

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 684

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor effectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 16 de Junho de 1916

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

Mudança do escriptorio e officinas

Desde 1 do proximo mez o nosso escriptorio e officinas muda para a Rua da Horta Secca, 11 e 13.



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

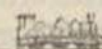
Sul e Sueste. — 2.ª ampliação á tarifa especial P. n.º 3 de G. V. — Catalogo das praças, ruas, travessas, etc. de Lisboa para applicação da tarifa de transportes fluviaes.

Companhia Portuguesa. — Additamento á tarifa especial P. n.º 3 — (G. V.). — 3.º additamento á tarifa especial n.º 4 — (P. V.). — 9.º additamento á tarifa especial interna n.º 3 — (P. V.). — Aviso ao publico — annullação da tarifa especial N. B. n.º 4 — (P. V.).



SUMMARIO

A linha do Valle do Vouga — II — por J. Fernando de Sousa.....	177
A electrificação de uma grande linha americana, por Raul Esteves.....	178
Parte Official — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Lei n.º 552-G — Lei n.º 573 — Beira Alta — Valle do Vouga.....	181
Caminhos de ferro do Brazil.....	181
A rede do Norte em França.....	182
Linhas ferreas italianas.....	183
Caminhos de ferro da Suissa.....	183
Viagens e transportes.....	184
Electrificação de linhas ferreas.....	185
Assembleia da Companhia Portuguesa.....	186
Caminhos de ferro algerianos.....	186
Norte de Hespanha.....	187
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	187
Boletim commercial e financeiro.....	188
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	189
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	189
Documentos para a Historia.....	190
Linhas Portuguezas.....	190
Caminhos de ferro da Russia.....	191
Um rei dos caminhos de ferro.....	191
Companhia da Beira Alta — Relatorio (Continuação).....	191
Horario dos combolos.....	192



A linha do Valle do Vouga

II

Reproduzimos no numero anterior da *Gazeta* a proposta de lei que foi apresentada, em 20 de maio, pelo Sr. Ministro do Trabalho, á Camara dos Deputados e que ficou pendente de discussão. Cumpre-me agora analysal-a, como prometti, e mostrar as modificações que se me affiguram necessarias para que ella possa corresponder cabalmente ao louvavel proposito a que obedeceu.

Importa primeiro que tudo frisar que mais uma vez é assim proclamada oficialmente a legitimidade e conveniencia da revisão dos contractos de concessão, quando o interesse publico a aconselha, doutrina corrente em toda a parte, mas que encontra a defrontal-a entre nós prejuizos arreigados.

Não falta quem julgue que os contractos d'essa especie são intangiveis, que nem uma virgula pôde ser n'elles mudada durante o seculo da sua vigencia.

Faz-se a revisão da lei fundamental do paiz; reformam-se as Constituições. A formula de um contracto

de associação do Estado e de uma empresa, destinado a influir na vida economica, essencialmente complexa e variavel, de uma região, deve permanecer intacta, *ne varietur*, sejam quaes forem as transformações que n'essa economia se operem.

E este sagrado horror á revisão dos contractos provem do supersticioso respeito de direitos chimericos de possiveis concessionarios, que teriam talvez surgido, se na origem se estipulassem condições, que só mais tarde substituíram as primitivas. Chega a ser pueril tal preocupação.

Faz-se uma concessão. A empresa, chamada a cooperar com o Estado, angaria avultados capitales, incorpora-os no dominio publico e realisa o plano formulado, dotando a economia nacional com um instrumento de progresso.

Veu a experiencia mostrar que as formulas previstas no contracto não correspondem ás conveniencias reaes, produzindo effeitos diversos e até contrarios aos que se tinham em vista.

Reconheceu-se que determinadas alterações poderão remediar o mal e fazer produzir ao instrumento de fomento todo o effeito util que d'elle se esperava. Porque se não ha de aperfeiçoar o que se revela inadaptação á função?

O ponto está em que as alterações introduzidas se justifiquem cabalmente e correspondam ás exigencias do interesse geral, sem se dever esquecer que entre essas se encontra a possibilidade de vida desafogada para empresas de utilidade publica, sem o que impossivel é contar com a cooperação da iniciativa privada.

E' por isso que, nos paizes bem administrados, é materia corrente a revisão dos contractos de concessão de caminhos de ferro, criteriosamente feita, e mesmo entre nós, apesar da massa de prejuizos contrarios, assim se tem procedido frequentes vezes, como o relatorio da proposta de lei opportunamente recorda.

O contracto de 5 de fevereiro de 1907 da concessão das linhas do Valle do Vouga com garantia de juro, assegurou o de 5 % ao capital de 20.000\$00 por kilometro, com o limite de 600\$00 para o desembolso do Estado. Para o calculo da receita liquida estipularam-se formulas de exploração, das quaes se deduz a despesa arbitrada, variavel com a receita bruta, e tendo o limite minimo de 500\$00.

São essas formulas as seguintes:

$D = 0,5 R$ até $R = 1.700\$00$, com o limite minimo de 650\$00 para D.

Maximo de $G = 600\$00$.

$D = 100\$00 + 0,5 R$ para receitas entre 1.700\$00 e 2.200\$00.

$D = 0,5 R$ entre 2.200\$00 e 3.000\$00.

$D = 0,45 R$ para receitas superiores a 3.000\$00.

Baseiam-se nos coefficients de exploração que a estatistica accusava em 1905 para as nossas linhas de via reduzida, e obedeciam ao proposito de instigar a empresa a attingir rapidamente receitas que dispensassem a garantia de juro.

Os factos não corresponderam ás previsões como aqui demonstrei (*).

E' impossivel actualmente, mesmo sem ter em conta as circumstancias excepçionaes originadas pela guerra, explorar a 50 % uma linha de fortes rampas e curvas apertadas.

Os seguintes dados estatísticos, relativos ás linhas da Pova e de Guimarães, que não teem garantia de juro, nas quaes as rampas são muito mais suaves (o limite é de 18 m/m em Guimarães e 20 m/m na Pova) e as curvas de muito maior raio, demonstram-no cabalmente. E convém notar que se referem a receitas altas, para as quaes, naturalmente, pôde ser mais reduzido o coeeficiente de exploração.

	1911		1912		1913	
	Receita kilométrica	Coeffi- ciente	Receita kilométrica	Coeffi- ciente	Receita kilométrica	Coeffi- ciente
Porto à Pova.	2:674\$	0,73	2:616\$	0,72	2:697\$	0,66
Guimarães...	2:470\$	0,39	2:471\$	0,41	2:516\$	0,42

A media geral é de 0,55.

A proposta de lei substitue para as linhas do Vouga as formulas do contracto pelas seguintes:

$D = 0,60 R$ para receitas até 2:200\$00.

$D = 0,50 R$ para receitas superiores, havendo o patamar que resalva a discontinuidade das formulas.

Da primeira formula resulta com effeito a disponibilidade effectiva de 1:000\$00 por kilometro, egual á receita garantida. Para isso é necessario que a exploração seja severamente economica.

Em 1913, ultimo anno de exploração normal antes da guerra, as nossas linhas de via reduzida, exploradas por companhias tiveram 594:738\$00 de receitas de trafego e 390:083\$00 de despesas de exploração, a que corresponde o coeeficiente de 0,65, o qual fôra em 1911 e 1912 de 0,66 e 0,68.

Da segunda formula resultarão cifras inferiores á despesa real, como o demonstram os dados estatísticos acima referidos das linhas da Pova e Guimarães, onde a uma receita media de 2:500\$00 correspondeu o coeeficiente medio de 0,55.

Na segunda formula proposta é, portanto, indispensavel elevar o coeeficiente a 0,55 para não succeder que a receitas mais elevadas correspondam disponibilidades inferiores á receita liquida garantida.

*

Não basta porém essa modificação para fazer surtir o effeito que a proposta teve em mira.

Para que o trafego se possa desenvolver na linha do Vouga haverá que dispendir quantias importantes em obras complementares e aquisição de material circulante.

Ha diferentes paragens, n'aquella linha, susceptíveis de valioso trafego de mercadorias, como são, entre outras, Macinhata do Vouga, Villa Chã, Pinheiro de Lafões e Real. Para isso é preciso construir edificios e executar vias de resguardo. Das estações existentes, algumas terão de ser ampliadas.

Por outro lado, a multiplicação de comboios para assegurar um bom serviço de passageiros com as devidas correspondencias da linha do Norte e o incremento do trafego de mercadorias, tornam indispensavel a especialização dos serviços pela criação de comboios regulares de mercadorias, e a consequente aquisição de machinas possantes, proprias para essa função. Serão tambem necessarios vagões, basculas em diversas estações, alem das existentes e casas de habitação do pessoal.

Póde-se bem computar em 120 contos o dispendio a fazer, devendo esse capital complementar ser amortizado em curto praso.

Se o praso de amortização fôr de 12 annos, a annuidade a 5,5 % é de 14:000\$00, ou 80\$00 por kilometro.

De onde ha de sahir, se o rendimento liquido da linha, mesmo com cambios menos desfavoraveis que os actuaes, é totalmente absorvido pelos encargos das obrigações?

Como ha de prover a Companhia ás exigencias do trafego, se a sua unica disponibilidade não comporta os encargos complementares e ao capital por elles representado não é dada a garantia de juro?

Se á despesa de exploração, $D = 0,60 R$, se accrescentar durante 12 annos a annuidade complementar de 80\$00 por kilometro, as linhas podem ser immediatamente adaptadas a um trafego intenso, que a Companhia tem interesse em desenvolver, sabendo que no fim de 12 annos a despesa arbitrada soffre redução e que o coeeficiente real de exploração é tanto menor quanto maior fôr a receita.

Sem esse complemento é impossivel melhorar as condições de exploração, e portanto, attingir o objectivo desejado.

A Companhia terá que se cingir aos seus recursos actuaes de material e installações, não podendo por isso impulsionar o desenvolvimento do trafego.

Em França entende-se, e com razão, que ás obras complementares corresponde a immobilisação de um capital, que carece, como o da construcção, da garantia de juro.

Vae-se até capitalisar os deficits de exploração nos primeiros annos, entendendo-se que o Estado é o principal interessado em facilitar a iniciativa particular, assegurando ao capital a minima remuneração. E não é muito que assim proceda, em relação aos caminhos de ferro—susceptíveis de retribuirem total ou parcialmente o capital, depois de pagarem as despesas de exploração—o Estado, que constroe, conserva e policia as estradas, sem d'ellas usufruir o minimo rendimento directo.

O nosso progresso agricola e industrial depende principalmente da facilidade de transportes, e esta deriva, em boa parte, do desenvolvimento da nossa rede ferro-viaria, especialmente dos caminhos de ferro secundarios, e para que estes se construam preciso é que a iniciativa particular seja devidamente amparada pelo Estado.

A esse criterio obedecem as reflexões que deixamos escriptas e que nos parecem bem fundadas.

J. Fernando de Souza



A electrificação de uma grande linha americana

O desenvolvimento das linhas ferreas electricas interurbanas tem adquirido um notavel grau de progresso na America e designadamente na região da costa do Pacifico, onde com o emprego de ambos os principaes systemas, o de Hill e o de Harrinan, se teem construido muitas centenas de milhas de linha.

A maior linha electrica da America é sem contestação, a denominada «Pacific Electric» que irradia do importante centro de trafego de Los Angeles constituindo uma verdadeira rede de exploração intensa. Construida, ao principio, para serviço exclusivo de passageiros, essa linha occupa-se tambem activamente do trafego de mercadorias, e apesar

(*) V. Gazeta del 1 de fevereiro de 1916.

de não ser este genero de trafego o que ella procurou desenvolver até ha tres ou quatro annos, o facto é que as respectivas receitas para o anno da exploração de 1913-1914 attingiram a mais de um milhão e duzentos mil dollars, e esta cifra vae subindo rapidamente.

Ao presente, a Companhia Electrica do Pacifico explora 609 milhas de linha, que vão de Los Angeles para oeste e para o sul até aos portos de Newport e Balboa, para sudoeste até á região rica em beterraba de Santa Anna e aos campos de petroleo de La Habra, e para leste até á região de Glendora e Pomona. N'esta grande rede de linhas, ha proximamente 12 milhas de via quadrupla e 286 milhas de via dupla. Toda a rede abrange 1.057 milhas de via explorada.

A via é assente quasi exclusivamente em terrenos de propriedade da Companhia, exceptuando-se apenas as zonas de travessia das cidades, e, mesmo n'estas, em muitos pontos, a via não occupa as ruas, mas sim terrenos proprios adquiridos pela Companhia, como succede designadamente em Los Angeles.

O typo normal de construção da via é o do padrão Harriman, com carris de modelo vulgar assentes sobre travessas de madeira não preparadas, e balastro de areia ou pedra britada. Nos sitios onde a linha não é balastrada o terreno subjacente, de areia ou terra, é convenientemente preparado com abundantes regas de oleo para o tornar sufficientemente compacto. Esta medida torna-se especialmente necessaria nas zonas que atravessam grandes extensões de praias, onde a areia se desaggrega facilmente na estação secca.

Reconheceu-se já que, em muitos pontos, a via deriva fortemente, devido ás paragens frequentes e aos pesados freios dos comboios, tendo-se observado um deslocamento de cerca de 1 metro, em seis, sobre um pilar de um viaducto. Esta circumstancia exige uma solida consolidação dos carris, especialmente nas zonas sujeitas a maior trafego e proximo das estações de maior movimento onde o impulso a supportar é, portanto, mais consideravel.

Para estes trabalhos especiaes tem-se recorrido quasi exclusivamente ao aço manganez, empregado em larga escala nos cruzamentos e mudanças de via nas linhas de maior trafego.

A via dupla tem 4^m,65 entre eixos, e nas linhas de via quadrupla a distancia entre os eixos das linhas extremas e os das intermedias é de 4^m,05.

No principio da exploração a energia electrica era produzida pelas officinas a vapor da propria Companhia, mas, com o ulterior desenvolvimento da producção hydro-electrica e outras, effectuado por grandes empresas, adoptou-se depois o systema mais economico de contractar com essas empresas o fornecimento da energia, destinando-se as officinas da Companhia para servirem de reserva n'um caso extraordinario. A potencia electrica é entregue, em determinados pontos das linhas, a uma voltagem de 15.000 volts, e é depois transmittida com este potencial a varias estações secundarias, em numero de 52 na presente situação. Os fios conductores d'esta energia são levados, na maior parte do percurso da rede, sobre os postes das proprias linhas. As estações secundarias distam, em media, de 6 a 12 milhas, entre si, nas zonas de trafego pesado, e de 10 a 12 nas de trafego ligeiro. As instalações usadas n'estas estações não são uniformes para todas ellas, e variam, não só com as exigencias do trafego da zona a que correspondem, mas tambem segundo a epocha em que foram construidas.

O rapido desenvolvimento do trafego n'esta rede acarretou serias dificuldades para manter, em todos os tempos, a energia exigida pelo movimento sempre crescente.

A Companhia dispõe tambem de quatro estações moveis destinadas a servir, como substitutas das fixas, quando estas carecem de reparações. Estas estações são montadas em carros especiaes de aço, do peso de 50 tonela-

das, e são alimentadas directamente pela energia transportada pelos fios conductores de alta tensão a que já nos referimos. Cada uma d'estas estações tem um transformador e um motor-gerador de 600 kilowatts. Este material presta ainda notaveis serviços para occorrer ás necessidades do trafego extraordinario em qualquer zona da linha, visto que pôde ser posto a funcionar em ligação directa com os fios de alimentação, em qualquer ponto da via. É um caso que se dá frequentemente na epocha do corte da beterraba.

A alimentação de energia electrica é feita por fio simples, ao longo de toda a rede, quer se trate de via simples quer de via dupla. O fio do trolley é apoiado sobre postes simples com braços tubulares nas partes correspondentes a via simples ou dupla, e sobre postes emparelhados nas zonas de via quadrupla, nas curvas, linhas de resguardo, estações, etc.

As linhas construidas recentemente adoptam o systema da catenaria, havendo decidida tendencia para generalisar este systema a toda a rede.

A extensão da linha desde Upland a San Bernardino é explorada a 1.200 volts, e é tambem para esta voltagem que está sendo transformado o troço de Upland a Los Angeles, que era de 600 volts, como todas as restantes linhas da rede, mas prevê-se a transformação total para aquella voltagem logo que esteja completa a mudança para o typo de linha em catenaria.

No fim do corrente anno todos os cruzamentos com linhas de caminhos de ferro ficarão protegidos com postes electricos de encravamento, e dentro de dois annos todos os cruzamentos e pontos de junção da rede estarão protegidos por igual modo. Hoje existem já cerca de 20 d'estes postos de encravamento, dos quaes o mais importante é o de Watts, nas proximidades de Los Angeles, onde convergem tres linhas de via dupla e trafego intenso, ligando-se a uma linha de via quadrupla. Este posto tem 76 alavancas de serviço e 12 de reserva, e crê-se ser o que abrange o maior numero de encravamentos, entre todos os das linhas d'aquella região. Na sua zona de acção passam diariamente mais de 1.000 comboios, exigindo mais de 6.000 movimentos de alavancas! Ha um periodo de duas horas, de manhã, e outro de tarde, em que passa um comboio em todos os 51 segundos.

Nas linhas de maior movimento vae-se installando gradualmente, um systema aperfeiçoado de signaes automaticos. Para dar uma ideia da densidade do trafego, bastará dizer que são transportados diariamente, só entre Los Angeles e Pasadena, mais de 15.000 passageiros. Entre Los Angeles e Long Beach circulam comboios de tres carruagens em cada direcção e com o intervallo de 20 minutos, desde as 8 da manhã até ás 8 da noite, e este serviço é ainda desdobrado aos domingos e dias santos.

Um serviço igual é organizado na mesma linha para San Pedro, percorrendo uma parte commum da via até Dominguez. A este movimento, já tão consideravel, deve juntar-se ainda o que é exigido pelo trafego de mercadorias, que aliás se executa quasi todo de noite.

A Companhia dispõe de 675 carruagens de passageiros, todas providas de motores. Ha tambem 18 carruagens-expressos que podem circular isoladamente e que dispõem de potencia sufficiente para rebocar 5 a 8 vagões carregados. O material para o trafego de mercadorias, ainda que sufficiente para o serviço interno da rede, exige comtudo o recurso ás linhas extranhas para os grandes transportes destinados a embarque nos portos mais afastados. O material de tracção comprehende 55 locomotivas electricas para comboios de mercadorias, das quaes 10 constituem o turno de reserva. Estas locomotivas trabalham em dois turnos de serviço, dando em media 24 horas de exploração continua. As mais modernas pesam 62 toneladas e teem quatro motores de 250 cavallos, dando um esforço de tracção de cerca de 9.500 kilos com a veloci-

dade media de 17,6 milhas, e um esforço maximo de tracção de 13.500 kilos. Todo o material circulante para mercadorias serve na bitola das linhas dos caminhos de ferro a vapor, e recentemente fez-se aquisição de um numero consideravel de vagões de estrutura em aço, todos com a capacidade de 40 toneladas.

No anno de exploração de 1913-1914, as receitas montaram a cerca de 9 milhões e meio de dollars, sendo 7 milhões e meio proximaemente a que corresponde ao trafego de passageiros, e um milhão e duzentas mil a do trafego de mercadorias. A restante receita refere-se a varios transportes, entre os quaes sobressaem os do serviço de expressos.

Metade, approximaadamente, da receita de passageiros corresponde a bilhetes de villegiatura de estação, e a restante metade é principalmente de trafego local, ainda que se note uma certa venda de bilhetes para estações distantes de todas as outras linhas.

No que respeita ao trafego de passageiros accentuou-se ultimamente uma situação interessante. E' o caso que, tendo a administração publica nos Estados da California gasto sommas consideraveis em melhorar a rede de estradas, d'ahi resultou um impulso notavel dado ao trafego por meio de automoveis, estabelecendo-se numerosos serviços de auto-omnibus, que concorrem para o transporte de passageiros e mercadorias em toda a região de Los Angeles e suburbios, e até mesmo para pontos mais distantes. Esta situação, que se mantém, apesar de parecer pouco provavel o dar grandes resultados, tem creado ultimamente algumas difficuldades á Companhia Electrica do Pacifico, pela concorrência estabelecida no trafego de passageiros.

O movimento diario d'esta Companhia comprehende a cifra colossal de 3.200 comboios ordinarios de passageiros, e 84 expressos, transportando, em media, 185.000 pessoas. Os comboios de mercadorias são realisados, segundo as necessidades correntes.

O trafego de mercadorias é naturalmente o que mais interessa considerar, sob o ponto de vista da exploração ferro-viaria. Primitivamente estas linhas foram projectadas e construidas para o simples trafego de passageiros. O desenvolvimento ulterior de varios centros de população da região, veio trazer importantes exigencias para o transporte de materiaes e de outras mercadorias. A esta circumstancia juntou-se a aquisição, feita pela Companhia, de novas e importantes linhas para a sua rede, e d'ahi resultou adoptar-se, n'um largo plano de exploração, o serviço completo de trafego, abrangendo passageiros e mercadorias.

Mais de 200.000 toneladas de mercadorias representam hoje a cifra do trafego mensal, sendo cerca de 80 por cento correspondente ao trafego local. No entanto o trafego de longo percurso está-se desenvolvendo de um modo consideravel, e mesmo n'uma proporção a que difficilmente vae satisfazendo o actual desenvolvimento da rede. Este trafego é principalmente impulsionado pelas novas construcções que se multiplicam nos varios centros de população situados ao longo da linha. Por exemplo, uma pequena villa industrial, que começou ha menos de tres annos, já hoje dá mensalmente uma receita correspondente a mais de 100 vagões. O notavel desenvolvimento da região attribue-se justicadamente ao estabelecimento da electrificação da linha, que permittiu uma circulação mais intensa do que no tempo da exploração por locomotivas a vapor.

Os principaes carregamentos consistem em: oleo, pedra, areia, beterraba, fructos, cereaes, madeiras e ferro, sendo digno de especial menção o trafego do petroleo, proveniente dos campos de Habra. Diariamente fazem-se dois

ou tres comboios, só para o transporte d'este petroleo que attinge um trafego annual de perto de 450.000 toneladas, e mais de 100.000 vagões. A pedra de construcção representa um movimento de 11.000 vagões por anno, e a beterraba exige para cima de 4.000 vagões no mesmo periodo.

No ultimo anno circularam tambem cerca de 1.000 vagões com fructa, e mais de 3.000 com madeiras, prevenindo-se que no corrente anno só o trafego da fructa suba a 3.000 vagões, pelo notavel desenvolvimento dado ás plantações de San Bernardino.

Uma outra origem importante de trafego é o transporte de pequenas mercadorias que não completam vagões inteiros. Este serviço desenvolve-se rapidamente, devido ao methodo rapido e ao cuidado que se emprega no respectivo carregamento e entrega.

A tonelagem total do trafego, que era de 10.000 toneladas mensaes ha um anno, está hoje em mais de 20.000 toneladas, e só para a linha do Southern Pacific passam em media, cada dia, cerca de 25 vagões carregados.

Para fins de exploração a rede da Pacific Electric é dividida em quatro zonas. A primeira zona, que vae até Glendora, Pomona e Upland, abrange 156 milhas de linha e o seu trafego principal, alem do de passageiros, é o de fructos. A zona de Oeste tem 142 milhas de linha, e é quasi que exclusivamente occupada em serviço de passageiros e bagagens. A zona do Sul é a maior, pois tem 209 milhas de linha, e estende-se até La Habra, constituindo essencialmente uma zona de trafego de mercadorias, especialmente petroleo e beterraba. Finalmente a zona de Leste, com 102 milhas de linha, comprehende a região de San Bernardino e Corona, ligando-se em Upland com a zona do Norte.

A organização da exploração é semelhante á de qualquer outra Companhia ferro-viaria. Todas as communicações ao longo da linha são feitas por telephone, quer entre as estações, quer mesmo por cabines especiaes collocadas em determinados pontos da linha, em que não ha estações, mas onde o pessoal dos comboios se póde pôr em communicação com as estações immediatas, para dar ou receber quaesquer indicações necessarias, e com este fim os chefes de comboios dispõem de chaves para abrir e utilizar aquellas cabines que, de ordinario, estão rigosamente fechadas.

Como dissemos todos os comboios de mercadorias são considerados de horario extraordinario, e a sua execução, em cada dia, depende das necessidades occorrentes. Contudo, todos os dias ha comboios regulares só para o transporte de leite, tendo cada um o minimo de 2 vagões.

A' excepção d'estes comboios para o transporte de leite, todo o restante serviço de mercadorias é feito de noite, para evitar embaraços na circulação dos comboios de passageiros, e para assegurar uma mais economica utilização da potencia electrica.

O numero total de empregados ascende a cerca de 6.000, dos quaes uma terça parte, proximaemente, corresponde exclusivamente ao serviço de passageiros. Todos os empregados estão sujeitos ao regimen de 10 horas de trabalho.

Até ha pouco tempo o problema da electrificação das linhas ferreas, era encarado apenas com o fim de obter um serviço mais rapido e frequente de passageiros para pequenos ou medios percursos.

Hoje, como se vê, já se estende a solução até aos transportes commerciaes de mercadorias, e muitas companhias ferro-viarias da America do Norte realisaram a transformação de certos troços de linha a titulo de expe-

riencia sob o ponto de vista do tráfego de grandes mercadorias. Os resultados obtidos parece terem sido absolutamente vantajosos, como se vê no exemplo da linha que acabamos de analysar e em muitas outras já, em parte, electrificadas. E' o caso, por exemplo, da linha de Norfolk, na Virginia Occidental, em que depois de oito mezes de exploração electrica, a capacidade de transporte na importante região hulfifera servida por essa linha foi realmente duplicada.

O desenvolvimento, cada vez mais intenso, que se vae dando á electrificação das linhas ferreas, faz prever que será essa a feição principal que assumirá o systema de viação accelerada em todos os paizes do mundo, com raras excepções n'aquelles pontos em que as difficuldades economicas da sua realisação pratica deixem ainda subsistir o caminho de ferro a vapor, destinado, talvez, a passar á historia dos meios de transporte.

Raul Esteves



Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO N.º 2.420

Achando-se satisfeitas as disposições do § unico do artigo 3.º do regulamento de passes e bônus, aprovado por decreto de 7 de Janeiro de 1904: hei por bem, sob proposta do Ministro do Trabalho e Previdência Social, determinar que sejam incluídos na lista a que se refere o citado artigo, os secretários do Ministério do Fomento.

O Ministro do Trabalho e Previdência Social assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da Republica, 1 de Junho de 1916.—Bernardino Machado—António Maria da Silva.

Secretaria Geral

LEI N.º 532-C

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

Artigo 1.º É prorogado por mais dez meses o prazo para o começo da construção do caminho de ferro de Lamarosa a Tomar.

Art. 2.º É autorizada a Câmara Municipal de Tomar a contratar livremente com qualquer empresa ou companhia a construção e a exploração do caminho de ferro.

Art. 3.º É autorizada a Câmara Municipal de Tomar a contratar um empréstimo de 260 contos, exclusivamente destinados á construção do caminho de ferro.

Art. 4.º São concedidas á Câmara de Tomar as vantagens consignadas nos n.ºs 6.º e 7.º da base 5.º e na base 6.º da carta de lei de 14 de Julho de 1899.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros do Interior, das Finanças, e do Trabalho e Previdência Social, a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da Republica, 29 de Maio de 1916.—Bernardino Machado—António Pereira Reis—Afonso Costa—António Maria da Silva.

LEI N.º 573

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

Artigo 1.º É autorizado o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a estabelecer um ou mais sanatórios para tratamento de empregados ferro-viários atacados pela tuberculose, podendo adquirir por dádivas ou por compra os terrenos necessários ou propriedades urbanas que para o fim reúnam as convenientes condições.

Art. 2.º Para estabelecimento e manutenção destes sanatórios

será criado um fundo especial denominado: «Fundo de assistência aos empregados ferro-viários tuberculosos».

Art. 3.º Este fundo será constituído:

a) Por qualquer subvenção que o Conselho para este fim possa destinar e especialmente pelo saldo que anualmente possa haver na verba orçamental destinada a auxílios extraordinários, socorros na doença e medicamentos;

b) Pela subscrição mensal já realizada entre o pessoal ferroviário;

c) Por quaisquer donativos particulares.

Art. 4.º Pela aquisição de terrenos ou propriedades urbanas, de que trata o artigo 1.º, não é devida contribuição de registo.

Art. 5.º O mesmo Conselho poderá mandar proceder directamente á construção de sanatórios ou delegar numa comissão formada por funcionários das duas direcções.

Art. 6.º Quando qualquer sanatório esteja constituído, mobilado e pronto a funcionar, será entregue á Caixa de Reformas e Pensões, para o administrar, bem como o fundo a que se refere o artigo 2.º.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrario.

Os Ministros do Interior, das Finanças e do Trabalho e Previdência Social a façam imprimir, publicar e correr.

Paços do Governo da Republica, 8 de Junho de 1916.—Bernardino Machado—Brás Mousinho de Albuquerque—Afonso Costa—António Maria da Silva.

Repartição de Caminhos de Ferro

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta pretende alienar uma parcela de terreno, sita entre quilómetros 168,100 e 168,200, e cuja área é de 214^m2,47; Manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que a referida parcela de terreno seja declarada sobrando, podendo a Companhia livremente vendê-lo.

Paços do Governo da Republica, 6 de Junho de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, Antonio Maria da Silva.

Atendendo ao pedido feito pela Companhia concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga para derivar da sua linha um ramal de serviço particular, da estação de Espinho-Vouga, para a fábrica de serração da firma Gomes & C.ª: manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que seja concedido o assentamento do referido ramal particular, em conformidade com o projecto que lhe foi apresentado, devendo ficar sujeito ás seguintes condições:

1.ª Estabelecer na estação de Espinho-Vouga discos de protecção, como mais de uma vez tem sido determinado, e ainda ultimamente para cumprimento dum despacho de S. Ex.ª o ministro, de 17 de Maio de 1913;

2.ª Manter fechada, a cadeado, a agulha do ramal e respectivo sinal de direcção, com lanterna, bem como o calço, ficando as chaves em poder do chefe da estação responsável, que é o de Espinho-Vouga;

3.ª Ficar estabelecido que o Governo, quando o julgue conveniente, poderá fazer cessar a exploração do ramal e fazê-lo levantar, sem que, por este facto, seja devida qualquer indemnização, quer á Companhia do Caminho de Ferro quer á firma Gomes & C.ª.

Paços do Governo da Republica, 6 de Junho de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, Antonio Maria da Silva.

Caminhos de ferro do Brazil

Na mensagem presidencial apresentada recentemente ao Congresso da Republica dos Estados Unidos do Brazil, ao occupar se dos negocios da pasta da viação, recorda-se a providencia, lembrada na mensagem anterior, de suspender ou retardar a execução de varios serviços a cargo do Ministerio, o que foi feito harmonizando-se os interesses dos contratantes com os do Thesouro.

Demonstra-se que em 31 de Dezembro de 1914 os encargos eram, relativamente a entradas, em £: 12.935.480; e em francos: 257.249.500.

Foram solvidas velhas reclamações de empresas e companhias de Estradas de Ferro; feitas revisões de contratos com varias, e, quanto a outras, estão sendo redigidas as clausulas para a revisão, do que resultarão economias e cessação de responsabilidades avultadissimas.

Nas vias ferreas fiscalizadas pela Inspectoria Federal

das Estradas os serviços das linhas em tráfego foram sem ocorrências dignas de notas.

As quotas de arrendamento apuradas no exercício de 1914 importaram em réis 4.439:901\$794, não computada a linha de Madeira-Mamoré.

A mensagem assignala as linhas que se acham em regimen de tráfego normal e em construcção, e a rescisão de contrato com a «South American», arrendataria da rede cearense, cujas obras de prolongamento passaram a ser feitas administrativamente, correndo as despesas por conta do deposito destinado a esses trabalhos, e o serviço do tráfego ficou sendo custeado por conta da renda arrecadada.

Tratando da Estrada de Ferro Central do Brasil, diz a mensagem que a extensão das linhas em tráfego, em 31 de Dezembro de 1915, era de 2.289^{km},928, sendo 904^{km},935 de via larga de 1^m,60: 1.236^{km},658 de via reduzida, de 1 metro, e 148^{km},335 de via mixta, estando em construcção 142 kilometros e 103 metros, de via larga, na linha de Bello Horizonte.

Durante o anno ficou concluído o cadastro da linha do Centro, no trecho de Entre Rios e Barra Longa, feita assim, a ligação com a do Rio das Flores.

O serviço do tráfego tem sido muito regularizado, não obstante resentir-se a parte referente ao transporte de viajantes, da insufficiencia de carros, e lutar a divisão do tráfego com sérias difficuldades para a illuminação dos carros, devido á carencia absoluta de material.

A receita total da linha, no anno de 1915, elevou-se a 41.808:567\$000, que comparativamente á de 1914, apresenta um excesso nas receitas do tráfego, em 1915, de 2.093:932\$000 e de 941:854\$000 na receita total.

O credito orçamentario votado para as despesas da linha em 1915, na importancia de 35.248:535\$000, foi insufficiente para o seu custeio, o que creou a neccessidade de um credito suplementar da quantia de 16.341:969\$500.

Com o fim de diminuir a despesa foi determinada a substituição do carvão mineral pelos combustiveis oleoso e lenhoso.

Alludindo a este assumpto, o *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, inseriu um artigo no qual lêmos que se, como é de supôr, foi esgotado o credito suplementar, o deficit elevou-se em 1915 a 9.781:937\$500. Adicionando ao deficit supra a somma que representa os juros de 5 por cento sobre o capital gasto até agora na construcção de suas linhas, isto é, 15.000:000\$000 réis, conclue-se que a Estrada de Ferro Central do Brasil custa aos contribuintes do Thesouro annualmente a somma de 24.781:937\$500.

O alludido artigo acha justo que, pelo menos, o deficit annual do custeio, em importancia superior a 9 mil contos, seja coberto pelos que se utilizam dos serviços da importante via ferrea e a medida a adoptar, n'este caso, sem fazer um augmento definitivo nas actuaes tarifas, seria a criação provisoria de uma sobre-taxa média, de 25 réis por tonelada-kilometro sufficiente para o deficit, deixando um pequeno saldo na hypothese de ser o movimento annual da linha de 400 milhões de toneladas-kilometros.

Essa sobre-taxa, calculada á parte nos despachos, variaria para cada tabella de frêtes e só pelas estatisticas dos annos anteriores poderia ser determinada, no intuito de ser obtida approximadamente a média de 25 réis por tonelada-kilometro.

A' medida que os saldos fossem crescendo, já pelo augmento do tráfego, já pela redução de despesas que a administração conseguisse fazer, sem desorganizar os serviços, iria sendo a sobretaxa annual e gradativamente reduzida até extinguir-se e a sua extinção, no menor prazo, deveria ser o escopo principal das administrações da Central.

Diz ainda o artigo a que nos estamos referindo, que sendo as tarifas da Central, na generalidade, mais baixas

do que as de todas as outras linhas, nada mais justo do que a criação da sobretaxa para o pagamento do deficit do custeio, com o intuito legitimo de alliviar a massa geral de contribuintes de um onus odioso, pois os mais felizes, aquelles que se utilizam de outras vias-ferreas, cujos frêtes são mais caros, estão pagando pesadas contribuições indirectas para que os que se servem dos trens da Central tenham frêtes mais baratos do que elles.

Quanto ás outras vias-ferreas de todo o paiz, só o estudo acurado da situação actual de cada uma poderia permittir saber o que conviria fazer, parecendo inadiavel, devido á alta dos preços de todos os materiaes, o augmento dos frêtes, em determinadas condições, para que ellas possam viver.

*

Acerca da construcção das linhas ferreas da rede cearense, a Inspectoria das Estradas de Ferro, recebeu a seguinte informação, com referencia aos serviços realizados no periodo que medeou entre 16 e 30 de Abril:

Linha de Iguatú, além de José de Alencar — Extensão de leito preparado, 1.202 metros; linha nivelada e lastreada, 7.320 metros; rebites cravados nas duas quinzenas de Abril, 2.039; excavação para fundações, 184 metros cubicos; alvenaria, 207 metros cubicos. O numero médio de operarios foi de 2.717. A despesa com o pessoal foi de 53.793\$198 e com o material 1:714\$300.

Linha de Cratheus — Leito prompto, 33,5 kilometros. O numero médio de operarios foi de 21:095\$100 e com o material 995\$494.

Linha de Amarração — O movimento de terras attingiu ao volume de 2.866 metros cubicos. Continuam as estacadas de ambos os lados do aterro. Já foi atravessado o braço de mar do lugar denominado Portinho. Chegou o quinto carregamento de carris. O numero médio de operarios foi de 301, não sendo satisfactorio o estado sanitario. A despesa com o pessoal foi de 6:071\$218 e com o material 152\$550.

A despesa total, até 30 de Abril ultimo, é a seguinte:

Iguatú: pessoal, 637:108\$655; material, 106:872\$881.

Cratheus: pessoal, 235:000\$49; material, 18:406\$376.

Amarração: pessoal, 48:637\$336; material 16:465\$990.

O total geral é o seguinte: Pessoal, 920:746\$540. Material, 440:032\$247, inclusive 298:287\$000 do material adquirido.

A quantia despendida monta, pois, a 1.360:777\$787.



A rede do Norte em França

Resultados de 1915

A situação não melhorou no decurso do anno findo, segundo affirma o relatorio do respectivo conselho de Administração. A parte mais importante da rede continuava ainda em poder do inimigo.

Sobre os 1.976 kilometros de que a companhia não fora desapossada, a exploração continuava sob a direcção da auctoridade militar, em harmonia com as disposições do decreto de 31 de Dezembro de 1888. Na rede do Norte o serviço do caminho de ferro está inteiramente ao serviço da guerra. 114.000 comboios militares, representando approximadamente mais de 3.650.000 vehiculos, circulavam sobre essa rede assim reduzida. O numero de comboios de reabastecimento e de munições, de carga completa e incompleta, foi de mais de 600.000, sem contar com os de material, cujo numero não foi inferior a 18:000.

O relatorio expõe, como já se havia feito no anno anterior, succintamente, os resultados do exercício de 1915,

sob uma forma provisória, dadas as circumstancias em que o paiz se encontra.

As despesas de installação, que se elevavam, em 31 de Dezembro de 1914, a 2.280.980.896 francos, augmentaram de 120.831.445 francos no decurso do exercicio de 1915.

A amortisação de obrigações elevou-se a 38.517.200 francos aproximadamente; mas, como a companhia deve usar da faculdade concedida ás sociedades anonymas pelos decretos de 29 de Agosto de 1914 e 23 de Março de 1915, as obrigações sorteadas não serão reembolsaveis senão nas datas que opportunamente fixar o Conselho de Administração, e nas condições que elle determinar.

A importancia das receitas elevou-se a 171.656.838,08, comprehendendo:

Grande velocidade	37.695.807,30
Pequena velocidade.....	69.655.768,82
Receitas diversas.....	1.092.591,43
Transportes de guerra.....	60.060.189,29
Productos diversos	3.152.481,24
Total...	171.656.838,08

Esta importancia apresenta, em comparação com as receitas do exercicio de 1914, uma diminuição de 69.106.623,87, assim repartida:

Passageiros, menos	43.575.769,69
Grande velocidade, menos ...	8.534.667,30
Pequena velocidade, » ...	42.435.295,20
Animaes e vehiculos, » ...	1.187.042 »
Receitas diversas, » ...	697.718,11
Productos diversos, » ...	636.320,86
Transportes de guerra, mais..	27.960.189,29

As despesas geraes elevaram-se á somma total de 148.770.654,22, repartindo-se como segue:

Administração central	18.225.379,52
Exploração	46.506.417,97
Tracção e material.....	71.659.612,62
Via e obras	12.379.243,11

Nestas cifras não estão incluídas as perdas e destruições de todo o genero que é ainda impossivel avaliar e constatar.

A exploração da linha de Amiens a Rouen, da qual participa o Oeste-Etat, deu 6.877.153,23 de receita contra 7.534.928,48 de despesa, ou seja um deficit de 657.775,48, de que os dois terços, ou seja um total de 438,516,83 cabem á Companhia do Norte.

Feita a deducção dos resultados da linha de Amiens a Rouen, o producto liquido das linhas da rede do Norte é assim determinado:

Receitas	164.779.684,85
Despezas.....	141.235.725,74
Producto liquido...	23.543.959,11

Levando em conta os dois terços do deficit d'aquella linha, o producto liquido passou a ser de 23.105.442,28.

Juntando o beneficio das linhas de cintura de Paris, que é de 833.091,18 e contando com o prejuizo, calculado em 240.950,86, sobre as participações da Companhia em diversas empresas de caminhos de ferro, e ainda com a perda resultante da exploração do serviço marítimo postal entre Calais e Douvres, que é de 54.318,39, o resultado, que deve, conforme determina a lei de 26 de Dezembro de 1914, servir de base á liquidação do exercicio é de 23.643.264,21.

A Companhia tem para o exercicio de 1915, de contar com estas operações:

Encargos effectivos de interesses, de amortisação de empréstimos, de acções, etc.	110.252.474,08
Somma destinada a completar o rendimento das acções, tal como foi previsto pela convenção de 1883	20.000.000
Total...	130.252.474,08

Sendo o producto liquido acima indicado, de..... 23.643.264,21

O deficit a cobrir, conforme manda a lei de 26 de Dezembro de 1914, é de.. 106.609.209,87

Esta cifra enorme está ainda bem longe de representar toda a extensão do prejuizo que a guerra tem causado á Companhia do Norte.

Se da somma de 130.252.474 fr. 08, indicada acima, se retirar a importancia necessaria para assegurar o serviço das obrigações e dos outros encargos de capital (101.770.626 fr. 08), assim como a somma necessaria para fazer face á amortisação das acções (678.000 fr.), o restante (27.803.848 fr.) constitue a disponibilidade do exercicio de 1915.

O dividendo de 44 francos por acção inteira, e de 28 francos por acção de usufructo, absorve 22.503.848 francos, e o saldo, de 5.300.000 francos é deixado á disposição do Conselho de Administração para ser applicado provisoriamente á regularisação das contas Nord-Belges.

Linhas ferreas italianas

Por motivo da entrada da Italia na grande conflagração europea, o movimento de turistas, que n'aquelle paiz é muito importante nas epochas normaes, tornou-se quasi nullo, resultando d'esse facto, constatado pelas estatisticas, uma diminuição de receita na importancia de 15 milhões de liras, calculando-se em 900.000 o numero de viajantes estrangeiros que antes da guerra affluíam annualmente á Italia.

As receitas obtidas pelos caminhos de ferro italianos, desde 1 de Julho a 31 de Dezembro do anno findo, comparadas com as de igual periodo do anno anterior foram as seguintes:

Passageiros — 229 milhões de liras (Mais 5 milhões do que em 1914).

Equipagens — 8 milhões de liras (Menos 1 milhão do que em 1914).

Grande velocidade — 50 milhões de liras (Mais 18 milhões do que em 1914).

Pequena velocidade — 158 milhões de liras (Mais 26 milhões do que em 1914).

Em conjuncto, as receitas dos caminhos de ferro italianos progrediram cerca de 50 milhões de liras em 6 mezes, não obstante os prejuizos resultantes da diminuição do turismo no paiz.

Caminhos de ferro da Suissa

As receitas totaes obtidas pelas linhas ferreas federaes suissas, em abril ultimo, elevaram-se a 15.825.000 francos, contra 16,521.216 de igual mez do anno de 1915.

As despesas subiram a 10.741.000 francos, contra 10.218.534 francos de igual mez do anno anterior.

O excedente da receita sobre a despesa, nos primeiros quatro mezes do corrente anno, somma 14.162.663 francos, contra 18.655.400 do periodo correspondente de 1915.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas a S. João

Em Braga

Como de costume, desde epochas remotas, um dos principaes pretextos para a folia do nosso povo, n'este mez são os tres santos, S. Antonio, S. João e S. Pedro, d'entre os quaes o S. João é o mais festejado.

Arraiaes por toda a parte, balões, fogos de vistas e musica; o povo folga e ri, como que procurando disfarçar as agruras d'uma vida que cada vez se vae tornando mais difficil.

Em Braga, uma das terras em que o S. João é mais festejado, as iluminações teem fama de serem as mais bonitas que por cá se fazem. Apesar de que a luz electrica já alli irradia como o principal elemento iluminante, os balões de papel e as tigelinhas de barro continuam ainda a ser empregadas com magnifico exito, produzindo um effeito deslumbrante, que caracteriza as illuminações á moda do Minho.

Como estas festas chamam sempre grande concorrência á formosa cidade dos arcebispos, o caminho de ferro costuma estabelecer serviço a preços reduzidos, e este anno repete-o nas condições dos annos anteriores, apenas com uma pequena elevação nos preços dos bilhetes, em virtude do augmento das despesas de exploração, motivadas pelo estado de guerra.

Os bilhetes são vendidos nas principaes estações da Companhia Portuguesa, desde Lisboa até Gaya, nas de Caldas, Valado, Leiria, Miranda do Corvo e Louzã, e são validos pelos comboios ordinarios que fazem serviço, das tres classes, para ida de 20 a 23 e para volta até 26 do corrente.

As principaes estações das linhas do Minho e Douro, tambem vendem bilhetes reduzidos para Braga, com ida e volta por todos os comboios ordinarios dos dias nas festas.

Na Figueira da Foz

Na linda cidade da Figueira da Foz tambem o S. João é muito amado, e por isso todos os annos o povo lhe dedica festas rijas, que tendo um character um pouco differente das de Braga não deixam por isso de ser tão interessantes como aquellas. Um dos maiores atractivos são as danças populares, onde as raparigas da região com os seus trajes característicos de tricanas e com os seus melodiosos descantes dão ás festas uma bella nota de alegria.

Tambem para a Figueira da Foz o caminho de ferro faz serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, que são vendidos nas principaes estações da linha da Beira Alta e nas da Companhia Portuguesa, desde Pombal até Porto, de Caldas da Rainha até Alfarellos, de Fundão até Sabugal, e nas da linha de Louzã.

Esses bilhetes são validos para ida nos dias 23 e 24 e para volta até 27 pelos comboios ordinarios e pelos especiaes que se effectuam n'esses dias.

Em Evora

Evora tambem tem o seu S. João, e não se poupa a despesas para lhe fazer festas brilhantes. Arraial, illuminações, fogos d'artificio e demais espectaculos que o nosso povo tanto aprecia.

O temperamento do povo do Alemtejo, differenciando-se bastante do do Norte, imprime ás suas festas um character menos alegre, talvez, mas não menos pratico, nem menos artistico, que tanto se harmonisa com os bellos padrões da antiga arte romana de que essa cidade, como nenhuma outra do paiz é possuidora.

Por motivo d'estas festas tanto os Caminhos de ferro do Sul e Sueste como a Companhia Portuguesa fazem serviço especial de bilhetes a preços reduzidos, de ida e volta, a Evora, em 2.^a e 3.^a classe, validos para ida nos

dias 22 a 24 e para volta até 1 de Julho pelos comboios ordinarios. Os do Sul e Sueste são vendidos em quasi todas as principaes estações d'aquella linha, e os da Companhia Portuguesa nas de Villa Franca ate Entroncamento, e de Muge até Vendas Novas.

Dada a modicidade dos preços dos caminhos de ferro e o interesse que despertam sempre estas festas, é de esperar que para qualquer dos pontos em que ellas se effectuam, os comboios vão completamente abarrotados de gente.

Romaria ao Senhor da Pedra

No pictoresco logar de Miramar, realisa-se nos dias 18 e 19 d'este mez a tradicional romaria ao Senhor da Pedra, uma das romarias do Norte mais concorridas do Paiz.

O Senhor da Pedra é para a gente do Norte como o Senhor da Serra para a de Lisboa e arredores. Chega a ser colossal a quantidade de povo que durante os dois dias de romaria alli se reúne.

N'uma pequena capella onde está exposta a imagem de Christo celebra-se a festa religiosa. Claro, que a breve trecho a capellita está repleta de povo, que se comprime e distila suor por todos os póros, mas que não arreda um passo enquanto a festa não finda. De fóra, os que não conseguiram entrar, reúnem-se á porta como que procurando aspirar qualquer coisa da santidade lá de dentro.

Por aqui e por acolá, armam-se bailaricos; os sons das guitarras e das concertinas fazem-se ouvir de mistura com as vozes das moçoilas que entoam os seus descantes; e nos «viras» desenfreados, dançados a primor, dizem-se versos lindos, expontaneos, ingenuos e simples, mas cheios de sentimento, repassados d'amor e de religiosidade.

As romarias portuguezas são ainda para os bons observadores e que amam tudo quanto é caracteristicamente nosso, um dos mais bellos pretextos para sentir e estudar o character d'este povo que, diga-se de passagem, é ainda um dos melhores que conhecemos e que, oxalá nunca adquira a «cultura» d'outros, que se impõem por mais civilizados, mas que no fundo são muito mais selvagens.

Se por um lado, as romarias são uma coisa anachronica e que scientificamente já não tem razão de existir, por outro lado, encerram taes encantos, dão-nos uma nota tão interessante e artistica, que preferimos que ellas continuem por muitos annos, pelos menos enquanto não se descobrir coisa que as substitua com vantagem.

Para nós a romaria, a feira e o arraial são as poucas coisas portuguezas que não perderam o character nacional e por isso as adoramos.

Mas... o leitor sabe tão bem isso como nós, ou ainda melhor, e, o que precisa é saber qual a melhor fórma e a mais economica de se transportar até ao local e por isso lhe diremos que os Caminhos de Ferro Portuguezes não deixam este anno de fazer o costumado serviço especial para Miramar.

Nos dias 18 e 19 haverá um intenso serviço de comboios entre as estações e apeadeiros desde Porto até Francellos e o apeadeiro de Miramar, effectuando-se, além dos comboios ordinarios, 28 comboios suplentes de ida no dia 18 e 6 no dia 19, e outros tantos para volta.

Alguns dos comboios ordinarios terão as suas marchas modificadas a fim de poderem tomar e deixar passageiros no apeadeiro.

Os preços dos bilhetes de ida e volta em 2.^a e 3.^a classe são bastante reduzidos e são vendidos nas estações de Porto-São Bento, e em todas as estações e apeadeiros de Campanhã até Aguda.

Entre Espinho e Miramar também se effectuará grande numero de comboios supplementares.

Claro está, que no caso de não haver concorrência que justifique a necessidade d'esses comboios todos, o que não é de esperar, a Companhia reserva-se o direito de suprimir os que não forem precisos. cremos porém, que apesar de muitos, ainda serão poucos, a calcular pelos annos anteriores.

Volumes de peso até 10 kilos

A partir do dia 20 d'este mez a tarifa especial P n.º 3 de grande velocidade para o transporte de volumes de peso até 10 kilos, combinada entre varias linhas portuguezas, é ampliada á linha do Valle do Vouga.

Lenha e serradura das estações de Cannas até Alhadas para a Figueira da Foz

No dia 1 do proximo mez de Julho entra em vigor, nas linhas da Companhia da Beira Alta, o 5.º additamento á tarifa interna n.º 3 de p. v. segundo o qual o expedidor que tiver effectuado no prazo de um anno o minimo de 3.000 tonelladas de lenha ou serradura das estações de Cannas, Felgueira, até Alhadas para a Figueira da Foz, terá direito ao reembolso, mediante a apresentação das respectivas cartas de porte, da differença entre o que houver pago e os seguintes preços especiaes por vagão:

De Cannas ou Oliveirinha.....	9\$15
» Carregal	8\$15
» Santa Comba ou Mortagua.....	7\$15
» Luso-Bussaco.....	6\$60
» Pampilhosa.....	6\$05
» Murte de.....	4\$95
» Cantanhede ou Limede.....	4\$73
» Arazede.....	3\$85
» Montemor ou Alhadas.....	3\$50

N'estes preços estão comprehendidas as despesas de evolução e manobras.

Expedições de assucar das estações de Lisboa

Segundo um Aviso recentemente publicado pelos Caminhos de Ferro Portuguezes, em virtude das indicações das instancias officiaes competentes, não se aceitam para expedir, nas estações de Lisboa, remessas de assucar sem que os expedidores apresentem uma guia da Comissão Central de Subsistencias auctorizando a sahida d'aquelle genero.

Transportes de polvoras e outros explosivos

No dia 10 do proximo mez de Julho deve entrar em vigor o 3.º additamento á tarifa especial interna n.º 4 da Companhia Portuguesa ao qual já nos referimos e que é motivado pelas disposições do Decreto de 29 de Fevereiro ultimo, relativo ao fabrico e transporte d'esses materiaes.

A partir d'esse mesmo dia é annullada a tarifa especial N. B. n.º 4, de pequena velocidade, combinada entre aquella Companhia e a da Beira Alta, relativa aos mesmos transportes, que passam a ser feitos ao abrigo das tarifas internas das duas Companhias.



Electrificação de linhas ferreas

A linha mais septentrional da Europa

Está sendo electrificada a linha ferrea de Lules a Nawik, que é a linha mais septentrional da Europa, tendo sido construida para explorar algumas minas de ferro ao norte da peninsula scandinava.

Tem esta linha 496 kilometros de comprimento, chegando á altura maxima de 537 metros, com pendentes maximas de 1,73 por cento, estando construido o seu leito de modo a poder ser estabelecida via dupla.

O trafego d'esta linha foi calculado em 1.200.000 tone-

ladas annuaes, quantidade que augmentou em grande proporção, chegando, em 1913, á cifra de 3.000.000 toneladas, e crendo-se que não tardará a attingir 5.000.000 de toneladas por anno.

Para vencer as difficuldades supervenientes de um tal desenvolvimento do trafego, não havia senão duas soluções: fazer assentar a dupla via, ou electrificar a linha para augmentar a velocidade dos comboios. Optou-se por esta, ultima solução, achando-se já electrificado um troço de 130 kilometros, entre Kiruna, na Suecia, e Riksgränsen, no limite da Noruega, que é a região mais montanhosa da peninsula.

Os comboios de vapor comprehendiam, de ordinario, 28 vagões, e tinham uma velocidade de 40 kilometros á hora em terreno horisontal e a de 12 kilometros nas rampas. Os da linha electrificada constam de 40 vagões e podem percorrer o trajecto com as velocidades de 50 e 40 kilometros á hora, respectivamente.

Para systema de tracção foi escolhida, depois de minuciosos estudos, a corrente monophasica, a 15.000 volts e 15 periodos.

A linha electrica é de suspensão catenaria, composta de um fio de contacto, em forma de 8, e de um cabo de suspensão entrançado em aço, estando os supports collocados, em forma de A, de 52 em 52 metros.

O fio de contacto está a 5,50 metros de altura sobre o carril, e nos tuneis a 4,60 metros.

Para effectuar a montagem da linha empregou-se um comboio especial de vapor, que servia de officina, tendo na parte superior a respectiva plataforma de trabalho. O cabo de suspensão e o fio de contacto foram montados ao mesmo tempo.

Linhas ferreas de Catalunha S A

A Companhia dos caminhos de ferro de Catalunha S A, depois de electrificada a linha de Sarriá e do seu prolongamento até Vallvidrera, trata agora de construir as seguintes linhas:

1.ª—De Sarriá a Tarrasa, com ramal desde San Cugat del Vallés até Sabadell.

2.ª—Desde o apeadeiro da Bona-nova até Esplugas e San Feliu.

A linha já electrificada de Sarriá a Vallvidrera tem a extensão de 4.664,81 metros, e atravessa por completo a povoação de Sarriá. O terreno accidentado obrigou a custear varios tuneis e obras d'arte importantes e dispendiosas. São quatro os tuneis construidos, atravessando o ultimo a montanha de Vallvidrera.

São estas as caracteristicas da linha em questão:

Largura da via, entre carris....	1,435 m.
Longitude	4.664,81 »
Rampa maxima por metro	0,046 »
Raio minimo das curvas.....	150,00 »

Os tres primeiros tuneis teem 199 metros, 363,60 e 172,00, respetivamente, e o quarto 1.664,74.

A linha em questão constitue o primeiro tramo da linha de Sarriá a Tarrasa, em via de construcção, a qual hade ter o seu terminus na Rambla de Egara, de Tarrasa, ponto mais elevado de todo o traçado.

As suas caracteristicas serão:

Longitude.....	20.205,87 m.
Rampa maxima por metro ..	0,02636 »
Raio minimo das curvas....	300,00 »

O ramal de Sabadell, terá um tunel de 148 metros para atravessar a Serra de Camps. Começará na estação de San Cugat e hade ter o seu ponto terminal no centro de Sabadell, sendo estas as suas caracteristicas:

Longitude.....	10.430,29 m.
Rampa maxima por metro ...	0,0286 »
Raio minimo das curvas.....	300,00 »

Assembleia da Companhia Portuguesa

Está convocada para 30 d'este mez esta assembleia, a qual deve ser presente, para sua discussão e approvação, o relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, relativos á gerencia do anno passado, documentos que, conforme é nosso costume, reproduziremos, a começar no proximo numero.

São sempre da maior importancia estes relatorios, que nos dão a conhecer a situação economica e financeira da principal rede ferro-viaria portugueza. Mas, na actual conjunctura, muito mais interessante se torna conhecer os esclarecimentos que este documento nos dá, pois por elles se podem estudar varios factos com os quaes se relaciona a exploração d'uma tão grande empresa e outros que n'ella tem influencia muito para apreciar.

Logo o 1.º mappa que nos expõe cifras, merece especial estudo porque nos mostra que, não tendo havido augmento na extensão da rede (1.073 kilometros) o percurso dos comboios foi menor em 261.580 kilometros, as receitas da exploração subiram 890 contos e as despesas 587 contos, elevando-se o coefficiente da exploração, de 52,71 em 1914 a 54,26 em 1915, ou mais 1,55.

A garantia de juro paga pelo Thesouro desceu de 253 a 145 contos, ou menos 108 contos.

O total dos productos, liquido de despesas, foi, pois:

em 1914	3:485.969\$23
» 1915	3:696.665\$59
ou seja mais	210.696\$30
Deduzindo de impostos	10.660\$62
Ficou, liquido, o excesso de receitas sobre despesas em...	200.035\$68

Este beneficio nas receitas seria, com grande excesso, absorvido pelo augmento das despesas, se não fôra as grandes existencias de carvão e materiaes que a Companhia tinha ao rebentar a guerra, e de que se foi servindo, depauperando os seus *stocks*, o que, se até ao presente, conseguiu obtemperar á extraordinaria subida de preço dos materiaes, representa um promessa de encargos futuros, para se reabastecerem os indispensaveis depositos, o que virá agravar as despesas do anno corrente e outros.

Por mais que a administração reduzisse, ao stritamente indispensavel, os abastecimentos n'aquelle anno, o excesso do custo de materiaes, comparados os seus preços com os anteriores á guerra, representou uma somma de 236.373\$75. Junte-se-lhe mais a differença no custo de 66.631 toneladas de carvão, 510.626\$38, e só ahí teremos um gasto em excesso de cerca de 747 contos.

Nota o relatorio que as receitas brutas do anno, 7.776 contos, foram as maiores que a Companhia tem tido, sendo a differença, de 920 contos sobre 1914, obtida pelo producto de passageiros, 326 contos, e mercadorias e diversos 594 contos.

Ora sendo a differença em passageiros de 326 contos a mais sobre 1914, e sabido que o percurso de comboios foi reduzido de 364.000 kilometros sobre aquelle anno, e de 956.000 kilometros sobre este, é interessante averiguar a que attribuir esse progresso do movimento, que se elevou a 611.981 passageiros a mais, em total.

Essa differença repartiu-se por todas as classes e em todos os serviços internos, tanto nos bilhetes ordinarios como nos comboios tramways das linhas suburbanas, e nos bilhetes de banhos.

A explicação que para o augmento de utilização d'estes é dada no relatorio, devemos generalisal-a a todo o movimento annual: a guerra, tendo impedido a sahida para o estrangeiro de muitas familias que alli iam tratar-se em aguas ou fazer excursões de verão, obrigou-as a ficar no paiz onde fizeram a sua cura e circularam durante o ve-

mento de que o accrescimento de movimento foi de 19% na linha de Cintra; 15,7% na de Cascaes; 14,2% na de Coimbra á Figueira; e na receita, de 13 contos nos bilhetes de assignatura, especialmente nas linhas de Cascaes e Cintra; enquanto que nos passageiros directos para a da França a diminuição foi de 1.912 em relação ao anno anterior, e de 3.778 sobre 1913.

Os productos de mercadorias em grande velocidade tiveram tambem sensivel progresso, como nunca o haviam tido em annos anteriores, passando de 543 a 627 contos, isto é: 84 contos a mais.

O trafego de pequena velocidade augmentou 8,17%. A conta do primeiro estabelecimento fechou em 31 de dezembro na verba de 63:310.453\$81 tendo em 1914 augmentado 258 contos.

O valor do material circulante era, n'essa data, de 6.216 contos sendo o seu inventario:

Locomotivas em serviço	164
Salões e carruagens de luxo	19
Carruagens diversas	530
Fourgons e wagons	3.276

No seu parecer, o Conselho Fiscal, depois de se referir, com palavras de justo louvor, aos serviços prestados pelo actual director sr. Ferreira de Mesquita, sub-director Santos Viegas e engenheiros chefes de divisão, Malheiro, da Tracção; Greenfield de Mello, da Via e Obras e Lima Henriques, da Exploração, conclue pela proposta de distribuição ás obrigações de 2.º grau de

3%	3,50	francos
4%	4,66	2/3
4 1/2%	5,25	"

Caminhos de ferro algerianos

A rede dos caminhos de ferro algerianos do Estado de Oran, constituida tanto pela antiga Companhia Franco-Algérienne como pelas novas linhas directamente construidas pela colonia, comprehende:

- 1.ª A linha de Oran a Colomb-Béchar;
- 2.ª A linha de Mostaganem a Tiaret;
- 3.ª A linha de Macta a Mostaganem;
- 4.ª O ramal de Dasmène a Arzew;
- 5.ª O ramal de Tizi a Mascara;

A extensão total é de 997 kilometros.

Esta rede é de via reduzida, a qual mede 1,55^m no interior dos carris.

A linha ferrea atravessa trez regiões bem distinctas:

- a) A do Tell, que se estende desde Oran ao ponto culminante do Petit Atlas (altitude de 1.135,70) junto da estação de Tafarana.

- b) A dos Hauts-Plateaux, partindo do ponto precedente até ao ponto culminante do traçado (1.313,58), na estação de Mekalis.

- c) A região do Sahara, com o terminus em Colomb-Béchar (altitude 738,03).

A primeira é muito rica e muito colonizada, sobretudo até Saída; a segunda produz alguns cereaes, mas torna-se especialmente estimavel pela criação de carneiros; e a terceira não tem a recommenda-la senão os seus oasis.

A media kilometrica das receitas, que é, para os cinco ultimos annos, não affectados pelo estado de guerra, de 12.419^{fr}35 entre Oran e o kilometro 275, ponto de entrada da linha na zona dos territorios do Sul, desce no geral da linha a 7.492,55.

A media kilometrica das despesas é de 5.937,28, no mesmo periodo.

As rampas attingem um maximo de 27‰ nas regiões de Tizi e Saída.

O minimo de raio nas curvas é de 250^m.

Tem as seguintes estações principaes.

Pességaux.....	kilom.	88
Tizi.....	»	138
Saída.....	»	208
Aïn-Sefra.....	»	492
Beni-Ounif.....	»	637
Colomb-Béchar.....	»	748

Entre estas estações existe grande numero de apeadeiros, elevando-se umas e outros a 66, dando uma distancia media, de um a outro edificio, de 11 kilometros 5.

O typo das estações, apeadeiros e casas de guarda da linha não apresenta nada de extraordinario até Aïn-Sefra. Para além d'esta estação e em toda a região desértica, até Colomb-Béchar, aquelles edificios revestem a forma de recintos fortificados, e o seu pessoal dispõe de armas e de munições para o effeito de poder resistir a qualquer golpe de mão, que em taes regiões é muito para recear.

Algumas das estações da linha Saída-Aïn-Sefra são igualmente dispostas como as anteriormente referidas.

A duração do trajecto do comboio directo é de 24 horas, dando a velocidade commercial de pouco mais de 31 kilometros, embora o comboio pare em quasi todas as estações e apeadeiros.

A velocidade maxima auctorizada é de 60 kilometros. Em certos pontos da linha, esta velocidade maxima é terminantemente prohibida, por causa do perigo que esses pontos offerecem.

Norte de Hespanha

O relatorio da gerencia do anno findo, da grande Companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha, assignala os mesmos factos e desenha a mesma situação da Companhia de M. Z. A. a que nos referimos no numero passado.

Tambem os productos todos do trafego foram superiores (1.709.021 pesetas) aos de 1914 e levemente (711.388 pesetas) inferiores aos de 1913.

Egualmente o augmento se deveu ao transporte de mercadorias, e não só o d'aquella cifra, porém o de 9.021.937 pesetas, porque contrabalançou em 1.312.916 a differença a menos que houve em passageiros.

A diminuição em passageiros accentuou-se nos portadores de bilhetes ordinarios, e na proporção muito approximada das trez classes como em 1914.

Os bilhetes kilometricos produziram menor movimento (544.242 viagens contra 548.672 em 1914) notando-se que se utilizou mais a 3.^a classe e menos as 1.^a e 2.^a que no anno anterior.

O augmento em pequena velocidade provém dos transportes de carvão, por ter diminuido a importação e encarecido a cabotagem; de cereaes, devido á melhor colheita e menor importação; materiaes de construção, arroz, assucar e oleo; havendo diminuição em madeiras, batatas, sal, etc.

As despesas de exploração elevaram-se de 75.748.823 a 78.402.533 pesetas, ou sejam 2.653.710 mais, representando 3,50 %, augmento devido ao maior percurso dos comboios (179.862 kilometros) e ao encarecimento dos combustiveis e outros materiaes.

A rede explorada pela companhia é hoje de 3.692 kilometros e 67 em construção, sendo 27 da ligação de Huesca a França por Canfranc.

O valor desta rede era, em 31 de Dezembro findo, de 1.129.409.163 pesetas, ou em moeda portugueza e ao cambio do par 203.294 contos.

O material movel nessa data compunha-se de 889 locomotivas, 2.012 carruagens e 20.589 wagons.

A companhia possui minas de carvão de pedra em

Barruelo, que lhe produziram 122.735 toneladas de hulha, e as de Surroca, de que se extrahiram 2.685 toneladas.

A liquidação do exercicio proposta no relatorio e approvada pela assemblea, foi que do saldo disponivel de 11.448.947 pesetas se retirassem 1.000.000 para reserva de previsão, se repartissem 18 pesetas por acção, no total de 9.288.000 pesetas, ficando o restante para conta nova.

O relatorio termina, como é de uso em Hespanha, pela interessante nota dos beneficios que o Estado tem auferido, só desde 1880, da exploração destas linhas, pela qual se vê que esse total se elevou a 551 milhares de pesetas, ou 99.180 contos da nossa moeda, ao par.

Só no anno findo o beneficio do Estado foi:

Impostos que a Companhia pagou	5.238.829 pesetas
Recebido pela companhia por	
conta do Estado.....	10.233.038 »
Economias realizadas pelo Estado	6.745.344 »
Total...	22.217.211 »

Seria conveniente que as companhias portuguezas fizessem igual estudo e dessem nos seus relatorios uma nota como esta, para que se soubesse que beneficios directos tem lucrado o Thesouro e se pudesse comparar esse resultado com os encargos que elle tem tido com a nossa rede ferro viaria.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos dos Arts. 31.^o e 39.^o dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Acções, segundo os preceitos do Art. 28.^o dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede 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 Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas.

2.^o—Apreciar quaesquer 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 Acções Nominativas ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente inclusivé, e as Acções ao Portador depositadas até ao meio dia do dia 15 do mez de Junho:

Em Lisboa—na sede 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 legais estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde o dia 13 do mez de Junho proximo.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depositos das Acções 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*.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da 3.ª serie «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 9 do corrente sahiram sorteados os n.º 51.091 a 51.095 e 51.311 a 51.315.

O pagamento de juros e amortisação d'esta serie relativa ao primeiro semestre de 1916, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, Rua de S. Nicolau, n.º 88, 1.º, das 11 ás 14 horas, e continuará em todos os dias uteis até 15 do referido mez e depois ás sextas-feiras para relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto, na casa bancaria Pinto & Irmão e no Banco Alliança.

Lisboa, 12 de Junho de 1916. — O Director de Serviço, *Belchior José Machado*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Fago publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na sede da Companhia á Rua Belomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar d'esta Companhia.

Porto, 10 de Junho de 1916.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Presidente do Conselho d'Administração

(a) *Augusto Gama*

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Junho de 1916.

Circulação fiduciaria. — Por Decreto ultimamente publicado, acaba a circulação fiduciaria de ser augmentada provisoriamente a 145.000 contos.

Em 1891, foi fixada em 35.000 contos e no fim d'esse mesmo anno foi elevada a 40.500 contos.

Em 1892, foi marcado um novo limite de 54.000 contos e no anno immediato foi elevado a 63.000 contos, estando em 1897 em 72.000 contos.

Por Decreto de Agosto de 1914 foi a circulação de notas (ouro) elevada a 120.000 contos.

Por Decreto de 9 do corrente, a circulação fiduciaria poderá subir até 145.000 contos.

O excesso da circulação sobre 72.000 contos, será representado pelos valores declarados no artigo 1.º do Decreto de 26 de Agosto de 1914 quando ultrapassar 120.000 contos, caucionado tambem pelos 72.718 Obrigações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 1.º grau, 3 %.

O juro devido pelo excesso de circulação sobre 120.000 contos, entra no regimen geral do juro devido pelo excesso, sobre 72.000 contos.

A reserva variavel formada por uma contribuição dos lucros liquidos partiveis entre o Banco e o Estado, poderá elevar-se até 15 %, do capital do Banco, enquanto a circulação de notas de ouro, for superior a 120.000 contos.

Os déficits de 1914-1915 a 1916-1917, elevam-se a 150.000 contos, um terço approximado da divida efectiva do paiz antes da guerra.

Não se pode prever qual será a nossa situação financeira depois da guerra, pois que o nosso paiz é dos que estão mais sobrecarregados de impostos, e onde os encargos para o Estado, estão mais desegualmente distribuidos, pois ha contribuintes que estão lutando com dificuldades enormes, enquanto que outros, quasi não sentem as exigencias do fisco.

As receitas nacionaes, excluidas as explorações por conta do Estado, não atingem 600.000 contos, dos quaes 24.000 são absorvidos pelos encargos effectivos da Divida Publica.

O paiz, com as despesas da guerra, e o constante augmento da circulação fiduciaria vê-se forçado a um sacrificio enorme, do qual poucas vantagens poderão advir.

Com as enormes importancias com que se está sobrecarregando a nação, se uma parte fosse destinada ao fomento da riqueza nacional, se as despesas da guerra fossem feitas com superior criterio, não teriamos o risco de ficar n'uma má situação, amanhã, terminada a guerra, em que nada teremos de beneficio para o paiz, senão a tradicional bravura dos soldados portuguezes ao lado das heroicas nações aliadas.

Sendo certo que os altos poderes governativos teem o dever de cuidar da defeza do paiz, tambem é certo, que devem ponderar na maneira mais util de fazer resurgir a nossa situação economica.

Relações commerciaes entre o Brazil e a Allemanha. — O movimento commercial entre estes dois paizes está quasi completamente paralizado desde o começo da guerra. Segundo o *Economiste Européen*, os productos começam a ser substituidos pelos americanos e pelos dos alliados, contribuindo em grande parte para essa substituição a *boycottage* feita aos productos allemães pelos negociantes portuguezes em cujas mãos se encontra a maioria das casas de importação do Brazil.

Ainda, segundo o referido jornal, o Brazil recebeu, em 1913, mercadorias no valor de 52.725 contos, da Allemanha, de 28.884 contos, da America do Norte; de 68.248 contos, da Inglaterra, e de 29.507 contos, da França.

Em 1914 que só teve 5 mezes de guerra, o valor das remessas da Allemanha desceu a 23.804 contos, tendo sido apenas 2.037 contos a importancia das mercadorias da mesma procedencia, entradas no Brazil, em 1915.

O stock de ouro nos paizes neutros. — Conforme se aprecia do balancete do Banco de Hespanha, com data de 27 de Maio p. p., o encaixe de ouro d'esse estabelecimento de credito ultrapassou já a cifra de 1000 milhões de pesetas, importancia que representa approximadamente o duplo do que o mesmo Banco possuia antes de começar a guerra. E como a cifra de ouro tem progredido mais rapidamente que a circulação fiduciaria, a garantia da nota passou de 28 para 46 por cento.

Analogo phenomeno se registra nos Bancos de emissão dos outros paizes neutraes como se verifica pelos seguintes numeros, expressos em milhares de escudos:

	Junho de 1914 Contos	Actualmente Contos	Contos	augmentos %
Dinamarca.....	22.000	39.000	17.000	77
Hollanda.....	68.000	223.800	155.800	229
Roumania.....	30.800	51.200	20.400	66
Suecia.....	29.200	46.200	17.000	59
Suissa.....	36.000	51.400	15.400	43
Hespanha.....	108.600	201.000	92.800	85

Mostram estes algarismos que é o encaixe-ouro do Banco de Hespanha o que acusa mais importante acrescimo.

Facto identico se dá com a percentagem de garantia das notas em circulação.

Fundos de Estados. — Foram as seguintes as cotações de alguns Fundos de Estados na 21.ª semana do corrente anno computadas com egual periodo dos annos de 1914 e 1915.

Bolsa de Paris:

	1914	1915	1916
Francez 3 %.....	86	72,50	62,50
Italiano.....	96,45	76,20	72,50
Portuguez 3 %.....	62,15	51,40	59
Russo consolidado.....	88,25	77,75	70,80
Russo 3 %.....	73,65	65	59,45
Argentino 5 %.....	513	486,00	512,00
" 4 %.....	83,40	78,00	78,25

Bolsa Londres:

Consolid. inglez.....	74,62	66,50	57,37
-----------------------	-------	-------	-------

Bolsa de Madrid:

Hespanhol ext.....	88,25	85,95	82,15
" 4 % int.....	80,15	71,80	74,50
" 5 % ".....	99,80	91,80	86,90

E'-nos lisongeiro notar que o nosso fundo teve menos depreciação do que o dos grandes paizes, até mesmo o hespanhol.

Companhias de Navegação. — Segundo lemos em um jornal financeiro francez, algumas companhias hollandezas de navegação, acabam de distribuir fabulosos dividendos aos seus accionistas. Assim, a Sociedade Franyis distribuiu 450 %; a Stoomschip Sophie H. 201 %; a S. M. Hillegersberg, 140 %; a S. Parkhaven, 100 %. As duas primeiras empresas distribuiram, além do dividendo, 110 e 99 por cento, respectivamente, para amortisação do capital.

Os dividendos das restantes companhias variaram entre 75 e 25 por cento.

Tambem, segundo o *Dail Mail*, a *White Star Line* depois de deduzidos para o Estado 50 % dos seus lucros e feitas diversas amortisações, ficou como saldo disponivel de 2 milhões esterlinos, approximadamente, sem contar com os dividendos provisorios, pagos aos seus accionistas, no total de 650 %.

Bolsa. — O Mercado bolsista manteve-se estacionario durante a quinzena.

O movimento foi, como na quinzena anterior, bastante limitado.

A preço das Inscriptões manteve-se estacionario.

A 1.ª serie, da Divida Externa passou gradualmente de 76\$50 para 77\$10 e a 3.ª serie, de 79\$ para 79\$30.

As acções Bancarias mantiveram os cursos antecedentes.

Os títulos de Caminhos de ferro, sem procura apreciável, assim como os restantes valores.

Cambios. — Não houve durante a quinzena, grande modificação nas taxas cambiais.

O movimento de operações foi bastante limitado, registrando-se poucas oscilações nos preços das diversas divisas.

Sómente o Cambio sobre Madrid manifestou uma subida rápida, chegando a cotar-se 1553, fechando porém, hoje com vendedor a 15455-15465.

A libra ouro ficou, com muitos vendedores, a 7525-7527.

Fio-Londres 12 5/16 ou 195492 réis a libra.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	34 9/16	34 1/2	34 11/16	34 9/16
" 90 d/v.....	35	—	35 3/16	—
Paris cheque.....	738	741	733	738
Berlim ".....	—	—	—	—
Amsterdã cheque	603	608	595	605
Madrid cheque	1455	1465	1445	1455

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO												
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	37,70	37,70	37,55	—	37,70	37,80	—	37,80	37,70	37,70	37,70	37,95	38,20
Dívida interna 3%, coupon.....	37,60	37,60	—	37,60	37,60	37,60	37,60	37,60	37,60	37,60	37,60	37,60	38
" " 4%, 1888, c/premios	56,500	—	—	—	—	56,500	56,510	56,500	—	56,500	56,520	—	56,520
" " 4%, 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,500	49,520	—	—
" " 4%, 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,530
" " 3%, 1905 c/premios.....	9,530	—	—	9,525	—	9,530	—	—	—	—	—	—	—
" " 5%, 1905, (C.º de F.º Est)	81,550	—	81,550	—	—	81,550	81,550	—	—	—	—	—	—
" " 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	99,500	79,550	—	79,550	—	—	—	—	—	79,580	—
" " 4%, 1912, ouro	—	96,520	—	—	—	—	—	—	—	99,500	—	—	—
" externa 3%, coupon 1.ª serie	76,560	76,550	76,550	76,550	76,570	77,500	77,500	77,510	77,510	77,530	—	75,560	76,500
" " 3%, 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	75,550	—	—	—	—	—	80,550
" " 3%, 3.ª serie	79,500	79,500	79,500	79,500	79,500	79,520	79,530	79,530	79,530	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	179,500	178,500	170,500	—	—	—	178,500	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Nacional Ultramarino.....	129,540	129,550	129,550	129,500	129,500	129,500	129,530	129,500	—	—	129,550	129,550	121,500
" " Lisboa & Açores	120,550	—	120,550	120,550	120,500	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	79,590	—	—	—	—	80,500	—	80,550	80,530	81,520	80,520	81,500	83,550
" Companhia dos Phosphoros, coupon	51,550	51,560	51,550	51,560	—	—	51,500	—	—	—	51,500	51,500	51,500
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	96,550	96,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	83,550	82,550	82,550	—	83,500	—	—	82,500	81,58	81,580	—	81,580	82,550
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	—	—	70,550	—	—	—	—	—	—	—	—	70,560	—
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	31,575	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32,500	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	31,570	32,500	—	—	—	32,500	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa....	—	—	—	84,520	84,520	—	—	—	84,550	84,550	84,550	84,550	—
" prediaes 6 %.....	94,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94,500	—	92,500
" " 5 %.....	—	84,550	—	—	90,550	—	—	90,550	—	—	90,550	—	—
" " 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82,580	—	—
Paris: 3 %, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	61,20	61,20	61,30	—	—	—	—	—
" 3 %, " 2.ª ".....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau...	—	283,25	—	—	—	—	283	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 %, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdã: Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoses

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1916		1915		Diferença em 1916	1916	1915	Diferença em 1916
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral.....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—
	Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—
	Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	31 Maio	722	865.920,575	708	685.421,504	+180.499,571	1.199,533	968,510	+ 231,523
Minho e Douro.....	20 »	471	759.820,500	471	582.439,501	+177.380,599	1.613,520	1.236,560	+ 376,560
Beira Alta.....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	31 Março	185	44.359,533	185	36.782,550	+ 7.576,582	239,578	198,582	+ 40,596
Valle do Vouga....	20 Maio	176	69.328,554	174	58.726,514	+ 602,546	393,591	337,550	+ 56,541
Porto á Pova e Famalicão....	30 Abril	64	61.767,535	64	49.841,513	+ 11.926,522	965,11	778,576	+ 186,535
Guimarães.....	31 Março	56	31.554,585	56	27.498,594	+ 7.055,591	617,505	491,505	+ 126,500
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	31 Maio	3.681	65.702.769	3.681	58.463.413	+ 7.229.356	17.849	15.882	+ 1.967
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 »	3.664	53.895.492	3.664	47.184.986	+ 6.710.506	14.709	12.877	+ 1.832
Andaluzes.....	31 »	1.083	13.937.721	1.083	11.612.891	+ 2.324.830	12.869	10.722	+ 2.147
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	31 »	777	4.083.975	777	3.817.818	+ 266.157	5.256	4.913	+ 343
Lorca a Baza e Aguilas.....	6 »	168	1.145.856	168	986.312	+ 159.544	6.820	5.870	+ 950

Documentos para a Historia

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

Preambulo

No mez de dezembro de 1855 o Governo de Portugal, tendo em vista fazer concessão dos caminhos de ferro a uma empresa, decidiu que se fizessem estudos serios afim de fixar as ideias sobre a escolha das directrizes, e sobre a cifra das despesas relativas a estes grandes trabalhos. Tendo sido encarregado de dirigir estes estudos com a maior brevidade possivel, apresentei-me em Lisboa a 25 de Janeiro de 1856, onde se me reuniu algum tempo depois o pessoal que eu tinha recrutado sob palavra, e que me auxiliou durante a minha persistencia em Portugal.

A minha tenção era adquirir, antes de qualquer estudo, um conhecimento rapido do paiz, a fim de apreciar pessoalmente os inconvenientes e as vantagens salientes de cada uma das directrizes que me despertava a attenção em consequencia do exame minucioso das cartas geographicas, e de esclarecimentos e de toda a qualidade que obtinha da condescendencia das pessoas mais competentes para julgarem do estado das coisas. Em seguida a este reconhecimento, teria dirigido as minhas operações com perfeito conhecimento de causa, de modo que só fizesse estudos especiaes sobre as directrizes a que tivesse dado preferencia. Seguindo esta marcha, que poupava todo o trabalho estranho ao resultado definitivo, eu teria sem duvida terminado os estudos que tinha empreendido antes de expirar o prazo que me era indicado; mas as coisas não se passaram assim.

Com effeito logo na minha chegada a Lisboa o Governo portuguez me encarregou de dirigir os trabalhos do caminho de ferro de leste, que se estava construindo á custa do Estado, entre Lisboa e Santarem. Estes trabalhos abandonados no mez de setembro de 1855 pelos empreiteiros, que d'elles se tinham encarregado sem conhecimento de causa, continuavam por administração; mais de trez mil obreiros estavam n'isso empregados; fazia-se uma despesa consideravel em relação aos recursos que se obtinham; algumas difficuldades serias, principalmente a passagem do rio de Sacavem, as obras defensivas da estação da Lisboa e a consolidação das trincheiras, produzião por outro lado indecisão nas idéas: julgou-se que a minha experiencia e cooperação seriam uteis para regularisar a marcha d'esta empresa: tive de me encarregar da direcção d'estes trabalhos. Tomei este partido em virtude da expressa requisição do Sr. Ministro das Obras Publicas, não obstante os inconvenientes que deviam d'isso resultar relativamente aos estudos, para os quaes tinha especialmente vindo a Portugal, e não obstante os desagradados particulares que previa encontrar infallivelmente durante a minha ingerencia provisoria n'esta empresa.

Acontecesse o que acontecesse, fiquei em Lisboa durante os dois primeiros mezes da minha demora em Portugal, deixando a outras pessoas o cuidado de organizar e continuar os estudos da rede dos caminhos de ferro, e não influindo na importante acção inicial d'estes estudos senão apoiando-me sobre considerações que não abraçavam todos os elementos da questão.

Mais tarde, em abril e maio, quando pude percorrer o paiz, as minhas idéas, primeiro concebidas e sustentadas por impressões estranhas, se modificaram profundamente, e vi com vivo pezar que as minhas preferencias pessoas se encaminhavam irresistivelmente para as directrises para onde os meus collaboradores não dirigiam as suas operações.

Todavia trabalhava-se com grande actividade havia mais de trez mezes; as operações estavam muito adeantadas, mas teriam sido completamente inuteis se tivessem

sido abandonadas no estado em que se achavam; decidi-me pois a faze-las continuar. Todavia como era indispensavel que tivesse estudos sobre as directrizes que eu me decidia a propor de preferencia, ordenei que se apressassem as operações começadas, a fim de poder levar o mais cedo possivel os meus empregados a outros logares.

Não obstante toda a diligencia que se fez sob a pressão das minhas instrucções precisas e muitas vezes reiteradas, não se conseguiu que estivesse disponivel senão bem tarde; de sorte que apressado pelo tempo, vi-me ainda forçado a fazer precipitar de uma maneira muito para lamentar o estudo dos projectos aos quaes me tinha dedicado: o tempo era muito pouco, as distancias a percorrer muito grandes, e os meios de transporte muito lentos, para que me fosse possivel dirigir pessoalmente os meus empregados, como eu teria desejado, nos detalhes do traçado; eu só pude indicar o trabalho em geral, e vi-me obrigado a abandonar á iniciativa dos meus agentes questões muito importantes que nem sempre foram convenientemente resolvidas.

Resulta d'estas circumstancias, que incluindo as variantes, fui levado a fazer o estudo de um comprimento de ferro quasi duplo do que se deve executar; mas estes estudos satisfatorios, emquanto se trata de apreciar traçados geraes, conservam vicios de detalhes que chocam examinando as peças do projecto. Teriam sido precisos alguns mezes mais para dar ao meu trabalho o grau de perfeição necessaria para justificar de uma maneira bem clara aos olhos de todo o mundo as condições de directriz, declive, curvas, despesas e de productos, com as quaes concluirei no presente relatorio. Alguns mezes com effeito teriam bastado para rectificar sobre o terreno as imperfeições dos traçados as mais salientes e para medir a altura do sol transversalmente ao eixo, de modo que se podessem operar no gabinete, como se faz ordinariamente, leves mudanças ás quaes conduz a comparação do relevo do terreno e do perfil longitudinal que se julgou conveniente dar ao caminho projectado.

Todavia se é lamentavel, no ponto de vista da perfeição, que os meus estudos não tenham sido feitos unicamente segundo os traçados definitivamente propostos, reconhece-se n'este inconveniente uma grande compensação, por isso que os estudos comparativos que eu forneço segundo os outros traçados são de um poderoso interesse para elucidar a questão geral da escolha da directrizes, e para fazer apreciar bem esta questão pelas pessoas que não teem conhecimento dos logares. Esta consideração de um grande valor conduzirá talvez a esta conclusão, que, com relação ao tempo empregado, o meu trabalho em geral é o mais util possivel, no ponto de vista da apreciação elevada da questão dos caminhos de ferro de Portugal.

(Continua).



Companhia Portugueza. — Está quasi concluida, nas officinas do Santa Apollonia uma outra carruagem AB^d igual áquella a que nos referimos no nosso ultimo numero.

— Prosegue o rebaixamento do tunel de Caxarias, na linha do Norte, obra de difficil e morosa execução.

Presentemente está-se prolongando o revestimento da abobada em cantaria em que estão empregados os melhores operarios da companhia.

Uma vez concluída passarão por alli as duas vias ascendente e descendente, havendo entre ambas o espaço necessario para a passagem de 2 comboios.

Valle do Vouga.—Foi emfim arrematada a estrada de ligação da estação da Villa da Feira com o centro da villa do mesmo nome.

E' um melhoramento de especial valor, para aquella localidade.

Camínhos de ferro da Rússia

Concluiu-se recentemente a construcção da linha ferrea de Petrogrado a Ekaterina, no Oceano Artico, encarregada pelo governo russo a engenheiros norte-americanos.

A construcção durou seis mezes, apesar do accidentado do terreno, sendo a linha de via dupla, e da largura normal.

Sae de Petrogrado ladeando o lago Ladoga, dirige-se a Petrozavosk e depois a Kola, terminando em Ekaterina.

A maior difficuldade da construcção foi a que apresentavam 900 kilometros de terreno margoso, mas foi vencida por aquelles engenheiros.

O governo russo projecta construir novas linhas, por conta do Estado, na extensão de 9.035 kilometros, orçadas em cerca de 4 milhões de rublos. D'estas novas linhas, encontram-se já em construcção 5.600 kilometros, concluíram-se os projectos de mais 484 kilometros; e acham-se em estudo os restantes.

A' industria particular foram concedidas linhas diversas, na extensão de 1.537 kilometros, dos quaes 1.200, aproximadamente, são custeados por companhias com obrigações garantidas pelo Estado.

A Commissão official das linhas ferreas do imperio deu parecer favoravel auctorizando a concessão de mais 6.868 kilometros; e tem em seu poder, para estudar e dar parecer, os pedidos de concessão referentes a outras linhas com a extensão total de 8.532 kilometros.

As receitas totaes das linhas ferreas da Rússia, em 1915, foram de 1.065.223.607 rublos, assim distribuidos:

Linhas ferreas do Estado.....	790.238.567
" " particulares.....	374.985.040

Constatou-se o augmento de 85.627.685 rublos sobre as receitas do anno anterior, o que se attribue a excesso de mercadorias, por isso que o numero de passageiros transportados, que foi de 227.296.427, accusou a diminuição de 13 mil e tantos em relação a 1914.

Um rei dos caminhos de ferro

Falleceu recentemente em S. Paul, nos Estados Unidos, na idade de 78 annos, e em consequencia de infecção proveniente da carie dos dentes, o conhecido constructor de linhas ferreas da America, James H. Hill, cuja vida fôra um exemplo notavel de como os americanos se fazem a si proprios.

Filho de um agricultor de origem escosseza estabelecido no Guelph, no Canadá, teve de interromper os estudos, por morte do pae, e entrou para um modesto emprego n'um armazem. Passado tempo foi para S. Paul, onde obteve emprego n'uma companhia de navegação fluvial e ali teve principio a sua carreira nas grandes transacções de transportes e combustiveis. Veiu, por fim, o dia em que depois de Jayz Gould, elle devia empunhar o sceptro da realza dos caminhos de ferro da America.

Conseguiu primeiramente fundar uma empresa de transportes, que abriu as communicações entre S. Paul e Winnipeg. Depois organisou um syndicato, que chamou a si a administração do caminho de ferro de S. Paul-Pacífico. Reorganizou a rede dos caminhos de ferro de S. Paul-

Minneapolis e Manitoba e interessou-se pela construcção do grande caminho de ferro do norte do Lago superior a Puget Sound, com communicações directas de vapores com a China e o Japão, de que foi director. Era tambem director do caminho de ferro de Chicago, Burlington e Quincy.

James Hill possuia uma das maiores fortunas dos Estados Unidos e uma das mais bellas collecções de quadros da escola franceza moderna. Era tambem auctor de muitas obras.

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 15 de maio de 1916.

(Continuado do numero 683)

Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas apresenta o seguinte resultado em confronto com o anno anterior:

	1915	1914	Differença de 1915 em relação a 1914
Receitas.....	557:744\$62,7	528:558\$77,5	+ 29:182\$85,2
Despesas.....	332:367\$98,9	295:754\$22,4	+ 36:613\$76,5
Excedente.....	225:373\$63,8	232:804\$55,1	— 7:430\$91,3

Trabalhos extraordinarios e complementares

Acquisição e construcção de material — Novas installações

Apezar das multiplas difficuldades inherentes ao periodo critico que presentemente atravessamos, não deixámos de proseguir na execução gradual dos melhoramentos que são destinados a augmentar e a aperfeçoar as installações e o material existentes, a fim de dotar a Companhia com os elementos que são absolutamente indispensaveis para a expansão do seu trafego e das suas receitas.

O custo total d'estes trabalhos em 1915 foi de Esc. 67:886\$34,1, conforme a nota abaixo.

A cargo da *Conta Geral da Exploração*:

Tracção:

Construcção de tres carruagens.....	3:569\$83,6	
Saldo da aquisição de 40 vagões.....	3:001\$80	
Transformação e aperfeçoamento de 16 vehiculos.....	5:735\$02,8	
Installação de freios de vacuo e tubos de intercommunição.....	4:231\$19,2	
Trabalhos diversos em execução.....	3:329\$84,5	19:867\$70,1

Via:

Construcção d'edificios e vias.....	1:293\$89,5	
Transformação e melhoria de algumas estações.....	1:511\$28,4	
Novas alimentações.....	920\$38,5	
Reforço de 24 kilometros de via.....	3:456\$43,7	
Installação para injeccão de travessas.....	2:899\$76,2	10:081\$76,3

A cargo da *conta Provisão para trabalhos a préver*:

Revogação de 9 ^h , 100 de via.....	33:198\$22,4	
Reconstrucção de vehiculos.....	2:374\$21,7	
Obras d'artes.....	2:394\$43,6	37:936\$87,7
Total.....		67:886\$34,1

Porto de Figueira

Sobre os importantes melhoramentos que estão projectados para o porto e barra da Figueira, sentimos não poder accrescentar, ás informações já fornecidas no ultimo Relatorio, quaesquer outras que vos pudessem dar, pelo menos, a esperanza da sua breve realisacão.

Estradas

No anno findo foram dotadas algumas estradas que ligam as nossas estações com as principaes localidades vizinhas; porém, as diminutas verbas que são habitualmente consignadas a estes utilissimos trabalhos, continuam a não permittir uma modificação apreciavel na situação em que se encontra a nossa rede, no respeitante a facilidades de communicações.

Caixa de aposentações

Em 31 de Dezembro de 1915 o Capital d'esta Caixa sommava.....	95:647\$15,3
Em 31 de Dezembro de 1914 o mesmo capital era de.....	83:589\$53,9
Augmento.....	12:057\$61,4

(Continúa)

