

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 683

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 1 de Junho de 1916

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: 3.º additamento à tarifa de Despesas Accessorias.

Companhia Portugueza. — Aviso ao publico: Taxas correspondentes ao caminho de ferro.

SUMMARIO

A linha do Valle do Vouga, por J. Fernando de Sousa	161
A guerra e os transportes marítimos, por Raul Esteves	163
Parte Oficial — Ministério do Trabalho e Previdência Social — Viana do Castelo — Portaria n.º 671 — Norte — Valle do Vouga	165
As locomotoras electricas	165
Vias férreas da Marrocos	166
Caminhos de ferro do Sul e Sueste, subsídios para a sua historia (Continuação)	166
O metropolitano de Paris	167
Caminhos de ferro do Brazil	167
Viagens e transportes	168
A industria do aço na Viscaya	168
O porto da Figueira	169
Locomotoras sem fogo	170
Madrid-Zaragoza-Alicante em 1915	170
Linhos Portuguezas	171
Caminhos de ferro da Andaluzia	171
Parte financeira:	171
Carteira dos accionistas	172
Boletim commercial e financeiro	172
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	173
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	173
Documentos para a Historia — (Continuação)	174
Caminhos de ferro particulares, na Russia	174
Companhia da Beira Alta — Relatório (Continuação)	175
Arrematações	175
Horario dos comboios	176

ploração nas nossas linhas de via reduzida exploradas por Companhias.

Mudaram totalmente as circunstâncias e subiu por maneira sensivel o coefficiente d'exploração, tornando insustentavel a formula adoptada no contracto do Valle do Vouga.

Os municipios da região por essa linha servida representaram ao Governo mostrando que os serviços d'exploração não correspondiam ás necessidades regionaes, o que a Companhia procurava justificar allegando a impossibilidade de os melhorar sem aggravar a sua precaria situação, pelo que pediam ao Governo que providenciasse.

A proposta de lei que publicamos, procurando prover de remedio essa disparidade entre a letra do contracto e as conveniencias publicas, constitue um acto de boa e intelligente administração, que é justo louvar.

No proximo numero a analysaremos mostrando que as formulas propostas, embora melhorem muito a anomala situação actual, carecem ainda de ligeiras modificações que as adaptem cabalmente ás circunstâncias da exploração da linha e as tornem susceptiveis de dar o resultado que se teve em vista ao propon-las.

J. Fernando de Souza

Proposta de lei

Os contractos de concessão de caminhos de ferro, sendo a formula jurídica da associação do Estado com determinadas entidades representativas de iniciativa particular, para a realização de serviços publicos de transporte, cujos benefícios e encargos elas compartilham, são por essencia susceptiveis de revisão sempre que as circunstâncias o justifiquem e o interesse publico a aconselhe.

A França, cuja legislação ferro-viaria é subsidiaria da nossa, tem procedido a successivas e profundas remodelações das convenções com as principaes companhias concessionárias de caminhos de ferro em 1859, 1863, 1868, 1869, 1875 e 1883.

Entre nós igual criterio tem sido adoptado, como convinha.

Assim o provam as leis de 5 de maio de 1860, de 2 de março de 1866 e 28 de fevereiro de 1875, que autorizaram o Governo a introduzir diversas modificações no contracto de 12 de setembro de 1859, de concessão das linhas de norte e leste.

O contracto de 11 de junho de 1864, das linhas do Sul e Sueste foi modificado em virtude da lei de 25 de janeiro de 1866.

A linha de Guimarães e o seu prolongamento para Fafe, deram lugar a numerosos diplomas que successivamente alteraram as clausulas das concessões para as tornar viaveis.

Como exemplo d'essas modificações poder-se-hia ainda citar a linha de Vendas Novas a Setil, as do Alto Minho,

A linha do Valle do Vouga

Pelo Sr. Ministro do Trabalho foi apresentada na sessão de 20 do corrente, da Camara dos deputados, uma proposta de lei, que em seguida reproduzimos, para a modificação da formula d'exploração da linha do Valle do Vouga.

Na *Gazeta* de 1 de fevereiro do corrente anno estudámos a formula vigente, que figura na alinea b) da clausula 51.ª do contracto de 5 de fevereiro de 1907 e demonstrámos que mercê da discordancia entre o coefficiente d'exploração adoptado e o efectivo, a receita liquida real descia abaixo da garantida, de 1:000\$00 por kilometro, tanto mais quanto maior fosse a receita bruta.

Alvitrei por isso a adopção de um grupo de formulas de dois termos, estabelecidas de modo que cessasse essa anomala situação de ser a Companhia concessionaria forçada a contrariar quanto possível o desenvolvimento do trafego, que pode ser alli rapido, para não agravar a ruina a que a formula defeituosa a condena.

Conforme demonstrei, preveni essa discordancia da adopção do coefficiente que, mercê de causas multiplas, representava antes de 1907 a media das despesas d'ex-

objecto da lei de 20 de junho de 1912, destinada a alterar as condições do contrato de 1904, e a propria linha do Valle do Vouga, cujo contrato foi celebrado em virtude da lei de 20 de dezembro de 1906, que modificou as condições dos alvarás anteriores substituindo a cedencia da receita de impostos pela garantia de juro.

E' do dever e interesse do Estado pôr as linhas ferreas em condições de desempenharem cabalmente a sua missão de fomento, diminuindo assim mais rapidamente os encargos a que dão lugar, robustecendo o credito das empresas libertadas do pesadelo d'uma exploração ruinosa e desenvolvendo a economia regional. Quando, pois, a experienca mostrar o desacordo entre as clausulas d'um contrato e as bem entendidas conveniencias publicas, impõe-se a sua revisão criteriosa.

As linhas do Valle do Vouga foram sujeitas — lei citada de 20 de dezembro de 1906 e contrato d'ella emmagenta, de 5 de fevereiro de 1907 — ao regimen de garantia de juro em condições superiores, para o Estado, a quantas haviam sido estipuladas, até então, para linhas de via reduzida, como se vê do seguinte quadro comparativo:

Linhas	Base kilometrica	Juro garantido	Maximo desembolso do Estado por kilometro	Despesa minima por kilometro
Foz-Tua a Mirandella....	19.692\$30	5,5	1.083\$07(6)	700\$00
Mirandella a Bragança...	23.990\$00	4,5	1.169\$55	700\$00
Santa Comba Dão a Vizeu	22.880\$00	5,5	1.258\$30	700\$00
Alto Minho.....	19.999\$00	5	600\$00	700\$00
Vale do Vouga.....	20.000\$00	5	600\$00	650\$00

A densidade da população e os elementos de tráfego existentes na região asseguram o rapido incremento das receitas, desde que a exploração das linhas proporcione as necessarias facilidades pela criação de mais algumas estações e comboios, e por convenientes adaptações das tarifas e horários ás necessidades e circunstancias regionaes. Apesar de se estar longe d'esse regimen, logo no primeiro anno completo da exploração de toda a linha e apesar do retrahimento a que dão lugar as repercussões no nosso paiz da crise mundial causada pela guerra, a receita kilometrica attingia em 1915 cerca de 1.050\$, igual á que tem, no fim de muitos annos, as linhas de Foz-Tua a Mirandella e Santa Comba a Vizeu.

Facil será obter resultados semelhantes aos que accusa a estatística da linha de Guimarães, cuja receita kilometrica ascendeu a 1.655\$ no fim de tres annos de exploração, e a 2.000\$ no fim de dez.

A formula estipulada no contrato de 1907 para o calculo da garantia de juro é porém obstáculo insuperável ao incremento das receitas, do qual resultará a ruina da Companhia.

Adoptou-se para relação entre a despesa e a receita do tráfego coefficiente da exploração das linhas de via reduzida n'aquelle epocha a que fora já arbitrada para as concedidas anteriormente com garantia de juro.

Nas condições tecnicas da linha do Valle do Vouga, com rampas fortes e curvas apertadas, é impossivel, enquanto as receitas não attingirem maior importancia, a exploração a menos de 60 por cento, coefficiente que já quasi attingiram no triennio de 1911-1913 as outras linhas.

Quanto mais cresce a receita, maior é, pois, o prejuizo para uma empresa a quem arbitraram 50 por cento e gasta 60. Assim, a receita liquida garantida de 1.000\$ desce de facto a perto de 840\$ quando a receita se eleva a 1.600\$.

Para se não arruinar terá pois a Companhia que reduzir horários, suprimir tarifas especiaes, afastar por to-

dos os modos o tráfego que tende a affluir á linha, situação violenta e prejudicial para o publico e para o Estado, duplamente prejudicado pelo prolongamento do periodo de receitas baixas a que corresponda sensivelmente o maximo da garantia e o minimo da receita de impostos.

O remedio está na adopção d'outra formula de exploração, que arbitre para despesas quantias suficientes, para que a Companhia concessionaria possa promover o crescimento rapido das receitas sem ser por elle prejudicada, e disponha dos recursos para prover aos encargos das obras complementares e acquisições de material exigidas pelo incremento do tráfego.

Proponho, por isso, que se eleve a 60 por cento a percentagem do rendimento bruto kilometrico até ao rendimento bruto de 2.200\$, com exclusão dos impostos de transito e sello, e 50 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200\$, nas mesmas condições. Por esta forma desaparece a disparidade entre a despesa efectiva e a arbitrada. A cada receita corresponde maior cifra de garantia mas do rapido progresso d'aquelle, tornado possível, resulta a rapida diminuição dos encargos do Estado.

O quadro seguinte mostra a situação para o Estado e a Companhia sob a vigencia das formulas actuaes e das propostas, devendo notar-se que o encargo do Estado ainda é beneficiado com a dedução dos impostos respectivos :

Receita do tráfego	Despesas de exploração		Receita liquida		Garantia	
	Actual	Proposta	Actual	Proposta	Actual	Proposta
1.050\$00	650\$00	650\$00	400\$00	400\$00	600\$00	600\$00
1.200\$00	650\$00	72\$00	550\$00	480\$00	450\$00	520\$00
1.400\$00	700\$00	840\$00	700\$00	560\$00	300\$00	440\$00
1.600\$00	800\$00	960\$00	800\$00	640\$00	200\$00	360\$00
1.700\$00	850\$00	1.020\$00	850\$00	680\$00	150\$00	320\$00
1.800\$00	1.000\$00	1.080\$00	800\$00	720\$00	150\$00	280\$00
2.000\$00	1.100\$00	1.200\$00	900\$00	800\$00	100\$00	200\$00
2.200\$00	1.200\$00	1.320\$00	1.000\$00	880\$00	106\$00	120\$00
2.400\$00	1.200\$00	1.320\$00	1.200\$00	1.080\$00	- 100\$00	- 10\$00
2.600\$00	1.300\$00	1.320\$00	1.300\$00	1.280\$00	- 150\$00	- 140\$00
2.800\$00	1.400\$00	1.400\$00	1.400\$00	1.400\$00	- 200\$00	- 200\$00
3.000\$00	1.500\$00	1.500\$00	1.500\$00	1.500\$00	- 250\$00	- 250\$00

O signal — indica os reembolsos das quantias adeantadas.

As disponibilidades da Companhia mantém-se em 1.000\$ até começar o reembolso, crescendo d'ahi por deante de metade do excesso de receita, que é partilhada igualmente entre o Governo e a Companhia.

Em vista do exposto, tenho a honra de apresentar a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º A alinea b) da condição 51.ª do contrato de 25 de fevereiro de 1907, para a concessão da linha do Valle do Vouga é substituída pela seguinte :

Alinea b) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto kilometrico, com exclusão dos impostos de transito e sello: 60 por cento, enquanto o rendimento bruto não exceder 2.200\$, com o minimo de 650\$ para a despesa; 50 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200\$, não podendo as despesas de exploração calculadas por esta formula ser inferiores ás calculadas pela anterior para a receita de 2.200\$.

Art. 2.º E' revogada a legislação em contrario.

Sala das Sessões, 20 de maio de 1916. — O Ministro do Trabalho, *Antonio Maria da Silva*.

A guerra e os transportes marítimos

A influencia da guerra no desenvolvimento dos transportes terrestres tem sido já assinalada de um modo notável, e são bem conhecidos os importantes resultados obtidos designadamente nos serviços de exploração e construção de novos caminhos de ferro, e no emprego dos automóveis n'um numero tão considerável que excedeu todas as previsões. Pode dizer-se que sob o influxo da guerra, e para satisfazer as suas necessidades, os meios de viação accelerada terrestre sofreram um impulso que, em tempos normaes, demandaria, decerto, largos annos para atingir as proporções que em dois annos de guerra rapidamente se realizaram.

Porém, se este notável incremento se pode verificar em relação à viação terrestre, devemos reconhecer que precisamente o contrario sucedeu com a viação marítima, para a qual a guerra veiu trazer encargos e perdas onerosas e tão ayultadas que collocaram a navegação internacional n'um grau de efficiencia muito inferior ao que lhe correspondia em epochas anteriores à guerra e mesmo mais remotas. A viação marítima foi quem sofreu o mais rude golpe n'esta lucta memorável que se vae desenrolando, e o abaixamento considerável que n'ella se produziu representa talvez uma das consequencias funestas da guerra, que mais tempo levará a reparar e a restabelecer na posição que de direito tinha assumido entre os factores do progresso e da actividade humana.

Foi sobre a navegação marítima que incidiram mais directamente as medidas de repressão commercial postas em prática por um e outro dos campos adversários, e essas medidas, nas variadas formas de execução que assumiram, deram sempre em resultado a diminuição dos meios de transporte existentes, e considerável redução ao aproveitamento dos que ficaram em actividade de trabalho. D'ahi resulta que a navegação marítima constitue hoje um elemento caro e precário para os transportes commerciaes, e a recuperação do seu justo logar ha-de exigir bastante tempo e dinheiro.

O desequilibrio produzido pela guerra europeia no comércio marítimo fez-se sentir, não só nos imperios centraes que, por assim dizer, ficaram quasi privados dos seus meios de transporte d'essa natureza, mas também nos proprios países aliados, os quais, não obstante a sua superioridade militar nos grandes mares, se encontram em circunstâncias difíceis por causa da insuficiencia das suas marinhas mercantes.

A tonelagem dos navios mercantes, nos annos anteriores à grande guerra, era suficiente para assegurar as relações marítimas entre as diversas nações, e pode até dizer-se que, pela competencia estabelecida entre umas e outras, dava-se um excesso de meios de que resultava um vantajoso abaixamento no preço dos frétes.

Porém, as exigencias militares e as necessidades commerciaes do actual momento são tão grandes que nem os proprios armadores da Inglaterra, tão favorecidos no primeiro anno de guerra, se poderam subtrahir aos efeitos da grave crise que a Europa atravessa.

As operações militares no Egypto, nos Dardanellos e em Salónica, immobilisaram grande numero de navios, e precisamente os mais velozes, os de maior deslocamento, e, emfim, os melhores a todos os respeitos, visto que o seu emprego, quer como transportes, quer como cruzadores auxiliares, exigia uma selecção rigorosa em qualidades de andamento e de tonelagem.

Um symptom da falta de recursos está na proibição imposta na Inglaterra, à importação de objectos de luxo,

assim de deixar disponíveis mais meios de transporte para as matérias de primeira necessidade.

Por outro lado a actividade dos estaleiros franceses e ingleses é deveras contrariada pela falta de operários e pela escassez de matéria prima. É facto que a Inglaterra possuia em julho do anno passado, mais 88 navios do que em igual data do anterior, mas nem este aumento, que representa um total de cerca de 350 mil toneladas, nem o que proveiu da *apropriação* dos navios alemães refugiados nos portos portugueses, bastará para assegurar as suas crescentes necessidades militares e a sua preponderância no comércio mundial. É este um facto assinalado recentemente n'um artigo de uma revista hespanhola bem conceituada.

Em contraposição a estes aumentos temos que notar a considerável diminuição resultante das perdas infligidas pelos submarinos e cruzadores alemães no primeiro anno de guerra, perdas que montam proximamente a 1.200.000 toneladas.

Os imperios centraes ficaram privados, de facto, das matérias que importavam pelas suas marinhas, e as marinhas sueca, hollandeza e italiana (esta ultima só até à entrada da Italia na guerra), difficilmente poderam prover as necessidades de tais importações. Mas, também, a Russia, privada do mercado alemão, que lhe fornecia a sua maior importação, teve de recorrer à produção americana, em condições mais desfavoráveis pela maior distância dos centros productores e pelas dificuldades dos transportes. A França está privada dos recursos em ferro e carvão das suas províncias invadidas; e a Inglaterra, pela criação dos seus exercitos, que não possuia, levantou grandes embargos à marcha regular da sua indústria e do seu comércio. A Italia resta-lhe, como único meio de aprovisionamento, a via marítima; e a subida notada em certos géneros é verdadeiramente fabulosa, como sucede, por exemplo, com o carvão que centuplicou o seu primitivo valor, e com o trigo argentino que custa sete vezes mais do que antes da guerra.

Os Estados Unidos que tão abundantemente tem provido de munições e material de guerra, não só os países aliados, mas também os próprios imperios centrais, por intermédio dos países neutros, são hoje o verdadeiro árbitro do comércio mundial, e o seu movimento comercial pode dizer-se que quadruplicou. Desembaraçados da servidão imposta pela guerra aos estaleiros das outras nações, os estaleiros americanos, disposta largamente de homens e de material, accusam um extraordinário desenvolvimento de produção, e a tarefa realizada excede tudo quanto era rasoável supôr.

A consequência natural do encarecimento dos frétes marítimos foi o notável aumento de valor que assumiram os navios mercantes. Seis meses depois de começada a guerra este valor estava duplicado, e no fim do anno passado passou a ser quatro vezes maior. A venda de navios fazendo enriquecer, decerto, alguns armadores, ha-de vir, porém, a constituir uma causa de desequilibrio para o comércio em geral.

Agora, mais do que nunca, se pode encontrar uma poderosa justificação para a protecção a conceder à marinha mercante. O exemplo de retrocesso verificado em França, com a sua marinha mercante, é uma prova segura de que esta marinha não pode prosperar sem leis que a protejam suficientemente. No anno de 1900, a França ocupava o segundo logar entre as marinhas mercantes do mundo. Doze annos depois figurava em setimo logar, e com tudo a sua tonelagem accusava, de 1903 a 1912, um aumento de 320 mil toneladas nos navios a vapor, o que dava, mesmo com a diminuição de 36 mil toneladas nos navios de vela, um aumento efectivo de 284 mil toneladas. O facto, porém, é que este aumento não

foi proporcional às exigências da exportação, e outros países, mesmo sem contarmos com o império alemão, deram nesse período de tempo um impulso maior às suas construções navaes.

Esta era a situação, em França, no começo da actual luta. Declarada a guerra, aumentou consideravelmente o tráfego marítimo, especialmente do carvão e metais, e reduziu-se consideravelmente a somma das importações terrestres. D'aqui resultou fazer-se sentir, de um modo imperioso, a carencia de meios de transporte marítimos, e a atenção do governo francês incidiu sobre este ponto, apresentando um projecto de lei que consignava a aquisição de 50 navios, por intermédio de corretores ingleses, num total de 200 mil toneladas. Essas embarcações deveriam, enquanto durasse a guerra, navegar com pavilhão inglez, sendo tripuladas também por equipagens inglesas. Esta medida não foi bem acolhida, porque não constituía uma solução para a grave questão que se debatia, e estabeleceu-se, por acordo entre os ministérios da marinha e da fazenda, um novo projecto que concedia um prémio, que pode chegar a 100 milhões de francos, para as Companhias de navegação, com o fim já indicado de aumentar o material flutuante com mais 200 mil toneladas. E porém, duvidoso que se consiga o desideratum visado, porque a compra de navios já construídos, além de cara, será muito difícil, e a construção de novos barcos afigura-se impossível de realizar por falta de pessoal e de matérias primas. Por esta forma, parece que as únicas providências a tomar para attenuar a crise dos transportes marítimos devem consistir essencialmente em aproveitar melhor a capacidade da carga dos navios existentes, acelerar as operações de carga e descarga, diminuindo as demoras nos portos, e, enfim, impulsivar a actividade agrícola e industrial do país para ocorrer com recursos próprios a algumas das exigências que incidem agora sobre a importação.

Estas providências não deixam, contudo, de demandar grande somma de trabalhos, quer no que respeita aos aperfeiçoamentos a introduzir no material flutuante, quer nos melhoramentos e ampliações a executar nos portos marítimos e suas dependências, construindo cais, armazéns, meios de embarque e desembarque, etc.

Ha ainda um outro ponto importante, que muito se tem discutido ultimamente em França, e esse é o que se refere às formalidades do burocratismo oficial, do qual provém, na opinião de muitos, grande parte das demoras e inconvenientes notados nos serviços de transportes quer marítimos, quer terrestres. A este facto se referiu um notável parlamentar francês, e é bem conhecida já a celebre questão que ele próprio cognominou de «escândalo dos transportes».

A situação na Inglaterra, no que respeita a transportes marítimos, embora não seja tão difícil, apresenta contudo um sensível agravamento em relação às condições normais. Pode apontar-se como elemento de estudo o relatório, correspondente ao ano passado, apresentado pela Direcção da Mala Real Inglesa.

Segundo esse relatório, o retrocesso considerável accusado pelo ano de 1914, sofreu notáveis melhoramentos no ano de 1915. A crise accentuada na América do Sul, algum tempo antes da guerra, agravou-se consideravelmente nos primeiros meses da luta, mas o Brasil e a Argentina são países de vastos recursos e com grandes faculdades de recuperação, de forma que as suas condições de prosperidade não são difíceis de se restaurar em breve tempo, ainda que os seus caminhos de ferro, especialmente os da Argentina, estejam luctando com grandes embargos devido à grande elevação do preço do carvão.

A Companhia de que se trata tem mantido o seu serviço regular de passageiros e carga para os portos da

America do Sul, e ainda que nenhum subsidio receba por este serviço, as receitas obtidas chegam para a manutenção das carreiras estabelecidas para o Brasil e Argentina. Devido às condições do momento, porém, a declinação do movimento de passageiros de turismo accentua-se cada vez mais, e esta receita, que é importante, baixou consideravelmente.

O principal carregamento trazido da América do Sul consistiu essencialmente em carnes congeladas, e o desenvolvimento d'este tráfego levou a Companhia a fazer construir novos vapores com frigoríficos, os quais, no momento actual, ficaram por um preço elevadíssimo.

Desde o começo da guerra, a Mala Real Inglesa e as suas Companhias aliadas transportaram para a Europa nada menos de 1.500.000 bois e 1.750.000 carneiros, sob a forma de carne congelada.

O serviço das Indias Ocidentaes, que esta Companhia desempenhava há mais de três quartos de século, teve de ser suprimido desde o começo da guerra porque o movimento realizado não cobria as despesas.

A Companhia sofreu ainda graves prejuízos com o facto de ser privada de utilizar, por motivos de guerra, o seu principal porto de armamento, que era Southampton. Por este facto apresentou uma reclamação de indemnização que ainda não foi resolvida.

O valor representado pelos navios em serviço é hoje consideravelmente superior ao que ordinariamente lhe estava atribuído no inventário, mas a somma paga por seguros de navegação é também muito mais elevada do que nos anos anteriores.

Se a questão dos transportes marítimos é uma questão grave, que resulta principalmente da diminuição dos meios disponíveis, a questão dos transportes ferroviários vai assumindo também um aspecto difícil, porque o desenvolvimento que assumiram as redes ferroviárias nos países belligerantes, e o considerável aumento do tráfego não podem ser satisfeitos com o acréscimo, mesmo assim muito importante, que sofreu o material circulante dos caminhos de ferro europeus.

Em França renovou-se recentemente, com grande calor, o debate acerca da chamada crise de transportes. Apurou-se que nada menos de 37 mil vagões de mercadorias das linhas francesas estão hoje nas mãos dos alemães. Na zona dos exercitos é necessário immobilizar, por considerações de ordem estratégica, grande número desses veículos. Por ocasião do ataque a Verdun, havia uma notável reserva estratégica de material circulante, que foi toda absorvida nos movimentos de tropas, e as autoridades militares aumentaram correspondentemente as suas novas aquisições de veículos vindo a abranger as suas exigências de serviço uma parte importante do material destinado ao tráfego comercial.

O principal remedio proposto para esta situação embarracosa, é um grande aumento na dotação de material circulante, e desde setembro do ano passado tem sido encomendados 35.000 vagões, cuja entrega já começou em lotes importantes, mas deve notar-se que, desde o começo da guerra, tem sido abertos à exploração mais de 1.000 quilómetros de novas linhas.

Uma circunstância a attender é também a falta de pessoal com que se luta, pois que, em França, grande número de empregados ferroviários foram alistados nas tropas de 1.ª linha das diversas armas, entendendo-se, com justa razão, que elementos validos, e de relativo valor no seu grau de cultura, não deviam permanecer em serviços que podem muito bem ser desempenhados por pessoal menos valido para a luta, e até por pessoal feminino, como está succendo por toda a parte, nos diversos países belligerantes.



Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro de Trabalho e Previdência Social, a quem foi presente o projecto e orçamento da variante do ramal do caminho de ferro da estação de Viana do Castelo à doca da mesma cidade, na extensão total de 1.395 metros, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 14 de Fevereiro ultimo, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 5 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importância total de 22.290\$.

Paços do Governo da República, 10 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 674

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, conceder aos sócios alunos da Caixa Escolar do Liceu Paços Manuel bilhetes de identidade dos Caminhos de Ferro do Estado cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais sob as seguintes condições:

1.º Os bilhetes de identidade serão anuais, conterão nome e naturalidade do portador, a designação do seu número de matrícula naquela associação, e serão autenticados com o retrato e assinatura do indivíduo a quem são concedidos;

2.º Estes bilhetes terão um número de ordem, a assinatura do presidente da associação e um sêlo, tanto da Secretaria daquele Liceu como da associação, que autentiquem aquelas assinaturas;

3.º Os portadores destes bilhetes são obrigados a comprovar a sua frequência no referido Liceu com atestados trimestrais, passados pelo mesmo Liceu.

Paços do Governo da República, 20 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

Repartição de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para ser considerada sobrante uma faixa de terreno na linha do Norte, junto à estação da Mealhada, que mede a superfície de 80^{m²}.86:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, declarar sobrante o referido terreno, podendo, portanto, ser vendido à Câmara Municipal do concelho da Mealhada.

Paços do Governo da República, 25 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

Atendendo ao pedido pela Companhia concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga para aprovação do projecto, facilitando a acesso à sua estação de S. Pedro do Sul, de modo a ligar com a Avenida que a Câmara Municipal daquele concelho pretende construir e para a qual pretende ceder parte do terreno da linha ferrea:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o referido projecto seja aprovado e autorizada a Companhia a ceder à Câmara Municipal a parte do terreno do caminho de ferro que fica encorporada na referida Avenida.

Paços do Governo da República, 25 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

As locomotoras electricas

Do nosso collega hespanhol *Gaceta de los Caminos de Hierro* extractamos, com a devida venia, o seguinte curioso artigo:

Posto em prática o sistema das correntes alternadas, principalmente pela Allgemeine Elektricitäts Generalellschaft, de Berlim, e pela Maschinenfabrik Oerlikon, da Suíça, e desenvolvida rapidamente a aplicação das correntes monofásicas ao material de tracção, as locomotoras eléctricas vão gradualmente substituindo as de vapor, apesar de essa transformação ser relativamente lenta, não só por motivos técnicos e financeiros, como também sob o ponto de vista militar, pois, em caso de guerra, é mais fácil inutilizar uma linha ferrea eléctrica do que uma a vapor.

Apesar de tudo, não pode negar-se que de ano para ano aumenta a electrificação dos caminhos de ferro, havendo actualmente mais de 70 linhas repartidas por todos os países do mundo, algumas com mais de 300 quilómetros electrificados. Também brevemente nos Estados Unidos se vai formar uma Companhia para utilizar a tracção-eletrica num percurso de mais de 1.000 quilómetros.

Actualmente trata-se da electrificação de todo o trajeto de Brigne (Suíça) e de Simplon-Domo d'Ossola (Itália), estando esta última estação situada a 30 quilómetros de Isselle, onde agora termina a tracção eléctrica.

Para este efeito os caminhos de ferro federais suíços encomendaram a construção de poderosas locomotoras trifásicas, com a potência necessária para arrastar pesados trens por inclinações de 25 milésimos por metro, como as existentes na secção Isselle-Doro-d'Ossola.

Os caminhos de ferro electrificados empregam com preferência a corrente monofásica de pequena frequência (14 a 25 períodos). A tensão de 200 a 500 volts aplicada às terminais do motor alcança-se por meio de transformadores que convertem a tensão primária, variável, conforme os casos, de 6.000 a 15.000 volts, nas baixas tensões acima citadas.

A Maschinenfabrik Oerlikon, que tanto tem contribuído para o desenvolvimento da tracção eléctrica, inventou um motor-série monofásico que teve rápida aplicação às locomotoras de 2.000 e 2.500 HP, construídas nas suas oficinas para a Companhia dos Caminhos de Ferro dos Alpes Berneses (Berna-Lötschberg).

Uma memória de um dos nossos engenheiros pensionistas no estrangeiro, publicada em fins do passado ano, proporciona meios à revista *Iberica*, editada pelo observatório do Ebro, em Tortosa, de tratar da questão das locomotoras eléctricas.

Referindo-nos a esse trabalho, vemos que as novas locomotoras do caminho de ferro de Lötschberg são construídas para uma potência de 2.500 cavalos durante hora e meia, com a velocidade de 50.000 quilómetros por hora e 75 quilómetros de velocidade máxima. Constam de cinco pares de rodas acopladas e dois eixos livres. Com velocidade normal desenvolvem um esforço de tracção de 10.000 kilogrammas e podem rebocar um trem de 310 toneladas sobre declive de 27 por 1.000. O esforço de tracção na base das rodas é de 13.500 kilogrammas, e durante o arranque podem desenvolver um esforço de 30 por cento superior ao esforço normal.

Estas locomotoras são divididas em três compartimentos: os dois das extremidades destinados a manobras, e o central destinado aos motores. Todos os aparelhos eléctricos são em duplicado, de forma que se pode manobrar com metade do equipamento eléctrico, ou com todo elle, e, neste último caso, em série ou em paralelo, podendo

ser alimentados os dois motores com um só dos transformadores, e manobrar com um *controller* o único comandador.

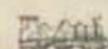
A corrente passa em primeiro logar por um interruptor automático em banho de óleo, e depois pelos transformadores, convenientemente refrigerados, que baixam a tensão e dispõem de doze tomadas de corrente baixada, para regular a velocidade. Os motores são do tipo aberto, com 16 polos e 1.250 HP cada um, sistema *motor-série compensado*, de 14 toneladas de peso; absorvem 2.700 amperes com 420 volts, accionam sobre os eixos motores por meio de engrenagens de ângulo duplo e com relação de velocidade 1:2,23. Estes eixos transmitem a força aos restantes por meio de bielas. As bobinas do *Rotor* (parte móvel) e as do *Estator* (parte fixa) são formadas por faias de cobre, isoladas do ferro por mica. Um ventilador colocado na parte superior refresca-as.

Com estes motores, arrancando sobre uma inclinação máxima de 27 por 1.000, com a carga total de 310 toneladas, e com a aceleração de 0,05 m/S², a locomotora não consome mais de 40 por cento da intensidade necessária para a marcha a plena velocidade, desenvolvendo o seu esforço de tracção normal.

Outra vantagem dos motores d'este sistema é a de serem independentes de uma velocidade de sincronismo. A velocidade do motor e o esforço de tracção não dependem da tensão da linha; o transformador, por motivo da graduação da baixa tensão, pode compensar as quedas de tensão na linha, e, podendo também o motor desenvolver o esforço de tracção total, ainda que a tensão seja uma terça parte da normal, resultando d'ahi uma grande faculdade de sobrecarga à tensão normal.

Finalmente, a locomotora possue dois compressores Bün, Boveri & C.º que accionam os freios Westinghouse, os apparelhos de signais, pantographos, etc.

Eis, a grandes traços, o organismo simples e perfeito de uma locomotora eléctrica, que, sem caldeira tubular, sem sistema de distribuição, sem cilindros motores, sem agua, sem carvão, sem golfadas de vapor, sem torrentes de fumo, declarou guerra a esses monstros colossais do vapor, que apezar da sua indiscutível perfeição, terão que ceder o terreno ao sistema eléctrico, a locomoção indiscutível do futuro.



Vias ferreas de Marrocos

Segundo um desenvolvido relatório apresentado ao Comité de Estudos Económicos de Rabat, a rede de vias ferreas de Marrocos septentrional comprehende as seguintes linhas:

- 1.º Tanger a Fez, por Mequinez.
- 2.º Petit Jean a Kenitra.
- 3.º Kenitra a Rabat e a Casablanca.
- 4.º Fez, Taza, Uxda e a fronteira.

Acerca das três primeiras, proseguem activamente os estudos e as operações sobre o terreno; de maneira que ainda no decurso do presente anno poderão começar os trabalhos. A ultima linha é que terá de subordinar-se à pacificação do territorio de Taza, que não se fará esperar muito.

Todos estão convencidos de que ha maior vantagem em mover comboios do que columnas de guerra, e ninguém olvida as palavras de Cecil Rhodes: *o carril custa menos do que o canhão e vai mais longe*.

O alludido Comité de Estudos Económicos da região de Rabat pede que o estudo das linhas ferreas comprehendidas no primeiro programma acima exposto, se faça sem perda de tempo, e que a construcção comece em seguida.

A estrada, instrumento necessário para um comércio de pouca importância, é imprescindível para levar o tráfego à estação, e em todos os países se tem visto aumentar o numero de estradas à medida que se vão desenvolvendo e espalhando as linhas ferreas.

A Administração do Protectorado, tendo em conta esta circunstância, fez aprovar pelo Parlamento o primeiro plano de estradas, a saber:

- 1.º Rede do Norte, 390 quilometros.
 - 2.º Rede da Costa, 450 idem.
 - 3.º Rede do Sul, 450 idem.
- Total 1.290 quilometros.

Este primeiro plano encontra-se já em execução, sendo possível que esteja terminado ainda no anno actual.

Outro plano, que todavia não foi aprovado em Paris, comprehende 547 quilometros de estradas e mais 460 de caminhos auxiliares, que servirão as regiões de Rabat e de Kenitra.

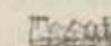
Ha ainda um outro plano comprehendendo:

1.º Um caminho de Rabat-Marchand, Cristian, Ued-Zem, e, eventualmente, até Marrakesh, pelos vales de Um-Er-Rebia e Tensift.

2.º Caminho de Tieet-Tedders-Ulmes-Jenifra, que serviria os postos do territorio de Zaian.

Estes dois primeiros traçados abririão à colonização europeia regiões sumamente férteis, como são a de Zaer, que possui 200.000 hectares de terras negras, e a de Zemmurs, muito favorável para a criação de gados.

Quanto ao caminho de comunicação entre Kenitra e Meysa e Zerga, é considerado indispensável para os terrenos cultivados da nova povoação.



Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Subsídios para a sua história

II

Varias e interessantes disposições encerram o contrato de 29 de maio de 1860, referente à construção da linha de Vendas Novas a Evora e Beja, contrato que se subdivide em quatro capítulos e se compõe de setenta e dois artigos e um adicional.

No primeiro capítulo, consignam-se as condições relativas à construção, ao fornecimento do material fixo e circulante e aos direitos do Estado e da empresa.

Analysemos, ainda que vagamente, este capítulo. A directriz d'este caminho de ferro seria a escolhida pelo engenheiro Brandão, bifurcando para Evora e para Beja, junto de S. Thiago do Escorial; o maximo dos declives seria, em regra, de 0^m,007 por metro, com a facultade de subir até 0^m,010, quando indispensável; os raios das curvas de concordância teriam o minimo de 500 metros, e 300 metros nas vias de resguardo; a largura do caminho sobre o balastro não seria inferior a 7^m,40 para as duas vias, e 4 metros para uma via; a largura de cada uma seria de 1^m,67 entre as arestas interiores dos carris; a entre-via, ou distância entre as duas vias, seria pelo menos de 1^m,80 e no maximo de 2 metros; os carris de ferro laminado não poderiam ser de peso inferior a 37 kilogrammas por metro corrente, afora outras disposições que, não sendo inopportunas, não são todavia de natural interesse n'este momento.

O capítulo segundo, restringe-se ás condições relativas á concessão que o Estado fez á empresa, modo, forma, limitação e prazos da mesma concessão, que, como dissemos no primeiro artigo, foi feita pelo prazo de noventa e nove annos.

A empresa deveria conservar, durante o prazo da concessão, e, em bom estado de serviço, a linha ferrea e

suas dependencias, para no mesmo estado a entregar ao Governo logo que o prazo houvesse caducado, reservando-se o Governo a indemnizar a empresa do valor das reparações, depois de avaliadas, no caso de destruição ou damnificação de alguma parte da linha, em virtude de guerra ou de quaisquer comodidades políticas, estranhas à responsabilidade da empresa.

Esta indemnização ser-lhe-hia paga em dinheiro, ou em títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

Expirado o prazo da concessão, o Governo tomaria a si a linha ferrea, comprehendidos o material fixo, seus edifícios e dependencias, sem indemnização, sendo-lhe pagos, segundo o arbitrio de louvados, todos os valores importados ao material circulante, ao carvão de pedra e a quaisquer outros provimentos.

O Governo teria a faculdade de resgatar a concessão inteira, em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros anos, a contar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, determinando-se o preço da remissão pelo producto líquido obtido pela empresa, durante os sete anos que tivessem precedido aquelle em que a remissão se efectivasse, deduzida d'esta somma o producto líquido correspondente aos dois anos menos productivos e, tirar-se-hia depois a media dos outros anos, que constituiria a importância de uma annuidade, que seria paga à empresa durante cada um dos anos que faltassem para terminar o prazo da concessão. A importância d'esta annuidade não seria, nunca, inferior ao producto líquido do ultimo dos sete anos tomados para base d'este cálculo, sendo excluidos nos preços da remissão, o valor do carvão, do coke e de outros provimentos, que o Governo pagaria, depois de avaliados, pelo preço resultante da avaliação.

O Governo concedia ainda à empresa o subsidio de 16.000\$000 reis por kilometer, pagos em bonus de 3 % pelo seu valor no mercado, segundo o preço medio da ultima semana na praça de Londres, ou em moeda corrente, com a clausula de que, se aquelles kilometros em que os terrenos a expropriar houvessem sido cedidos ao Estado, sem indemnizações, o próprio Estado os concederia à empresa, deduzindo-se no subsidio a importância de 500\$000 reis por cada kilometer. Para o efeito do pagamento do subsidio, dividir-se-hia a linha em varios troços, e em cada um d'esses troços se pagaria a parte correspondente em tres prestações: a primeira, depois de concluidos todos os movimentos de terra e obras de arte; a segunda, depois do assentamento da via; a terceira, depois de entregue à exploração.

A empresa reservava para si a faculdade de construir os ramaes que podessem animar a circulação das linhas concedidas por este contrato, excepção dos ramaes que excedessem a 18 kilometros ou convergissem a povoações ou outros pontos servidos por outro caminho de ferro, precedendo sempre o contrato especial com o Governo, que lhe não pagaria pela construção subsidio algum, nem lhe garantiria qualquer beneficio.

Poderia o Governo construir alguns d'esses ramaes, ou contractar com outra empresa a sua construção, no caso da empresa concessionaria se não prestar a fazê-lo, mas o Governo não poderia conceder durante o tempo da concessão da linha, qualquer outra paralela à que determina o contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando essa linha se construisse a uma distancia d'aquella de mais de quarenta kilometros.

Pelo artigo 30.º reservava-se o governo o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro, que viessem entroncar nas linhas comprehendidas no contrato de que se trata, ou que tendo origem nos seus pontos divergissem em outras direcções, com a condição de que essas novas empresas teriam a faculdade de fazer circular na rede Vendas Novas as suas carruagens, vagões e locomotivas, com sujeição aos regulamentos poli-

cias e mediante uma portagem por pessoas e mercadorias, regulada por acordo mutuo entre as empresas, ou na sua falta, segundo as bases estabelecidas nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França.

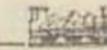
Concedia ainda o Governo à empresa a isenção de contribuições gerais ou municipais nos primeiros vinte anos após o inicio das obras, excepção dos direitos de transito, não inferiores a 5 %, sobre os preços de condições de passageiros e mercadorias fixados nas tarifas respectivas.

Até a linha se encontrar em estado de ampla exploração, concedia o Governo à empresa concessionaria, a entrada livre de direitos alfandegários, a todos os materiais e utensílios, máquinas, combustível, e demais artigos necessários para a construção e exploração, com restrições que iam até à isenção por mais dois anos, além da data da exploração, tão sómente para as máquinas e combustível.

(Continua).

Ribeiro Junior.

Chefe de estação



O Metropolitano de Paris

Os lucros líquidos obtidos pela Companhia do Caminho de Ferro Metropolitano, de Paris, no exercício findo, de 1915, elevaram-se a 6.316.900 francos, contra 6.312.887 de 1914 e 9.380.542 de 1913, ultimo no período da normalidade.

As receitas da exploração atingiram a 48.617.239 francos, iendo em 1914 sido de 46.526.477.

Deduzidas as despesas da linha n.º 8, explorada por conta da municipalidade parisiense, ou sejam 3.054.639 francos, as receitas reais ficaram reduzidas a 45.562.599 francos.

No crédito da conta de ganhos e perdas figuram ainda os juros não entregues, na importância de 328.187 francos, e o saldo do exercício do ano anterior, de 992.867 francos.

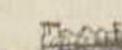
As despesas de exploração absorveram a quantia de fr. 20.178.605, em vez de 19.466.960 que haviam absorvido em 1914; e a renda paga ao município parisiense foi de 14.915.874 em vez de 14.295.432, do ano anterior.

Os outros encargos diversos, serviços de empréstimos, amortizações, etc. importaram na quantia de 6.077.803 francos.

O saldo a distribuir, de 6.316.900 francos é assim repartido:

Dividendo das ações.....	3.935.475 francos
Reserva legal.....	266.201 "
Amortização de ações.....	935.000 "
Ao Conselho de Administração	170.988 "
Para conta nova	1.009.235 "

As receitas d'este caminho de ferro, de 15 a 21 de Maio do ano corrente já atingiram 1.093.643,20, elevando assim o total, desde 1 de Janeiro, a 22.664.497,60, contra 17.793.582,95, do ano de 1915, o que representa um aumento de 4.870.914,65 francos.



Caminhos de ferro do Brazil

Referem de S. Paulo, acerca do pedido de nullidade da adjudicação do activo da Companhia do Caminho de Ferro do Norte de S. Paulo, em favor da S. Paulo Northern Railroad Company, pedido firmado por grande numero de obrigacionistas, que o tribunal competente confirmou a decisão da primeira instância, homologando assim a decretada adjudicação.

VIAJENS E TRANSPORTES

Festa da Ascenção no Bussaco

Realisa-se hoje no pictoresco e historico logar do Bussaco a tradicional festa da Ascenção, que todos os annos é muito concorrida.

Por este motivo e para proporcionar uma visita economica ao Luzo e à grandiosa Matta do Bussaco, as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta effectuam um serviço especial de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, das suas principaes estações a Luzo-Bussaco, validos para o regresso até amanhã.

Temporada de banhos e aguas mineraes

Começa no dia 15 d'este mez o serviço especial de banhos e aguas mineraes combinado entre as diversas emprezas ferroviarias do Paiz e as hespanholas de Madrid a Caceres e Portugal, Madrid-Zaragoza-Alicante e Salamanca à Fronteira de Portugal.

Em pouco difere este serviço do dos annos anteriores; apenas os preços dos bilhetes foram ligeiramente aumentados, em virtude das actuaes circunstancias que obrigam as emprezas a procurar compensação ao agravamento das despezas de exploração. Entretanto esse aumento é relativamente insignificante e os preços teem reduções importantes, além das diversas vantagens que offerecem, os bilhetes, como seja a de 60 dias de validade, as paragens em transito e mais condições que como nos annos anteriores se teem estabelecido em identico serviço.

Como no serviço interno da Companhia Portugueza e do Sul e Sueste, o regresso dos passageiros só se poderá effectuar a partir de 15 dias depois da venda do bilhete, podendo, todavia ser utilizado antes d'esse prazo mediante o pagamento de dez por cento do custo.

Apezar da epocha anormal que estamos atravessando, como no nosso Paiz, embora beligerante, reina completo socego, a concorrencia ás nossas magnificas praias e thermas, tanto de nacionaes como de hespanhoes, deve ser, como de costume, numerosissima, para o que concorre especialmente este serviço de bilhetes reduzidos, a que já os banhistas e aquistas estão habituados e não dispensam. Estamos certos de que as exigencias reconhecidas como necessarias na actual conjunctura para a entrada dos estrangeiros no nosso Paiz, serão um tanto attenuadas para aquelles dos nossos vizinhos que queiram vir ás nossas praias e thermas reparar um pouco as suas forças.

Armazenagem de madeiras e lenhas em Lisboa, Caes dos Soldados, Alcantara Terra e Caes do Rego

A Companhia Portugueza publicou recentemente um aviso ao publico, que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, restringindo a concessão de armazenagem gratuita nas estações de Lisboa, Caes dos Soldados, Alcantara-Terra e Caes do Rego, estabelecidas para as madeiras e lenhas pela tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade.

Segundo esse aviso a lenha, motano, cepa, toros por descascar, vigas e barrotes de madeira ordinaria de construção, aduelas, travessas, etc., passam a desfrutar da isenção de armazenagem á chegada nas estações do Caes dos Soldados, Alcantara-Terra e Caes do Rego, unicamente durante o prazo de 5 dias e até o maximo de 30 toneladas por consignatario.

As madeiras e lenhas procedentes da estação de Praia com destino ás estações da Azambuja até Caes dos Soldados, e Caes do Sodré até Pedrouços, continuam desfrutando da isenção de armazenagem durante 60 dias á

expedição, e 5 dias á chegada, excepto em Olivaes, até o maximo de 100 toneladas por consignatario.

A guarda das mercadorias em Caes do Rego é sem responsabilidade alguma para a companhia.

A companhia, viu-se forçada a esta medida em virtude da falta de espaço com que está luctando nas estações de Lisboa e Alcantara e no Caes do Rego, para onde a affluencia dos transportes de lenha principalmente, teem nos ultimos tempos, atingido enormes tonelagens em consequencia da falta de carvão com que as industrias estão luctando, tornando-se portanto indispensavel evitar o completo pejamento dos caes das estações.

Serviço de mercadorias de Portugal para França

Continua a fazer-se regularmente o serviço directo de mercadorias de Portugal para França; apenas se exige a reserva pelos prazos de transporte.

Para Irun, Hendaya e mais além as mercadorias a granel só são aceitas quando possam transitar em França em vagões plataformas e sem encerados.

O trafego de vinho continua a fazer-se com trasfega para vagões reservatorios franceses nas fronteira francesa de Hendaya. Para a aceitação d'estas remessas nas estações das Companhias Portuguezas é necessario, como já tivemos occasião de dizer, os expedidores entenderem-se previamente com o serviço de trafego.

Para os transportes de vinho já entraram em Portugal, alugados em Hespanha por um importante exportador, alguns vagões-cubas, que estão sendo expedidos para França. Com estes vagões facilita-se consideravelmente a exportação de vinho para o qual é insuficiente a cascara existente no Paiz.

Tarifas de despesas accessorias das linhas do Sul e Sueste

Segundo um aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, é annullado a partir do dia 17 do corrente mez o N. B. do § 2.º do art. 15.º da Tarifa de despesas accessorias que vigora desde 15 de Fevereiro do corrente anno, e segundo o qual estavam isentos de sobretaxa pelas carga e descarga fora d'agulhas, as remessas de estrume e linho a granel expedidas pela estação do Barreiro.

A industria do aço na Viscaya

A Sociedade dos Altos Fornos de Viscaya tem dado preferente attenção ao fabrico de aços especiaes com destino á defesa nacional, obtendo aços para projectis, com magnificos resultados.

Tambem tem fabricado aços para o material de campanha, e espera poder fornecer a industria nacional com automoveis dos aços especiaes para os organismos empregados em tales apparelhos.

Accordou em installar na fabrica de Sestao uma grande officina de forjas, onde possam construir-se grandes massas de aço, mesmo de 60 toneladas de peso, para canhões, peças de montagem dos mesmos, arvores de helices, etc.

As prensas hidraulicas, que para esse fim se installaram, são de 2.000 toneladas de potencia.

Tambem estão sendo installados na fabrica de Sestao os apparelhos precisos para a fabricação de benzol, proprio para automoveis.

O porto da Figueira

Não tem sido objecto do desvelo que merecem os nossos portos de cabotagem. Viana do Castelo, Aveiro e a Figueira, tem uteis, embora modestas funções a desempenhar, relacionando-se o seu tráfego com o das linhas ferreas que n'elles vem entestar.

Construído o ramal da estação de Viana para a doca; prolongada a linha do Vouga até o Cojo; assentes as vias do serviço marítimo que na Figueira são necessárias, ficariam esses três portos em condições de trasbordo directo da via ferrea para a marítima.

O essencial é que se melhorem as barras e se dotem os portos com as instalações necessárias ao tráfego comercial, e se assegurem os calados de agua possíveis e convenientes, sem megalomania, que esqueça a modesta proporção entre a função do porto e as obras a empreender.

Occupar-me-ei especialmente hoje do porto da Figueira, que pode ser valioso factor de prosperidade para as linhas de Oeste e da Beira Alta conjugadas nos seus serviços com a navegação de cabotagem.

São estas reflexões suscitadas por um valioso projecto de lei firmado pelo Sr. Ministro do Fomento, que o *Diário do Governo* de 24 de maio publicou e que bem podia ter sido votado no edificante desmanchar da feira legislativa em vez de outros....

Tem esse projecto por fim a constituição de uma *Junta autónoma do porto e barra da Figueira da Foz*, com funções analogas às que tem sido committidas às corporações congêneres.

O extenso e elucidativo relatório que precede a proposta faz uma rápida resenha das vicissitudes por que tem passado as obras do porto e dos estudos a que tem dado lugar, como se vê do trecho que reproduzimos:

O porto da Figueira da Foz, que de longa data tem ocupado as atenções dos poderes públicos, apesar dos numerosos estudos de que tem sido objecto para melhoramento das suas condições naturaes e das obras que n'elle tem sido comprehendidas, encontra-se actualmente n'uma deplorável situação, com a entrada por vezes cerrada ao acesso da navegação marítima e o seu âmbito reduzido pelo entulhamento de areias, que nas baixamaras quasi inteiramente paralisam o movimento das pequenas embarcações.

Situado junto à embocadura do rio é a posição do porto na costa marítima favorável ao seu acesso, pela proximidade do Cabo Mondego, que constitue boa conhecença para a navegação á qual ainda o seu avançamento e altura proporcionam abrigo eficaz contra os ventos reinantes; e entre este cabo e a entrada do porto encontra-se a bela enseada de Buarcos, onde os navios podem aguardar com segurança a occasião de demandar a barra. Mas tem sido sempre prejudicado pelo agorigamento sucessivo do estuário do Mondego devido aos depósitos das aluviões que as águas pluviais arrastam, das encostas da extensa bacia hidrographica do rio e das areias arrastadas pelas correntes das marés.

Apesar d'estas inconvenientes condições naturaes, teve este porto épocas de explendor e foi um dos principaes factores do desenvolvimento da povoação da Figueira da Foz, já existente na fundação da nacionalidade, mas só citada no século XVI, erigida em vila em 1771 e elevada à categoria de cidade em 1882. Mas o mau estado do estuário e da barra, quando ainda na Figueira era intenso o movimento do comércio marítimo, principalmente de exportação de vinhos para o Brasil, levou os Governos a mandarem executar estudos para seu melhoramento. E desde o primeiro relatório, apresentado em 1837 pelo abalizado engenheiro Luiz Mouzinho de Albuquerque, são numerosos os projectos de melhoramentos elaborados, e importantes obras tem sido comprehendidas. Nenhum d'estes projectos teve porém completa realização e as obras encetadas sofreram paragens e modificações tais, que seria difícil afirmar com segurança qual a parte de influencia benefica ou nociva que a cada uma possa caber no mau estado em que se encontram o porto e a barra da Figueira.

Não seria possível, sem alongar demasiadamente este relatório, fazer referência, mesmo resumida, a todos os importantes estudos e trabalhos executados, citando apenas, como mais completos, os planos gerais de obras de 1881 e 1889, e ainda o estudo da comissão nomeada em 1903 pelo motivo do péssimo estado da barra, e que mostrou ser indispensável que com a regularização

da margem norte, onde então se concluia o cais e doca de abrigo, concorresse a execução das obras do sul do porto, que teriam de cooperar com as primeiras na correção da corrente da barra.

Em 1909 uma nova comissão foi incumbida de indicar o material de dragagem mais apropriado para os trabalhos a realizar no porto e na barra da Figueira, e o seu estudo veio a servir de base para a criação, por decreto do Governo Provisorio da República, de 22 de Março de 1911, duma secção de dragagens annexa ao serviço de exploração do porto de Lisboa, para a qual tem sido adquirido material destinado a este importante e indispensável serviço dos portos, que entre nós fôra lamentavelmente descuidado.

Ainda esta comissão chamou a atenção do Governo para a conveniencia da revisão do plano geral de obras aprovado, ou, pelo menos, de serem determinadas as obras que mais convenia executar, n'um período não longo, para que o porto da Figueira, possa regularmente satisfazer ás funções económicas que hoje se lhe devam atribuir, dada a sua situação em relação aos demais portos da nossa costa occidental, as suas ligações com a rede geral de transportes e as condições actuaes da navegação e do comércio marítimo.

Neste sentido foram orientados os projectos estudados posteriormente, um dos quais elaborado em 1911, pelo notável engenheiro Adolfo Loureiro, foi mandado considerar na organização do projecto definitivo das obras, de que trata a base 1.º da lei de 11 de Junho de 1913.

Procurou-se n'esta lei tornar facilmente realizável a execução do plano de obras exigido pelas necessidades do porto da Figueira, executando-as por empreitada geral e garantindo o pagamento das respectivas despesas pelas receitas da exploração, completadas, quando insuficientes, por verbas complementares inscritas no Orçamento Geral do Estado. Para a elaboração do projecto definitivo das obras foi, nos termos da lei, aberto concurso público, que ficou deserto, sendo mais tarde mandado executar pelas estações oficiais aquelle trabalho, que está sendo concluído.

Em vista da analogia de condições e função económica dos portos da Figueira e de Viana é a organização administrativa d'este estabelecida pela lei de 30 de junho de 1914 que a proposta adopta para aquelle.

E' criada uma Junta autónoma delegada do Governo, para a qual são transferidas as atribuições sobre os serviços e obras do porto e da barra da Figueira.

A Junta fica sob a dependencia do Ministério do Fomento, em relações com a Direcção Geral de Obras públicas e minas, e é constituída por 7 vogais natos e 6 electivos. São os primeiros o presidente da Comissão executiva da Câmara Municipal, o da Associação Commercial, o capitão do porto, os engenheiros directores da 2.ª Direcção de serviços fluviaes e marítimos das obras públicas de Coimbra e dos Caminhos de ferro da Beira Alta e o chefe da Delegação aduaneira. Os vogais electivos são: um vogal da Câmara Municipal, um director da Associação Commercial, um delegado das sociedades anonymas do concelho, outro das de pesca, outro das de classe e outro das marítimas.

O presidente e secretario da Junta são por esta eleitos. As funções dos seus membros são gratuitas.

Haverá uma comissão executiva de cinco membros eleitos pela Junta.

Para director das obras e dos serviços é por ella proposto um engenheiro do quadro de obras públicas, que é o chefe de todo o pessoal, cuja nomeação pertence à Junta.

Organiza esta o seu orçamento; submette à aprovação do Governo os projectos e contractos de obras de valor superior a 5:000\$00; exerce os diversos actos necessários à administração do porto; contrae os empréstimos das quantias necessárias para as obras, conforme os planos aprovados, consignando para isso as receitas necessárias; arrecada as receitas e paga as despesas; e presta contas à entidade competente.

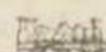
Além das receitas previstas na lei de 1913 destina-se para a Junta o producto da venda de terrenos conquistados na área da sua jurisdição, os impostos que forem criados e os subsídios do Governo e das corporações administrativas.

Merece aplauso esta providencia que se for judiciosamente posta em prática pode ser a origem de um período

de actividade na restauração do porto da Figueira, hoje quasi perdido. Repetimos: os melhoramentos de que elle carece tem consideravel importancia para o trafego da linha da Beira Alta.

Como era um projecto util ficou este esperando nova sessão parlamentar levando-lhe a dianteira tantes outros de bem contestavel utilidade.

Oxalá que não succeda o mesmo na proxima sessão, e que o porto da Figueira não continue a esperar por novo regimen capaz de prover de remedio os seus males.



Locomotoras sem fogo

As vantagens que apresentam estas locomotoras residem, sobretudo, na sua evidente segurança, concebendo-se que o seu emprego esteja indicado para as fabricas onde se manipulem materias explosivas, fabricas de gaz, de productos chimicos, etc.

A sua manobra é muito simples, visto que não ha fogo a manter, nem nível d'agua a vigiar, nem que assegurar a sua alimentação, bastando um homem para conduzir uma grande machina d'esta classe, cuja missão se reduz quasi a ocupar-se do caminho a seguir pela mesma. Não se produz nenhum deposito na caldeira, e as reparações são de limitada importancia pela ausencia de toda a parte delicada que existe nas de outros sistemas.

Uma locomotora d'este tipo, que esteve trabalhando durante dois annos e meio nas officinas da Sociedade Hanoveriana de Construcción de Machinas, não careceu mais de 62,50 de gasto para reparações durante o dito periodo de tempo, tendo sido empregada em trabalhos d'aquelle estabelecimento e tambem alugada, por vezes, a outras fabricas, deduzindo-se d'aqui que uma depreciação de 7 a 8 por cento é sufficiente para uma machina d'este genero, cuja duração deve ser consideravel.

Esta classe de machinas são de applicação muito limitada, pois não podem distanciar-se muito do ponto de origem da alimentação, e o seu emprego parece reduzir-se ao serviço interior das fabricas; mas é certo que n'essas circumstancias podem prestar serviços importantes, como o demonstra o haverem sido adoptadas pelo Almirantado inglez nos depositos de explosivos, onde ha necessidade de evitar todo o risco de incendio.

A carga do deposito de agua quente exectua-se por meio de uma caldeira de vapor collocada no exterior do mesmo.

A machina pode funcionar muitas horas e regressar vazia ao logar de carga com uma pressão de um kilogramma por centimetro quadrado.

A fim de evitar a producção de chispas tomou-se a precaucao de guarnecer de materias especiaes as diversas superficies de frotamento, e as partes submettidas ao choque, o que evita toda a classe de accidentes.

Ha cerca de 30 annos que estas locomotoras foram muito empregadas na tracção de carros americanos, particularmente na rede dos arredores de Paris, onde tiveram de ceder logar à tracção electrica hoje empregada.



Madrid-Zaragoza-Alicante em 1915

Renniu no dia 14, em Madrid, a assemblea geral d'esta Companhia, á qual foi presente o relatorio do anno findo, documento sempre interessante, tratando-se de uma Companhia tão importante como esta, e que muito mais o é na actual conjunctura em que a guerra europeia fez

sahir da normal carreira de progressos successivos todas as grandes empresas, ainda as dos paizes que, como a Hespanha, se conservam na situação de neutraes e afastados da lucta.

Foi assim que, em quanto que o producto de passageiros, durante o anno, se caracterizou, logo desde o começo, por accentuada baixa, que foi crescendo até se cifrar, em 31 de dezembro, em 1.694.371 pesetas, consequencia em absoluto, da falta, quasi por completo, de viajantes do estrangeiro; na Pequena Velocidade, começando, nos primeiros mezes, por uma certa diminuição, os productos reanimaram-se no decorrer do anno, subindo progressivamente e ultrapassando, por fim, os resultados de 1914 em 8.143.400 pesetas; devido isto á falta e carestia dos frétes maritimos que fizeram refluir sobre as linhas ferreas os transportes que se faziam anteriormente pela navegação de cabotagem.

Confirma-se o proverbio à quelque chose, malheur est bon.

Resultado d'estas duas variantes, o producto bruto total attingiu 134.666.049 pesetas ou seja mais 6.449.028 que em 1914, e mais 1.600.000 pesetas que em 1913.

Mas muito bem põe o relatorio em evidencia que este resultado nem é devido a causas normaes nem a prosperidade animadora do paiz, porquanto provém de causas transitorias; e ainda, tendo-se em vista que nos cinco annos anteriores à guerra a progressão de productos era, annualmente, em media, de 5.000.000 de pesetas verifica-se quantos prejuizos a guerra tem custado à Companhia, em perda de receita, alem do augmento de despesa no custo dos materiaes, que apesar das economias feitas, ascendeu a 2.806.370 pesetas. E se maior não foi, isso se deveu à importancia dos abastecimentos com que a administração se prevenira, o que já não succede em 1916, em que esses stocks estão quasi exgotados.

O relatorio dá-nos mesmo uma nota dos augmentos em preços dos materiaes de mais corrente uso em linhas ferreas, o que é interessante reproduzir:

	Augmento por 100
Ferro fundido	31,30
» laminado e forjado	de 33,33 a 47,83
Aço doce	de 23,79 a 52,55
» em tubos de fumo	59,50
Cobre em chapa	de 26,73 a 33,23
» tubos	de 64,26 a 84,64
Latão em chapa	22,27
» tubos de fumo	89,71
Aros para rodas	174,23
Mollas de suspensão e de tracção	95,37
Carris	52,67
Parafusos de via	87,67
Creosote	33,33

Foi de 9,82 pesetas apenas a diferença que houve no preço do carvão — porque, apesar da Companhia ter minas suas, e que, quasi por completo provém ao seu consumo, ella importa carvão estrangeiro — o que produziu a diferença do custo d'este material de 3.450.000 pesetas, ou uns bons 690 contos da nossa moeda, ao cambio de 20 centavos a peseta.

O producto liquido da exploração de ambas as redes — Antiga e Catalã — foi de 68.724.337 pesetas; do qual, deduzidos os encargos de juros e amortização de obrigações, ficaram 21.600.274 pesetas, sendo votado um dividendo ás acções, de 18 pesetas.

Continuaram-se durante o anno os trabalhos da segunda via nas linhas de Villanueva a Barcelona e França; e para o anno corrente prevê-se já a continuação d'outras obras, nas linhas e nas minas de carvão, com o fim de desenvolver a sua producção.

A rede total explorada pela Companhia é de 3.664 kilómetros, sobre os quaes circularam, em 1915, 15.374.147

passageiros, mais 122.862 que no anno anterior, tendo diminuido cerca de 100.000 os de 1.^a e 2.^a classe e aumentado 220.000 os de 3.^a.

Na pequena velocidade houve, como dissemos, aumento de productos, havendo-o tambem na tonelagem, especialmente em aguardentes (2.962 ton.); assucar (19.201 t.); carvão mineral (149.650 t.); cereaes e farinhas (226.547 t.); conservas (pela grande quantidade exportada, 17.589 t.); desperdicios (337.738 t.); drogas (6.566 t.); materias textis (pela sua maior exportação, 14.382 t.); tecidos (idem, 22.125 t.) e vinhos, nos quaes se dá a coincidencia de diminuição havida na tonelagem, na rede Catalã, por motivo da deficiencia da colheita causada pelas molestias da vinha, 37.061 toneladas, ser quasi egnal ao aumento de trasego que houve na rede antiga (37.691 toneladas) pôr motivo do transporte de outros vinhos que foram abastecer aquella região.

Os gastos da exploração, no conjunto da rede, elevaram-se a 67 milhões de pesetas, mais 2.806.370 pesetas que em 1914, tendo diminuido os da Administração central e Exploração 409.436 pesetas, aumentado os de Via e Obras em 18.863 pesetas e os de Material e Tracção em 3.450.008 pesetas, e diminuido os geraes em 253.064 pesetas.

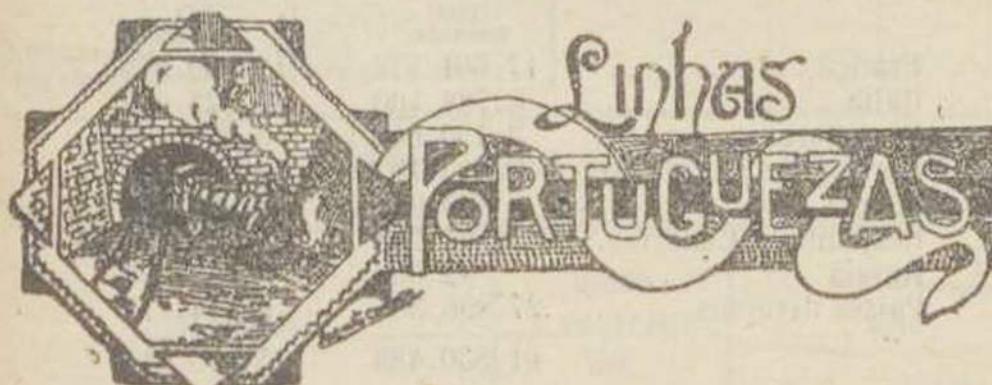
As minas da Companhia produziram 200.000 toneladas de carvão.

As diferenças de cambio beneficiaram os encargos da exploração em um milhão de pesetas.

Pela sua parte o Thesouro Publico recebeu, durante o anno, em impostos, contribuições e direitos, a somma de 14.094.214 pesetas, que, aumentada de economias por serviços que a Companhia lhe presta, se eleva à importante quantia de 22.367 mil pesetas.

Representando esta somma 45 pesetas por acção, vê-se que o Estado teve à sua parte um dividendo de 250 por cento do que foi distribuido aos accionistas.

As acções existentes são hoje 496.938.



Companhia Portugueza. — Circula já no rapido de Madrid, entre Lisboa e Entroncamento, uma nova carroagem mixta de 1.^a e 2.^a classe que tem o n.^o 261, acabada de construir nas officinas de Santa Apolonia.

O novo vehículo, que pertence à serie 2 é igual em estrutura e dimensões ás outras carroagens da mesma serie, que circulam nos comboios 15 e 8 da linha do Norte.

Tem 2 compartimentos de 1.^a classe com 17 logares e 4 de 2.^a classe com 35 logares.

Tem uma retrete para a 1.^a classe e outra para a 2.^a.

E' provido de aquecimento, e a caixa está assente sobre calços de borracha. Tem apenas 2 eixos mas devido á grande distancia entre elles tem um optimo andamento.

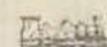
Estão em construção mais carroagens eguaes. Pode-se dizer que este material, bem construido e elegante como é, honra as officinas de Santa Apolonia.

— Está concluida, na estação de Marvão, uma ampliação que é destinada á agencia aduaneira da Companhia.

Ficou assim a estação n'um edificio ligado com a Alfandega, pois a ampliação foi feita no terreno entre aquelles dois edificios.

Valle do Sado. — Deve proseguir muito brevemente, o assentamento d'esta linha na parte Louzal-Grandola, serviço que estava paralizado pelo viaducto de Louzal, agora concluido, e cuja construcção foi executada na Empreza Industrial Portugueza.

O novo viaducto tem 60 metros de comprimento e 35 de altura, e o seu peso é de 150 toneladas.



Caminhos de ferro da Andaluzia

O dividendo d'esta Companhia será de 15 pesetas em vez de 12,50 como anteriormente se havia dito. Os productos líquidos do exercicio de 1915 atingiram pesetas 14.669.362, contra pesetas 13.603.665, que haviam sido os de 1914. Feita a deducção do serviço das obrigações, o lucro líquido foi de 3.834.802 pesetas, quando fôra, no anno anterior de 2.547.730.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 2.^o semestre de 1915

1.210 obrigações de 3% privilegiadas de 1.^o grau.

(Continuação do numero anterior)

N. ^o	185.000	191.350	191.407	192.148	192.653	193.352	a
193.327	193.390	194.158	195.001 a 195.004	195.081	195.495	195.495	a
195.497	196.048	196.049	197.313	199.282 a 199.286	200.357	200.357	a
200.360	201.320 a 201.321	201.618	201.097	201.528 a 204.532			
204.809	204.810	205.136 a 205.140	205.655	205.656	205.778	205.778	a
205.780	205.838	206.732 a 206.736	206.793 a 206.797	206.797	207.248	207.248	
207.249	207.256	207.257	207.273	207.274	207.571	207.635	
208.056 a 208.065	208.407	208.939	209.304	209.426	209.429	209.429	
209.430	211.790 a 211.792	212.457	212.364	212.365	213.285	213.285	
213.286	213.302 a 213.304	213.371	213.412	214.034	213.036	213.036	a
214.038	214.120	215.327	215.328	215.955 a 215.958	218.466	218.466	a
218.468	220.494	220.596	220.823	220.930	220.931	221.175	a
221.177	222.191	224.618	224.619	226.374 a 226.377	227.639	227.639	
226.640	228.992	231.008	231.187	231.448	231.449	231.589	a
231.592	232.450	232.543 a 232.547	233.486 a 233.489	233.489	233.581	233.581	
233.852	233.853	234.509	234.510	236.400 a 236.404	236.486	236.486	
236.554	236.556	237.557 a 237.559	237.839 a 237.843	237.843	238.161	238.161	
244.013	243.629 a 243.678	243.729 a 243.732	243.732	244.442 a 244.444			
244.658	244.659	244.708 a 244.709	245.669	246.055	246.226	246.226	a
246.275	246.701 a 246.704	247.452 a 247.456	247.456	248.772	249.198	249.198	
249.199	249.962	250.220	250.663 a 250.665	251.033	251.034	251.034	
251.317	251.318	251.326	251.427	251.428	251.754	251.808	
252.021	252.145	252.482 a 252.484	253.379	254.026	254.373	254.373	
254.374	254.809	255.060	255.061	255.067 a 255.069	255.485	255.485	a
255.494	255.638	255.976 a 255.979	255.999	256.000	256.038	256.038	
256.704 a 256.711	257.068	257.560 a 257.563	257.933	258.033			
258.034	258.345	258.346	258.671	258.672	258.790	260.844	
260.845	260.947	261.329	263.812	265.164	266.793	267.109	a
267.111	267.246	267.494	267.495	267.975	267.976	268.219	
268.593	269.012	270.222 a 270.224	271.960	272.063	272.064	272.064	
273.342	273.343	273.484	274.739	275.487 a 275.489	275.924	277.251	a
273.927	276.352	276.353	276.504	276.619	276.789	279.467	
277.253	277.721	277.974	278.368 a 278.370	278.457	279.467	279.467	
279.468	279.525	279.868 a 279.873	281.098 a 281.101	281.101	281.483	281.483	a
281.486	181.801 a 281.803	282.243	283.712	284.025 a 284.032			
284.422	284.423	284.493	284.548	287.073	288.024	288.198	
288.779	288.846 a 288.848	289.869 a 289.871	289.871	289.880	289.881	289.881	
291.234	291.409	291.729	292.714	292.959	292.960	293.264	
293.368	294.679	294.692	294.693	294.735	294.818	294.819	
294.831	295.441	295.442	296.133	296.134	296.240	294.562	
297.120	298.175 a 298.177	298.206	298.207	300.201	300.766	300.766	

300.767	300.897	300.898	301.053 a 301.055	301.619	301.620
301.636	302.310 a 302.313	302.318	302.455 a 302.457	302.800	
303.594 a 303.596	304.429	304.430	305.035 a 305.038	305.309 a	
305.317	305.388 a 305.390	306.260	307.370	307.559	307.560
307.649 a 307.651	307.934 a 307.936	308.425 a 308.428	308.430		
308.573	308.574	308.810	309.251	309.288 a 309.292	310.611 a
310.614	310.947	310.976	311.030 a 311.034	311.051	311.052
311.958	311.959	311.977 a 311.979	312.136	312.134	312.188 a
312.190	312.217	312.291	312.292	312.907	314.173
314.451	314.452	314.832	317.457	318.070	318.231
318.473	318.584	320.615	320.616	321.532	323.041
323.287	323.716	324.927 a 324.932	325.797 a 325.800	325.920 a	
325.927	325.986	326.800	326.905	326.906	327.827 a 327.829
327.927	327.946 a 327.952	328.203	328.525	328.648	328.727
328.728	329.386	329.890	330.418	330.419	330.493
331.071	331.812	332.018	334.138	334.149	334.150
334.244	334.398 a 334.401	334.952	334.953	334.986	335.755
335.866	337.021	337.568	339.083	339.084	339.833
340.882	340.888	340.889	340.930 a 340.932	340.969	341.457
344.119	345.055	345.056	348.370	348.731	348.894
349.462 a 349.465	349.688	350.319	351.605	351.606	352.198
353.025	353.026	353.103	353.180	354.734	354.735
354.796	355.285 a 355.289	357.111	357.292	357.293	357.304
358.063	358.082 a 358.086	359.031	359.306	359.312	360.217
360.634	360.635	360.809 a 360.811	362.077	362.078	362.319
363.164 a 363.176	363.728	363.873	364.694	366.475	366.559
366.560	366.791	366.792	367.150	367.444	367.641
367.646	367.647	367.857 a 367.859	397.862	367.924	368.420
369.050	369.051	369.446	369.452	369.713	369.954
370.899 a 370.901	371.502 a 371.507	372.098 a 372.102	372.566 a		
372.570	372.890 a 372.894	373.356	373.507	373.508	373.668
373.669	373.489 a 373.491	375.923 a 375.926	376.037	376.391	
377.094 a 377.128	377.900	377.901	378.875	379.421 a 379.424	
379.549	379.550	380.174	380.968 a 380.972	381.938	382.203 a
382.205	382.782	382.803 a 382.811	282.926	382.964	383.345 a
383.348	383.590	383.675	383.676	384.097	384.520
384.628 a 384.632	384.918	385.217	385.218	385.722	385.723
387.188	387.189	387.584	387.585	387.697	388.518
					388.575.

As 43 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 45 e seguintes.

As restantes 1167 teem o coupon n.º 44 e seguintes.

Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos dos Arts. 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Accções, segundo os preceitos do Art. 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 30 de Junho proximo futuro, pelas 12 horas.

Ordem do dia

1.º—Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1915, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º—Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art. 38.º dos Estatutos.

3.º—Eleger dois Vogaes do Conselho de Administração, nos termos do Art. 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Artigo.

4.º—Eleger dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art. 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Artigo.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as Accções Nominativas ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente inclusivé, e as Accções ao Portador depositadas até ao meio dia do dia 15 do mez de Junho.

Em Lisboa—na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto—no Banco Commercial do Porto.

Em Paris—nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, no Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e no Banque de Paris et des Pays-Bas.

Em Londres—nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Genebra—nas Caixas do Bankverein Suisse.

Os documentos legaes estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde o dia 15 do mez de Junho proximo.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Accções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Arts. 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 26 de Maio de 1916. — O Presidente da Assembleia Geral, Augusto Victor dos Santos.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1916.

As emissões em Inglaterra.—The Economist publicou uma estatística das emissões públicas realizadas em Londres desde 1892 até á actualidade. Nesta estatística não foram incluidas nem as colocações de capitais, de carácter particular, nem os dos trusts e companhias de seguros.

Seguem os numeros referentes a alguns dos annos compreendidos n'aquelle periodo.

Em milhares de libras:

1892.....	81.437
1898.....	149.227
1903.....	167.187
1908.....	192.204
1910.....	267.439

Nos tres annos anteriores áquelle em que rebentou a guerra, o capital emitido teve o seguinte destino:

Em milhares de libras:

	1911	1912	1913
Reino Unido.....	26.446	45.335	35.952
Colonias inglezas...	64.994	72.642	76.137
Estrangeiro	100.619	92.873	84.448
	191.759	210.850	196.537

A distribuição das emissões efectuadas em Londres, nos dois ultimos annos, foi a seguinte:

Em milhares de libras:

	1914	1915	Media
Reino Unido.....	364.420	621.146	492.745
Colonias inglezas...	80.940	22.289	51.614
Estrangeiro	67.162	41.812	54.487
	512.522	685.247	598.816

Do exame dos dois ultimos mappas conclue-se que, nos annos que precederam aquelle em que começou a guerra, o Reino Unido apenas utilizou 18% do total das emissões feitas em Londres, enquanto que em 1914 e 1915, a parte correspondente á Inglaterra foi de 82%, cabendo 9% ao estrangeiro e outro tanto ás colonias inglezas.

A exportação de carvão inglez.—As quantidades de hulha, coke e outras especies de carvão que a Inglaterra exportou, nos annos de 1914 e 1915, são as que constam da seguinte nota extraída da estatística publicada pelo Boletim do Centro de Informação Commercial do Ministerio de Estado, de Hespanha:

Paizes importadores :

	1915 toneladas	1914 toneladas
França	17.601.572	12.330.545
Italia	5.788.460	8.625.254
Dinamarca	3.430.642	3.059.162
Noruega	2.643.187	2.462.200
Suecia	2.659.993	4.250.235
Hespanha e Canarias.	2.067.763	1.940.148
Russia	42.559	3.087.805
Paizes diversos	27.896.307	9.414.775
	61.830.485	45.170.144

As acções do grupo bancário continuaram a manifestar bastante firmeza, fechando todas com compradores. Os restantes valores, abandonados.

Cambios.—O mercado cambial permaneceu inativo durante a quinzena finda. O preço do cheque sobre Londres oscilou entre 34 5/8 e 34 3/8 tendo a libra-ouro—regulada a 7\$06 e 7\$12, e fechando hoje a essas taxas.

Rio s/Londres: 12 3/8 e 12 3/16, ficando a 12 11/32 ou 19\$443 reis.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	34 11/16	34 9/16	34 5/16	34 3/16
" 90 d/v.....	35 3/16	—	34 11/16	—
Paris cheque.....	733	738	740	744
Berlim	—	—	—	—
Amsterdam cheque	595	605	605	615
Madrid cheque	1415	1455	1425	1435

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO													
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	37,45	37,55	37,55	37,60	37,60	38	38	38	38	38	38	38	37,70	37,70
Dívida interna 3%, coupon	37,25	37,25	37,25	37,35	37,35	37	36,80	37,65	37,65	37,65	37,65	37,65	37,60	37,60
" 4%, 1888, c/premios	22\$20	22\$25	22\$30	22\$30	—	22\$50	22\$50	22\$50	22\$50	22\$50	22\$40	22\$40	—	—
" 4%, 1888/9	55\$50	—	55\$80	56\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1890	—	—	—	—	48\$50	—	—	—	—	49\$00	—	—	—	—
" 3%, 1905 c/premios	39\$30	—	9\$30	—	9\$30	9\$25	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1905, (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob. (G.º de F.º Est)	—	79\$70	—	—	79\$50	—	79\$50	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1912, ouro	—	—	99\$00	—	—	—	—	—	—	99\$00	99\$00	—	98\$50	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	76\$60	76\$70	76\$70	76\$60	76\$50	76\$30	76\$70	76\$90	76\$90	76\$90	76\$90	76\$90	76\$50	76\$30
3%, 2.ª serie	—	75\$20	75\$30	75\$20	—	—	—	—	—	75\$20	75\$20	—	—	—
3%, 3.ª serie	79\$00	79\$00	79\$00	78\$80	78\$80	—	—	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00
Obrigações dos Tabacos 4 1/4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	177\$00	177\$20	177\$50	177\$50	—	—	178\$00	178\$00	178\$15	178\$10	178\$00	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	162\$00	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	126\$00	126\$50	126\$70	127\$50	128\$00	128\$50	129\$50	130\$00	129\$50	129\$50	129\$50	129\$00	128\$30
Lisboa & Açores	—	120\$00	—	120\$50	—	—	120\$50	121\$00	—	—	120\$00	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70\$80	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	4\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	80\$00	80\$00	—	80\$10	80\$30	80\$50	—	80\$30	80\$00	80\$00	—	80\$00	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	52\$40	52\$40	—	52\$00	52\$00	—	52\$00	—	51\$50	—	—	—	51\$50	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	95\$00	—	—	—	95\$50	—
Companhia G. F. de Benguela	79\$80	—	—	—	80\$30	81\$50	—	82\$00	82\$00	83\$00	82\$80	82\$50	82\$50	82\$50
Companhia Cam. F. Por. 3 1/4%, 1.º grau	79\$90	71\$00	71\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/4%, 2.º grau	81\$50	31\$50	—	—	31\$70	31\$70	—	—	—	—	—	—	31\$50	—
Companhia da Beira Alta 3 1/4%, 1.º grau	—	—	12\$00	—	—	—	—	—	—	12\$30	12\$25	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/4%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	94\$00	94\$00	—	90\$20	90\$20	90\$35	90\$30
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90\$20	90\$20	—	90\$35	90\$30
5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	60,90	60,90	—	61,20	—	—	—	—	61,25	—	—	—	—
3%, 2.ª	59	—	—	58,90	—	60	—	60	—	60	—	60	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/4%, 2.º grau	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1916		191						

Documentos para a Historia

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

(Conclusão)

O principal mercado para o excesso dos productos dos ferteis districtos do Alemtejo é a Inglaterra; se pois a via ferrea se levasse a effeito, e d'este modo se animassem os lavradores a tirar das suas terras o maior proveito, é evidente que muito lucraria o productor e o negociante.

Preço por tonelada em Londres..... £ 18 18 s. 8 d.

Preço por ton. no Alemtejo £ 7 10 s. 6 d.

Frete e 142 kilometros do caminho de ferro até o

Tejo, a 25 por tonelada. £ 0 16 6

Frete para Inglaterra por tonelada £ 1 0 0 £ 9 6 6

Diferença por tonelada para o lucro.. £ 9 12 3

A opinião dos commissários portuguezes encarregados de redigir um parecer ácerca dos caminhos de ferro em Portugal, opinião que reputo mais valiosa do que a minha em quanto ao trafico mercantil, estabelece, segundo os mappas da Alfandega Municipal, que o peso total dos generos que descem pelo Tejo para Lisboa é o seguinte:

Vinho, vinagre, aguardente e azeite...	41.500 toneladas
Carne, cebol, mel e cera	8.000 "
Palha, lenha e carvão.....	15.000 "
Pelles, coiros, desventres e miudezas.	1.500 "
Fructas e hortaliças.....	14.000 "
	80.000 "

Segundo a mesma auctoridade, o peso total dos grãos que descem o Tejo é de 25.000 toneladas, e 3.000 toneladas de legumes. Total 28.000 toneladas.

Os generos que entram na Alfandega Grande, sobem a 170.000 toneladas, dois terços dos quaes são transportados para o interior. D'estes dois terços 45.000 toneladas passam para Hespanha.

Assim temos :

Generos que entram na Alfandega Municipal	80.000 tonneladas
Dois terços dos generos que entram na Alfandega Grande.....	131.000 "
Grãos	28.000 "
	239.000 "

Tenho procurado documentar como os districtos do Alemtejo, que este caminho de ferro ha de atravessar, são os que sustentam Lisboa, e entendo que se pode assegurar que dois terços de 108 toneladas de grãos, azeite, vinho, etc., serão transportados por este caminho. Teremos pois d'aqui 72.000 toneladas, que juntas a 45.600 toneladas de generos coloniaes, remettidos para Hespanha, farão o total de 117.600 toneladas que hão de transitar por este caminho. Agora supondo que Extremoz será o ponto onde hão de convergir as importações, e d'onde hão de partir as exportações, teremos 117.600 toneladas \times 142 kilometros = 16.699.200 toneladas, pelo frete de 25 réis por tonelada, igual a 517.500.000 ou £ 922.685.

Será fundada a nossa crença quando considerarmos que em Portugal venham as transacções e o trafico mercantil a desenvolver-se progressivo e incessantemente como tem acontecido em todos os outros paizes? Esperamos que sim. A experientia dos ultimos annos auctorisa a crença que temos em que os recursos d'este paiz se desenvolvam mais rapidamente ainda do que esperam os

que mais confiam. Como exemplo citarei aqui um facto acontecido commigo, e que destruirá a ideia dos que imaginam que Portugal é uma nação estacionaria. Tendo de ir á Batalha tomei logar em uma das diligencias que algumas semanas antes se tinham estabelecido. Quando quiz voltar para Lisboa, pelo mesmo admiravel vehiculo, achei todos os logares tomados por passageiros.

Não é sómente no futuro que podemos tirar vantagem d'este caminho de ferro, pois que já hoje existe vasto trafico de mercadorias nas vizinhanças d'este traçado. Pelo que diz respeito ao movimento provavel de passageiros, o transito faz-se actualmente por modo tal que se torna impossivel qualquer calculo, a não ser relativamente á diligencia de Badajoz. O numero de passageiros durante um anno, conduzidos nos vapores do Tejo monta a 70.000, e a maior parte d'elles segue para o Alemtejo, por Salvaterra, Santarem e Abrantes.

Um dos resultados mais notaveis do estabelecimento dos caminhos de ferro na Belgica foi o grande proveito que as classes mais pobres auferiram d'este meio acelerado de transito. Todos os que tem visitado aquelle paiz devem ter notado como a classe operaria usad'este meio de comunicações para procurar trabalho. Porque não acontecerá o mesmo a Portugal, onde os braços escasseiam, e o salario sobe todos os dias, em consequencia da actividade do trabalho nas estradas e nos caminhos de ferro?

Tomando um quinto da povoação (*) d'aquelles districtos, onde o caminho de ferro exerce a sua influencia, e sem contar com o movimento de quaesquer passageiros de Hespanha, teremos 130.000 passageiros; supondo que cada um viajará 142 kilometros por anno, teremos $130.000 \times 142 = 18.460.000$ kilometros viajados cada anno, que pela menor tarifa, de 18 réis por kilometro, dão 332.500.000 réis, ou £ 74.000, proveniente do movimento de passageiros, o que junto a 417.500.000 réis, receita do transito de mercadorias, produzirá 750.000.000 réis ou £ 160.685, avultado rendimento para a Companhia: e dedusindo 5 por cento para despezas, teremos 375.000.000, ou £ 85.342.

Em conclusão: este caminho de ferro será util, não só aos agricultores, evitando que o producto dos seus campos pareça falso de consumidor, não só aos governos facilitando a manutenção da ordem, e regularidade na administração, a reducção do exercito, e com isso grandes economias; mas por todas as razões virá elle a ser um dos que tem mais seguro exito, e que mais ha de favorecer os interesses commerciaes do paiz.

Tenho a honra de ser de V. Ex.^a obediente servo.—
Thomaz Rumball.

Caminhos de ferro particulares, na Russia

Os ministerios russos do comércio e das comunicações obtiveram a necessaria auctorisação para estabelecerem um Conselho Permanente dos Caminhos de Ferro particulares, cuja séde será em Petrogrado.

Esse Conselho será constituído pelos representantes da industria dos caminhos de ferro e occupar-se-ha das questões de interesse geral relativas à mesma industria, tales como dos meios de pagamento, no estrangeiro, dos coupons vencidos; da emissão, no paiz ou no estrangeiro, de um grande empréstimo; da elevação das tarifas de transportes; da suppressão das chamadas tarifas de preferencia, etc., adoptando providencias que serão communs a todas as linhas particulares do grande imperio.

(*) Conheceu-se nos Estados Unidos que cada pessoa, dentro dos limites da influencia do caminho de ferro, contribue para o rendimento d'elle na razão de 12 sch. 6 d. por cabeça.

Companhia da Beira Alta

Relatório do Conselho de Administração, apresentado à assembleia geral dos accionistas, de 15 de maio de 1916.

(Continuado do numero 682)

Passageiros. — As receitas d'este ramo de tráfego, em comparação com as do anno precedente, mostram uma diminuição de Escudos: 3.859\$26,4 como se verifica no quadro seguinte:

Classes	1915			1914		
	Número	PRODUCTOS		Número	PRODUCTOS	
		Totaes	Por passageiro		Totaes	Por passageiro
Primeira.....	18.158	26.277\$43,3	1\$44,7	21.384	40.133\$15,5	1\$87,6
Segunda.....	75.349	62.393\$48,5	82,8	73.700	56.014\$61,2	857,6
Terceira.....	303.150	121.592\$67,4	840,1	321.048	119.781\$61,9	837,1
Receitas suplementares.....	—	7.925\$83	—	—	6.088\$70	—
Totaes.....	396.657	218.188\$82,2	653	416.132	222.048\$68,6	851,9

Diferença de 1915 em relação a 1914

Classes	Número	PRODUCTOS	
		Totaes	Por passageiro
Primeira.....	— 3.226	— 12.855\$72,2	— 42,9
Segunda.....	+ 1.649	+ 6.348\$87,3	+ 82,2
Terceira.....	— 17.898	+ 1.810\$645,5	+ 803
Receitas suplementares.....	—	+ 1.837\$13	—
Totaes.....	— 19.475	— 3.859\$26,4	+ 801,1

O importante aumento apurado na venda dos bilhetes de segunda classe, e a avultada quebra que se deu na cobrança dos de 1.ª classe devem ser atribuídos, em grande parte, à mudança operada ultimamente nos hábitos de muitos passageiros, que dão agora a preferência aquelles logares.

Para a diminuição acima indicada também contribuiu o serviço internacional, que teve no conjunto, em relação a 1914, uma perda de receitas na importância de Escudos 2.620\$32.

Estabelecido porém, o confronto da receita geral de passageiros com a de 1913, encontra-se uma diferença a menos em 1915, de Escudos 28.813\$34, a quota parte correspondente ao serviço internacional.

Grande velocidade. — O decrescimento de receitas n'este ramo importou na totalidade de Escudos 1.488\$68,6, distribuídos pela seguinte forma:

Bagagens e cães, a menos.....	Escudos 575\$16,8
Mercadorias, a mais.....	" 2.515\$03,8
Receitas diversas, a menos.....	" 3.428\$55,6

Nas mercadorias houve aumento nas expedições de peixe e frutas.

As grandes exportações de ovos, aves, etc., que eram outr'ora feitas para o paiz vizinho ao abrigo do tratado de comércio, continuam suspensas.

A diminuição que se observa sob o título *Receitas diversas* provém, principalmente, das subvenções que a Companhia deixou de receber dos correios internacionais, em virtude da supressão do Sud-Express.

Pequena velocidade. — O accrescimo de receitas na importância de Escudos 29.980\$73,2, incide especialmente nos transportes das seguintes mercadorias:

Vinho.....	Escudos 12.576\$00
Legumes.....	" 9.950\$00
Madeiras.....	" 5.883\$00
Sal.....	" 4.283\$00
Frutas.....	" 2.570\$00
Vasilhame.....	" 2.567\$00
Cal.....	" 2.096\$00
Couros.....	" 1.520\$00

tendo sido, também, constatadas diminuições nos seguintes transportes:

Metaes.....	Escudos 2.508\$00
Productos cerânicos.....	" 1.952\$00
Combustíveis.....	" 1.787\$00
Farinhas.....	" 1.400\$00
Comestíveis.....	" 1.133\$00

diferenças que devem ter sido originadas pelo agravamento da situação económica do nosso Paiz.

Receitas fora do tráfego. — O excedente de Escudos 4.305\$12,7 é devido, na sua quasi totalidade, às operações resultantes da permuta de material circulante com as Companhias vizinhas, pelo motivo do incremento que teve o tráfego de pequena velocidade.

Despesas

As despesas realizadas em 1915, em confronto com as de 1914, apresentam no total o volumoso aumento de Esc. 36.613\$76,5, conforme o quadro abaixo:

	1915	1914	Diferença de 1915 em relação a 1914
Administração de Lisboa e Paris	29.028\$92,4	28.626\$14,9	+ 402\$77,5
Exploração e Movimento.....	79.018\$16,8	72.157\$82,2	+ 6.931\$20,6
Material e Tracção.....	143.630\$828,0	115.537\$24,8	+ 28.093\$803,2
Via e Obras.....	80.617\$31,7	79.434\$5,6	+ 1.183\$25,2
Totaes.....	332.367\$898,9	295.754\$22,4	+ 36.613\$76,5

No Relatório do anno passado, em face da formidável alta que se estava manifestando, por esta mesma época, nas cotações de todas as matérias primas, frétes marítimos, cambios, etc., já tínhamos previsto que as despesas em 1915 seriam amplamente alargadas; porém aquella subida tomou taes proporções que, se não tivessem sido adoptadas, em devido tempo, as convenientes medidas de precaução, as despesas teriam atingido, certamente, algarismos muito superiores aos que estão acima indicados.

Assim, tendo sido suprimidos alguns comboios, entre os quais o Sud-Express, conseguiu-se reduzir, no percurso anual 213.000 kilómetros.

Por outro lado, tendo sido antecipadamente adquiridos, por preços sensivelmente inferiores aos que vigoraram no anno findo, muitos dos principaes artigos consumidos e utilizados pelos nossos Serviços, evitou-se, também, um maior agravamento de despesas; o que, infelizmente, já não succederá no corrente anno.

Para 1916 temos, pois, que contar, desde já, com novos e pesados encargos. Além dos aumentos que foram feitos ultimamente nos vencimentos de todo o Pessoal, para o compensar da desmedida carestia que hoje abrange todos os objectos de primeira necessidade, seremos forçados a adquirir pelos preços actuais — que são, na generalidade, o dobro, o triplo e até mais — os materiais e utensílios que são absolutamente indispensáveis para a conservação e exploração das linhas pertencentes à Companhia. Como exemplo bastará citar-se o carvão, que, representando normalmente cerca de 25% das despesas totais da exploração e administração, está hoje sobre carregado aproximadamente com mais de 400%.

Nestas condições a sobretaxa de 25%, que foi ultimamente auctorizada pelo Governo, não deve dar senão uma fraca compensação à enorridade dos encargos resultantes da situação anormal da Europa.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

Linha do Sado

Lanço da Azinheira dos Bairros a Garvão

No dia 12 de junho do corrente anno, pelas 12 horas, perante a 2.ª Secção de Construção da linha do Sado, em Panoias, se ha-de proceder ao concurso público, para adjudicação à mesma secção, da tarefa de construção completa do empedramento a Mac-Adam da estrada de acesso da Villa de Alvalade à estação, e do pateo posterior ao edifício de passageiros e dos caes da mesma.

Para ser admittido a licitar, tem o concorrente de mostrar que effectuou na Thesouraria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou na estação de Panoias, o deposito provisório de nove escudos e nove centavos (9\$09).

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes ao público, na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, 63, Lisboa; na sede da 2.ª Secção de Construção, em Panoias, e na Secretaria da 3.ª Secção de Construção, em Grandola, onde podem ser examinados todos os dias úteis desde as 10 às 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'óleo de purgueira

No dia 5 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30 toneladas de óleo de purgueira.

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

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

AGENDA DO VIADANTE

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

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de prim. sira ordem — Aposentos confortaveis e aiseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jant para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminación electrica — Telephone n.º 15 — Preços razoaveis — Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvade Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1916

COMP. PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Cintra Lisboa-R

7 16 8 29 5 30 6 37

9 18 10 34 6 40 7 41

10 55 12 1 8 31 9 33

h 12 5 12 46 b 9 9 9 50

12 50 1 57 9 23 10 26

3 1 9 11 23 12 20

g 5 20 b 6 1 1 12 2 13

5 31 6 41 3 17 4 20

6 15 b 7 9 5 21 6 29

7 17 8 24 6 53 7 33

8 55 10 6 h 7 30 5 37

10 23 11 33 9 10 10 7

h 11 55 1 1 11 13 12 15

12 55 2 5 —

Lisboa-R Queluz Lisboa-R

7 55 8 27 8 45 9 20

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 7 8 5 25 0 31

6 53 8 1 6 31 7 40

b 8 10 9 1 b 7 7 17

9 10 10 18 7 15 8 50

10 45 11 53 b 8 50 9 37

h 11 29 a 12 5 9 35 10 41

12 20 1 28 b 10 35 11 22

h 2 3 8 11 20 12 26

2 50 3 38 h 12 20 a 1 2

b 5 15 6 6 12 50 1 56

b 6 6 5 20 3 26

a 6 40 7 21 3 30 4 56

7 8 8 3 b 5 20 6 9

8 40 9 48 6 25 7 25

10 10 11 18 b 7 50 8 37

11 40 12 48 9 40 10 16

b 12 45 1 36 b 11 30 12 17

12 50 1 58 12 10 1 16

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

8 15 8 45 8 55 9 30

4 39 5 6 5 18 5 48

5 20 5 36 6 5 6 40

6 5 6 41 7 50 8 25

Mais os de Cascaes, excepto os a

Lisboa-R V. Franca Lisboa-R

6 46 8 542 7 5

10 33 11 51 6 21 7 19

1 25 2 47 8 20 9 41

b 5 5 6 7 12 35 1 58

5 41 7 4 3 4 4 30

10 36 11 56 9 10 10 37

12 47 2 5 —

Lisboa-R Sacavém Lisboa-R

6 46 7 27 6 29 7 5

8 41 9 29 7 3 8 23

10 33 11 51 8 56 9 41

1 25 2 12 10 48 11 31

3 35 4 38 12 7 12 30

a 5 5 5 40 1 12 1 58

5 41 6 29 3 45 1 30

6 57 7 35 5 50 6 37

8 35 9 15 8 6 8 52

10 36 11 22 5 51 10 36

12 47 1 31 10 42 11 26

— a 11 28 11 57

Lisboa-P B. Prata Lisboa-P

g 7 35 7 45 g 6 40 6 50

g 5 10 5 21 g 9 25 9 33

— g 5 40 5 50

Lisboa-P V. Franca Lisboa-P

6 56 8 7 1 —

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Porto Lisboa-R

6 17 2 18 6 28 5 36

9 10 8 42 6 48 1 8

c 7 10 9 44 7 55 6 25

9 35 7 53 7 45 11 14

— — — —

Lisboa-R Entrone Lisboa-R

8 5 11 38 7 20 11 14

— — 11 40 5

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

5 51 7 20 9 55 11 57

— — — —

Entrone Alfarelos Entrone

3 22 10 36 4 5 11 28

— — 7 55 10 18

Entrone Porto Entrone

6 5 1 58 —

Figueira Coimbra Figueira

1 50 3 24 1 25 4 36

n 6 30 8 15 7 35 9 18

7 43 9 45 10 15 12 28

11 30 1 8 2 40 4 35

2 5 4 30 a 4 50 6 44

10 45 12 30 8 55 10 45

— — 11 39 1 34

Coimbra Louzã Coimbra

5 25 6 54 7 10 8 39

m 12 29 1 43 m 2 33 3 40

4 35 5 50 6 5 7 4

— — — —

Figueira Alfarelos Figueira

5 40 7 7 8 23

6 58 7 35 — —

8 45 9 27 — —

11 43 12 54 — —

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 10 3 5 3 25 12 1

4 15 12 44 5 40 12 43

— — — —

Porto Aveiro Porto

6 28 8 31 6 10 8 51

10 18 12 47 11 32 1 58

3 27 4 50 6 45 9 26

7 3 9 31 — —

Porto Ovar Porto

5 46 7 13 5 38 7 13

4 19 5 49 7 60 9 38

12 43 2 13 6 14 7 47

— — — —

Lisboa-R Espinho Porto

6 55 7 48 9 36 10 37

8 57 9 50 10 40 11 36

12 15 1 11 4 12 5 8

o 1 37 2 33 9 48 10 45

9 50 10 42 11 10 12 8

— — — —

Mais os de Ovar e Aveiro

Lisboa-R Val. d'Ale. Lisboa-R

9 10 6 55 7 42 de Mad</