quadrada de superficie de grelha, em cada hora, e o minimo attingiu 23 a 27 libras.

*

De todos os estudos e trabalhos executados pela comissão que tratou do problema em questão, resultou finalmente o apuramento da quota parte da responsabilidade que cabe aos caminhos de ferro na poluição do ar da cidade de Chicago. Esse apuramento permittiu formar o seguinte interessante quadro:

	Combustivel consumido %	Fumo visivel %	Materias solidas existentes no fumo %	Gazes exstentes no fumo %
Officinas.....	5,97	10,25	1,73	5,17
Mercadorias de longo percurso.....	0,77	2,01	1,18	0,66
Manobras de mercadorias.....	2,02	4,59	0,43	1,74
Passageiros em transito.....	0,12	0,19	0,04	0,10
Passageiros de longo percurso.....	1,01	2,07	1,80	0,89
Passageiros suburbanos.....	0,88	1,54	1,97	0,74
Serviço de estação..	1,17	1,41	0,32	1,01
Todas as outras origens productoras de fumo.	88,06	77,94	92,53	89,69

Como se vê, por esta simples enumeração de dados, as locomotivas consomem apenas 11,94 % do combustivel gasto dentro dos limites da cidade, e são unicamente responsaveis por 22,06 % do fumo visivel total, occupando n'este ponto de vista o terceiro lugar entre as diversas causas de produção d'esse fumo. Na parte relativa aos elementos solidos arrastados pelo fumo, os caminhos de ferro contribuem só com 7,47 por cento do total averiguado, cabendo lhe o quarto lugar entre os diversos serviços a considerar. E' este mesmo lugar o que tambem lhes compete no que respeita aos gazes emittidos com o fumo, que accusam a percentagem de 10,31 em relação ao total correspondente a todas origens do fumo existentes em Chicago.

De uma maneira mais detalhada a comissão fez experiencias desenvolvidas na linha dos Caminhos de Ferro da Pennsylvania, e n'estas experiencias tratou-se tambem de averiguar das vantagens do emprego do arco do tijolo na caixa de fogo das locomotivas, como factor de economia no uso do combustivel, alem de outros resultados favoraveis obtidos no que respeita á redução da quantidade de cinzas, á diminuição da densidade do fumo visivel, e á menor perda de calor. N'estas experiencias fez-se uso de varias especies de carvão, e os resultados obtidos com um dos mais geralmente empregados foram os seguintes, para o caso de se usar ou não o arco de tijolo na caixa de fogo.

	Sem o arco de tijolo	Com o arco de tijolo
Evaporação por arratel (<i>pound</i>) de carvão enxuto (em libras)	8,6	9,2
Efficiencia da caldeira (por cento).....	63,4	67,2
Carvão enxuto por cavallo-hora no dynamometro (em libras).....	4,6	4,3
Densidade do fumo (por cento).....	36,5	24,1
Cinzas e poeiras (por cento do combustivel).....	5,56	4,18
Carvão contido nas cinzas e poeiras (por cento de combustivel).....	3,79	2,88

Por esta serie de experiencias reconheceu-se tambem que o emprego do arco de tijolo apresentava as seguintes vantagens:

a) augmentar a quantidade de agua evaporada em relação ao peso do carvão consumido;

b) augmentar a efficiencia da caldeira de 63,4 % para 67,8 %;

c) diminuir o consumo de carvão por cada cavallo-hora;

d) diminuir a densidade media do fumo visivel;

e) diminuir a quantidade de cinzas e poeiras arrastadas pelo fumo;

f) diminuir a perda de calor originada pela sahida dos productos eliminados pela chaminé;

g) diminuir a quantidade de carvão perdido pela queda no cinzeiro;

h) diminuir o volume do ar misturado nos gases da combustão;

i) aumentar a produção do carbone, formando-se assim o anhydrido carbonico de preferencia ao oxydo de carbone.

Estas vantagens são da maior importancia no que respeita ao serviço de condução do fogo nas locomotivas, mas a diminuição dos inconvenientes (como é talvez preferível dizer-se) accentua-se ainda mais, quando se encara o caso do pessoal empregado ser mais inexperiente ou menos cuidadoso, pois que, então, todos os factos apontados fazem resultar, de um modo indiscutível, os grandes beneficios que se tiram, no dizer do relatorio, de munir com uma aboboda de tijolo a caixa de fogo das locomotivas.

*

Todo o trabalho a que nos temos referido mostra como os americanos estudam os assumptos que de qualquer modo interessam a sua actividade industrial, com um methodo meticoloso e, por assim dizer, exhaustivo da questão que se debate.

Como já referimos, este trabalho filiou-se na necessidade reconhecida de diminuir a quantidade de fumo produzido na cidade de Chicago, e foi esta mesma razão que originou tambem o estudo tão completo da electrificação dos caminhos de ferro que terminam n'aquella cidade, por ser este o unico processo unanimemente admittido como apropriado á realisação do fim desejado. No nosso ultimo numero fizemos uma rapida analyse d'esse notavel trabalho, e, pelo que se pode concluir de todas as considerações que assim temos reproduzido, vê-se que a electrificação dos caminhos de ferro pode tambem contar já no numero das rasões de preferencia a reivindicar, a vantagem de concorrer poderosamente para a beneficiação da atmosphera nas cidades que agora se debatem envolvidas em nuvens de fumo sabias de varias origens, e designadamente das chaminés das locomotivas.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento a quem foi presente o projecto, com data de 11 de Agosto de 1911, do 2º lanço do caminho de ferro do Vale do Tâmega, compreendido entre Amarante e Freixieiro, na extensão de 22.200 metros, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 14 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importância total de 555.560\$, e bem assim que se proceda á sua execução.

Paços do Governo da República, 17 de Janeiro de 1916.—O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Secretaria Geral

LEI N.º 477

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

Artigo 1.º O Conselho de Tarifas, criado pela lei de 24 de Outubro de 1901, continua funcionando no Ministério do Fomento e passa a ser reorganizado pela presente lei.

Art.º 2.º O Conselho de Tarifas é composto de duas secções: a secção consultiva e a secção de iniciativa de tarifas.

§ único. O presidente do Conselho é o Ministro do Fomento, servindo de vice-presidente das duas secções o director geral de obras públicas e minas e tendo cada secção, como secretário, um chefe de repartição.

Art. 3.º A secção consultiva do Conselho de Tarifas tem por função dar parecer fundamentado sobre:

1.º Todos os negócios comerciais da exploração dos caminhos de ferro, abrangendo a contravenção das respectivas leis e regulamentos, as reclamações e as indemnizações;

2.º Todas as propostas de tarifas especiais internas e combinadas com quaisquer administrações de linhas férreas ou marítimas;

3.º Taxas de despesas accessórias em todas as linhas férreas em exploração.

Art.º 4.º A secção consultiva é composta pelos directores gerais do Ministério, pelos vogais inspectores do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, pelo director da fiscalização das linhas não exploradas pelo Estado, por um representante dos caminhos de ferro do Estado e por três delegados da agricultura, comércio e indústria, sendo cada um deles eleito pela direcção da respectiva associação de classe.

Art. 5.º A secção de iniciativa do Conselho de Tarifas tem por objecto o estudo e a proposta fundamentada sobre:

1.º A revisão, a substituição, a anotação, a ampliação e a modificação das tarifas existentes nas diferentes redes ferro-viarias;

2.º O estabelecimento de tarifas de trânsito para as mercadorias que desembarcam nos portos e se destinam ao estrangeiro;

3.º O estabelecimento de tarifas de exportação internas ou combinadas entre as empresas ferro-viarias ou entre companhias ferro-viarias e marítimas;

4.º O estabelecimento de tarifas económicas para o transporte de frutas, primores e outros alimentos entre os centros de produção e os grandes mercados de consumo;

5.º O estabelecimento de tarifas que promovam o desenvolvimento económico das diferentes regiões do país;

6.º Convenções e ajustes entre as administrações de linhas férreas, marítimas e de portos de mar, destinadas a facilitar o estabelecimento de tarifas especiais, comuns e combinadas.

Art. 6.º A secção de iniciativa é composta por um representante dos caminhos de ferro do Estado, por dois eleitos pelas direcções das linhas férreas não exploradas pelo Estado, um representante do Porto de Lisboa e outro do porto de Leixões, por dois representantes das empresas portuguesas de navegação e dois pelas agências de navegação estrangeira e por seis da agricultura, comércio e indústria, sendo cada dois eleitos pela direcção da respectiva associação de classe.

Art. 7.º Os estudos e propostas da secção de iniciativa são remetidos, pelo Ministério do Fomento ás empresas de transporte a que disserem respeito, a fim de aí serem convenientemente estudados.

§ único. Se a proposta da secção de iniciativa for aceite pelas empresas interessadas, será depois presente á secção consultiva do conselho de tarifas, para dar o seu parecer fundamentado.

Art. 8.º São gratuitas as funções de membro do conselho de tarifas, que continuam a gozar das vantagens concedidas actualmente e mais a de ser isento de jurado judicial e comercial, perdendo, porém, todas estas vantagens, quando der ás sessões o numero de faltas prescrito pelo regulamento respectivo.

Art. 9.º O Governo fará o regulamento necessário para a execução da presente lei.

Art. 10.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

O Ministro do Fomento a faça imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 25 de Janeiro de 1916.—*Bernardino Machado—António Maria da Silva*.



As janellas dos carros electricos

Já varios jornaes se teem referido ao abuso de, n'estes dias de baixa temperatura, se abrirem as janellas dos carros electricos, de ambos os lados quasi sempre, produzindo correntes de ar que prejudicam a saude dos passageiros.

Fazendo-se echo d'estes queixumes, o Sr. vereador Dr. Tovar de Lemos propoz que a Camara Municipal se entenda com a Companhia Carris no sentido de, por meio de uma postura, se estabelecer que durante os mezes de inverno as janellas se conservem fechadas, sendo impostas multas a quem as abrir.

Andou muito bem o Sr. vereador, mas não nos parece possível que tal se consiga, sem ser origem de continuos conflictos, dados os nossos costumes de cada qual ter o mais completo desprezo pela commodidade alheia. O unico meio será atarrachar as janellas desde 1 de novembro até 28 de fevereiro, e ainda haverá quem proteste.

Em paiz algum se consente, n'este tempo, como aqui, que as janellas dos carros andem abertas, e n'algumas partes nem no verão se abrem. Assim succede, por exemplo, na linha de Hamburgo-Altona.

Outro vereador propoz que, durante esses mezes, não se fumasse nos carros fechados.

Tambem lá por fóra assim se faz; até em Hespanha, que é paiz de fumadores. Quem quer fumar vae para a plataforma, e não é grande sacrificio, nos poucos minutos que dura a viagem, deixar de fumar.

Na Allemanha, e lembra-nos tambem que n'algumas cidades dos Estados Unidos, mesmo nos carros abertos só se fuma nos ultimos bancos.

Entre nós creou-se esse mau costume pelo facto da casa Burnay ser influente tanto na Companhia Carris como na dos Tabacos; não se quiz prejudicar esta, e agora não será facil emendar a mão.

Mas applaudimos as duas ideias, e especialmente a primeira, que era de toda a razão fosse posta em pratica.



A substituição de disticos nos vagões belgas e francezes apprehendidos pelos allemães

Ha já tempo que na Allemanha se pensava em substituir os disticos dos vagões belgas e francezes apprehendidos durante a guerra e utilizados actualmente na exploração militar dos caminhos de ferro allemães ou em serviço interno.

Foi tomada uma decisão sobre este assumpto fixando em 30 de novembro de 1915 a data em que todas as indicações de propriedade deviam deixar de figurar n'estes vagões. Na parte lateral exterior, assim como no *chassis* d'estes vagões, foi apposta em letras brancas bem visiveis a inscripção: *Mil.-Gén.-Direktion, Brüssel* (Direcção Militar Geral de Bruxellas). Todavia, como convinha, mesmo depois da suppressão dos distinctivos de propriedade, poder a todo o tempo reconhecer-se a origem dos vagões em questão, decidiu-se especificar esta origem por uma grande maiuscula collocada sob a inscripção geral: *Mil.-Gén.-Direktion, Brüssel*. As letras adoptadas são as seguintes para os diversos ramaes proprietarios d'estes vagões:

Vagões belgas		Vagões francezes	
Estado belga.....	A	Norte.....	L
Auzin.....	B	Este.....	M
Hasselt-Maeseyk.....	C	P. O.....	N
Norte belga.....	D	P.-L.-M.....	O
Liège-Givet.....	E	Meio-dia.....	P
Charleroi-Erquelines.	F	Estado (antigo).....	Q
Mons-Hantemont.....	G	Oeste (Estado).....	R
Chimay.....	H		
Grand-Terneuzen. ...	J		
Malines-Terneuzen....	K		

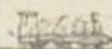
Para os vagões que não pertencem ás Companhias de caminhos de ferro ou ao Estado, mas a particulares (como por exemplo certos vagões-reservatorios), manteve-se a designação do proprietario privado ou da empresa, mas supprimindo qualquer indicação de dependencia ou ligação com as linhas ferreas. Tambem n'estes vagões foi applicada a inscripção *Mil.-Gén.-Direktion, Brüssel*.

Foi autorizada a conservação de marcas que não indicassem a propriedade ou proveniencia de qualquer linha ferrea (numeros, serie, natureza do vagão, carga, capacidade, etc).

A modificação das inscripções nos vagões foi effectuada no proprio logar em que elles se encontravam e ficou completamente terminada a 30 de novembro. As inspecções de exploração, do material e das officinas tomaram opportunamente de comunim accordo, as necessarias medidas para as estações.

Foi determinado que os vagões da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, assim como os do Caminho de Ferro Principe Henrique (Luxemburgo), não soffressem modificação alguma.

Com respeito aos vagões apprehendidos a outros paizes serão tomadas ulteriormente as necessarias providencias.



Revistas de inspecção aos ferroviarios militares

Pela Inspeção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro acabam de ser enviados á Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste os editaes de convocação para a revista de Inspeção das praças da Brigada N.º 1 de Caminhos de Ferro, revista que deve effectuar-se pelo comboio de pagamento cuja rotação começa em 3 de março proximo, com excepção do pessoal que se encontra em serviço n'essa Direcção, na estação do Terreiro do Paço e nas officinas e estações do Barreiro.

Para o pessoal em serviço n'essa Direcção e na estação do Terreiro do Paço, a revista será passada na sede da Inspeção, Rua Nova do Almada, 27, 2.º em qualquer dos dias uteis, que ao mesmo pessoal convenha, das 11 ás 15 horas, a partir de 15 até 25 de Fevereiro. As praças que não comparecerem n'estes dias, terão oficialmente revista, na Inspeção, no dia 26 do mesmo mez das 11 ás 16 horas.

Para o pessoal em serviço nas officinas e estações do Barreiro, a revista será passada na estação do Barreiro no dia 27 de fevereiro das 10 ás 13 horas, e no dia 28 ás mesmas horas para aquellas das praças que por motivo das suas obrigações ferroviarias não a poderam ter no dia 27.

O edital é do teor seguinte:

Faço saber por esta forma ás praças que constituem a Brigada n.º 1 de Caminhos de Ferro que devem comparecer á revista de inspecção que lhes será passada de 3 de março de 1916 a 12 do mesmo mez, aproveitando-se para este serviço o comboio de rotação de pagamento.

As praças deverão apresentar as suas cadernetas militares e os artigos de uniforme que possuirem.

As praças que faltarem a esta obrigação especial serão punidas nos termos do regulamento geral para o serviço do exercito.

No acto d'esta revista devem tambem apresentar as suas cadernetas militares todas as praças que, embora não estejam ainda matriculadas na brigada, façam parte dos quadros d'estes caminhos de ferro ha mais de 6 mezes.

Lisboa, 22 de janeiro de 1916.

O Inspector do Serviço Militar de Caminhos de ferro

Marques Paixão

Cor. d'Eng.º

VIAGENS E TRANSPORTES

Vinhos de Portugal para França

Um novo contratempo veio outra vez obstar a que possam já expedir-se remessas de vinho em vasilhame para França. Acha-se novamente suspenso quasi todo o serviço de pequena velocidade para aquelle paiz em virtude da enorme agglomeração de mercadorias nas estações fronteiriças por a Companhia do Midi não dispor do material sufficiente para o seu transporte, em consequencia da mobilização militar.

E' de esperar, porém, que este estado de coisas se não prolongue por muitos dias, como succedeu no mez passado, e que em breve o serviço volte á normalidade.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes publicou ultimamente um aviso sobre o trafego de Portugal para França do teor seguinte:

«Segundo communicação das companhias francezas, até novo aviso o trafego de Portugal para França só póde effectuar-se nas seguintes condições:

Para Hendaya, Port-Bou, Cerbère e mais além, não são acceitas expedições de pequena velocidade e as de grande velocidade são só recebidas quando não excedam o peso de 100 kilos por expedição. Por excepção podem admittir-se para Hendaya e Cerbère remessas, em pequena velocidade, de vinho em *vagões cubas* ou *cisternas*.

Fica pelo presente annullado o Aviso ao Publico, B 2558, de 3 do corrente, continuando, porém, em vigor as disposições do Aviso ao Publico, B 2431, de 12 de novembro de 1914, no que não seja contrario ás do presente».

O Aviso B 2558 tratava do restabelecimento do serviço para França, que antigamente havia sido interrompido, e o B 2431 contem disposições sobre a forma como se faz esse serviço que, no que se refere a mercadorias, é feito com reserva pelos prazos de transporte e sem responsabilidade de especie alguma para o caminho de ferro e em portes pagos, pelo menos até Hendaya.

Como se vê pelo Aviso acima transcripto ha excepção para o vinho em vagões-cubas, e pena é que, devido ás difficuldades levantadas pelas alfandegas de Hespanha e Portugal para a circulação d'esse material, ainda não possam fazer-se os transportes de vinho n'essas condições. Oxalá o assumpto se resolva em breve, aliás perder-se-ha um trafego importantissimo para o caminho de ferro e sem vantagem para os expedidores que se viam forçados a fazer as suas remessas por via maritima que, na actual conjunctura, além de carissima, corre graves riscos.

Acabamos de ser informados de que a situação já se vae modificando, estando já livres a fronteira de Port Bou-Cerbère, para onde já se faz todo o serviço com reserva pelos prazos de transporte, excepto mercadorias a granel e vinhos em vasilhame.

Na fronteira de Hendaya, porém, ainda se conserva a situação indicada no Aviso da Companhia Portugueza, mas é de esperar que seja por pouco tempo.

Cargas e descargas fóra dos caes das estações das linhas do Sul e Sueste

Pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste foi recentemente publicado um Aviso para entrar em vigor no dia 16 do corrente mez, pelo qual a sua tarifa de despesas accessorias é aditada com um novo artigo—15.º—no qual são estabelecidas taxas pelo serviço de cargas ou descargas fóra dos caes das estações, dentro das agulhas e fóra das agulhas, como já ha mezes se acha estabelecido nas linhas da Companhia Portugueza.

Essas taxas são: quando o serviço seja dentro de agulhas de \$02 por tonelada, com o minimo de cobrança de \$20; quando fóra de agulhas, \$20 por tonelada por manobras locais e serviço de vigilancia, 1\$00 por deslocação e demora do pessoal, por cada hora indivisivel, contadas desde a sahida até o regresso do pessoal á respectiva estação, e \$20 por kilometro pelo percurso de machina, contada a distancia desde o ponto de onde tenha sahido até ao de carga ou de descarga, e seu regresso ao ponto de partida.

Estes ultimos serviços têm de ser previamente requisitados ao Engenheiro Chefe do Serviço do Movimento que só os executará se tiver machina disponivel, se o perfil da linha o permittir e quando não possam resultar quaesquer inconvenientes.

Os estrumes e lixo a granel expedidos pela estação do Barreiro são isentos d'esta sobretaxa.

Alteração de tarifa

Segundo um Aviso publicado ultimamente pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, as mercadorias a que segundo a classificação da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de janeiro de 1912, corresponde a applicação dos preços kilometricos da 3.ª serie do § 1.º passam, em percursos superiores a 265 kilometros, a desfructar dos preços correspondentes á 2.ª serie da mesma tarifa.

A tarifa n.º 3 de referencias, é applicavel aos transportes de madeiras de construcção e de lenha, motano, fachina, etc., nas linhas da Companhia.

Serviço no apeadeiro do Baraçal

Segundo um aviso ao publico da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta a partir de hoje, o apeadeiro do Baraçal fica habilitado a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade, sendo as remessas de vagão completo sujeitas ás condições seguintes:

Expedições.—Os carregamentos e a sua ligação por cordas, e a cobertura com encerados, serão feitos por gente, conta e risco dos expedidores.

As mercadorias a expedir não podem permanecer no apeadeiro mais tempo do que é o necessario para se effectuar o seu carregamento nos vagões.

A Companhia não se responsabilisa por qualquer demora que possa haver no fornecimento dos vagões requisitados.

Chegadas.—A descarga das remessas ferá feita por gente, conta e risco dos consignatários.

As mercadorias descarregadas só poderão estacionar no apeadeiro o tempo indispensavel para o seu carregamento em carros, não se responsabilizando a Companhia pela sua guarda, nem pelas avarias que alli possam soffrer.

A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir á estação de Celorico os vagões que não tenham sido descarregados durante o praso de estacionamento gratuito concedido pela Tarifa de despesas accessorias, e de as descarregar alli, ficando de conta do consignatario as importancias correspondentes ao transporte para aquella estação, descarga e armazenagem, assim como ao novo transporte para o apeadeiro do Baraçal, se isso tiver logar.

Aos transportes procedentes do apeadeiro do Baraçal ou a elle destinados, serão applicadas as tarifas especiaes em vigor que corresponderem, ou a Tarifa Geral, conforme fôr mais vantajoso para o expedidor, bem como a tarifa de despesas accessorias.

Os preços applicaveis ao transporte de passageiros e bagagens são calculados segundo os seguintes minimos de distancias:

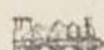
De Baraçal a Celorico.....	6 kilometros
De Baraçal a Villa Franca das Naves	9

Os preços applicaveis aos transportes de mercadorias serão, como até aqui, calculados suppondo a partida da estação immediatamente anterior ao apeadeiro e a chegada à estação immediatamente seguinte, consideradas no sentido da marcha dos trens.

Bilhetes d'ida e volta. — Preços, sem o selo incluído:

De Baraçal a Villa Franca e volta, ou vice versa.....	\$19 em 2. ^a — \$14 em 3. ^a
De Baraçal a Celorico e volta, ou vice versa.....	\$16 em 2. ^a — \$11 em 3. ^a

A venda d'estes bilhetes é regulada pelas condições da tarifa especial n.º 12 de grande velocidade.



A questão do papel

No mesmo dia em que no nosso numero passado publicamos em evidencia o facto da elevação de preço do papel affectar grandemente os jornaes não diários, como revistas e gazetas technicas, scientificas, litterarias e outras, em geral illustradas, e precisando, porisso, empregar um papel de mais preço do que o commum de jornaes diários, e o facto de, até então, não se ter tratado de lhes minorar os prejuizos, apparecia na respeitavel Nação um convite a todos os jornaes diários ou não, de Lisboa ou das provincias, para uma reunião, nas suas salas, no dia 20 do corrente, para se tratar da questão do papel.

A nossa *Gazeta* fez-se, pois, representar n'essa reunião pelo seu director, que alli fez salientar o quanto a elevação do preço do papel prejudica esses jornaes especiaes, não diários, de pequena tiragem.

Entretanto o Sr. Ministro do Fomento apresentava na Camara a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º — A's empresas jornalisticas será permittido, emquanto durar a alta de preços provenientes da conflagração europeia, importar, pagando apenas o direito de \$00.5 por kilogramma, a quantidade de papel continuo que lhes fôr necessaria para a sua industria e que as fabricas nacionaes não possam fornecer, reputada na razão de 600 toneladas por cada anno.

§ unico. Quando haja pedidos para esta importação de quantidades, que, somadas, dêem uma cifra superior ao limite estabelecido, será feito o rateio pelas empresas jornalisticas que os tenham formulado ou por accordo mutuo ou tendo em attenção a tiragem dos respectivos jornaes, se as mesmas empresas não delegarem em qualquer d'ellas a importação da totalidade.

Art. 2.º — O governo poderá auctorisar a importação do papel continuo para jornaes até mais 1.000 toneladas, com o direito estabelecido no artigo anterior e durante o mesmo prazo, as quaes serão depositadas em local por elle indicado e utilizadas mediante prévia licença, que só será concedida quando se verifique que augmentou o consumo, não coberto pela produção das fabricas nacionaes, ou esta baixou por qualquer causa.

Art. 3.º — Desde que o preço do papel continuo, destinado a jornaes e de fabricação nacional, seja superior ao de importação estrangeira accrescido de meio centavo por kilogramma o governo poderá auctorisar tambem a utilização do stock a que se refere o artigo antecedente, que será successivamente mantido por novas importações.

§ unico. O preço do papel importado, a que se refere este artigo, será fixado, pelo ministerio do fomento, para cada importação, de harmonia com as informações fornecidas pelas auctoridades consulares, conhecimentos, facturas, apolices de seguro marítimo ou quaesquer outros documentos.

Art. 4.º — O governo poderá ainda auctorisar a importação de papel resmado, para jornaes, mediante o pagamento do direito

estatístico estabelecido no artigo 1.º, quando no de fabricação nacional se dêem, respectivamente ao preço, as condições indicadas no artigo antecedente, fixando-se o preço de venda de papel resmado de fabricação estrangeira nos termos do § unico do mesmo artigo.

Art. 5.º — Fica revogada a legislação em contrario.

Tendo o nosso director sido escolhido, como representante d'esse grupo jornalístico, para fazer parte da comissão encarregada de estudar os meios de resolver a dificuldade, apresentou na sessão conjuncta de 24 o seguinte:

Voto por separado

Ex.^{ma} Sr. Presidente

A sub-commissão por V. Ex.^a nomeada para dar parecer sobre os alvitres apresentados para resolver a crise da imprensa no que se refere à falta e elevação de preço do papel, era composta de elementos que representam duas phases pelas quaes deve ser, e tem que ser, encarada esta questão, no actual momento, porque duas são tambem as ordens de dificuldades em que a actual crise se manifesta, atacando a grande industria da publicidade jornalística.

N'um grupo, o mais numeroso e importante, formaram os representantes dos jornaes diários, ou mesmo semanaes, que usam papel em bobine, ou mesmo o em resma, papel ordinario de jornal, como a classificação aduaneira lhe chama.

Outro tinha que ser formado pelos que representaram ali os periodicos que só usam papel não só resmado, mas calandrado; papel mais fino e unico em que se imprimem revistas scientificas, technicas, financeiras, litterarias, militares, artisticas, theatraes, de sports, modas, propagandas, etc.

N'este facto se justifica a apresentação d'este voto por separado, que em nada colide com os que sejam emittidos pelo grupo primeiro.

Se a este 1.º grupo o decreto apresentado em projecto de lei pelo Sr. Ministro do Fomento não satisfaz por completo, muito menos elle attende à situação angustiosa em que já se acham os periodicos representando o 2.º grupo.

A incompetencia do relator não pode ser atenuada pelo tempo indispensavel para um estudo documentado da questão. Teria sido preciso obter informações da situação de algumas certas de jornaes, ás quaes o actual estado de coisas affecta grandemente: esclarecimentos sobre o preço porque hoje se obtém, no estrangeiro, o papel que elles consomem — certamente de muito differentes qualidades, pesos, formatos e até côres.

Nada d'esses elementos, podendo ser obtidos em 96 horas, necessario se torna tratar a questão por uma forma generica, para que a demora na resolução não venha affectar ainda mais a situação de que nos queixamos.

Com o fim de dar ás industrias portuguezas do papel uma protecção que ellas sollicitaram, estabeleceu-se, na pauta de 1892, três typos unicos de papel:

	Kilo
Art. 512.º, papel de escrever.....	\$14
Art. 513.º, " " impressão (typo ordinario de jornal)...	\$02.5
Art. 515.º, " " não especificado.....	\$06

Quer dizer que só o papel ordinario de jornal paga o imposto de 2 1/2 centavos. Todo o demais, em sendo um pouco mais fino, calandrado, encorinado, unico que serve para revistas e outros jornaes que tem que publicar gravuras, desenhos, plantas, etc., cae na classe 515 a 6 centavos por kilo, quando não cae em peor abysmo, porque, quando os empregados fiscaes o entendem, applicam-lhe a classe 512 como papel de escrever a \$14 centavos.

E' uma protecção extraordinaria que mesmo nos casos normaes tornava prohibitivo o emprego de papel estrangeiro.

Mas não é porque desejassem servir-se da industria estrangeira que já, desde muito, as empresas de jornaes periodicos se queixavam, e só de que as fabricas portuguezas protegidas por aquelle enorme direito, não só elevavam o preço dos papeis a mais do devido — a muito mais do que elle custa em qualquer paiz — como, seguras de que elle não podia vir de fora, impunham a quem pretendia o nos-o, condições que dificultavam — e sempre tem diffultado — a industria jornalística especial.

Todos nós sabemos que para se fundar um jornal ha, primeiro que tudo, que escolher o papel typo que as fabricas produzem, o formato, a qualidade, o preço.

Escolhido o papel e adoptado durante um certo periodo, a fabrica, qualquer dia, deixa de o fabricar e communica ao jornal; — Já não se faz mais; agora, ou tem que adoptar este outro, que é de differente qualidade, fazendo mau effeito para a collecção, ou de formato maior obrigando a perder-se tiras em todas as resmas ou, ainda peor, outro mais pequeno, o que obrigaria a reduzir o formato. E accrescentava, paternalmente — só se quizer que se faça de proposito, mas tem que encomendar pelo menos, 1.000 ou 1.500 kilos.

Ora rara é a empresa d'este genero que pôde dispor d'uma vez, de 200 ou 300 escudos para empalar em papel que muitas vezes, só gasta em dois annos.

E no estrangeiro, ou se encontrava esse papel já feito, podendo adquirir-se porções de 10 resmas ou 200 kilos, ou as proprias fabricas, o faziam *ad hoc*, apenas com o minimo de 500 kilos.

Qualquer d'estas duas soluções servia; mas vinham os direitos de 6 centavos (ou 14 centavos) e mais accessorios, e verificava-se que era impossivel importá-lo.

Dir-nos-hão que estamos tratando de industrias de pequena importancia, mas ha que attender não só a que, disseminadas por todo o paiz, não haverá menos de mil publicações n'estes ca-os, como a que os modestos, os pequenos, que não teem culpa de o serem também teem direito á vida, muito mais quando a esse viver, e á sua possivel evolução progressiva, se oppõe uma industria mais rica.

No actual momento a situação de embaraçosa, tornou-se impossivel.

As fabricas elevaram já 40 % os seus preços e ameaçam elevá-los mais.

Mandar vir do estrangeiro já era prohibido e hoje mais o é com a elevação dos preços lá fóra e o agio do ouro.

Pelo seu lado, as fabricas declaram que não fazem mais papel de determinadas qualidades, salvo se lhes tomarem milhares de kilos e a um preço exorbitante.

Não por fallar do que ao relator interessa mas por dar um exemplo—que só pode ser caseiro por carencia de informes extranhos,—citaremos que o Guia Official dos Caminhos de Ferro terá que passar a impressão do mappa e a sua secção de annuncios a papel branco, porque a fabrica só lhe fabrica o papel de côr por um preço muito mais elevado, incompativel com a base da sua administração.

Ora o artigo 4.º do projecto de lei do Sr. Ministro do Fomento nem esclarece bem se se applica a este genero de papel, porque referindo-se ao artigo 3.º este só trata do papel continuo, e torna dependente de uma complicação, que facilmente será invocada para uma não auctorisação, do Governo a importação a que se refere.

E mais nos convence de que facilmente nos será dito que essa disposição não attinge o papel fino para jornaes, o facto de se equiparar o papel resmado a que esse artigo se refere, ao bobinado ordinario.

Reduzindo o direito deste a $\frac{1}{3}$ do que é hoje, reduz também de 6 centavos para egual modesto meio centavo o papel calandrado, ou seja o que as revistas periodicas empregam?

A duvida é permittida.

E por outro lado, para uma modesta empresa jornalística mandar vir do estrangeiro uma porção de papel, tem que justificar que as fabricas nacionaes só lho fornecem por preço superior mais de meio centavo ao de procedencia estrangeira. Ora este estudo, se difficil é para uma empresa jornalística de Lisboa, mais impossivel é para qualquer revista da provincia.

E como fazer essa justificação.

Não precisam de tanto, e precisam de mais os periodicos que representamos.

Menos, em beneficio; portuguezes, como somos, mesmo que o papel estrangeiro nos ficasse a menos 1 ou 2 centavos por kilo do que o nacional, de egual qualidade, preferiríamos o nosso.

Mais, em facilidade; porque para termos a possibilidade de importar não podemos ficar adstrictos a um calculo comparativo do preço do papel, que o decreto não diz quem fará, nem sobre que bases, nem qui m lhe dará foros de legalidade, para valer perante o Governo, a fim de este auctorizar a importação.

Procede pois, Sr. Presidente additar ao parecer da commissão os seguintes pedidos por parte do grupo dos jornaes periodicos especiaes:

1.º — Que o Governo acrescente á phrase empregada no artigo 4.º da proposta de lei «papel resmado para jornaes» as palavras «calandrados ou semelhantes» ou «papel resmado para jornaes ou revistas» podendo o direito ser de 12 reis por kilo, isto é $\frac{1}{3}$ do actual, como no decreto para o outro papel se estabeleceu.

2.º — que no mesmo decreto seja nomeada, bem claramente, a entidade official que deve cotejar os preços e condições de fornecimento do papel nacional com o preço e qualidade do que se pôde obter no estrangeiro, dando informe que faça fé perante as alfandegas, para que, á vista d'elle e sem difficuldades, se possa obter o despacho nas condições do artigo 4.º modificá-lo como se pede;

3.º — que essa mesma entidade official trate desde já de formular um mostruario de papeis das diferentes fabricas nacionaes, com os preços firmes pelos quaes ellas se obrigam a fornecer porções não inferiores a 10 resmas mensaes, durante 6 mezes, afim dos consumidores poderem calcular os seus encargos e estudar se, isoladamente ou agrupando se, segundo as qualidades que consomem, podem contentar-se com a produção nacional, ou se são forçados a recorrer ao estrangeiro; e

4.º — que ao Conselho Technico Aduaneiro actualmente incumbido da revisão da pauta alfandegaria seja recommendado

que, pelo que se refere á classificação de papel para impressão, seja ouvido alguém que represente as especialidades d'esta industria — jornaes que empregam papel com um continuo — jornaes idem resmado — periodicos e revistas que usam papeis de mais corpo, calandrados ou semelhantes. — Lisboa, 21 de janeiro de 1916. — O relator, L. de Mendonça e Costa.

Este voto mereceu a approvação, não só dos representantes dos jornaes especiaes, como de todos os vogaes da commissão, para ser attendido na elaboração do parecer final.

N'este, porém, resolvera-se pedir ao Governo varias concessões que se para os jornaes revistas representavam, beneficios de certa importancia, para os grandes jornaes diarios valiam quantiosas sommas que os serviços publicos deixariam de receber; e não nos pareceu razoavel que, no actual momento, se fosse pedir ao Thesouro sacrificios de tão grande vulto, que a situação financeira do paiz não permitte.

Certamente que a gratuidade do correio seria um ideal; mas a que extremos ella levaria! O correio receberia, a menos annualmente, uns bons cem contos; e além d'isso, dado que os jornaes expedissem gratuitamente quantos exemplares quizessem, nada impedia que qualquer d'elles, ou diferentes mesmo, aproveitassem a larga concessão para fazer uma propaganda de centenas de milhares de exemplares; e não haveria serviço do correio possivel.

Pensando assim o nosso director, dirigiu, por ultimo, á Commissão a seguinte declaração de voto:

Ex.^{ma} Sr. Presidente da Commissão para o estudo da questão do papel

Não me sendo possivel assistir á reunião de hoje nem a outra qualquer, por estes dias, por ter o meu tempo já comprometido para outros trabalhos, venho concretisar o meu voto sobre os pontos que fazem parte da projectada representação ao Governo, pela seguinte forma:

1.º — não sub-crevo os alvires da gratuidade dos portes, taxas telegraphicas e varias contribuições, não só porque não foi para pedir beneficios ao Governo, mas para resolver a crise do papel, que nos reunimos, como porque são essas, questões complexas que demandariam de largo estudo.

2.º — concordo com o segundo alvitre, (isenção de direitos sobre materias primas destinadas á fabricação de papel), mas com a restricção indicada pelos representantes do «Seculo», «Capital» e «Vanguarda» (1).

3.º — mantenho em absoluto a proposta dos quatro pontos do voto por separado que apresentei e que tem por fim precipuamente defender os jornaes de toda o paiz que se imprimem em papeis resmados especiaes, do augmento do custo desse papel, no presente e no futuro.

Entretanto a commissão parlamentar encarregada de estudar a proposta do Sr. Ministro, apresentava o seu parecer, do teor seguinte:

1.º Que o direito estatístico a que se refere o artigo 1.º da proposta de lei, seja fixado em \$00,1.

2.º Que no § unico do artigo 3.º, e entre as palavras «importação e de harmonia», se adite «mediante e previo estudo da direcção geral de Commercio e Industria feito.»

3.º Que o artigo 4.º passe a ter a seguinte redacção:

«Art. 4.º O governo poderá ainda auctorisar a importação do papel resmado para jornaes ou revistas, mediante o pagamento do direito estatístico de \$00,25, quando no de fabricação nacional se dêem, respectivamente, quanto ao preço, as condições indicadas no artigo antecedente, fixando-se o preço de venda do papel resmado, de fabricação estrangeira, nos termos do § unico do mesmo artigo.»

Como se vê, as ideias preconizadas pelo director d'esta Gazeta, na defesa dos jornaes que empregam papeis especiaes, foram acceitas pela Commissão da Camara electiva.

(1) Saber-se primeiro que concessões as fabricas farão, n'esse caso, aos jornaes

No artigo 3.º foi fixada a entidade que tem que proceder ao estudo comparativo do preço do papel português com o estrangeiro; no artigo 4.º figura a taxa de 2,5 reis para o papel importado (menos ainda do que os 12 reis que propuzemos), e lá vem designados os jornaes especiais com a explicativa de «jornaes ou revistas» o que já não deixa duvidas.

O assumpto está ainda affecto á discussão parlamentar, mas bem nos parece que aquelles dois pontos estejam já vinculados.

Andou bem, andou mal o nosso representante na defesa da classe de jornaes-revistas (boletins, gazetas e semelhantes) de forma a conseguir esse resultado?

Os interessados o resolverão, e para isso vamos buscar enviar a todos uma *separata* d'este artigo.

Se mais e melhor não fez foi por circumstancias alheias á boa vontade que puzemos em acertar, e não pouco por falta de bom conselho (que não houve tempo para sollicitar) dos nossos collegas, interessados no assumpto.



Os syndicatos ferroviarios, inglezes

Já é conhecido pela imprensa diaria que o congresso dos representantes das *Trade-Unions*, reunido em Westminster para decidir qual a attitude que a classe operaria deveria assumir com respeito ao projecto de lei que estabelece o serviço militar obrigatorio, se pronunciou contra esta medida, julgada indispensavel pelo governo britânico. Uma moção apresentada pelos operarios pedindo a resistencia ao projecto de M. Asquith foi adoptada por 1.715.000 votos contra 934.000.

D'este modo se affirmam mais uma vez as tendencias revolucionarias, que a fraqueza do governo infelizmente animou e de que o syndicato dos agentes de caminhos de ferro inglezes vem dando varias provas durante muitos annos.

Em 1896 a *Amalgamated Society of Railway Servants* provocava uma greve na Companhia *London and North Western*, que despedira empregados syndicados. No anno seguinte este syndicato intimava as Companhias irlandezas a reconhecerem o como representante dos seus agentes: uma greve geral rebentou em janeiro de 1898 e foi assignalada por actos de violencia.

Mas foi em 1907 que o syndicato teve plena consciencia da sua força, ao ver os poderes publicos capitularem perante elle, apesar de somente contar 90:000 membros sobre 500:000 agentes de caminhos de ferro.

A *Amalgamated Society* pretendia forçar as Companhias, sob ameaça de greve geral, a reconhecerem a oficialmente e tratar de igual para igual com ella em todos os conflictos com os seus agentes; ella pedia além d'isso redução no tempo de trabalho e augmento de salarios na importancia de 7.500:000 libras esterlinas, ou seja 33% sobre a totalidade dos salarios. O presidente do *Board of Trade* interveiu e fez concluir um accordo, denominado *Railway Conciliation and Arbitration*, de 6 de novembro de 1907. O syndicato não obtinha o reconhecimento official, mas o principio da arbitragem obrigatoria era creado e imposto ás Companhias, com um processo de arbitragem para todo o conflicto relativo a questões de salario ou de duração de trabalho. Este entendimento foi feito por sete annos, e, passado este espaço de tempo, só podia ser denunciado com previo aviso de dose mezes.

Ainda não eram passados quatro annos quando os ferroviarios syndicados começaram a reconsiderar nos compromissos tomados. Em 1911 queixavam-se das condições e dos resultados da arbitragem, queriam modificar

a *Conciliation Scheme* e obter á viva força o seu reconhecimento official. A 15 de agosto os seus representantes enviaram ás Companhias um *ultimatum*, com o praso de vinte e quatro horas; a 17 a greve estava declarada. Então o presidente das do *Board of Trade* exerceu pressão sobre as Companhias para as obrigar a ceder; a 19 foi assignado um novo compromisso.

Uma comissão especial de inquerito modificou o processo de arbitragem, sem o tornar extensivo, como queriam os syndicatos, aos conflictos interessando a disciplina, a administração e a direcção, mas admitindo os chefes d'estes syndicatos a representar os operarios nas juntas de conciliação, mesmo que não fossem agentes da Companhia em litigio, o que é uma forma indirecta de os acreditar como intermediarios, como elles sempre em vão tinham pedido. As novas bases entraram em vigor em maio de 1912; ellas não impediram que no fim d'este mesmo anno uma greve estalasse no *North-Eastern Railway* por um motivo dos mais futeis: um mechanico de comboios de passageiros foi mudado de serviço por causa de embriaguez!

Em março de 1912 a *Amalgamated Society* e dois outros syndicatos de ferroviarios fundiram-se em uma União comprehendendo 188:000 membros, que se apressou a incluir no seu programma o dia de oito horas e o salario minimo, sempre sob ameaça de greve, com a obrigação para todos os agentes de se filiarem na União. O seu *comité* executivo tem o poder de «ordenar aos membros da União a suspensão do trabalho e a fixar-lhes a data, e será dever absoluto de todo o membro da União a conformar-se com estas instrucções».

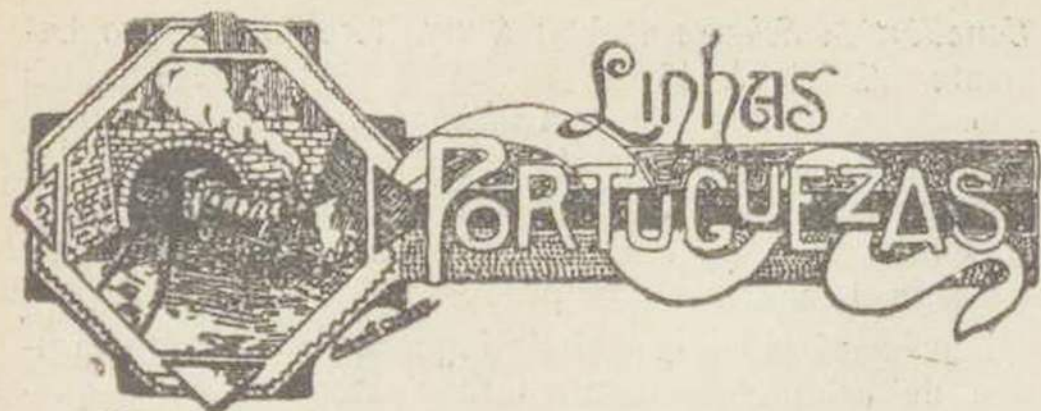
Todos estes excessos, que submettem interesses tão importantes aos caprichos de syndicatos irresponsaveis, são consequencia do erro inicial commettido em 1907 pelo governo quando interveiu deploravelmente entre as Companhias e os seus agentes para registrar a arbitragem obrigatoria.

Este attentado ao principio da disciplina em uma industria tão vital como a dos caminhos de ferro, não tardou a produzir os seus effeitos.

Queria-se evitar uma greve de caminhos de ferro, ella rebentou alguns annos depois, e bem longe de que o processo de arbitragem, que tinha sido a origem d'eila, conseguisse evital-a. Desde então o syndicato dos ferroviarios assignalou-se, como o syndicato dos mineiros, pela agitação, as ameaças e a indisciplina, mesmo para com os chefes do syndicato. Proseguiu, depois da guerra, a sua politica revolucionaria, como se a guerra não existisse: a constituição da federação dos syndicatos dos ferroviarios, dos mineiros e dos *dockers*, as ameaças de greve, a propaganda contra o recrutamento e agora a opposição systematica ao *bill* de conscripção, mostram-no completamente fechado á intelligencia dos interesses geraes do paiz, e isto enquanto os elementos são do pessoal de caminhos de ferro se alistam em grande numero nos exercitos britânicos, e isto apesar das novas concessões do governo, que, desde o começo da guerra, vinha augmentando os honorarios dos agentes, tomando a seu cargo a quasi totalidade da despesa.

Certamente ninguem se deve sentir mais amargamente desilludido com a attitude dos ferroviarios syndicados que o ardente patriota que é o activo ministro britânico das municações, principalmente se se lembrar de que o presidente do *Board of Trades* em 1907 e em 1911 se chamava Lloyd George.

O que se passa em Inglaterra mostra á evidencia a que resultados conduz uma politica de fraqueza applicada a elementos revolucionarios que cousa alguma pode contentar e que tiram das capitulações successivas dos poderes publicos, uma força de propaganda de dia para dia mais perigosa para os interesses vitaes do paiz.



Beira Alta. — O Governo mandou estudar o ramal de estrada da estação de Villa Fernando á povoação de Adão, para alli ligar á estrada que conduz ao Sabugal.

Já no ultimo numero da *Gazeta* encarecemos a importancia d'esta ligação, que muito irá beneficiar os povos do concelho de Sabugal.

Cintra ao Atlantico. — Esta Companhia sollicitou do Governo a prorrogação por 90 dias do prazo para apresentar os estudos da linha ferrea electrica de Cintra á Bocca do Inferno, pelas estradas nacional n.º 67 e districtal n.º 153.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de janeiro de 1916.

Empréstimo Francez. — São já conhecidos os resultados definitivos da subscrição do grande empréstimo francez de 5 %. O Ministro das Finanças tinha declarado, logo após o encerramento da subscrição, que o capital subscripto devia orçar approximadamente por 14 billões e meio de francos segundo os seus calculos, baseados nos resultados já conhecidos. Está agora definitivamente apurado que a importancia subscripta se elevou á cifra de 15 130 milhões de francos.

Os paizes estrangeiros contribuíram com mais de 1000 milhões, dos quais 602 milhões foram fornecidos pela Inglaterra. Os pagamentos em numerario calculados entre 5 e 5 e meio billões de francos, formaram exactamente 6.368 milhões.

O numero de subscriptores foi de 970.000, em Paris, e de 2.186.000, nos departamentos, addicionando a estes algarismos os relativos aos subscriptores estrangeiros, verifica-se que o numero total dos participantes na subscrição do empréstimo «de victoria» foi de 3.133.289.

Finanças inglezas e suecas. — Começou a executar-se em Inglaterra a chamada mobilização dos valores americanos, tendo sido publicada a primeira lista, comprehendendo oitenta valores dos Estados Unidos e do Canada, que o Thesouro britannico se propõe receber dos respectivos possuidores por meio de compra ou de empréstimo, nas condições que já aqui indicámos detalhadamente. O pagamento está a cargo do Banco de Inglaterra e é effectuado em Bilhetes do Thesouro, de 5 %, ou em numerario, á escolha dos interessados.

Não se sabe ainda qual o acolhimento que terá tido, por parte dos capitalistas, este novo apelo do Thesouro britannico. Segundo vemos dos jornaes financeiros, havia em Inglaterra grandes esperanças no exito d'esta medida, sabendo-se que os pregos da libra haviam melhorado bastante em New-York pois passaram em poucos dias de 4,50 para 4,77 dolla s.

O cambio inglez sobre as praças scandinavas melhorou, igualmente, devido ao accordo feito com a Dinamarca.

A imprensa financeira de Londres é geralmente de opinião que seria conveniente, para evitar a depreciação da libra esterlina, em Amsterdam, o envio de ouro ao Banco da Hollanda, pois que, na actual situação do cambio allemão, já não pôde haver receios de que o ouro assim exportado vá contribuir para o augmento do encaixe metallico do Reichsbank.

Foi muito notado que o Banco Nacional da Suecia tivesse restabelecido a convertibilidade das suas notas. Trata-se, porém, de uma medida perfeitamente regular.

Foi a situação favoravel dos cambios suecos que levou aquelle paiz a não receiar que o seu stock de ouro se escoasse para os paizes visinhos dos quaes é credor por sommas importantes. Alem d'isso, a Suecia mostra-se, com essa attitudo, disposta a manter a neutralidade que até aqui tem observado.

A supressão do curso forçado na Suecia não é de molde a causar alarme entre os alliados, pois que o Reich bank não poderá apropriar-se do ouro d'aquelle paiz, ao qual, pelo contrario, terá de continuar a fazer remessas d'aquella especie de metal.

Banco Lisboa & Açores. — Muito reduzido o relatorio da Direcção d'este Banco relativo ao anno findo apesar do importante movimento que, em simples exposição de algarismos, nos apresenta.

O movimento das principaes contas foi o seguinte:

11 878 letras descontadas.....	13 558:263\$70
10.211 " s/ Provincias.....	3.360:213\$91
3.431 " a Receber.....	1.443:368\$88
Operações cambiais (8.196 letras).....	58 879:492\$73
Depositantes em Lisboa.....	100.626:78\$564
" no Porto.....	2 683:307\$61
Caixa (entrada).....	212.930:708\$35

Os lucros do anno foram..... 459:816\$43

Deduzindo:

Contribuições.....	49:951\$78
Gastos Geraes.....	64:676\$44
	114:628\$22

Fica liquido o saldo de..... 345:188\$21

a que a Direcção propõe a seguinte applicação:

Dividendo de 7 % livre de imposto de rendimento (incluindo 2 1/2 % já distribuidos)..... 260:344\$00

Percentagem á Direcção 5 % sobre 270:493\$56..... 13:524\$67 273:868\$67

Saldo para 1916..... 71:319\$54

Propõe mais, que tendo se empregado uma parte do capital do Banco em empréstimos hypothecarios sobre predios em Lisboa, estando em 31 de dezembro ultimo applicada a estas operações, quasi todas a prazo de um anno, a somma de 553:300\$00 e, sendo conveniente desenvolver este ramo de negocio, a Assembleia Geral auctorise a Direcção a contractar empréstimos hypothecarios por prazo superior a tres annos, por conta do capital do Banco, até á somma total de um milhão de escudos.

A Assembleia Geral está annunciada para 5 do corrente mez, ás 3 horas da tarde.

Banco Commercial. — O resultado dos lucros d'este Banco apresenta um saldo de 244:791\$43,6 deduzindo as necessarias depreciações de valores e amortizações de dividas consideradas perdidas.

A Direcção propõe a seguinte distribuição:

8 % de dividendó.....	160:000\$00
Fundo de Reserva: 6 % s/ 196.368\$39,9.....	11:782\$10,3
Honorarios á Direcção: 6 %, idem.....	11:782\$10,3
Fundo de Reserva variavel.....	20:000\$00
(Estê Fundo fica elevado a 250:000\$00).	
Saldo.....	41:227\$23
	244:791\$43,6

Companhia de Seguros Fidelidade. — Reuniu hontem a Assembleia Geral d'esta Companhia, para apreciar o relatorio da Direcção e eleger a meza, e a Commissão revisora de contas.

O relatorio apresenta as seguintes verbas: Fundo de Reserva, 770.538:14,5; receita em premios no anno de 1915, 303:093\$99,5; lucros liquidos, 101:609\$12. Os prejuizos pagos desde a fundação elevam-se a 4.575:139\$15.

Companhia do Mercado da Praça da Figueira. — Acaba esta Companhia de apresentar o seu relatorio respeitante a 1915, em harmonia da sua disposição estatutaria.

A amortização das obrigações elevou-se a 5.130\$00.

A conta de Ganhos e Perdas apresenta um saldo de 21.657\$51,6, a que a Direcção propõe a seguinte applicação:

Fundo de Reserva.....	2 165\$75,4
" " Amortização.....	5 400\$00
Para distribuir ás acções nos termos do Estatuto...	13 019\$81,3
A' Direcção e Conselho Fiscal.....	1.041\$97,9
	21 657\$51,6

Propõe, pois, a Direcção que a cada acção seja distribuido como dividendo a verba de Esc. 2\$17 livre de imposto a que deduzindo E-c. 1\$00 já distribuidos, fica em Esc. 1\$17, levando os minimos a conta nova.

Que do Fundo de Amortização se distribua a cada acção a verba de Esc. \$50 á conta de capital desembolsado.

Companhia Africana de Polvora. — Apresentou esta Companhia as contas relativas á gerencia da anno de 1915.

Apezar da fabrica se conservar parada, e de não ter sido derogada a prohibição da venda de polvora em Angola; com as vendas realizadas no continente, dos productos que a Companhia tinha

em deposito, encerrou o balanço com o lucro liquido de Esc. 7:032\$17,8, pelo que a Direcção propõe um dividendo de 5%, retirando do Fundo Eventual o que falta para esse fim e para as contribuições a pagar.

Cambios. — A situação do mercado de cambios não se modificou, ficando, contudo com tendencia frouxa. O cheque sobre Londres foi vendido, durante a quinzena entre 33 7/8 e 34 1/8.

O agio do ouro conservou-se sensivelmente estacionario, fechando hoje tambem com tendencia frouxa.

A libra ficou a 7\$03 - 7\$08; o Rio-Londres cota 11 15/32 ou 20\$926 reis.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE FEVEREIRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	34 7/16	34 5/16	33 7/8	34 3/4
" 90 d/v.....	34 15/16	—	34 3/8	—
Paris cheque.....	745	750	762	765
Berlim	260	275	275	285
Amsterdam cheque	630	640	640	650
Madrid cheque	1380	1390	1410	1420

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos

JANEIRO

	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,45	39,45	39,45	39,40	39,40	40,90	—	39,10	39,0	—	39	38,95	—
Divida interna 3% coupon.....	39,15	39,15	39,15	39,15	39,15	39,10	—	39,10	39	—	38,90	38,90	—
" 4% 1888, c/premios.....	22\$25	22\$25	—	—	22\$50	22\$50	22\$50	22\$60	22\$60	—	—	—	—
" 4% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	58\$20	—	—	—	—	—
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	9\$50	—	9\$45	9\$50	—	—	—	9\$50	—	—	—	—
" 5% 1905, (C.º de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	83\$00	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	80\$30	—	—	—	—	—
" 4% 1912, ouro.....	97\$00	—	97\$00	97\$00	—	97\$20	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie.....	75\$90	75\$90	75\$90	75\$90	75\$80	75\$80	75\$80	75\$70	75\$70	75\$60	75\$50	75\$50	—
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73\$80	—	—
" 3% 3.ª serie.....	77\$00	77\$20	77\$20	77\$10	—	—	—	—	77\$00	—	76\$70	76\$70	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	185\$20	185\$50	185\$50	185\$50	—	—	185\$50	185\$50	186\$00	186\$00	186\$00	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	126\$80	—	—	—	128\$50	—	—	129\$00	129\$00	129\$00	129\$00	—	—
" Lisboa & Açores.....	—	125\$00	125\$00	—	—	125 00	—	125\$00	125\$00	125\$00	125\$00	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4\$80	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	82\$50	82\$00	82\$10	82\$10	82\$00	—	—	—	81\$10	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	94\$00	94\$00	94\$00	—	—	94\$00	—	93\$90	93\$80	93\$80	93\$80	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	77\$50	77\$50	77\$50	78\$00	78\$00	78\$00	79\$00	—	80\$00	80\$20	79\$00	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	73\$00	73\$00	—	73\$00	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	36\$30	—	36\$20	36\$30	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	14\$50	14\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	78\$00	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	79\$20	79\$50	70\$00	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	83\$00	—	—	—	—	—
" prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	92\$50	92\$50	—	83\$50	—	81\$50	—
" 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	58,50	58,50	—	59,00	—	—	59,05	59,05	59,05	59,15	—	—	—
" 3% 2.ª ".....	—	56,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	281	—	—	—	—	—	—	281	282	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....	189,7	189,75	189,75	189,75	—	—	189,75	189,50	189,25	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	140	—	139	143	139	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas									
			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	—	1.073	—	1.03	—	—	—	—
	Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—
	Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10 Janeiro 16	722	49.452\$78	708	44.455\$30	+ 4.997\$48	68\$49	62\$78	+ 5\$71
Minho e Douro	20 Dezembro	471	1.844.319\$00	471	1.798.313\$05	+ 46.005\$95	3.915\$75	3.718\$07	+ 97\$68
Beira Alta	23 Setembro	253	404.528\$97	253	397.998\$25	+ 6.530\$72	1.598\$92	1.573\$11	+ 25\$81
Companhia Nacional	31 Dezembro	185	168.092\$54	185	160.659\$24	+ 7.433\$30	908\$60	868\$42	+ 40\$18
Valle do Vouga... ..	20 Janeiro 16	176	10.413\$61	174	7.599\$70	+ 2.813\$91	59\$16	43\$18	+ 15\$98
Porto á Povo e Famalicão ...	31 Dezembro	64	182.968\$07	64	167.439\$32	+ 15.528\$75	2.858\$87	2.616\$23	+ 242\$64
Guimarães	31 Outubro	56	120.994\$12	56	121.173\$38	— 179\$26	2.160\$60	2.163\$81	— 3\$21
Hespanholas									
			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	10 Janeiro 16	3.681	3.946.838	3.681	3.336.027	+ 610.811	1.072	906	+ 166
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	31 Dezembro	3.664	134.666.049	3.664	128.217.021	+ 6.449.028	36.753	34.993	+ 1.760
Andaluzes.....	10 Janeiro 16	1.083	839.287	1.083	648.185	+ 191.102	774	598	+ 176
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	" "	777	257.141	777	211.423	+ 45.718	330	272	+ 58
Lorca a Baza e Aguilas.....	22 "	168	207.113	168	184.152	+ 22.961	1.232	1.096	+ 136

Viagens Gratuitas

Por amavel convite especial dos Srs. Albuquerque, Gamboa & Comp.^a assistimos, no dia 23 á inauguração d'esta nova empresa que se propõe fundar, sobre mol-des conhecidos, um novo genero de reclamo commercial baseado no desenvolvimento do turismo.

A *Agencia Promotora de Viagens Gratuitas* tem por fim, espalhar no commercio, que queira associar-se á sua ideia, umas senhas como as do *Bonus Universal* e outros, senhas que pelos logistas serão dadas ao comprador, uma por cada 10 centavos de compras.

Cada senha d'estas representa um quarto de kilometro, e reunidas ellas, n'uma caderneta, o portador d'ella, em lugar de ter direito a uma bijouteria que regularmente tem um valor muito inferior ao total de 5 por cento das compras feitas pelo apresentante, te-lo-ha a um bilhete de caminho de ferro, de um valor effectivo muito superior.

Por exemplo: um consumidor reúne as senhas de compras que fez no valor de 275\$00. Já se vê que apresenta 2750 senhas.

Em troca d'ellas a Agencia fornece-lhe um bilhete de 1.^a classe, para ir de Lisboa ao Porto e voltar, mesmo com a faculdade de algumas paragens em transito.

Outro, apresentando apenas 2.000 senhas pretende fazer uma excursão ao sul. A Agencia offerece-lhe um bilhete circulatorio de Lisboa a Badajoz, carro a Villa Viçosa e comboio de ahi, por Evora a Lisboa.

E' pratico e utilissimo.

Uma boa ideia que, estamos certos, dará excellentes resultados á empresa e ao publico.

O que veremos com muito prazer.



A industria electrica disponivel na Russia

A administração de vias hydraulicas do interior na Russia preparou uma nota explanatoria em vista do projecto de lei relativo á utilização da energia electrica. A nota menciona os ultimos aperfeiçoamentos technicos alcançados n'esta direcção nos ultimos dez annos.

A utilização da energia hydraulica é de especial importancia, pois a energia electrica obtida póde transmittir-se a grandes distancias. A energia hydro-electrica póde usar-se em toda a classe de industrias em que seja necessaria força motriz, mas é de especial importancia em minas, industrias metallurgicas e electro-quimicas, e na manufactura de numerosos artigos importantes em agricultura. O aproveitamento da energia hydro-electrica é da maior importancia na exploração de vias de communicacão, pois a substituição do vapor pela electricidade nos caminhos de ferro é indispensavel em muitos casos, mesmo para longas distancias.

Os 24 grandes rios da Russia europeia, não incluindo o Caucaso, podem fornecer um milhão de cavallos; os recursos hydraulicos da Siberia ainda não foram devidamente estudados.

A totalidade dos subsidios de energia hydraulica na Russia é avaliada por alguns investigadores em dose milhões de cavallos em comparação com o subsidio na Europa occidental, de 34 milhões de cavallos. A Europa occidental e os Estados Unidos possuem uma rede de installações hydro-electricas, que nas principaes regiões da Europa produzem mais de 3.500.000 cavallos. Na Russia um consideravel numero de applicações foram feitas nos ultimos vinte annos, o que prova a necessidade de utilizar a energia hydraulica; mas a adjudicação de concessões e mesmo a actividade do Governo tem sido impedidas pela má organização.

Companhia Atravez d'Africa

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

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de junho do corrente anno, accusando os livros, n'essa data, o seguinte:

Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

EM 30 DE JUNHO DE 1915

Propriedade	59:028\$93,7	
Moveis e utensilios.....	20:669\$78,6	
Construção.....	12.459:342\$85,4	
Estudos além de Ambaca.....	36:812\$23,6	
Thesouro portuguez, conta nova	575:068\$07,5	
Papeis de credito.....	188:019\$50	
Trustees..... £ 47.883.3.9	215:474\$34,5	
Capital.....		3.600:000\$00
Obrigações.....		8.275:050\$00
Banco de Portugal.....		121:471\$51,6
Obrigações sorteadas.....		7:650\$00
Lucros suspensos.....		2.197:202\$60,4
Trustees c/ de dep £ 5.000 0.0	22:500\$00	
Ações em caução.....	34:200\$00	
Corpes gerentes, conta de caução.....		34:200\$00
Thesouro, conta de reclamações	785:367\$68	
Artigos 25.º e 26.º do contracto de 25 de setembro de 1885..		785:333\$20
Administrador delegado em Lisboa.....	5:652\$26,7	
Direcção em Loanda.....	22:563\$16,8	
Devedores e credores.....	33:829\$66,5	
Letras a pagar.....		39:437\$42
Exploração.....	649:943\$09,7	
Banco Alliança, conta corrente caucionada.....		47:575\$87
Caixa.....	922\$78	
Fornecedores.....		1:503\$78
	15.109:424\$39	15.109:424\$39

S. E. & O.

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:

1 obrigação da Companhia a.....	79\$50	
2:000 ações da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$00.....	90:000\$00	
2:000 ações da Mala Real Portuguesa. (Memoria).....	20\$00	
1:600 ações da Companhia a 61\$20	97:920\$00	188:019\$50

Obrigações

Creadas:

9:450 de 450\$00.....	4.252:500\$00	
47:250 de 90\$00.....	4.252:500\$00	
	8.505.000\$00	

Menos sorteadas:

249 de 450\$00.....	112:050\$00	
1:310 de 90\$00.....	117:900\$00	229:950\$00
		8.275:050\$00

Explicações

Somma das obrigações creadas.... 8.505:000\$00

Da qual:

Recebido dos Trustees em pagamento da construção	6.186:150\$00	
Diferença na emissão.....	2.296:350\$00	
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contra to respectivo £ 5:000	22:500\$00	8.505:000\$00

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Pago por comissões e transferências.....	748\$30	
Idem por gastos de administração.....	17:183\$40	
Idem por despesas em Londres.....	10:616\$83,3	
Compon do 1 de julho de 1914 e de 1 de janeiro de 1915.....	414:675\$00	
Idem por gastos geraes.....	10:887\$66,5	
Idem por gastos geraes de exploração, a saber:		
Material diverso.....	48:286\$45,8	
Gastos de exploração.....	234:221\$89,2	282:508\$35
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos.....	354:128\$21,4	1.090:747\$76,2

Credito

Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees.....	389\$08,1	
Subvenção.....	873:578\$15,6	
Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas de janeiro a dezembro de 1914.....	212:696\$36	660:881\$79,6
Recebido de alugueis de parte do predio do Porto.....	1:100\$00	
Dividendo de accões da Companhia das Aguas de Loanda.....	4:000\$00	
Rendimento geral da linha.....	390:106\$71	
Juros em diversas contas.....	21:100\$43,5	
Diferenças de cambio.....	3:364\$43,3	
Lucro na venda de diversos materiaes e trabalhos nas officinas.....	9:522\$82,7	
Restituição da 1.ª, 2.ª e 3.ª prestações da contribuição predial relativa a 1912, que foi annullada.....	282\$18	1.090:747\$76,2

ANNEXO B

Desenvolvimento da conta de Exploração

Debito

Material circulante — Valor do existente.....	—	420:290\$01,5	
Moveis e utensilios — Valor dos existentes.....	—	54:688\$42,3	
Machinas e accessorios — Idem, idem.....	—	41:334\$63,3	
Combustivel — Existente.....	—	2:162\$28,2	
Contas a liquidar — Importancias d'estas.....	—	45:237\$69,9	
Via e obras — Material existente.....	—	6:397\$22,8	
Armazens geraes — Material existente.....	—	79:812\$81,7	
Gastos geraes d'exploração — a saber:			
Trafego — Cartazes, horarios, etc.....	123\$11	—	
Lubrificação e iluminação — Oleos, azeite, petroleo, sebo, etc.....	4:433\$39,3	—	
Combustivel — Carvão.....	36:014\$42,9	—	
Passagens — Do pessoal para Loanda.....	2:565\$82	—	
Tracção e officinas — Material miúdo, vencimento do pessoal e despesas.....	50:200\$53,5	—	
Armazens geraes — Vencimento do pessoal e despesas.....	4:623\$73,9	—	
Movimento — Vencimento do pessoal e despesas.....	45:326\$80,2	—	
Serviço medico e do hospital — Vencimento do medico, pessoal e despesas.....	4:669\$49	—	
Via e obras — Material diverso.....	27:765\$90,2	—	
Ferías e despesas.....	73:409\$04,5	101:174\$94,7	—
Direcção e serviços centraes — Vencimento do director, pessoal e despesas.....	33:376\$08,5	282:508\$35	
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha).....	—	390:106\$71	
		1.322:558\$15,7	

Credito

Rendimento da linha.....	—	390:106\$71	
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração).....	—	282:508\$35	
Saldo.....	—	649:943\$09,7	
		1.322:558\$15,7	

(Continua)

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Venda de motores, dynamos e utensilios para funcionamento de machinas

No dia 7 do corrente, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, rua de S. Mamede, n.º 63 (ao Caldas), Lisboa, se ha-de proceder a concurso publico para adjudicação da venda dos seguintes utensilios, que podem ser vistos em todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

9 tambores diversos; 1 tambor de tres velocidades e veio; 1 veio com ligação; 1 ligação; 22 pecas diferentes; 86.750 kilos de typo inutilizado. Existentes na sede da Direcção (Lisboa).

1 motor grande; 1 motor pequeno; 1 dynamo; a cessorios. Existentes nos Armazens Geraes (Barreiro).

Para ser admittido á licitação devera o concorrente mostrar que effectuou na Thesouraria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o deposito previo de 6\$00 escudos

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

Se os preços não convierem, esta Direcção reserva-se o direito de não fazer a adjudicação. O concorrente a quem for feita a adjudicação devera retirar os materiaes dos locais em que se encontram no prazo maximo de 10 dias a contar da data em que lhe seja comunicado, por escripto, esta adjudicação, sob pena de perda do deposito que revertera a favor do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado. O deposito previo de 6\$00 escudos sera restituído aos concorrentes não preferidos depois de feita a adjudicação e o deposito do adjudicatario ser-lhe-ha restituído depois de retirar os materiaes e ter satisfeito a sua importancia.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 16 do corrente mez e dias seguintes, ás 11 horas por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Candido 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-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 16 de dezembro de 1915, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 15 do corrente mez inclusive, das 10 ás 16 horas

N.º 80.794, de Coimbra a Porto-Campanhã, 1 sacco com pertences de machina, com 22 kilos, a José Ferreira; 32.980, de Penafiel a Villa Nova de Gaya, 2 caixas de garrafas vasias, com 160 kilos, a José Almeida, Successor; 19.580, de Lisboa-P a Porto-Campanhã, 2 barris vasios, com 78 kilos, a Francisco Pereira da Silva; 5.498, de Coruche a Torres Novas, 1 sacco com redes de pesca, com 9 kilos, a Antonio Marques; 43.156, de Valença a Alcantara-T, 2 grades de mobilia e pacote de miudezas, com 25 kilos, a Antonio Gomes Junior; 35.784, de Pombal a Villa Nova de Gaya, 1 folle de ferreiro, com 19 kil., a Augusto Coutinho; 62.462, de Lisboa-P a Belver, 4 alcofas de pregos, com 100 kilos, a Ferreira & Sousa; 5.589, de Alcantara-T a Figueira da Foz, 1 caixa com cerveja, com 100 kilos, a Joaquim T. Duarte; 30.716, de Vallado a Alcantara-T, 1 vagão de fachina, com 9.320 kilos, (*) a Joaquim Modesto; 30.766, Vallado a Alcantara-T, 1 vagão de fachina, com 10.060 kilos, (*) a Joaquim Modesto.

(*) Estas remessas serão vendidas em leilão em Alcantara-T no dia 16 do corrente.

AVISO

Na Direcção Geral das Colonias (4.ª Repartição), contractam-se para os caminhos de ferro das provincias de Moçambique e Angola, serralheiros, caldeireiros, torneiros, ferreiros e fundidores.

O contracto é por tres annos e exige-se apresentação de attestados de competencia e comportamento.

Olympia O mais distincto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias *Matinées* cinematographicas sendo os numeros de musica, tanto das *Matinées* como das *Soirées*, executados por um *Duplo Sexteto* de *Sopro-Corda-Piano*, composto pelos mais distinctos professores.

