

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 684

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 16 de Junho de 1916

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

## Mudança do escriptorio e officinas

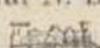
Desde 1 do proximo mez o nosso escriptorio e officinas muda para a Rua da Horta Secca, 11 e 13.



## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

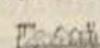
Sul e Sueste.—2.ª ampliação á tarifa especial P. n.º 3 de G. V.— Catalogo das praças, ruas, travessas, etc. de Lisboa para applicação da tarifa de transportes fluviaes.

Companhia Portugueza.—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-C—Lei n.º 573—Beira Alta—Valle do Vouga.....	181
Caminhos de ferro do Brazil.....	181
A rede do Norte em França.....	182
Linhos ferreas Italianas.....	183
Caminhos de ferro da Suissa.....	183
Viagens e transportes.....	184
Electrificação de linhas ferreas.....	185
Assembleia da Companhia Portugueza.....	186
Caminhos de ferro algerianos.....	186
Norte de Hespanha.....	187
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	187
Boletim commercial e financeiro.....	188
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	189
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	189
Documentos para a Historia.....	190
Linhos Portuguezas.....	190
Caminhos de ferro da Russia.....	191
Um rei dos caminhos de ferro.....	191
Companhia da Beira Alta—Relatorio (Continuação).....	191
Horario dos comboios.....	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; reformatam-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 quae 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 substituiram as primitivas. Chega a ser pueril tal preocupação.

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

Veiu a experientia mostrar que as formulas previstas no contracto não correspondem ás conveniencias reaes, produzindo effeitos diversos e até contrariosaos 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 inadaptado 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 oportunamente 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 atingir rapidamente receitas que dispensassem a garantia de juro.

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

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

Os seguintes dados estatisticos, relativos ás linhas da Povoa e de Guimarães, que não teem garantia de juro, nas quaes as rampas são muito mais suaves (o limite é de 18‰ em Guimarães e 20‰ na Povoa) 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 coefficiente de exploração.

	1911	1912	1913			
	Receita kilometrica	Coeffi- ciente	Receita kilometrica	Coeffi- ciente	Receita kilometrica	Coeffi- ciente
Povo à Povoa.	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 efectiva de 1:000\$00 por kilometro, igual 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 coefficiente 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 estatisticos acima referidos das linhas da Povoa e Guimarães, onde a uma receita media de 2:500\$00 correspondeu o coefficiente medio de 0,55.

Na segunda formula proposta é, portanto, indispensavel elevar o coefficiente 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 dispender quantias importantes em obras complementares e aquisição de material circulante.

Ha diferentes paragens, n'aquelle linha, susceptiveis 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.

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

Se o prazo de amortisação 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 imediatamente adaptadas a um trafego intenso, que a Companhia tem interesse em desenvolver, sabendo que no fim de 12 annos a despesa arbitrada soffre reducção e que o coefficiente 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 instalações, 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 construção, da garantia de juro.

Vae-se até capitalizar 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—susceptiveis de retribuirem total ou parcialmente o capital, depois de pagarem as despezas de exploração—o Estado, que constroe, conserva e policía as estradas, sem d'ellas usofruir 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 apezar

de não ser este genero de tráfego 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 à região rica em beterraba de Santa Anna e aos campos de petroleo de La Habra, e para leste até à 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 sucede designadamente em Los Angeles.

O tipo 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 óleo 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 circunstancia exige uma solida consolidação dos carris, especialmente nas zonas sujeitas a maior tráfego e proximo das estações de maior movimento onde o impulso a supportar é, portanto, mais consideravel.

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

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

No principio da exploração a energia electrica era produzida pelas officinas a vapor da propria Companhia, mas, com o ulterior desenvolvimento da produção hydro-electrica e outras, efectuado por grandes empresas, adoptou-se depois o sistema 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 tráfego pesado, e de 10 a 12 nas de tráfego ligeiro. As instalações usadas n'estas estações não são uniformes para todas ellas, e variam, não só com as exigencias do tráfego da zona a que correspondem, mas tambem segundo a epocha em que foram construidas.

O rapido desenvolvimento do tráfego 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 móveis destinadas a servir, como substitutas das fixas, quando estas carecem de reparações. Estas estações são montadas em carros especiais de aço, do peso de 50 toneladas,

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 ocorrer ás necessidades do tráfego extraordinario em qualquer zona da linha, visto que pode ser posto a funcionar em ligação directa com os fios de alimentação, em qualquer ponto da via. E' 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 empalhados nas zonas de via quadrupla, nas curvas, linhas de resguardo, estações, etc.

As linhas construidas recentemente adoptam o sistema da catenaria, havendo decidida tendencia para generalizar este sistema 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 tipo 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 juncção 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 tráfego 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 sistema aperfeiçoadado de signaes automaticos. Para dar uma ideia da densidade do tráfego, 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 às 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 commun da via até Dominguez. A este movimento, já tão consideravel, deve juntar-se ainda o que é exigido pelo tráfego de mercadorias, que alias 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 suficiente para rebocar 5 a 8 vagões carregados. O material para o tráfego de mercadorias, ainda que suficiente para o serviço interno da rede, exige com tudo o recurso ás linhas estranhas 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 velocidade

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 estructura 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 proximamente a que corresponde ao tráfego de passageiros, e um milhão e duzentas mil a do tráfego de mercadorias. A restante receita refere-se a varios transportes, entre os quaes sobresahem os do serviço de expressos.

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

No que respeita ao tráfego de passageiros accentuou-se ultimamente uma situação interessante. É 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 notável dado ao tráfego por meio de automóveis, 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 provável o dar grandes resultados, tem criado ultimamente algumas dificuldades à Companhia Electrica do Pacifico, pela concorrência estabelecida no tráfego de passageiros.

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

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

Mais de 200.000 toneladas de mercadorias representam hoje a cifra do tráfego mensal, sendo cerca de 80 por cento correspondente ao tráfego local. No entanto o tráfego de longo percurso está-se desenvolvendo de um modo considerável, e mesmo numa proporção a que difficilmente vae satisfazendo o actual desenvolvimento da rede. Este tráfego é principalmente impulsorado pelas novas construções que se multiplicam nos varios centros de população situados ao longo da linha. Por exemplo, uma pequena villa industrial, que começou há menos de tres annos, já hoje dá mensalmente uma receita correspondente a mais de 100 vagões. O notável desenvolvimento da região atribue-se justificadamente ao estabelecimento da electrificação da linha, que permitiu uma circulação mais intensa do que no tempo da exploração por locomotivas a vapor.

Os principaes carregamentos consistem em: óleo, pedra, areia, beterraba, fructos, cereais, madeiras e ferro, sendo digno de especial menção o tráfego do petróleo, proveniente dos campos de Habra. Diariamente fazem-se dois

ou tres comboios, só para o transporte d'este petróleo que atinge um tráfego annual de perto de 450.000 toneladas, e mais de 100.000 vagões. A pedra de construção 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 fruta, e mais de 3.000 com madeiras, prevenindo-se que no corrente anno só o tráfego da fruta suba a 3.000 vagões, pelo notável desenvolvimento dado às plantações de San Bernardino.

Uma outra origem importante de tráfego é o transporte de pequenas mercadorias que não completem 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 tráfego, que era de 10.000 toneladas mensais 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 vai até Glendora, Pomona e Upland, abrange 156 milhas de linha e o seu tráfego principal, além do de passageiros, é o de fructos. A zona de Oeste tem 142 milhas de linha, e é quasi que exclusivamente ocupada 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 tráfego de mercadorias, especialmente petróleo 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 à de qualquer outra Companhia ferro-viaria. Todas as comunicações ao longo da linha são feitas por telephone, quer entre as estações, quer mesmo por cabines especiais collocadas em determinados pontos da linha, em que não ha estações, mas onde o pessoal dos comboios se pôde pôr em comunicação com as estações imediatas, para dar ou receber quaesquer indicações necessárias, e com este fim os chefes de comboios dispõem de chaves para abrir e utilizar aquellas cabines que, de ordinario, estão rigorosamente fechadas.

Como dissemos todos os comboios de mercadorias são considerados de horário extraordinário, e a sua execução, em cada dia, depende das necessidades occorrentes. Com tudo, 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 embarracos na circulação dos comboios de passageiros, e para assegurar uma mais económica utilização da potencia electrica.

O numero total de empregados ascende a cerca de 6.000, dos quaes uma terça parte, proximamente, 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 rápido 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 realizaram 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 parecem terem sido absolutamente vantajosos, como se vê no exemplo da linha que acabamos de analisar e em muitas outras já, em parte, electrificadas. É o caso, por exemplo, da linha de Norfolk, na Virginia Occidental, em que depois de oito meses de exploração eléctrica, a capacidade de transporte na importante região hulifera servida por essa linha foi realmente duplicada.

O desenvolvimento, cada vez mais intenso, que se vai dando à electrificação das linhas ferreas, faz prever que será essa a lei principal que assumirá o sistema de viação acelerada em todos os países do mundo, com raras exceções n'aqueles pontos em que as dificuldades económicas da sua realização pratica deixem ainda subsistir o caminho de ferro a vapor, destinado, talvez, a passar à história 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 § único do artigo 3.º do regulamento de passes e bónus, 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 República, 1 de Junho de 1916.—Bernardino Machado—António Maria da Silva.

### Secretaria Geral

LEI N.º 552-C

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

Artigo 1.º É prorrogado 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 contrair um empréstimo de 269 contos, exclusivamente destinados à construção do caminho de ferro.

Art. 4.º São concedidas à 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 República, 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 República 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 dívidas ou por compra os terrenos necessários ou propriedades urbanas que para o fim reunam 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 à construção de sanatórios ou delegar numa comissão formada por funcionários das duas direcções.

Art. 6.º Quando qualquer sanatório esteja constituído, mobiliado e pronto a funcionar, será entregue à 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 contrário.

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

Paços do Governo da República, 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 168,400 e 168,200, e cuja área é de 214<sup>1/2</sup>,47; Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a referida parcela de terreno seja declarada sobrante, podendo a Companhia livremente vendê-lo.

Paços do Governo da República, 6 de Junho de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António 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.º: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja concedido o assentamento do referido ramal particular, em conformidade com o projecto que lhe foi apresentado, devendo ficar sujeito às seguintes condições:

1.º 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.º o ministro, de 17 de Maio de 1913;

2.º 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.º 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.º

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

## Caminhos de ferro do Brazil

Na mensagem presidencial apresentada recentemente ao Congresso da República dos Estados Unidos do Brasil, ao ocupar se dos negócios 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 avultadíssimas.

Nas vias ferreas fiscalizadas pela Inspectoría Federal

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

As quotas de arrendamento apuradas no exercício de 1914 importaram em réis 4.439.901.5794, não computada a linha de Madeira-Mamoré.

A mensagem assinala as linhas que se acham em regimen de trânsito normal e em construção, e a rescisão de contrato com a «South American», arrendatária da rede cearense, cujas obras de prolongamento passaram a ser feitas administrativamente, correndo as despesas por conta do depósito destinado a esses trabalhos, e o serviço do trânsito 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 trânsito, em 31 de Dezembro de 1915, era de 2.289<sup>km</sup>,928, sendo 904<sup>km</sup>,935 de via larga de 1<sup>m</sup>,60; 1.236<sup>km</sup>,658 de via reduzida, de 1 metro, e 148<sup>km</sup>,335 de via mista, estando em construção 142 quilómetros e 103 metros, de via larga, na linha de Belo Horizonte.

Durante o ano 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 trânsito tem sido muito regularizado, não obstante resentir-se a parte referente ao transporte de viajantes, da insuficiência de carros, e lutar a divisão do trânsito com sérias dificuldades para a iluminação dos carros, devido à carença absoluta de material.

A receita total da linha, no ano de 1915, elevou-se a 41.808.567\$000, que comparativamente à de 1914, apresenta um excesso nas receitas do trânsito, em 1915, de 2.093.932\$000 e de 941.854\$000 na receita total.

O crédito orçamentário votado para as despesas da linha em 1915, na importância de 35.248.535\$000, foi insuficiente para o seu custo, o que creou a necessidade de um crédito suplementar da quantia de 16.341.969\$500.

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

Alludindo a este assunto, o *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, inseriu um artigo no qual lêmos que se, como é de supor, foi esgotado o crédito 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 construção de suas linhas, isto é, 15.000.000\$000 réis, consegue-se que a Estrada de Ferro Central do Brasil custa aos contribuintes do Tesouro anualmente a somma de 24.781.937\$500.

O alludido artigo acha justo que, pelo menos, o deficit anual do custo, em importância superior a 9 mil contos, seja coberto pelos que se utilizam dos serviços da importante via férrea e a medida a adoptar, neste caso, sem fazer um aumento definitivo nas actuais tarifas, seria a criação provisória de uma sobre-taxa média, de 25 réis por tonelada-kilometro suficiente para o deficit, deixando um pequeno saldo na hipótese de ser o movimento anual da linha de 400 milhões de toneladas-kilometros.

Essa sobre-taxa, calculada à parte nos despachos, variaria para cada tabella de fretes e só pelas estatísticas dos anos anteriores poderia ser determinada, no intuito de ser obtida aproximadamente a média de 25 réis por tonelada-kilometro.

A medida que os saldos fossem crescendo, já pelo aumento do trânsito, já pela redução de despesas que a administração conseguisse fazer, sem desorganizar os serviços, iria sendo a sobre-taxa anual 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 custo, com o intuito legitimo de aliviar a massa geral de contribuintes de um onus odioso, pois os mais felizes, aquelles que se utilizam de outras vias-férreas, cujos fretes são mais caros, estão pagando pesadas contribuições indirectas para que os que se servem dos trens da Central tenham fretes mais baratos do que elles.

Quanto às outras vias-férreas de todo o país, só o estudo acurado da situação actual de cada uma poderia permitir saber o que conviria fazer, parecendo inadiável, devido à alta dos preços de todos os materiais, o aumento dos fretes, em determinadas condições, para que elas possam viver.

\*

Acerca da construção das linhas férreas da rede cearense, a Inspectoría das Estradas de Ferro, recebeu a seguinte informação, com referência aos serviços realizados no período que medeou entre 16 e 30 de Abril:

*Linha de Iguatu*, 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 cúbicos; alvenaria, 207 metros cúbicos. O número médio de operários 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 pronto, 33,5 quilómetros. O número médio de operários foi de 21:095\$100 e com o material 995\$494.

*Linha de Amarração* — O movimento de terras atingiu ao volume de 2.866 metros cúbicos. Continuam as estacas das ambos os lados do aterro. Já foi atravessado o braço de mar do lugar denominado Portinho. Chegou o quinto carregamento de carris. O número médio de operários foi de 301, não sendo satisfatório o estado sanitário. A despesa com o pessoal foi de 6:071\$218 e com o material 152\$550.

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

*Iguatu*: 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.

LEAL

## A rede do Norte em França

### Resultados de 1915

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

Sobre os 1.976 quilómetros de que a companhia não fora desapossada, a exploração continuava sob a direção da autoridade 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 aproximadamente mais de 3.650.000 veículos, circulavam sobre essa rede assim reduzida. O número 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 número não foi inferior a 18.000.

O relatório expõe, como já se havia feito no ano anterior, succinctamente, os resultados do exercício de 1915,

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

As despesas de instalação, que se elevavam, em 31 de Dezembro de 1914, a 2.280.980.896 francos, aumentaram 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 incluidas 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
Despesas.....	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 maritimo 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 emprestimos, 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 usofructo, absorve 22.503.848 francos, e o saldo, de 5.300.000 francos é deixado á disposição do Conselho de Administração para ser aplicado provisoriamente á regularização das contas Nord-Belges.

## Linhos 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 estatísticas, 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 affluiam 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 conjunto, 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. António, S. João e S. Pedro, d'entre os quaes o S. João é o mais festejado.

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

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. Apezar 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, ein virtude do augmento das despezas de exploração, motivadas pelo estado de guerra.

Os bilhetes são vendidos nas principaes estações da Companhia Portugueza, 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 caracter um pouco diferente 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 caracteristicos de tricanas e com os seus melódiosos 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 Portugueza, 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 despezas 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, diferenciando-se bastante do do Norte, imprime ás suas festas um caracter 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 Portugueza fazem serviço especial de bilhetes a preços reduzidos, de ida e volta, a Evora, em 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> 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'aquelle linha, e os da Companhia Portugueza 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 elles 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 reune.

N'uma pequena capella onde está exposta a imagem de Christo celebra-se a festa religiosa. Claro, que a breve trecho a capellita está reflecta 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, reunem-se á porta como que procurando aspirar qualquer coisa da santidade lá de dentro.

Por aqui e por acolá, armam-se bairaricos; 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, espontaneos, 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 caracter d'este povo que, diga-se de passagem, é ainda um dos melhores que conhecemos e que, oxalá nunca adquiria 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 elles 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 caracter 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 forma 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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe são bastante reduzidos e são vendidos nas estações de Porto-São Bento, e em todas as estações e apeadeiros des de Campanhã até Aguda.

Entre Espinho e Miramar tambem se effectuará grande numero de comboios suplementares.

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 apezar 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 diferença entre o que houver pago e os seguintes preços especiais por vagão:

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

N'estes preços estão comprehendidas as despezas 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 oficiais 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 saída 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 Portugueza 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 construída para explorar algumas minas de ferro ao norte da peninsula scandinava.

Tem esta linha 496 kilometros de comprimento, chegado 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 annuas, quantidade que aumentou em grande proporção, chegando, em 1913, á cifra de 3.000.000 toneladas, e crendo-se que não tardará a atingir 5.000.000 de toneladas por anno.

Para vencer as dificuldades 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 horizontal 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 sistema de tracção foi escolhida, depois de minuciosos estudos, a corrente monofásica, 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 supportes colocados, 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.

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

2.º—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 características 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 tem 199 metros, 363,60 e 172,00, respectivamente, 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 características 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 características :

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

## Assembleia da Companhia Portugueza

Está convocada para 30 d'este mez esta assembleia, à qual deve ser presente, para sua discussão e aprovação, 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 económica e financeira da principal rede ferro-viaria portugueza. Mas, na actual conjuntura, 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 empreza e outros que n'ella tem influencia muito para apreciar.

Logo o 1.<sup>o</sup> mappa que nos expõe cifras, merece especial estudo porque nos mostra que, não tendo havido aumento 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 despezas 587 contos, elevando-se o coëfficiente 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 despezas, foi, pois:

em 1914 .....	3.485.969\$23
» 1915 .....	3.696.665\$59
on seja mais.....	210.696\$30
Deduzindo de impostos.....	10.660\$62
Ficou, liquido, o excesso de receitas sobre despezas em...	200.035\$68

Este beneficio nas receitas seria, com grande excesso, absorvido pelo aumento das despezas, 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 despezas 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 diferença no custo de 66.631 toneladas de carvão, 510.626\$38, e só ahi 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 diferença, de 920 contos sobre 1914, obtida pelo produto de passageiros, 326 contos, e mercadorias e diversos 594 contos.

Ora sendo a diferença 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 diferença 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 aumento de utilização d'estes é dada no relatorio, devemos generalisal-a a todo o movimento annual: a guerra, tendo impedido a saída 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 verão em todos os contidos. Prova-o bem o esclarecimento

mento de que o accrescimo de movimento foi de 19% na linha de Cintra; 15,7% na de Cascaes; 14,2% na de Coimbra à 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 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 aumentou 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.<sup>o</sup> 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-Algerienne como pelas novas linhas directamente construidas pela colonia, comprehende:

- 1.<sup>a</sup> A linha de Oran a Colomb-Béchar;
- 2.<sup>a</sup> A linha de Mostaganem a Tiaret;
- 3.<sup>a</sup> A linha de Macta a Mostaganem;
- 4.<sup>a</sup> O ramal de Dasmène a Arzew;
- 5.<sup>a</sup> O ramal de Tizi a Moscara;

A extensão total é de 997 kilometros.

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

A linha ferrea atravessa trez regiões bem distintas:

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

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 Saïda; a segunda produz alguns cereaes, mas torna-se especialmente estimavel pela criação de carneiros; e a terceira não tem a recomenda-la senão os seus oasis.

A media kilometrica das receitas, que é, para os cinco ultimos annos, não afectados pelo estado de guerra, de 12.419,35 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 despezas é de 5.937,28, no mesmo periodo.

As rampas attingem um maximo de 27,1m nas regiões de Tizi e Saïda.

O minimo de raio nas curvas é de 250m.

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 tipo 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 desertica, até Colomb-Béchar, aquelles edificios revestem a forma de recintos fortificados, e o seu pessoal dispõe de armas e de munições para o efecto de poder resistir a qualquer golpe de mão, que em tais 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, assinala 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 trasego foram superiores (1.709.021 pesetas) aos de 1914 e levemente (711.388 pesetas) inferiores aos de 1913.

Equalmente o aumento 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 diferença 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.<sup>a</sup> classe e menos as 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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 à 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 possue 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.

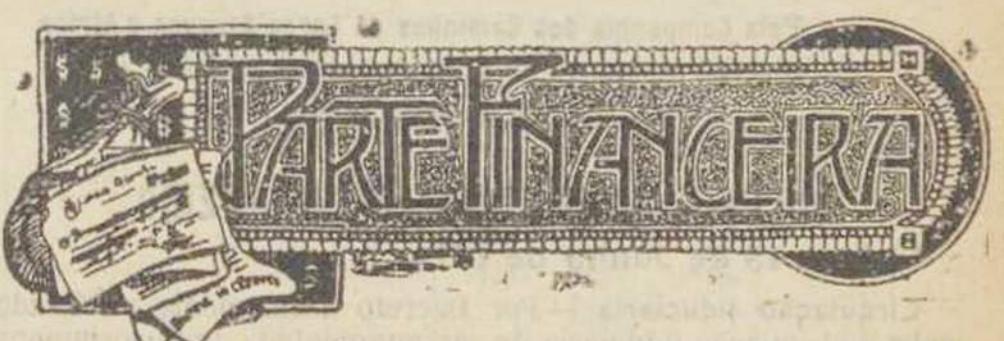
A liquidação do exercicio proposta no relatorio e aprovada pela assemblea, foi que do saldo disponivel de 11.448.947 pesetas se retirasse 1.000.000 para reserva de previsão, se repartisse 18 pesetas por accão, no total de 9.288.000 pesetas, ficando o restante para conta nova.

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.....	10.233.638 "
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.<sup>o</sup> e 39.<sup>o</sup> dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Accções, segundo os preceitos do Art. 28.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup>—Conhecer das contas respectivas ao Exercicio de 1915, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas.

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

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

4.<sup>o</sup>—Eleger dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art. 24.<sup>o</sup> 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.

Em Genebra—nas Caixas do Bankverein Suisse.

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

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

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Arts. 32.<sup>o</sup>, 33.<sup>o</sup>, 36.<sup>o</sup>, 37.<sup>o</sup> e 39.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da 3.<sup>a</sup> serie «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 9 do corrente sahiram sorteados os n.<sup>o</sup> 51.091 a 51.095 e 51.311 a 51.315.

O pagamento de juros e amortisação d'esta série relativa ao primeiro semestre de 1916, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na séde da Companhia, Rua de S. Nicolau, n.<sup>o</sup> 88, 1.<sup>o</sup>, 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 Aliança.

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

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na séde da Companhia á Rua Belomonte, n.<sup>o</sup> 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 aumentada 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 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 líquidos partíveis 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 dívida 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 sobre-carregados de impostos, e onde os encargos para o Estado, estão mais desegualmente distribuidos, pois ha contribuintes que estão luctando 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 quais 24.000 são absorvidos pelos encargos efectivos da Dívida Pública.

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

Com as enormes importâncias 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 critério, não teríamos 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 tem o dever de cuidar da defesa do paiz, tambem é certo, que devem ponderar na maneira mais util de fazer resurgir a nossa situação económica.

\*  
**Relações comerciais entre o Brazil e a Alemanha.** — O movimento commercial entre estes dois paizes está quasi completamente paralizado desde o começo da guerra. Segundo o *Economiste Europeen*, os productos começam a ser substituídos pelos americanos e pelos dos aliados, contribuindo em grande parte para essa substituição a *boycottage* feita aos productos alemaes 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 Alemanha, 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 Alemanha 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	155.830	229
Roumania .....	30.800	51.200	20.400	66
Suecia .....	29.200	46.200	117.000	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.<sup>a</sup> semana do corrente anno computadas com igual 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	82,45
" 4 % int.....	80,45	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 Franys distribuiu 450 %; a Stoomschip Sophie H. 201 %; a S. M. Hillegersberg, 140 %; a S. Parkhaven, 100 %. As duas primeiras empresas distribuiram, além do dividendo, 119 e 99 por cento, respectivamente, para amortiseração 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 amortiserações, ficou como saldo disponivel de 2 milhões esterlinos, approximadamente, sem contar com os dividendos provisoriros, 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 prego das Inscrições manteve-se estacionario.

A 1.<sup>a</sup> serie, da Dívida Externa passou gradualmente de 76\$50 para 77\$10 e a 3.<sup>a</sup> serie, de 79\$ para 79\$30.

As accões 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 1\$53, fechando porém, hoje com vendedor a 1\$455-1\$465.

A libra ouro ficou, com muitos vendedores, a 7\$25-7\$27.

Elo-Londres 12 5/16 ou 19\$492 réis a libra.

A. L. R.

### Curso de cambios, comparados

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

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO														
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15		
<b>Lisboa:</b> 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.....	—	—	—	—	—	22\$70	—	—	—	22\$30	22\$40	22\$40	—		
" " 4 %, 1889.....	56\$00	—	—	—	—	56\$00	56\$10	56\$00	—	—	56\$20	—	56\$20		
" " 4 %, 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50\$00	49\$20	—	—	9\$30	
" " 3 %, 1905 c/premios.....	95\$30	—	—	95\$25	—	95\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5 %, 1905, (C.º de F.º Est)	81\$50	—	81\$50	—	81\$50	81\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5 %, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	99\$00	79\$50	—	79\$50	—	—	—	—	—	—	79\$80	—	
" " 4 %, 1912, ouro.....	96\$20	—	—	—	—	—	—	—	—	99\$00	—	—	—	—	
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	76\$60	76\$50	76\$50	76\$50	76\$70	77\$00	77\$00	77\$10	77\$10	77\$30	—	—	75\$60	76\$00	
3 %, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	75\$50	—	—	—	—	—	75\$60	76\$00	
3 %, 3.ª serie.....	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$20	79\$30	79\$30	79\$30	—	—	—	80\$50	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/4 %.....	—	—	—	—	—	179\$00	178\$00	179\$00	—	—	—	178\$00	—	—	
Acções Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nacional Ultramarino.....	129\$40	129\$50	129\$50	129\$00	129\$00	129\$00	129\$00	129\$30	129\$00	—	—	129\$50	129\$50	—	
Lisboa & Açores.....	120\$50	—	120\$50	120\$50	120\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	121\$00	
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon.....	79\$90	—	—	—	—	—	80\$00	—	80\$50	80\$30	81\$20	80\$20	81\$00	81\$50	
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	51\$50	51\$60	51\$50	51\$60	—	—	51\$00	—	—	—	—	51\$00	51\$00	51\$00	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	96\$50	96\$50	—	—	—	—	—	82\$00	81\$88	81\$80	—	81\$80	82\$50	
Companhia C. F. de Benguela.....	83\$50	82\$50	82\$50	—	83\$00	—	—	—	—	—	—	—	70\$60	—	
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 1.º grau.....	—	—	70\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32\$00	—	
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 2.º grau.....	—	31\$75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3 %, 1.º grau.....	—	—	—	31\$70	32\$00	—	—	—	32\$00	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3 %, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	84\$20	84\$20	—	—	—	84\$50	84\$50	84\$50	94\$00	84\$50	92\$00	
predias 6 %.....	94\$00	—	84\$50	—	90\$50	—	—	90\$50	—	—	90\$50	—	82\$80	—	
" 5 %.....	—	—	—	—	—	61,20	61,20	61,30	—	—	—	—	—	—	
" 4 1/4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Paris:</b> 3 %, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3 %, " 2.ª *	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port. 3 %, 1.º grau.....	—	283,25	—	—	—	—	283	—	—	—	—	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port. 4 %, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port. 3 %, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Londres:</b> 3 %, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES			
--------	------------------------------	------------------	--	--	--

# Documentos para a História

Relatorio do engenheiro francez Mr. Watier sobre a construção 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 empreza, decidiu que se fizessem estudos serios afim de fixar as ideias sobre a escolha das directrizes, e sobre a cifra das despezas 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 operaçoes com perfeito conhecimento de causa, de modo que só fizesse estudos especiaes sobre as directrizes a que tivesse dado preferencia. Segundo esta marcha, que poupava todo o trabalho estranho ao resultado definitivo, eu teria sem duvida terminado os estudos que tinha emprehendido 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 dificuldades serias, principalmente a passagem do rio de Sacavem, as obras defensivas da estação da Lisboa e a consolidação das trincheiras, produziam por outro lado indecisão nas idéas: julgou-se que a minha experiença e cooperação seriam uteis para regularizar a marcha d'esta empreza: 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 desagrados particulares que previa encontrar infallivelmente durante a minha ingerencia provisoria n'esta empreza.

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 apoio-me sobre considerações que não abrangiam 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 pessoais se encaminhavam irresistivelmente para as directrizes para onde os meus colaboradores não dirigiam as suas operaçoes.

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

sido abandonadas no estado em que se achavam; decidime 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 operaçoes 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 instruções 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 à iniciativa dos meus agentes questões muito importantes que nem sempre foram convenientemente resolvidas.

Resulta d'estas circunstancias, 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 satisfatórios, enquanto 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, despezas e de productos, com as quaes concluirá 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 podesse 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 tem 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 concluída, nas officinas do Santa Apolonia uma outra carruagem AB<sup>D</sup> igual áquella a que nos referimos no nosso ultimo numero.

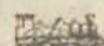
— Prosegue o rebaixamento do tunel de Caxarias, na linha do Norte, obra de difícil e morosa execução.

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

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

**Valle do Vouga.**—Foi enfim 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.



## Caminhos de ferro da Russia

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

A construção durou seis meses, 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 dificuldade da construção foi a que apresentavam 900 quilometros de terreno margoso, mas foi vencida por aqueles engenheiros.

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

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

A Comissão oficial das linhas ferreas do imperio deu parecer favorável autorizando a concessão de mais 6.868 quilometros; 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 quilometros.

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

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

Constatou-se o aumento de 85.627.685 rublos sobre as receitas do anno anterior, o que se atribue 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

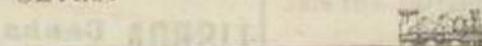
Faleceu recentemente em S. Paul, nos Estados Unidos, na idade de 78 annos, e em consequencia de infecção proveniente da carie dos dentes, o conhecido constructor de linhas ferreas da America, James H. Hill, cuja vida fôra um exemplo notavel de como os americanos se fazem a si proprios.

Filho de um agricultor de origem escocesa 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 ahí teve principio a sua carreira nas grandes transacções de transportes e combustiveis. Veiu, por fim, o dia em que depois de Jay Gould, elle devia empuhar o sceptro da realeza dos caminhos de ferro da America.

Conseguiu primeiramente fundar uma empreza de transportes, que abriu as comunicações entre S. Paul e Winnipeg. Depois organizou um syndicato, que chamou a si a administração do caminho de ferro de S. Paul-Pacifico. Reorganizou a rede dos caminhos de ferro de S. Paul-

Minneapolis e Manitoba e interessou-se pela construção do grande caminho de ferro do norte do Lago superior a Puget Sound, com comunicações 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 francesa 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	Diferença de 1915 em relação a 1914
Receitas.....	557.741\$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 construção de material — Novas instalações*

Apezar das multiplas dificuldades inherentes ao periodo critico que presentemente atravessamos, não deixâmos de proseguir na execução gradual dos melhoramentos que são destinados a aumentar e a aperfeiçoar as instalações e o material existentes, a fim de dotar a Companhia com os elementos que são absolutamente indispensaveis para a expansão do seu tráfego 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:

Construção de tres carruagens.....	3.569\$83,6
Saldo da aquisição de 40 vagões.....	3.001\$80
Transformação e aperfeiçoamento de 16 veículos.....	5.735\$02,8
Instalação de freios de vacuo e tubos de intercomunicação.....	4.231\$19,2
Trabalhos diversos em execução.....	3.329\$84,5
	19.867\$70,1

#### Via:

Construção d'edifícios e vias.....	1.293\$89,5
Transformação e melhoria de algumas estações.....	1.511\$28,4
Novas alimentações.....	920\$38,5
Reforço de 24 quilometros de via.....	3.456\$43,7
Instalação para injeção de travessas.....	2.899\$76,2
	10.081\$76,3

A cargo da conta Provisão para trabalhos a préver:

Revogação de 9 <sup>th</sup> , 100 de via.....	33.198\$22,4
Reconstrução de veículos.....	2.344\$21,7
Obras d'artes.....	2.394\$43,6
Total.....	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 acrescentar, as informações já fornecidas no ultimo Relatorio, quaisquer outras que vos pudesse dar, pelo menos, a esperança da sua breve realização.

### Estradas

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

### Caixa de aposentações

Em 31 de Dezembro de 1915 o Capital d'esta Caixa somava.....	95.647\$15,3
Em 31 de Dezembro de 1914 o mesmo capital era de.....	83.589\$53,9
Augmento.....	12.057\$61,4

(Continua)

# AGENDA DO VIADANTE

**BILBAO** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha Chacharra-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

**CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de prir, sira ordem — Aposentos confortáveis e aiseados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jant para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

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

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primoso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto incedível. 3 Fachadas — Preciosos, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

**VALÉNCIA D'ALCANTARA** **Viuva de Jus-  
lez.** — Agente internacional gde aduanas y trans-  
portes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1916

### COMP. PORTUGUEZA

PART.	GHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 29	5 30	6 37
9 48	10 54	6 40	7 41
10 55	12 1	8 31	9 33
h 12 5	12 46	b 9 9	9 50
12 50	1 57	9 23	10 26
3	4 9	11 23	12 20
g 5 20	b 6 1	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
6 15	b 7 9	5 24	6 29
7 17	8 24	6 53	7 33
8 55	10 6	h 7 30	b 8 37
10 23	11 33	9 10	10 7
h 11 55	1 1	11 13	12 15
12 55	2 5		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisbos-R	Queluz	Lisboa-R	
7 55	8 37	8 45	9 26

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
6 53	8 1	6 34	7 40
b 8 10	9 1	b 7	7 47
9 10	10 18	7 45	8 50
10 45	11 53	b 8 50	9 37
h 11 29	a 12 5	9 35	10 41
12 20	1 28	b 10 35	11 22
h 2	3 8	11 20	12 26
2 50	3 58	h 12 20	a 1 2
b 5 15	6 6	12 50	1 56
b 6	6 51	h 2 20	3 26
a 6 40	7 21	3 50	4 56
7	8 8	b 5 20	6 9
8 40	9 48	6 25	7 25
10 10	11 18	b 7 50	8 37
11 40	12 48	9 40	10 16
b 12 45	1 36	b 11 30	12 17
12 50	1 58	12 10	1 16

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
8 15	8 45	8 55	9 30
4 30	5 6	5 16	5 48
5 20	5 36	6 5	6 40
6 5	6 41	7 50	8 25

Mais os de Cascaes, excepto os de			

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 45	8	5 42	7 5
10 33	11 51	6 21	7 49
1 25	2 47	8 20	9 41
b 5 5	6 7	12 35	1 58
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		

Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 3	8 23
10 33	11 51	8 56	9 41
1 25	2 12	10 48	11 31
3 55	4 38	12 7	12 50
a 5 5	5 40	1 12	1 58
5 41	6 29	3 45	4 30
6 57	7 35	5 50	6 37
8 35	9 15	8 6	8 52
10 36	11 22	9 51	10 36
12 47	1 31	10 42	11 26

Lisboa-R	Vai. d'Alc.	Lisboa-R	
9 10	6 55	7 42	de Mad
a Mad.	9	8 10	5 36
o 1 37	2 33	9 48	10 45
g 5 20	6 13	11 10	12 8
9 50	10 43		

Mais os de Ovar e Aveiro.			

Lisboa-R	Espinho	Lisboa-R	
5 46	7 13	5 30	7 13
4 19	5 49	7 55	9 38
12 43	2 13	6 14	7 47

Mais os de Aveiro.			

Lisboa-R	Ovar	Lisboa-R	
5 46	7 13	5 30	7 13
4 19	5 49	7 55	9 38
12 43	2 13	6 14	7 47

Lisboa-R	Espinho	Lisboa-R	
5 46	7 13	5 30	7 13
4 19	5 49	7 55	9 38
12 43	2 13	6 14	7 47