

# AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

SUNDADA

EM

1888

DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TÁRIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E A DIRECCÕES

Assignatura: — Portugal, África e Índia portuguesas, anno, Esc. 2500. Espanha, anno, 18 pesetas. União postal, 18 fr. Brasil, 125000 rs. Trae s

Acceptam-se assignaturas em todas as estações telegrapho-postais do paiz

Redacção e Typographia: 11, RUA DA HORTA SECCA, 13, 1.<sup>o</sup> Telephone 27 — End. telegraphico: CAMIFERRO

5.<sup>o</sup> do 30.<sup>o</sup> anno

LISBOA, 1 de Março de 1917

Número 701

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Escriptorio — Travessa dos Remolares, 23, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro, de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas, da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento** «Candlot», deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em ITALI e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos** vidros polidos — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS NO CLYDE EM GLASGOW

Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros.

Especialistas na construção de aparelhos de Regulação d'Água para obras hidráulicas, Irrigação, Rios de Maré, Instalações de Força, Hidráulica, Navegação, Obras de Exgoto, etc., etc.

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

## COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Sistema Stokes.

A comporta de rebites livres, sistema Stoney, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido, enquanto funcione com certeza, quando seja mister, contra qualquer pressão d'água para que esteja projetada. Por meio d'esta comporta pode-se restabelecer dentro de poucos minutos o regime primitivo d'um rio, em épocas de chevas.

Mais de 1.000 Comportas já installadas

COMPORTAS NO RIO ADDA, ITALIA.  
Vão de cada comporta de 40 metros. Profundidade de cada comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.

A comporta "STONEY"  
acha-se em funcionamento e vai dando bons resultados em quasi todas as partes do mundo.



LONDRES S. W.

A.B.C.-S.<sup>a</sup> Edição.

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## Itinerario I

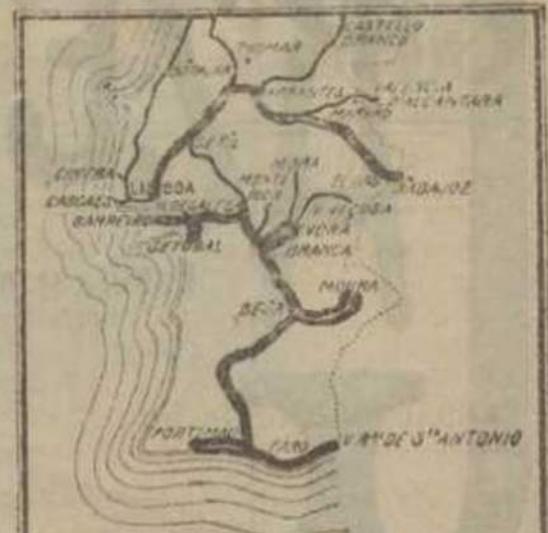


Lisboa, Coimbra, Louzã, Pampilhosa, Vizela; Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Gíntia, Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 17\$92; 2.º, 13\$94

## Itinerario M



Lisboa-Rocío, Bairrada, Villa Real de Santo António, Faro, Portimão, Tunes, Loulé, Moura, Casa Branca, Évora, Pinhal Novo, Setúbal, Lisboa-Praca do Comércio.

Validade 60 dias

1.ª classe, 17\$49; 2.º, 13\$82

## Itinerario A



Lisboa, Valencia d'Alcântara (sabida para Espanha), Villar Formoso (entrada), Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfaiates, Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 13\$86; 2.º, 10\$34

## Itinerario E



Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Vila-Viçosa, Moura e Portimão. Este itinerario serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, F, G, I, para as pessoas que queiram do norte visitar o sul ou vice-versa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 20\$60; 2.º, 15\$46

## Itinerario B



Porto, Vidago, Barca d'Alva (sabida para Espanha), Villar Formoso (entra-dá), Coimbra, Porto, Braga, Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$61; 2.º, 10\$97

## Itinerario C



Lisboa, Beira-Baixa, Beira-Alta, Panhó, Porto, Braga, Porto, Entroncamento, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 19\$11; 2.º, 14\$84

## Itinerario D

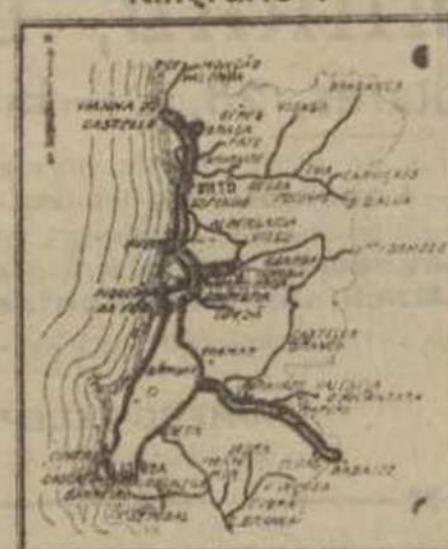


Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (sabida para Espanha e entro-dá), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 20\$59; 2.º, 15\$38

## Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroncamento, Porto, Braga, Viana, volta até Alfarcos, Figueira, Oeste, Gíntia, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 23\$61; 2.º, 17\$72

## Itinerario G

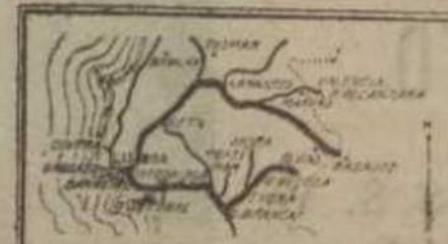


Lisboa, Pampilhosa, Santa-Comba, Vizela, Pampilhosa, Porto, Regoa, Pedras Salgadas, Ermezinhe, Braga, Caminha, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Gíntia, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 25\$54; 2.º, 20\$53

## Itinerario H



Pequeno círculo indo de Lisboa a Elvas com regresso por Vila Viçosa a Lisboa.

Validade 30 dias

1.ª classe, 10\$11; 2.º, 7\$59

## Itinerario J

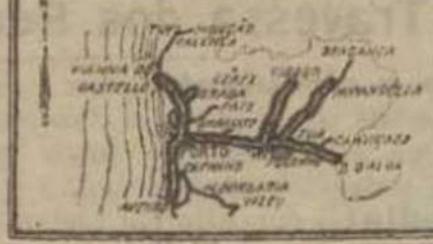


Porto, Valença, Braga, Vidago, Mirandela e volta ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 15\$35; 2.º, 11\$71

## Itinerario K

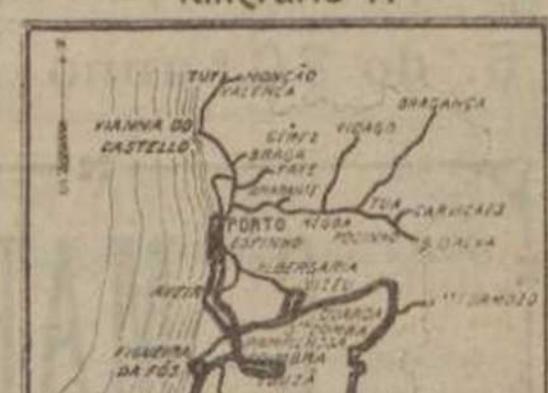


Porto, Aveiro, Viana, Braga, Vidago, Mirandela, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 17\$61; 2.º, 13\$22

## Itinerario L



Lisboa-Rocío, Abrantes, Covilhã, Guarda, Santa Comba, Vizela, Pampilhosa, Coimbra, Louzã, Alfarcos, Figueira, Leiria, Caldas, Torres Vedras, Lisboa-Rocío.

Validade 80 dias

1.ª classe, 20\$60; 2.º, 15\$89

## Coupons supplementares

### Linha de Guimarães

Para ampliar os itinerarios B C F G J K L:

Trofa a Guimarães e volta, ou vice-versa, 1.ª classe 1\$33.

Trofa a Fafe e volta, ou vice-versa 1.ª classe 1\$96.

### Linha do Vale do Vouga

Para todos os itinerarios excepto A E H J e N:

Espinho a Albergaria-a-Velha e volta ou vice-versa, 1.ª classe 1\$66, 2.º classe 1\$21.

Aveiro a Oliveira d'Azemeis e volta ou vice-versa, 1.ª classe 1\$91, 2.º classe 1\$39.

Aveiro a Espinhol ou vice-versa, simples, 1.ª classe 1\$36, 2.º classe 1\$05.

Em negociações: bilhetes de Aveiro e de Espinhol a Vizela.

### Linha de Salamanca

Para os itinerarios A B D K L.

Bilhetes de Fuentes de Onoro e de Barca d'Alva a Salamanca e vice-versa.

## Vantagens d'estes bilhetes

Validade 140 dias  
1.ª classe, 45\$01; 2.º, 33\$78

Estarem promptos á venda todos os dias úteis, das 10 da manhã ás 6 da tarde;

Poderem ser utilizados no sentido indicado ou no inverso;

A viagem poder começar em qualquer ponto do percurso, e ahí terminar sem aumento de preços;

O assignante poder requisitar durante todo o anno quantos bilhetes quiser, para si, senhoras e menores da família, sócios das firmas commerciaes e seus caixeiros viajantes, sendo as colecções de amostras transportadas como bagagem.

Pedidos podem ser feitos á

Redacção: 11, Rua da Horta Secca, 13, 1.º LISBOA

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 30.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Trabalho  
(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 701

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-director — L. de Mendonça e Costa

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Manoel Andrade Gomes — Armando Rodrigues — Alberto Bessa

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

LISBOA, 1 de Março de 1917

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Herta Secca, 13-1.  
Telephone: Central-27  
Endereço telegraphicó CAMIFERRO

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza — Aviso ao Púlico: 4.º Aditamento á tarifa especial interna n.º 4 (P. V.)

## SUMMARIO

O carvão e os caminhos de ferro, de J. Fernando de Sousa.....	65
Os caminhos de ferro e a actual guerra, de Raul Esteves.....	67
Parte Oficial, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portarias n.º 877, 878, 879, 888, 889, e 890	69
Afazeres nossos .....	69
O projectado metropolitano de Madrid.....	71
Viagens e transportes.....	72
Caminho de ferro de Louzã a Arganil.....	72
As novas estações da Companhia Portugueza.....	73
Salamanca à Fronteira de Portugal .....	74
Louvor a ferro-viários .....	74
Documentos para a História (Continuação).....	74
Linhas Portuguezas .....	75
Parte financeira:	
Carteira .....	75
Boletim commercial e financeiro.....	75
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	76
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	77
A responsabilidade por desastres em linhas ferreas .....	78
Linhas estrangeiras .....	78
Arrematações.....	79
Horário dos comboios.....	80

de 400 grammas de carvão, contando com o peso morto duas vezes transportado.

Só o combustível representa pois um dispendio de cerca de 20 reis, o dobro da taxa cobrada. As Companhias fogem, pois, quanto podem, a um transporte de tal modo ruinoso.

Este encarecimento do carvão é devido principalmente á crise da falta de transportes em que nos debatemos, após a apprehensão de muitas dezenas de vapores, entregues quasi todos a uma casa ingleza.

E todavia a nota do Governo Inglez, que determinou essa apprehensão e que instou pela requisição dos navios, declara que "serão utilizados para a navegação commercial portugueza e também entre Lisboa e os demais portos que se determinarem por acordo dos dois Governos".

Por esta fórmula todos os navios seriam destinados ao tráfego dos nossos portos e se assim se tivesse procedido os frétes não atingiriam as taxas em que se encontram e que ainda assim, não garantem os fretamentos apesar da sua elevação. De um carregamento de carvão vendido em meados de dezembro, para um dos nossos caminhos de ferro, a entregar no Porto, sabemos que só para os principios de março se pôde fretar vapor e ao preço exorbitante de 85 sch.

A crise da alimentação publica entrou no periodo agudo pela mesma causa.

Além do problema dos transportes, que não foi resolvido como o podia ser, pelo aproveitamento dos navios inimigos em beneficio da nossa economia, o do aproveitamento do carvão nacional impunha-se desde que rebentou a guerra, ou pelo menos após os primeiros meses, que dissiparam as illusórias esperanças da sua curta duração.

Apezar da nossa relativa pobreza de jazigos carboníferos, temos as anthracites da bacia de S. Pedro da Cova e o carvão do Cabo Mondego, e as lenhites da região de Porto de Moz e Leiria.

Aparte as primeiras, cuja lavra se desenvolveu um tanto, contribuindo hoje com algumas dezenas de milhares de toneladas para o abastecimento do mercado regional, pouco ou nada se tem feito.

Foram agora dois engenheiros do Estado vêr o que se pode fazer para o aproveitamento do carvão do Cabo Mondego, a fim de alargar a sua extracção... depois da celebração da paz. E todavia há muito que o Estado podia e devia ter intervindo alli para fazer alguma coisa útil, como em tempo tentou a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Convém recordar esse facto, malevola e parcialmente apreciado pela Comissão de syndicância á mesma Administração.

Em 1900, a elevação do preço do carvão, junta á acção dos cambios (pagava-se o carvão a 8\$000 e 9\$000, preço julgado então assustador!) levou-a a promover a utilização do do Cabo Mondego, fazendo-se experiencias comparativas com os seguintes resultados:

## O carvão e os caminhos de ferro

Atinge proporções assustadoras a crise dos transportes determinada pela recrudescencia da acção brutal dos submarinos alemaes. Como era de esperar, aumentou muito o numero dos navios afundados e mais ainda o dos que, pelo receio de igual sorte, não sahem dos portos. O preço dos frétes tornou-se pois exorbitante, attingindo por exemplo, para o carvão que vem para o Porto, 85 sch., a que ha que juntar o preço do carvão e a consideravel percentagem do seguro.

Como pode ser mantida a exploração dos caminhos de ferro em tales condições, especialmente nos que, sujeitos ao regime da garantia de juro, vêm computar para os effeitos d'esta a sua despesa em quantia muito inferior á despesa effectiva e são ainda prejudicados pelo aumento da receita?

E os poderes publicos assistem impassíveis á crise em que elles se debatem, não providenciando como era justo, conveniente e opportuno, e deixando prolongar-se, aggravando-se, uma situação nociva aos interesses do proprio Estado e da região servida!

No mercado do Porto chega-se já a pedir o preço de 60\$00 por tonelada de carvão.

Um transporte de lenha ou madeira, que paga 10 reis por tonelada e kilometro, determina um consumo

	Cardiff 2. <sup>a</sup> qualidade	Cabo Mondego
Coefficiente de vaporização....	8,3	7,3
Percentagem de cinzas.....	8,0	9,6

Foi consultado o Conselho de Minas acerca da possança do jazigo e das garantias compatíveis com os preceitos da legislação mineira, que podiam ser exigidas.

Esse parecer, baseado em minucioso relatorio do engenheiro da circumscripção, computava com segurança a quantidade de carvão existente no minimo de 367.000 toneladas, sendo 40 % de carvão grosso e 60 % de meudo, e avaliava em 3\$076 o custo da lavra, beneficiação e transporte até à Figueira. Julgou possível o fornecimento annual de 25.000 toneladas, que a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado projectava contractar.

Protelaram-se as negociações até que em 3 de julho de 1903 se celebrou o contracto para o fornecimento.

Fixava-se n'elle em 1 % a percentagem de enxofre em 30 % a de meudos e 6 para o minimo do coefficiente de vaporização.

O valor do carvão era computado em 5/6 do de *Newport Colliery screcwed* accrescido do fréte até aos nossos portos e do direito de importação.

A esse preço deduziu-se o transporte entre a Figueira e Porto ou Vendas Novas, constituindo o resto o preço sobre vagão na Figueira com o maximo de 7\$000. Se o preço resultasse inferior a 3\$000, a Empresa não seria obrigada a fornecer.

O fornecimento podia ser constituido em parte por *briquettes* cujo typo ficava dependente das experiencias que se fizessem.

Affigurava-se á Administração que a segurança, dada á Empresa exploradora da mina, de um fornecimento annual avultado lhe facilitaria a obtenção dos captaes precisos para desenvolver a lavra.

Não sucedeu assim, infelizmente. Em abril de 1904 veiu a Empresa propôr ao Conselho que lhe fossem adiantados 80.000\$000 para compra e installação dos machinismos exigidos pela lavra da mina em maior escala. O reembolso far-se-hia pelo desconto de 30 %, sobre o preço do carvão fornecido.

O ministro d'então, Conde de Paçô Vieira, empenhava-se vivamente em promover o aproveitamento de aquella riqueza, procedendo assim coherentemente com a sua orientação de fomento.

Foi o assumpto cuidadosamente estudado.

As garantias offerecidas representavam valores superiores a 200 contos.

Resolveu-se afinal fazer o adiantamento, que equivalia ao pagamento antecipado do carvão comprado, que ficava em reserva na mina juntamente com as garantias supplementares offerecidas.

Fixou-se o juro de 5,5 % para o capital adiantado. A applicação d'este seria devidamente fiscalisada.

Em 18 de maio de 1904 celebrou-se, pois, o novo contracto addicional ao de 1903.

Foi encarregado o actual ministro do Trabalho, engenheiro Antonio Maria da Silva, de fiscalizar a applicação do adiantamento.

Dos seus relatorios constaram minuciosamente os trabalhos feitos e as acquisições de machinismos.

Novas analyses a que se procedeu revelaram percentagens demasiado fortes de enxofre, que exigiam a lavagem do carvão empregado no fabrico das *briquettes*.

Não era razão para se pôr de parte aquelle combustível. Todos os paizes procuram utilizar os que possuem, mesmo que sejam de qualidade inferior.

As experiencias a que então se procedeu mostraram que o carvão do Cabo Mondego podia ser empregado

em mistura com o inglez e que se prestava ao fabrico de *briquettes*, adicionando-se-lhe anthracite ingleza.

Por outro lado, tudo mostrava que a qualidade do carvão ia melhorando á medida que se attingiam maiores profundidades na mina.

Reconheceu posteriormente a Empresa que carecia de mais capital e veiu pedi-lo em 1905. A Administração não deu seguimento ao pedido, tanto mais que a baixa notável do preço do carvão inglez e a melhoria do cambio modificára consideravelmente o preço do carvão inglez, que ficava, com todas as despesas, a cerca de 5\$500 posto nas pilhas.

O preço resultante para o do Cabo Mondego, segundo a escala movel adoptada, era pois insuficiente para remunerar a sua extracção.

A Administração recorreu ao Sr. Antonio Maria da Silva para estudar a situação em que a Empresa da mina se encontrava e decidir o que conviria fazer.

Em diversos relatorios declarou aquelle engenheiro que a Empresa dispendera muito esforço e capital para pôr a mina nas condições em que se encontrava; que a qualidade do combustivel ia melhorando com a profundidade; que as installações da lavagem careciam de ser aperfeiçoadas; que eram enormes as dificuldades com que a Empresa luctava, tendo consumido na mina e installações subsidiarias capital avultado de que não recebia ainda remuneração; que a Administração fôra cautelosa nos contractos que celebrára, nos quaes defendera os interesses do Estado. A paralysação da lavra era devida principalmente a causas de ordem económica e não á falta de carvão, bastando a exploração das industrias annexas para garantir o reembolso do capital adiantado e dos juros, cuja taxa era declarada um pouco elevada.

Entendia que o Estado podia auxiliar a Empresa, concedendo-lhe benefícios analogos aos que lhe dispensaram os credores privilegiados, salvo no que respeitava á amortisação dos adiantamentos, obrigando-a a melhorar o fabrico de *briquettes* e a aumentar a produção da cal hidráulica e cimento. Era finalmente posta em relevo nas informações a exiguidade do preço do bom carvão, resultante do contracto muito inferior ao que a Empresa podia obter dos particulares.

Em julho de 1907 foi exposto ao ministro d'então, pelo Conselho, o assumpto em minuciosa informação, indicando-se os dois caminhos que podiam ser seguidos. Ou se aguardava que a exploração da mina voltasse á normalidade, aceitando o carvão para ser consumido com o inglez, com a deducção de uma percentagem para amortisação do empréstimo, suspendendo-se a contagem de juros ou reduzindo-se-lhes a taxa; ou se aplicava á risca a letra do contracto, o que levaria á rescisão, com todas as suas consequencias, e tinha inconvenientes graves.

Os conhecidos acontecimentos politicos de fins de 1907 e principios de 1908, deram logar a que o Governo não tomasse resolução.

Diversas propostas veiu fazendo successivamente a Empresa para minorar as dificuldades e continuar os fornecimentos. Reduziu em dezembro de 1908 a 2 % a taxa do juro, igual á que venceria na Caixa Geral o capital adiantado, se alli estivesse depositado, concessão que tinha carácter temporário e foi successivamente prorrogada.

Entretanto fazia a Empresa diligencias infructiferas para alargar e melhorar a lavra, indo todas malograrse perante a situação creada pela barateza do carvão inglez.

Economisava o Estado centos de contos em relação aos preços que determinaram o contracto de adiantamento e com os quaes era remuneradora a exploração da mina.

Abençoados prejuízo o do adiantamento, tendo-se demonstrado com este o propósito de estimular o aproveitamento dos combustíveis nacionais.

A comissão de syndicância foi de uma desattenção e parcialidade extraordinárias nas apreciações que fez d'este assumpto. Menosprezou a natureza jurídica do contrato taxando-o de illegal, sem attender a que não era um adiantamento *puro e simples* e sim uma antecipação de pagamento de carvão que o Estado se obrigara a comprar e a pagar, clausula que o regulamento da contabilidade não prohibia, como pela própria comissão era reconhecido. Não soube ver que o contrato não era de hypotheca e sim de penhor, em relação aos objectos imobiliários e em relação aos bens immoveis, uma convenção cedendo ao Estado temporariamente o seu uso para exercer a industria em substituição da Empresa.

No relatório encontram-se erros de cálculo palpáveis, que falseiam as conclusões sobre preço do carvão, affirmando se que este seria em determinada hypothese de 7\$425 em vez de 6\$250 e não se tendo em conta diferentes elementos essenciais de apreciação.

Fizeram-se afirmações erróneas sobre as relações da Empresa com a Companhia mineira e com o Conde de Duparchi sem ouvir aquella, sem proceder a averiguações que demonstrariam o contrario.

E todavia esse documento de parcialidade leviana foi separado do relatório e mandado logo publicar no *Diário do Governo*, deixando-se sem publicação immediata o resto do relatório em que se confirmava o escrupulo, bom critério e legalidade com que a Administração procedera nas numerosas e importantíssimas aquisições de materiais, que fizera durante mais de dez anos, nomeadamente no que respeita a travessas, que obtivera por preços mais vantajosos do que a Companhia Real. Um segundo relatório elogioso sobre a gerência da Caixa de Aposentações perdeu-se no gabinete do ministro e nunca foi publicado, nem se sabe onde pára.

Mais de seis anos vão passados. Que se tem feito desde então para valorizar os carvões nacionais e aproveitar o do Cabo Mondego? Que providências se tomaram desde que a elevação crescente dos preços do carvão preparou a terrível situação em que a industria e os caminhos de ferro se debatem hoje?

Respondam os leitores, se quizerem.

J. Fernando de Souza

## Os caminhos de ferro e a actual guerra

Escusado será pretender realçar mais uma vez os importantíssimos serviços que na actual guerra tem prestado os caminhos de ferro, quer como um maravilhoso sistema de transportes de homens e viveres, quer mesmo como uma verdadeira arma de guerra, que permite a execução de planos estratégicos do mais vasto alcance, cuja execução só tem sido possível com o emprego de um serviço ferro-viário disciplinado, corajoso e perfeitamente à altura das exigências que se lhe tem imposto.

Este é o resultado já verificado em todos os países belligerantes, seja n'aqueles em cujo território a guerra se está travando acessa e renhida, seja em outros, como a Inglaterra, onde os efeitos da luta se fazem sentir de um modo mais indireto, sem que por isso a sua rede ferro-viária deixe de ser sobrecarregada com uma tarefa intensa e activa, cuja importância em nada desmerece para o resultado das operações da campanha.

E assim que em todos os países as atenções se tem

voltado para o serviço dos caminhos de ferro, estudando-se os melhoramentos do seu funcionamento, o desenvolvimento das suas rutas e todos aqueles detalhes e acessórios, que podem permitir a mais completa utilização de tão poderoso meio de transporte como elles se tem revelado, excedendo as mais optimistas previsões.

Pode dizer-se, seguramente, que são os caminhos de ferro um dos elementos que na actual guerra maior e mais segura cotação de valor tem obtido, no desempenho de uma tarefa reconhecidamente importante, e que em nada tem sofrido a depreciação já atribuída a outros meios de ação, cujos resultados as circunstâncias não tem permitido que correspondam à expectativa que n'elles incidia.

Já se tem repetido muitas vezes a ação da maravilhosa organização ferro-viária da França que tão relevantes serviços presta constantemente e à qual cabe uma importante parcela no bom êxito dos planos do seu generalíssimo, para deter a invasão germanica.

Apontam-se igualmente os serviços tão bem montados dos caminhos de ferro italianos, e exalta-se o rápido desenvolvimento da rede ferro-viária russa, que veio dar alento à reconstituição dos exercitos do grande imperio moscovita.

Na propria Alemanha não pode deixar de se reconhecer a modelar previsão com que tudo estava preparado no serviço ferro-viário para garantir uma perfeita e completa execução dos arrojados planos ofensivos, conduzidos simultaneamente e energicamente nas duas frontes de batalha, situadas nos extremos do seu vasto território.

Finalmente, na Inglaterra, que, afastada do teatro das operações activas, não deixa contudo de para elles concorrer de um modo muito directo, também o serviço dos caminhos de ferro, consagrado à ardua missão dos transportes de reabastecimentos e reforços, tem sido justamente encarecido pela regularidade e rapidez com que tem satisfeito tudo quanto d'elles se exige.

\*

Os resultados obtidos, por toda a parte, n'este ramo de serviço de transportes, que assumiu um carácter tão intimamente militar, tem levado muitos técnicos militares e ferro-viários a discutirem desde já quais as condições que mais provavelmente influiram para que os caminhos de ferro se elevassem a um tão subido grau no conceito em que esta guerra os collocou.

Evidentemente que a preparação do tempo de paz teve uma influência preponderante no que os caminhos de ferro produziram na guerra, e, n'este ponto, quasi todos os países tinham compreendido bem quanto importava ter tudo disposto com antecedência para, na occasião precisa, não se darem faltas ou erros que inutilissem ou diminuíssem o valor dos serviços a prestar por tão valioso meio de ação defensiva.

Assim, essa preparação, confiada a uma inteligente e patriótica colaboração de elementos dos dois ramos, militar e ferro-viário, viu-se que tinha encarado no seu verdadeiro e justo ponto de vista o problema que se tratava de resolver.

Mas, a essa proporção tinha de corresponder uma organização superior, que coordenasse e uniformisasse todo o serviço, por forma a que não houvesse diferenças nem ressaltos que prejudicassem o bom andamento do mecanismo, que tinha de trabalhar em unísono, com um único fim e uma única missão a cumprir.

Essa organização, que já era prevista nalguns países, como a França e a Itália, que já estava realizada n'outros, como é o caso da Alemanha, não tinha elementos nenhumos preparados para a sua execução no sistema ferro-viário da Inglaterra.

Foi, portanto, n'este último país que se teve de im-

provisar uma organisação não existente, nem mesmo projectada, pode dizer-se, e por uma serie de medidas rápidas e intelligentes, combinadas com o patriotico auxilio de todos os elementos até então dispersos, é que se conseguiu realizar o mesmo objectivo que, por toda a parte, se pretendia alcançar na utilização dos caminhos de ferro para a tarefa da defesa nacional.

Subordinando todo o serviço ferro-viario a uma Comissão executiva de caminhos de ferro, em que entravam technicos competentissimos, a Inglaterra conseguiu crear um orgão adequado, que desempenhasse a necessaria missão de coordenar todos os esforços e unificar todo o trabalho.

Esta Comissão executiva veiu assim a colocar toda a rede ferro-viaria britannica sob a immediata direcção e fiscalisação do Estado, realisando o «desideratum» de um unico sistema de caminhos de ferro para todo o paiz.

\*

E' precisamente este actual modo de ser do serviço ferro-viario que, na Inglaterra, começa a ser objecto de discussão nas revistas technicas, versando-se as vantagens e os inconvenientes da sua manutenção depois da guerra.

Os profissionaes, a quem naturalmente cabe a principal parte n'esta discussão, mostram a sua desaprovação a que continue um tal sistema, embora sejam obrigados a reconhecer que, com elle, se pôde realizar com brilhante exito uma tarefa tão ardua e grandiosa como nunca se tinha presenceado.

E' assim que um d'estes articulistas formula na *Railway Gazette* a pergunta se os caminhos de ferro ingleses, depois da guerra veem a ficar sob qualquer dependencia do Estado, ou readquirem o *statu quo ant bellum* de independencia.

Constatando que muitos escriptores e oradores teem defendido a manutenção da superintendencia official, o articulista referido discorda contudo d'essa opinião.

A base sobre que assentam as considerações dos partidarios da ingerencia official, são os incontestaveis sucessos que tem tido o serviço ferro-viario, desde que rebentou a guerra, quer no ponto de vista da exploração technica, quer mesmo no ponto de vista dos resultados financeiros, como se comprova n'un discurso recente do chanceller do thesouro.

Os adversarios da ideia pretendem que taes resultados não teem sido o fructo da administração feita pelo Estado, e que eguaes resultados se teriam alcançado se as companhias continuassem a gerir as suas respectivas rôdes. Apontam como elementos para basear esta sua presunção o facto de que o trafego não é superior ao que se verificou para o anno de 1913, e por outro lado as despesas de exploração e conservação teem sido consideravelmente reduzidas.

Para comprehender bem as consequencias da continuação de um tal estado de coisas, entende-se que se deve considerar, em primeiro logar, que genero de relações existiam entre os caminhos de ferro e o Estado.

Fundada na experiença da guerra civil americana, a lei de Cardwell, promulgada em 1871, prescrevia já que em tempo de guerra o Estado podia tomar posse de todas as linhas e officinas ferro-viarias do Reino Unido. Esta providencia, porém, ficava absolutamente dependente de uma resolução do conselho de ministros, declarando que as circumstancias occorrentes exigiam a adopção de tal medida. Frisa-se, agora, esta determinação para deduzir d'ella a consequencia de que, passadas taes emergencias, o sistema ferro-viario deveria regressar ao seu normal funcionamento.

Quanto ao fim a que visavam aquellas medidas permitti-

das pela lei, cita-se o aviso feito, por occasião da declaração de guerra, no qual se dizia:

«Em vista do governo ter tomado posse da direcção de todas as linhas ferreas, é preciso que o publico comprehenda a significação d'este acto. A direcção dos caminhos de ferro foi tomada pelo governo com o fim de assegurar que as linhas ferreas e todo o seu material sejam utilizados como um unico e completo sistema, na realização dos melhores interesses do Estado, para o transporte de tropas, material e viveres.»

Que o facto se realizou com os melhores resultados que se podiam prever ninguem o contesta, e a este respeito podem citar-se as palavras recentemente proferidas no Parlamento por Mr. Wardle, *leader* do partido trabalhista: «Se em outros problemas, disse elle, se tivesse procedido como se fez no dos caminhos de ferro, o governo teria evitado ha mais tempo muitas das dificuldades com que tem luctado na actual guerra».

Reconhece-se, de um modo incontestado, que, em todas as rôdes, o enorme trafego que as percorre se desempenha regular e satisfactoriamente embora a reducção do pessoal, originada pelas necessidades da guerra, seja consideravel.

E' incontestavel que, sob o ponto de vista technico, a realização de tão completo plano de trabalhos se deve á colaboração dos competentes profissionaes, que o governo collocou na direcção superior do serviço, e que provêem das direcções das diversas rôdes utilizadas, mas deve-se reconhecer que a reunião d'esses profissionaes e a sua collaboração n'uma tarefa unificada, é devida exclusivamente á iniciativa tomada pelo Governo e á orientação superior que elle imprimiu ao referido plano de trabalhos.

Se a competencia profissional era indispensavel para assegurar a execução do plano, a auctoridade e as indicações do Governo não eram menos imprescindiveis para que elle se tornasse de pratica realização.

O que se discute para a situação depois da guerra refere-se tambem em especial á questão financeira, mas essa é de uma latitudine tal que não pode evidentemente ser encarada apenas no ponto de vista restricto e unico das Companhias ferro-viarias.

\*

De tudo quanto temos conhecido sobre o emprego e utilização dos caminhos de ferro na actual guerra, pode inferir-se seguramente que, tambem a organisação e modo de ser do serviço ferro-viario hão-de sofrer importantes modificações, depois da guerra, como resultado das lições colhidas n'este longo periodo de intensa actividade consagrada, por um processo novo e extraordinariamente absorvente, aos interesses da collectividade.

A forma de resolver tão importante problema ha-de variar, por certo, com o criterio seguido nos diversos paizes, e com a orientação com que n'esses paizes se tinha anteriormente previsto e preparado a utilisação em globo dos recursos ferro-viarios, mas seja qual for a formula practica adoptada para a solução do problema, essa solução, no seu fundamento, não poderá deixar de consignar o principio agora estabelecido, que é o da coordenação de todos os esforços e da unificação de todas as tarefas que se deve partir para assegurar a realização completa e satisfactoria de qualquer plano que comporte o emprego conjunto de todas as rôdes ferro-viarias de um paiz.

Os caminhos de ferro ficaram, já agora, consagrados como um dos sistemas mais essencialmente ligados á vida de um paiz, e como um dos elementos primordiales a contar na organisação da defesa nacional.



## Ministério do Trabalho e Previdência Social Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 877

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao primeiro semestre do ano de 1916-1917, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respetivo contrato de construção e exploração, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 41.830\$20, como liquidação provisória desta garantia de juro no primeiro semestre de 1916-1917, devendo fazer-se a liquidação definitiva no fim do actual ano económico.

Paços do Governo da República, 16 de Fevereiro de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

PORTARIA N.º 878

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha férrea Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e referente ao 1.º semestre de 1916-1917, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas que, à mencionada Companhia seja paga a quantia de 12.510\$15, como liquidação provisória desta garantia de juro, no primeiro semestre de 1916-1917, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do actual ano económico.

Paços do Governo da República, 16 de Fevereiro de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

PORTARIA N.º 879

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha férrea de Santa Comba a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao primeiro semestre de 1916-1917, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 13.017\$50 como liquidação provisória desta garantia de juro, no primeiro semestre de 1916-1917, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do actual ano económico.

Paços do Governo da República, 16 de Fevereiro de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

PORTARIA N.º 888

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para permutar umas parcelas de terreno, entre os quilómetros 4.555,15 e 5.039,4, com Francisco das Neves Piedade, proprietário, confinante, por ambos os lados, com a liula de cintura — ramal de Santa Apolónia a Benfica: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a permuta dos referidos terrenos, cuja área é de 454<sup>m²</sup> 66, seja autorizada.

Paços do Governo da República, 23 de Fevereiro de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

PORTARIA N.º 889

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para alienar uma parcela de terreno no ramal de Cascais, junto ao apeadeiro de S. João do Estoril:

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, cuja área mede 118<sup>m²</sup> 27 seja declarada sobrante.

Paços do Governo da República, 23 de Fevereiro de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

PORTARIA N.º 890

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para alienar uma faixa de terreno na linha de oeste, entre os quilómetros 89.087,60 e 89.140,60: 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, cuja área é de 58<sup>m²</sup> 75 seja declarada sobrante.

Paços do Governo da República, 23 de Fevereiro de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

*Fiscal*

## Atrazos nossos

E' triste, profundamente triste, ter que confessar o estado de atraso do nosso paiz, em comparação com as outras nações da Europa e da America!

Para que não o dizer francamente, n'estas horas de desanimo que nos invade a alma, quando verificamos que isso é um facto e facto sem remedio, esperavel ao menos.

E' o nosso solo improdutivo? De forma alguma; a fertilidade é a sua característica, facilitada por um clima temperado, que podia fazer de Portugal o paiz mais agrícola do mundo; e não obstante, com quanto nos digamos paiz agrícola, temos que ser subsidiados pelos outros, e quando d'estes não podemos receber a principal base de alimentação da raça caucasica — o pão, o trigo — falta-nos o trigo, o pão!

No nosso sub-solo não temos mineraes? Temo-los em abundancia; contam-se por milhares os registos de minas por quasi toda a parte, mas o maior numero d'esses registos não passaram do papel, no ministerio: não exploramos o sub-solo e contentamo-nos em pedir ao estrangeiro o mineral que temos aqui sob os nossos pés. E quando nos falta esse auxilio, esse beneficio que pagamos caro... falta-nos a luz, falta-nos a energia para fazer trabalhar a máquina, falta-nos o elemento principal para aviventar a industria.

Mas se nos falta a hulha negra, deu-nos a natureza a branca, em abundantes quedas de alguns rios, mas... Mas lá estão na sua faina incessante e inutil, sem que uma eclusa lhes multiplique a utilidade, sem que uma turbina lhes aproveite o esforço.

E queixamo-nos da falta de luz, de energia motriz!

Faltam-nos matérias primas para sermos um paiz industrial? Algumas nos faltam; mas de outras temos abundancia, e não obstante, quantas d'essas, as exportamos em bruto, para que outros as trabalhem e no-las reenviem em artefacto, pelo qual pagamos o primitivo producto que vendemos, sobre carregado com frétes, lucros e commissões, e o trabalho que outros exerceram sobre elle, transformando-o, em tanto que nós ficamos com o ocio e sem o ouro... que também pedimos emprestado, a forte juro.

Exportamos cacau e importamos chocolates; exportamos cortiça e importamos rolhas; exportamos minérios e importamos metais.

Temos bellas cidades, lindas pela natureza, que as innunda de sol, pittorescas pelo alcantilado da sua situação; temos montes do alto dos quaes os panoramas são vastos e explendidos; temos ravinas alcantiladas; temos grutas... onde os mais arrojados não penetraram; temos um povo bom, hospitalero, e uma língua em cujas modulações ha o encanto das suas origens mescladas da suavidade latina e das energicas inflexões do grego e do árabe.

E não temos turismo, e raros são os que, destacando-se dos seus paizes em busca de recreio, em viagens de prazer, veem aqui passar o seu tempo. Porque não temos condições para lhes dar commodidades e attractivos que elles exigem, nem estradas bem pavimentadas para os seus autos; nem hoteis bem confortaveis para os seus corpos; nem diversões bem attrahentes para o seu espírito.

Estas faltas, que tanto se notaram já desde muito e a

que a iniciativa e as cancelas de alguns devotados tanto procuraram dar remedio, sem o conseguirem, estão hoje grandemente agravadas por motivo da maldita hexatumba em que a Europa se embrenhou.

Com cidades sem luz e alimentadas a pão de milho, não ha que pensar em turistas — nem um só cá teremos enquanto nos mantivermos n'esta desgraçada situação!

D'este desequilibrio economico, constante, persistente desde longos annos, deste vicio incorrigivel, irremediavel, resulta o descalabro das nossas finanças, o desequilibrio da nossa vida collectiva, a situação de inferioridade em que nos vemos perante os outros povos.

E assim que enquanto os paizes que ha dois annos sustentam uma guerra extenuante que os faz dispendar milhares de contos diariamente, pouco affectados teem os seus cambios, nós que apenas temos tido uns preparativos de guerra, que só agora começamos a entrar na luta, temos os cambios muito mais aggravados — aggravatedos ao extremo.

Em quanto Paris s/Londres cota 27,75 isto é um agio de 11 %, e Londres s/ Nova York 4,75 ou seja 5 %, o cheque s/ Paris vale entre nós 822 ou seja o agio de 52 %, e o s/ Londres 31 7/16 isto é com o agio de 69 %.

Falta-nos tino administrativo como nos falta actividade, iniciativa. Por questão climaterica?

Nos paizes frios trabalha-se para aquecer e nós que temos o clima temperado, não precisamos trabalhar com tanto afan...

Mas não é o nosso ambiente tão callido que tal justifique; temos regiões menos que temperadas, e nem ahí o trabalho productivo se intensifica.

Falta de iniciativa dos Governos, proclamam as opo-sições — falta de iniciativa particular, exclamam os governamentaes — falta de iniciativa de todos, governos e governados, falta de actividade, falta de tino de todos, reconhecemos nós, que não temos politica.

Somos, evidentemente fadados pela nossa posição geographica, o caes da Europa para as Americas; devia ser aqui, no porto de Lisboa, o ponto de escala obrigatoria de toda a navegação transatlantica; enchemos o espaço com a nossa phrase consagrada «os nossos irmãos d'além-mar» e se os vamos visitar ou elles cá veem, se lhe mandamos os nossos productos ou recebemos os d'elles, é por intermédio da navegação estrangeira — sempre subsidiarios da actividade estranha que nos leva a carne e nos deixa o osso d'este cadaver da patria, que nós proprios deixamos estioliar lentamente, continuamente.

Tentou-se uma empresa de navegação para o Brazil, e fomos tão maus administradores que ella pouco durou e finou-se com enormes prejuizos.

E entretanto, outras companhias estrangeiras, prospe-raram e progrediram de uma forma extraordinaria fazendo... o que nós não quizemos ou não soubemos fazer.

E ha do outro lado do Atlântico enormes fortunas que não duvidariam associar-se para a formação de uma companhia luso-brasileira ou brazil-luzitana, que fizesse o transporte entre os dois paizes que tanto se amam, que teem a mesma lingua e os mesmos costumes.

E o viajante, de lá ou de cá, que tem que transportar-se de uma a outra margem do oceano, lá vem ou vai elle, governado por timoneiros estrangeiros, servido por creados estrangeiros; tendo, ou que fallar estrangeiro tambem ou que depender de que elles lhe fallem um portuguez de má pronuncia.

Sempre a superioridade do estranho; sempre a nossa dependencia dos demais paizes que, não sabemos porquê, são sempre nossos auxiliares.

E quando elles não tomam a direcção do trabalho, de que nós, podendo ser mandantes somos mandados, o desastre administrativo é vulgar.

Uns pequenos exemplos demonstram a grave enfermidade que sempre padecemos.

Teve Lisboa uma companhia de tremwias por força animal. Pouco tempo depois a descoberta de Edison resolve o problema da tracção electrica, e todas as cidades estrangeiras, até pequenas vilas mesmo, apressam-se em adoptar o novo sistema de tracção, muito mais economico, mais commodo e mais rapido.

Era intuitivo que, no nosso meio, a transformação do sistema era de resultados segurissimos. Estava-se em finais do seculo passado e a situação financeira era desafogada; o cambio sobre Londres e sobre Nova York, onde teriam que adquirir-se os materiais necessarios (e talvez mesmo na Belgica, ou na Alemanha, ou na Suissa ainda se obtivessem mais baratos) era respectivamente de 39 1/2 e 15170.

Havia, no paiz, fortunas que, sem sacrificio, podiam constituir o capital de uma grande companhia para esse fim.

Pois teve que se recorrer aos capitais ingleses, e ahí temos uma companhia estrangeira a lucrar o que por todos os motivos devia ficar entre nós.

Com os telephones o mesmo se dá, ainda em mais aggravadas condições. Por toda a parte esta industria pertence ao Estado, do que resultam enormes vantagens: para este, porque aproveita em grande parte os mesmos postes da rede telegraphica, porque tem na sua mão todos os meios de comunicação da palavra em todo o paiz; para o publico, porque sendo pelo Estado constituída uma grande rede, a instalação e a exploração resultam muito mais economicas, e portanto o seu custo para os particulares é infinitamente reduzido.

Em tempos aqui mostrámos<sup>(1)</sup> que preço insímo (9\$00) tem o serviço telephonico na Suecia; um illustre engenheiro, director dos Telegraphos, o malogrado Benjamin Cabral, demonstrou-nos um dia que o Estado poderia, ainda com lucro bem remunerador, fornecer apparelhos e serviço telephonico em qualquer ponto do continente portuguez à razão de uns modestos 18\$000 reis por anno.

Pois se temos uma rede telephonica em Lisboa e outra no Porto, foi porque uma companhia estrangeira as fundou e explora, fazendo pagar o seu serviço por mais do duplo d'aquelle preço.

E do Estado apenas temos umas linhas, pobres e mal servidas, entre Lisboa e Santarem, Coimbra, Figueira, Porto e Setubal. O resto do paiz ainda não foi digno de gosar de tal melhoramento que, nas outras nações, está installado até nas pequenas aldeias! Sem fallar da Suecia, o paiz onde este meio de transmissão da palavra tem o seu principal imperio; onde até as serviços tem o seu apparelho, na cosinha, para serviço de compras, <sup>(2)</sup> veja-se a enorme e completa rede telephonica da vizinha Espanha, que põe em comunicação todo o paiz.

E se dos telephones passamos ao telegrapho sem fio, o mundial T. S. F., é desolador o nosso atraso.

Em quanto que todos os paizes civilizados estão já hoje ligados entre si por este sistema, elle está, entre nós, apenas na infancia. Falla-se já de Madrid para toda a Europa e com as mais longínquas estações marítimas; de Lisboa, aparte uma pequena instalação militar, nem se falla... para Almada. Espera-se ainda que se installe uma estação radio-telegraphica no Porto para umas não longas distancias, e eis tudo. A prodigiosa invenção de Marconi pouco mais tem servido entre nós do que para alguns debates políticos.

Porque de politica é só do que tratamos; n'esse ponto somos superiores a todos os paizes; é a nossa obsecção.

A satyra com que Juvenal desdenhou dos romanos *Panen et circenses* pode traduzir-se, entre nós, por pão e politica.

Pão, mesmo, vamos já tendo pouco; mas, em compensação, cada vez temos mais politica.

<sup>(1)</sup> Vide n.º 484 de 1908, «Notas de Viagem».

<sup>(2)</sup> Idem, idem.

# O projectado metropolitano de Madrid

Ampliando a notícia que publicamos n'um dos anteriores numeros da nossa *Gazeta*, daremos hoje mais alguns pormenores acerca do que será o projectado caminho de ferro subterraneo que se destina a estabelecer comunicação rapida e commoda entre os bairros mais populosos de Madrid, e a d'estes com as principaes estações de linhas ferreas d'aquella capital.

A rede metropolitana completa terá uma extensão de 14 kilómetros, comprehendidos em 4 linhas, que servirão de arterias principaes a futuras ampliações, linhas cujas directrizes já na noticia por nós dada dissemos quaes são.

O tipo geral da galeria em que circulará o projectado caminho de ferro, será de dupla via em todo o percurso, e embora seja de menores dimensões do que a do metropolitano de Paris, será como a d'este revestida de cimento.

A pendente maxima do traçado, que segue o eixo das diversas ruas, é de 4 %, e as curvas de raio minimo de 100 metros.

As estações terão a longitude de 60 metros, e para facilitar o seu acesso ficarão o mais proximo possível da superficie da rua.

O custo da obra está calculado em 30 milhões de pesetas, aproximadamente; mas, com um sentido pratico muito plausivel, e a fim de facilitar a realização da ideia tão rapidamente quanto possível possa ser, propõe-se por agora unicamente a construção da linha denominada Norte-Sul, ou seja a que partindo de Cuatro Caminos virá dar á praça del Progresso, cujo custo está calculado em 8 milhões de pesetas, numeros redondos, como se pode ver:

	Pesetas
Infraestructura .....	4.079.775,00
Supraestructura .....	979.231,15
Material e officinas.....	1.640.000,00
Reposição de serviços .....	551.724,85
Constituição da Sociedade, direcção e interesses .....	749.269,00
Total...	8.000.000,00

Para fixar o custo do material fixo e movel partiu-se da hypothese mais desfavoravel, admittindo os preços actuaes, que são tão elevados como se sabe, por motivo da guerra, e pelo que respeita á galeria, serviram de base para o calculo os mesmos preços do contracto actual das obras do sub-solo de Madrid, cuja excellencia faz arredar todo o temor de risco, pois apenas se desmonta a zona superficial removivel, aparece o terreno compacto, que é o mais a propósito para que as obras que n'elle tenham de realizar-se não sofram interrupção devida a desprendimentos inevitaveis, o que, além de evitar accidentes, faz com que o custo seja mais economico e o trabalho muito mais productivo do que em terrenos d'outro genero.

Quanto aos ingressos provaveis da alludida linha inicial, que será de 4 kilómetros, não aparece nada concretizado no projecto, mas apresentam-se considerações que levam á convicção de que, contando com 4,50 pesetas apenas por cada um dos 263.000 habitantes do percurso, se obterá uma receita annual de 1.200.000 pesetas, ou sejam 300.000 por kilometro, o que dará margem a distribuir ao capital a remuneração de 6 %.

Acerca das despesas de exploração, foram calculadas em 647.865 pesetas, assim decompostas:

	Pesetas
Gasto de energia .....	127.545
Pessoal .....	280.320
Administração e direcção.....	100.000
Reparações, imprevistos e impostos .....	140.000
Total...	647.865

Deve consignar-se que as despesas de exploração dos metropolitanos são inferiores ás usuaes nas outras linhas electricas, porque o seu traçado de pendentes suaves, com carris Vignole e paragens fixas, reduz consideravelmente o gasto de energia de tracção. Além d'isto, a maior velocidade da marcha e a capacidade dos veiculos faz com que se obtenha melhor utilização de cada empregado, por cuja circunstancia o pessoal é tambem em menor numero.

De todo o exposto se deduz que a utilidade liquida ao começar a exploração será, segundo calculos feitos, de 552.133 pesetas, como se pode ver:

	Pesetas
Ingressos annuaes.....	1.200.000,00
Gastos de exploração.....	647.865,00
Utilidade liquida...	552.133,00

Segundo estas cifras, o beneficio inicial é equivalente a 6,9 %, apesar das hypotheses tão desfavoraveis, que darão logar a um coeficiente de exploração de 0,54, superior á realidade, pois nos caminhos de ferro metropolitanos oscila entre 0,40 e 0,50.

Tal é o projecto nas suas linhas geraes. Entrando em detalhes verifica-se que todos os calculos estão solidamente fundamentados.

Para o trafego estabelece-se o seguinte horario de serviço:

Das 6 ás 8 da manhã, um carro em cada 6 minutos.  
Das 8 ás 11, um em cada 3 minutos.

Das 11 da manhã ás 9 da noite, dois carros em cada 3 minutos, durante 5 horas, e tres carros cada 3 minutos durante outras 5.

Das 9 ás 11 da noite, um carro em cada 3 minutos.

Das 11 da noite ás 2 da manhã, um carro em cada 6 minutos.

Total 650 carros em cada sentido, ou seja 1.300.000 km annuaes.

Este horario, considerado como suficiente nos primeiros annos, é indubitable que exigirá, quando o trafego alcance o seu pleno desenvolvimento, comboios de trez carros, formados por um tractor e dois a reboque, em cada 3 minutos; e supondo que com o tempo perdido em manobras se gaste meia hora no percurso de ida e volta, o que equivale a uma velocidade commercial de 16 km/h, serão necessarios 10 carros tractores e 20 para serem rebocados.

O orçamento geral annual das despesas de exploração é calculado, como vimos, em 647.865 pesetas, mas se admittirmos o dado pratico do metropolitano de Paris, cujo coeficiente de exploração é de 42,8 %, aquella importancia ficará reduzida a 513.600 pesetas.

Para esta primeira linha a construir, haverá 9 estações, a uma distancia media de 500 metros umas das outras.

Estas estações serão, além da de Cuatro Caminos, as da calle de Rios Rosas, calle Martinez Campos, praça de Chamberi, calle de Alonso Martinez, calle Fernando VI, Gran Via, Puerta del Sol e praça del Progresso.

O projecto foi excellentemente recebido pelos habitantes de todos as zonas que a nova linha virá a servir.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## A crise dos meios de transporte

A falta de carvão, que dia a dia mais se vae accentuando, a ponto de termos a cidade de Lisboa, por assim dizer, às escuras, veio complicar mais ainda a situação em que nos encontravamos a respeito de meios de transporte.

Todas as empresas ferro-viarias reduziram já o numero de comboios quasi ao absolutamente indispensavel; além d'isso a necessidade imperiosa de especializar um certo numero de vagões para os transportes de generos de primeira necessidade, tales como a lenha para a Companhia do Gaz, para o fabrico d'esse gaz que nos tem fornecido nas ultimas noites e que pouco poder illuminante tem; a lenha para a Companhia das Aguas, que já tambem está sem carvão para fazer funcionar ás suas machinas de elevação da agua, os transportes militares e varios outros para o abastecimento da população, obriga a restringir fortemente o fornecimento do material necessário para o trâfego commercial.

Infelizmente não nos enganámos quando previamos que, em vez de melhorarem, as coisas haviam de peiorar, e não é facil prever qual será o limite d'estas dificuldades, que estão agravando d'uma forma assustadora a vida económica do Paiz.

Terá havido imprevidencias de alguns, incompetencias de outros que deveriam com antecedencia bastante prevêr e providenciar de forma que não succedesse o que está succedendo? — E' possivel.

O momento, porém, não é para recriminações de que proveito algum agora se tiraria. O que se torna indispensavel é empregar toda a intelligencia, toda a boa vontade, todo o esforço, emfim, para attenuar, já que é impossivel remediar por completo, esta situação extraordinariamente difícil que se está atravessando, tendo-se em vista apenas o bem do paiz em geral, sem contemplações e favoritismos para os gananciosos que se aproveitam da crise para aumentarem fabulosamente a sua riqueza, sem um vislumbre de consideração ou de respeito pelo proximo.

Compete ao governo, mais do que a qualquer outra entidade, encarar a situação como ella o merece, e sem tibiesas, com a energia propria d'aquelles que teem a pretensão de ser estadistas, tomar todas as providencias que seja possivel adoptar, recorrendo, se tanto for necessário, a leis de excepção, que, estamos certos, o parlamento lhe não recusará, quando sóbrias e bem justificadas.

Começou-se a desenhar o phantasma da fome n'um horizonte muito proximo, e o povo, que tudo tem sofrido e sacrificado pela patria, inclusivé a propria vida, bem merece que se lhe procure proporcionar aquillo a que tem direito — viver para poder continuar a lutar, aliaz sucumbiremos todos.

## Restrições no serviço de Portugal para Hespanha e França

A situação nas linhas hespanholas conserva-se pouco mais ou menos a mesma da ultima quinzena.

O serviço para França, via Hendaya, continua limitado em grande velocidade, a remessas de peixe até 50 kilos, e em pequena velocidade aos líquidos em vagões-cubas para serem alli transvasados para vagões-cubas franceses.

Por via Port-Bou-Cerbère, continua a grande velocidade restringida 5 kilos por cada remessa, excepto para o peixe fresco e hortaliças, que não tem limite de peso.

Em pequena só se aceita o vinho em vagões-cubas como por Hendaya.

Sobre o assumpto, a Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha publicou recentemente um aviso dando conhecimento de que em virtude da falta de material frances para o trasbordo das mercadorias na fronteira de Hendaya, e por haver grande numero de vagões hespanhóis alli retidos, as mercadorias expedidas para França não poderão ter seguimento senão depois de decorrido muito tempo, e portanto, os consignatarios ou expedidores que desejem retirar as suas mercadorias em Irun, poderão fazê-lo, para o que se devem entender com o chefe da estação e com o chefe da agencia internacional da Companhia n'aquelle fronteira, enviando-lhes as senhas correspondentes.

## Transporte de matérias explosivas

Pela Companhia Portuguesa acaba de ser publicado um aviso, que vem substituir o de 9 de Julho de 1916 relativo ao transporte de matérias explosivas.

Segundo este novo aviso, os expedidores devem fazer acompanhar as suas remessas dos documentos exigidos por lei, e munir-se de todas as licenças quer da autoridade administrativa, quer da Direcção Fiscal d'Exploração de Caminhos de Ferro, declinando a Companhia a responsabilidade por qualquer falta n'esse sentido.

As notas d'expedição devem ser entregues com 24 horas de antecedencia, e devem ser apresentadas nas estações entre o nascer e o pôr do sol, realizando-se as cargas e descargas só de dia.

Além d'isso todos os volumes devem ter, nas faces exteriores, um rotulo com a marca da fabrica, peso, natureza do producto, data do fabrico, e uma tarja com a palavra *perigo* bem distinta.

Também é exigida a apresentação, pelo expedidor, de dois rotulos de papel vermelho, com as palavras *pólvora* ou *explosivos*, conforme o caso, impressas a preto em caracteres bem visíveis para serem afixados no vagão.

Este aviso entra hoje em vigor.

*Sec.º*

## Caminho de ferro de Louzã a Arganil

Acha-se pendente de aprovação na Câmara dos Deputados, um projecto de lei autorizando o governo a conceder à Companhia do Caminho de Ferro do Mondego a garantia de juro necessaria para a emissão de um empréstimo destinado à conclusão da construção do troço da linha ferrea da Louzã a Arganil.

O relator do parecer da comissão de caminhos de ferro, da Câmara dos Deputados, entrevistado recentemente pelo *Seculo*, acerca da importância da linha em projecto, asseverou aquele jornal que quem conheça de perto a importância agrícola, industrial e comercial da região, directa ou indirectamente servida pela projectada linha difficilmente concebe que outra qualquer possa justificar mais do que esta a construção de um caminho de ferro, pois a densidade de população e o valor commercial das zonas tributárias da actual linha de Coimbra a Louzã e do seu prolongamento até Arganil, são de uma irrecusável importância, não sendo de modo algum, exageradas, antes demasiadamente cautelosas, as conclusões do relatório, que precede o projecto de lei, quanto à previsão dos resultados da exploração da nova linha.

Explicou depois que, com efeito, dado que a linha de Louzã a Arganil interessa uma população superior em 65 %, à que é directamente servida pelo troço em exploração, de Coimbra à Louzã e que na zona tributária da nova

linha o movimento annual de correspondencias postaes e telegraphicais excede, respectivamente em 140 e em 128 %, eguaes caracteristicas na zona tributaria da linha da Louzã, não haverá motivo para atribuir à nova linha um movimento inicial tão baixo, apenas 50 %, mais do que teve a linha da Louzã no seu primeiro anno de exploração e que mais plausivel seria, sem exceder os limites da maxima prudencia, partir de um rendimento inicial kilometrico igual, pelo menos, ao que teve a linha da Louzã, accrescido de 65 %.

O rendimento kilometrico inicial da nova linha, será de 1.465\$00, segundo os calculos feitos.

Admittindo tambem, no que respeita à progressão annual das receitas, a base formulada no relatorio, no fim do decimo anno de exploração, a receita kilometrica terá atingido a cifra de 2.124\$00.

Para o calculo do encargo real do Estado, admite-se a hypótese de que apenas 50 %, do trafego da nova linha interesse todo o percurso, entre Coimbra e Louzã; e assim as receitas d'este ultimo trôço accusarão, sobre as actuales, augmentos desde 732\$50 no 1.º anno, até 1.062\$00 no decimo anno.

Tendo a linha a construir 32 kilometros e o rendimento inicial de 1.465\$00, a garantia de juro que o Estado terá de adeantar à Companhia será, no fim do primeiro anno de exploração, de 32.273\$97, devendo esse desembolso temporario do Estado ser imediatamente contrabalançado pelas seguintes receitas directas:

a) Impostos de transito, sello e assistencia, 9 % termo medio, de :

(1) Rendimento proprio da nova linha, 46.880\$00 ; (2) aumento do rendimento da liuha da Louzã, á razão de 732\$00 por kilometro, 21.242\$50 ; (3) aumento do trafego alluente ás linhas da Companhia Portuguesa 172 % da somma de (1) e (2), 117.170\$00 ; total 185.292\$50 ; 9 %, 16.676\$00.

b) Imposto de rendimento s/ juro das obrigações, 4.000\$00 ; 20.676\$00.

Desembolso real do Estado no primeiro anno de exploração, 11.597\$97.

Fazendo identica analyse com referencia ao decimo anno de exploração e mantendo as hypotheses formuladas no relatorio, para base de calculo, chega-se ás seguintes conclusões :

No fim do 10.º anno, a receita propria da nova linha será, pelo menos, de 32 kilometros  $\times$  2.124\$00, 67.968\$00, deduzindo para despesas de exploração, (32  $\times$  700\$00), 22.400\$00 ; ficará de receita liquida, 45.568\$00 ; annuidade fixa, 56.761\$00 ; garantia de juro, 11.193\$00.

Impostos directos :

a) transito, sellos e assistencia :

(1) rendimento da nova linha, 67.968\$00 ; (2) aumento do rendimento da linha da Louzã 29 kil. (732\$50 + 45 %) 30.800\$00 ; (3) aumento de trafego alluente ás linhas da Companhia Portuguesa, 172 % de (1) e (2), 169.880\$00 ; total, 268.648\$00 ; 9 %, 24.178\$00.

b) Imposto de rendimento sobre os juros das obrigações, 2.400\$00 ; 26.578\$00.

Diferença a favor do Estado, 15.385\$00.

Sendo assim, no fim do decimo anno de exploração, só em impostos directos receberá o Estado cerca de 15 contos a mais do que adeantou à Companhia, a titulo de emprestimo reembolsavel, sem entrar em linha de conta com as receitas e vantagens indirectas que o Estado aufera, sem duvida, muito mais importantes do que aquellas, mas que não podem definir-se em numeros exactos,

tos, como, aliás, se verifica com outras concessões de garantias de juro e, designadamente, com a que respeita á linha da Louzã.

Aquelle deputado terminava as suas informações acerca da linha em projecto, dizendo que a sua construção, encarada como medida de fomento regional, é de uma importancia inexcedivel, levando a vida o os meios mais diversos de trabalho a uma região abundante em riquezas naturaes, promovendo, sem duvida alguma, a iniciativa dos seus habitantes, já manifestada em emprehendimentos, cujo successo depende de uma via de comunicação acelerada, ficando, além d'isso o paiz dotado com mais um elemento de progresso e fonte de varias e valicasas receitas.

## As novas estações da Companhia Portugueza

E' muito para louvar a arte e o hom gosto que ultimamente tem presidido á transformação e construcção de algumas estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Poriuguezes, o que revela o interesse que esta Companhia vota ás coisas de arte nacional.



Duas estações novas foram construidas, tipo perfeitamente igual, Lamarosa e Mercês, e outras transformadas para o mesmo estylo, Granja e Aveiro.

Como se vê da nossa gravura, nada alli falta a atestar a arte portugueza: os alpendres dos balcões, as gelosias, a telha nacional com beirados, sem esgoto, etc.

Nas estações de Lamarosa e Mercês construiram-se retretes no mesmo estylo, o que forma um conjunto muito agradavel.

A impressão que causam á vista, contrasta com a esthetica de importação com que se construiram muitas das nossas estações, parecendo que queriamos dar ao nosso paiz um tom absolutamente francez.

Parece que é desejo da Companhia, transformar mais algumas estações, e todas que tiver a fazer de novo serão no mesmo estylo, o que é muito para louvar.

Este bello exemplo vae ser seguido, pois o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Estado, resolreu construir no estylo nacional as estações de Moure e Chaves, da linha do Valle do Corgo, bem como as novas estações da linha do Valle do Tamega.

## Salamanca á fronteira de Portugal

Devido ás circumstancias de todos conhecidas, os resultados do ultimo exercicio d'esta linha ferrea foram desfavoraveis, embora e por effeito de diminuição nas despezas, a diferença não attinja a cifra alcançada no exercicio anterior.

As receitas ascenderam a 1.188.806,96 pesetas, assim decompostas:

	Pesetas
Passageiros.....	415.627,45
Grande velocidade.....	89.750,44
Pequena velocidade.....	629.435,17
	<hr/> 1.134.813,16
Alheias ao trasego .....	53.993,80
Total....	<hr/> 1.188.806,96

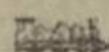
Em 1914, as receitas haviam sido de 1.220.055,06 pesetas, de modo que no ultimo exercicio ha a notar uma diminuição de 31.248,10 pesetas.

As despezas elevaram-se á importancia de 1.225.542,26 pesetas, assim detalhadas:

	Pesetas
Direcção.....	200.047,74
Movimento e trasego...	173.199,61
Material e tracção....	488.932,58
Via e obras .....	347.339,17
Gastos geraes.....	16.023,16
Total....	<hr/> 1.225.542,26

Em 1914 haviam importado em 1.373.313,80 pesetas tendo, portanto, havido em 1915 uma diminuição de 147.771,54.

Comparando as receitas com as despezas, veimos accusada uma insuficiencia de 36.735,30 pesetas, enquanto que a de 1914 foi, na realidade, de 153.258,74, se bem que ficou reduzida a 134.185,34 pesetas pela compensação parcial com o saldo de beneficios do anno anterior.



## Louvor a ferro-viarios

Pelo ministerio da guerra foi enviado um officio á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, louvando o pessoal d'aquellas linhas pela notavel boa vontade que sempre tem demonstrado, durante o tempo de mobilisação, nos transportes de tropas, material de guerra e gado do nosso exercito. Nesse louvor são destacados os srs. engenheiros Carlos Bastos, chefe do serviço do movimento, e Julio Assis Penedo, chefe da 2.<sup>a</sup> repartição do mesmo serviço, bem como os chefes do Entroncamento e de Tancos.



## Documentos para a Historia

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

(Continuação)

A agricultura tem falta de braços, sobretudo no Alemtejo; cada anno se dirigem alli 25.000 homens no tempo das ceifas. Se se desviasse uma grande quantidade de obreiros, chamando-os ás obras publicas pelo attractivo de grande salario, a agricultura, que tanto depende do seu concurso, já não produziria sufficientemente para o consumo. Seria forçoso comprar o resto ao estrangeiro, o que faria aumentar o preço dos viveres em todo o paiz.

A populacão inteira sofreria cruelmente sem compen-

sação: os trabalhos resentir-se-iam do effeito d'esta perturbação e custariam muito mais d'aquillo em que os avalei, baseando-me sobre os preços actuaes da mão de obra em Portugal. Seria uma operação muito penosa para este paiz e para os captaes que se empregassem nos trabalhos.

E' essencialmente regular a quantidade annual das obras em attenção ao numero de braços disponiveis. E' preciso evitar ter que recorrer por força a obreiros estrangeiros, que custariam muito caros e que causariam um augmento fecticio do preço da mão de obra.

E' para desejar que o desenvolvimento dos trabalhos seja regulado segundo a transformação sucessiva do paiz debaixo da influencia dos captaes que n'elle se lançarem: não se anteciparia bruscamente esta transformação senão á custa de sacrificios lamentaveis, porque seriam inuteis.

Não sei com que rapidez se desenvolverão os recursos locaes; mas não bastariam para executar em vinte annos a rede completa, se fosse necessário pedir-lhes trabalhos locaes de todos os generos que são necessarios: felizmente ha toda a vantagem de tomar uma grande quantidade d'estes trabalhos do estrangeiro; o material circulante, os rails, os coxins, os taboleiros metalicos das pontes e viaductos, etc., etc., são outras tantas obras que não sobrecarregarão a industria local. Nada se deve desprezar para dar a estas obras a maior importancia possível, a fim de acelerar a execução sem incomodar o paiz.

D'este modo poderá reduzir-se a 100 milhões de francos, o maximo, a despeza a exigir dos recursos locaes. Poder-se-hia repartil-a em dez annos sem temer a perturbação que indiquei.

Adoptei por base dos meus calculos preços notavelmente mais elevados que os dos trabalhos analogos em França. Não se pôde esperar fazer executar em Portugal grandes obras de movimentos de terras sem despender pelo menos 25 por cento mais do que em França; e ainda para obter este resultado serão precisos agentes experimentados.

Os obreiros são essencialmente preguiçosos, e além d'issso a temperatura durante uma grande parte do anno não permite desenvolver tanto poder como nos paizes frios.

O preço do jornal de um obreiro trabalhando muito pouco era de 300 réis (ou 1 franco e 60 centimos proximamente) nos trabalhos do caminho de ferro de Lisboa a Santarem; haveria antes a tendencia para a elevação do que para a diminuição: creio que se se executasse uma grande quantidade de obras, o jornal seria pago pelo menos a 2 francos, sem contar com dificuldades de alojar e sustentar um pessoal numeroso em localidades quasi desertas, onde se achassem as grandes officinas.

Esta dificuldade, que não se conhece nos paizes povoados, será um dos graves embaraços que se experimentarão em Portugal: para algumas obras será preciso fazer barracas e recorrer a meios de provisão semelhantes áquelles que se usam em campanha. Esta medida será sobretudo necessaria nos desertos do Alemtejo.

Os obreiros de arte, pedreiros, canteiros, carpinteiros, etc., são muito caros e pouco exercitados. Será forçoso juntar-lhes numerosos obreiros estrangeiros. Tive ante os olhos o exemplo, durante seis meses, no caminho de ferro de Santarem. Não é exagero o avaliar a mão de obra de que se trata em 50 por cento mais do que custa em França. Deveria mesmo avaliar-se em 100 por cento mais, se não fosse possivel obter melhores resultados do que aquelles de que fui testemunha.

As vias de transporte faltam completamente: será forçoso creal-as a grande custo em muitas circumstancias. Achar-se-hão nos arredores de Coimbra bons jazigos de calcareos hidráulicos; mas o transporte será de tal maneira dispendioso para chegar ao Alemtejo, que se fará

mais economia mundando vir pozzolanas para as misturar com a cal gorda de Extremoz, para todos os trabalhos sobre o Tejo e proximidades dever-se-ha mesmo empregar cimentos gypsosos, quer francezes, quer ingleses.

As madeiras de carvalho faltam completamente, a faia é abundante no pinhal de Leiria; mas não se poderá obter, incluindo o transporte, senão por preços mais elevados geralmente do que a madeira da Prussia e da Noruega. Os empreiteiros do caminho de Santarem não hesitaram em prover-se no estrangeiro. Não se pôde esperar achar em Portugal senão as travessas para a via: assim mesmos são de má qualidade e tão caras como as travessas de bom carvalho que se empregam em França. Será forçoso injectal-as de sulphato de cobre para lhe alcançar uma duração compatível com um serviço regular de exploração.

Não ha cavalos de tiro em Portugal; será forçoso mandar vir cavalos francezes, que custarão muito caros e não serão de longa duração. Suppuz pois que todos os transportes de terras seriam efectuados sobre rails, salvo os de pequena distancia, para os quaes se empregará a carreta.

(Continua)



**Companhia Portugueza.** — Varias obras de melhoria em estações estão sendo executadas, das quaes citaremos: ampliação das plataformas da estação de Torres Novas, sendo os pavimentos revestidos de cimento; construção de um caes de mercadorias no apeadeiro de Avanca; calcetamento das plataformas da estação do Caes do Sodré, etc.

Devemos dizer que, devido ao grande numero de veículos de que se compõem actualmente os comboios da linha do Norte, esta Companhia vem ha tempos ampliando as plataformas das suas estações de forma a comportar todas as carruagens, sendo poucas as estações a que falta este melhoramento.

Na estação de Ovar estão sendo collocados painéis de azulejos no rodapé da plataforma, com vistas de varios pontos do paiz, muito pictorescos, dos quaes citaremos, a ponte do Pego na linha do Valle do Vouga, a mais importante obra de arte, em pedra, nas linhas ferreas do nosso paiz.

**Beira Alta.** — Como já dissemos, esta Companhia resolveu transformar o seu material antigo de passageiros, que vae ficar muito modernizado, como vae ver-se.

Os tectos vão ser elevados á altura das outras carruagens modernas, ultimamente construidas na Figueira da Foz, e as caixas serão ampliadas tambem.

Os assentos de 1.<sup>a</sup> classe terão revestimento de veludo vermelho; os de 2.<sup>a</sup> de bombazina cinzenta; e os de 3.<sup>a</sup> terão tambem um pequeno estofo nas costas.

Serão todas de corredor lateral e providas de aquecimento, lavabo, illuminação a acetylene, etc.

O revestimento exterior será todo em nogueira.

— Vae muito adeantada a construcção das duas novas carruagens AB<sup>D</sup> e da C<sup>D</sup> que são perfeitamente iguais ás que já andam em serviço, mixtas de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e de 3.<sup>a</sup> classe, ultimamente construidas na Figueira.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta Serviço de titulos

Lista das obrigações amortisadas no exercicio de 1916, por meio de compras effectuadas nas Bolsas de Lisboa e Paris, conforme o preceituado no artigo 7.<sup>o</sup> da Convenção de 15 de outubro de 1905 e artigos 13.<sup>o</sup> e 14.<sup>o</sup> dos Estatutos.

270 obrigações do 1.<sup>o</sup> grau, juro fixo:

N.º	185 a	188	457 a	488	466	538 a	539
546	705	787 a	795	855	993 a	994	2.039
2.179	2.197	2.963 a	2.965	3.134 a	3.149	5.635 a	5.636
5.924	6.099 a	6.103	6.306 a	6.307	6.700 a	6.704	7.059
7.349	8.538 a	8.540	8.667 a	8.672	8.678 a	8.679	9.249
9.412 a	9.416	9.929 a	9.930	11.064 a	11.065	11.074 a	11.077
11.462 a	11.463	11.956	12.366 a	12.373	13.017	13.237	13.277 a
13.280	13.289 a	13.296	14.005	16.348	17.068	17.375 a	17.379
18.304 a	18.306	18.539	18.829 a	18.839	20.788 a	20.790	20.989 a
20.991	21.086	21.244	22.327 a	22.329	23.305	23.433 a	23.434
24.109	25.308 a	25.311	25.598	25.823	26.462 a	26.469	27.786
28.153 a	28.153	28.914	29.310 a	29.313	29.499 a	29.501	29.830 a
29.843	30.159 a	30.166	30.172	32.047	33.255 a	33.256	33.748
33.825 a	33.839	34.227 a	34.233	34.282 a	34.297	34.851 a	34.869
35.198 a	35.202	35.219	35.413	36.466 a	36.467	36.609	37.593 a
37.599	37.855	38.180	38.818 a	38.849	38.863 a	39.865	40.420 a
40.427	44.725	44.861					

720 obrigações do 2.<sup>o</sup> grau, juro variavel:

N.º	731 a	745	905 a	909	972	1.092 a	1.096
2.392 a	2.400	3.551	4.005 a	4.044	4.325 a	4.330	4.332 a
4.333	4.509 a	4.538	4.691 a	4.706	5.008 a	5.009	5.282 a
5.283	5.822 a	5.831	6.291 a	6.297	6.303 a	6.304	6.413 a
6.414	7.289	7.608 a	7.611	8.397 a	8.401	8.412 a	8.415
9.946 a	9.948	9.951 a	9.959	12.781 a	12.783	12.791 a	12.792
12.907 a	12.911	14.227 a	14.236	14.486 a	14.488	15.757	15.760
15.784	17.876	17.882 a	17.883	17.948 a	17.957	23.384 a	23.388
23.556 a	23.570	28.032 a	28.033	31.555 a	31.557	31.851	32.011 a
32.013	32.220 a	32.222	32.921 a	32.923	33.139 a	33.150	33.215 a
32.218	36.461 a	36.468	36.551 a	36.560	36.711 a	36.735	36.811 a
36.814	36.886 a	36.891	38.311 a	38.312	38.394 a	38.396	39.927
39.953 a	39.957	42.553 a	42.602	44.270 a	44.278	45.342	45.356 a
45.360	45.612 a	45.613	46.926	47.755 a	47.756	51.178 a	51.179
51.420 a	51.423	56.108 a	56.115	58.397 a	58.403	61.829 a	61.852
62.849 a	62.857	63.435 a	63.454	65.600 a	65.601	65.603 a	65.604
67.041 a	67.042	67.216 a	67.223	67.745 a	67.747	68.031 a	68.040
70.352 a	70.364	71.341 a	71.556	71.861 a	71.864	72.141 a	72.155
73.307 a	73.312	76.159 a	76.162	76.184 a	76.193	76.224 a	76.229
76.930 a	76.933	77.421	77.476 a	77.485	77.517 a	77.119	77.702 a
77.705	77.722	78.453 a	78.458	78.598 a	78.602	78.616 a	78.623
78.711 a	78.715	78.819 a	78.851	78.909 a	78.910	82.065 a	82.076
82.093 a	82.096	88.135 a	82.149	82.371 a	82.379	82.417 a	82.421
82.453 a	82.457						

Lisboa, 22 de Fevereiro de 1917.

O Administrador Delegado,  
Luiz Ferreira da Silva Viana.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1917.

**Banco de Portugal** — As circunstancias excepcionaes do momento actual põem naturalmente em especial destaque, o primeiro estabelecimento de credito do paiz, o que de resto se justifica, já pelas importantes funções que o mesmo estabelecimento exerce, como banco emissor, já pelas suas estreitas relações com o Estado.

Da leitura do relatorio, que acaba de publicar-se e que com certa curiosidade era aguardado nos nossos meios financeiros e politicos, ressaltam o cuidado e a attenção que á gerencia do Banco continuaram merecendo as necessidades do commercio e da industria, bem como a prudencia e a meticulosidade com que a mesma gerencia procurou conciliar os altos interesses que lhe estão confiados com os do Thesouro, ao qual aliás ella prestou todo o concurso compativel com as disponibilidades que os limites, successivamente auctorizados, da circulação fiduciaria facultavam.

Vem a propósito notar que, tendo a mesma circulação registado, no anno de 1916 um aumento de 25.357 contos, os débitos do Estado cresceram, dentro do mesmo período 22.535 contos.

Pelos motivos que aponta, não pude a Direcção do Banco consultar a assembleia geral sobre o pedido do Governo para ser elevada a circulação fiduciária até o limite de 145 mil contos, e pelo que respeita ao segundo aumento, até 200 mil contos, decretado quasi no final do exercício (28 de dezembro), não chegou sequer a mesma direcção a dar oficialmente o seu parecer. Transcrevemos a seguir, para melhor elucidação, o trecho do relatório que ao assumpto se refere:

«Communicado pelo Governador do Banco ao Conselho Geral, em sessão de 28 de Dezembro, o propósito do Governo de elevar provisoriamente a 200.000 contos, o limite da circulação fiduciária em notas de ouro, com a afirmação por parte do mesmo Governo de que a efectivação d'esse propósito fôrçosamente se impunha, foi o assumpto n'essa mesma sessão devidamente discutido e ponderado em relação aos seus efeitos na economia geral do paiz e do Banco, bem como em especial com respeito á influencia que a alteração projectada, teria ácerca da qual muito particularmente o Governo desejava conhecer a opinião do Banco, adoptando o Conselho, como a mais conveniente, a deliberação de enviar por escrito ao Snr. Ministro das Finanças o seu parecer em tão momento assumpto, visto subsistir a impossibilidade de recorrer á esclarecida e competente assembleia geral dos accionistas. O Governo, porém, informado pelo Governador de qual o sentir do Conselho e entendendo que havia urgencia, no mesmo dia decretou que o limite da circulação das notas de ouro fosse de 200.000 contos».

Posteriormente á publicação do decreto que elevou o limite da emissão fiduciária, decretou o Governo, em 5 de Janeiro, a criação de títulos de dívida interna na importância de 100.000 contos, a fim de serem vendidos e o producto da venda entregue ao Banco, para crédito do Estado e correspondente redução do limite da circulação fiduciária, fixado no decreto de 28 de Dezembro.

Vamos seguidamente extractar do relatório os dados de maior importância, respeitantes não só ás operações commerciais do anno findo, mas também ás diversas contas do Estado, pondo-os em confronto com os que lhes correspondem no relatório do exercício anterior.

*Carteira commercial* — No anno findo, foram descontadas na sede do Banco e suas delegações, 81.375 letras, somando 61.961 contos, contra 81.846 letras, no valor de 51.426 contos em 1915. Houve, pois, em 1916, uma diminuição de 3.471 letras, mas o capital descontado aumentou 10.534 contos.

As tetras tomadas sobre o paiz foram 163.695, no total de 28.846 contos, ou seja em confronto com 1915, uma diferença, para menos, de 15.018 letras, e um aumento de 2.448 contos.

A média das letras descontadas, no anno findo, foi de 761.542, e a das letras sobre o paiz de 476.522.

As letras sobre o estrangeiro, tomadas em 1916, somaram 4.041 contos.

#### Movimento das principaes rubricas

	1915	1916
	Contos	Contos
Letras descontadas.....	51.426	61.961
s/ o paiz.....	26.398	28.846
Empréstimos sobre penhores:		
Realizados.....	301	338
Cobranças.....	431	407
Contas de crédito e suprimentos:		
Movimento geral.....	53.127	52.658
Saque s/ o paiz.....	6.252	7.391
Thesouro, conta corrente:		
Movimento geral.....	439.355	505.732
Junta do Crédito Públco:		
Movimento geral.....	69.213	69.124
Crédito agrícola:		
Movimento geral.....	702	1.385
Empréstimos.....	432	900
Depósitos:		
Movimento geral.....	447.096	582.735
Caixa:		
Movimento geral.....	1.359.817	1.899.932

*Saldo do balanço* — Damos seguidamente os valores das principaes rubricas do activo e passivo do Banco, em 30 de Dezembro ultimo, em confronto com as que figuraram no balanço anterior:

	1915	1916
	Contos	Contos
<i>Activo</i>		
Caixa-numeraria.....	12.054	11.908
Ouro .....	8.509	3.557
Prata .....	3.420	3.264
Depósito no Banco de Inglaterra.....	—	450
Fundo de amortização e reservas-títulos-ouro .....	—	978
Carteira commercial .....	36.366	66.738
Carteira de títulos .....	7.417	7.005
Contas de crédito e suprimentos.....	41.668	42.320

Contas diversas.....	2.032	3.766
Contractos especiais com o Estado .....	16.533	14.536
Correspondência c/c .....	913	1.952
Emprestimos s/penhores .....	1.316	1.246
Thesouro c/c .....	25.189	23.228
Total do activo .....	235.741	270.573

<i>Passivo</i>		
Correspondência c/c .....	223	642
Depositos .....	4.951	5.566

<i>Fundo de reserva :</i>		
Permanente .....	2.700	2.700
Variável .....	1.189	865
Fundo de amortização e reserva .....	—	1.480
Contas diversas .....	2.131	5.304

<i>Junta do Crédito Públco :</i>		
Saldo credor .....	1.768	2.064
Notas em circulação .....	115.019	140.377
Ganhos e perdas .....	2.173	2.178

Acham-se representadas, tanto no activo como no passivo, as verbas de 5.499 e 90.510 contos (numeros redondos), correspondendo: a primeira ás obrigações da Companhia do Norte e Leste, depositadas pelo Governo para garantia da parte da circulação fiduciária compreendida entre 120.000 e 145.000 contos, e a segunda aos efeitos depositados na sede do Banco e suas delegações.

Para a representação de parte do Fundo de amortização e reserva, o qual figura no passivo, como se vê do mappa acima, por 1.489 contos, foram adquiridas, até á data do balanço, 12.327 obrigações da Dívida Externa portuguesa, no valor de 978 contos.

O fundo de reserva variável ficará elevado, depois de aprovado o relatório, a 4.181 contos. A verba retirada d'este fundo, em 1916, para consolidação do activo, foi de 639 contos, cabendo á carteira de títulos a cifra de 532 contos.

*Debitos do Thesouro.* — Como acima dissemos, os débitos do Thesouro accusam, no seu valor global um aumento de 22.535 contos, sendo em 30 de dezembro ultimo e no final do anno antecedente:

	1915	1916
	Contos	Contos
Conta corrente .....	25.189	23.228
Classes inactivas:		
Emprestimo de 1887.....	3.697	3.452
" de 1897.....	431	—
" de 1893.....	8.000	3.000
" de 1891.....	3.729	7.000
Credito Agricola, conta corrente.....	515	931
Contractos diversos.....	162	153
Bilhetes ouro .....	4.031	2.025
" internos.....	18.000	43.500
Suprimentos .....	41.170	41.170
Augmento em 1916.....		22.535 contos

As cauções do Thesouro atingem, segundo o relatório, o valor nominal de 198.278 contos, correspondente ao valor efectivo de 79.228 contos.

*Participação do Estado, impostos, etc.* — O Banco contribuiu para o Estado, no anno de 1915, com a somma de 2.083 contos, assim distribuída:

Participação nos lucros .....	420.098.571
Contribuições .....	169.827.544
Imposto de rendimento sobre o dividendo .....	20.934.526
Dito sobre cobrança de juros de contractos com o Estado .....	24.717.554
Abonos por juros sobre o excesso de circulação fiduciária .....	1.448.239.504

*Lucros e sua applicação.* — Os lucros do Banco atingiram, no anno findo, o total de 3.275.320.539,5 e os encargos o de Escudos 1.127.797.517,5, tendo passado á conta de Ganhos e Perdas a importância líquida de 2.147.523.522.

A proposta para a divisão dos lucros, tendo em vista as prescrições estatutárias, é formulada no relatório pela seguinte forma:

2% para honorários á Direcção, 42.950.546; dividendo do primeiro semestre já distribuído, 405 contos; 15% para o fundo de reserva variável, 315.686.591; para completar um dividendo de 7%, 510 contos. Do saldo, na importância de 813.886.585, pertence metade ao Estado, ou seja 421.943.542,5. Da parte restante propõe o Conselho Geral do Banco se appliquem 405 contos para elevar o dividendo a 10%. Do remanescente, adicionado o saldo de 1915, o que prefaz o total de 47.874.537, propõe o mesmo Conselho se destinem á Caixa de pensões e socorros aos empregados do Banco, 15 contos, passando para 1917 o saldo de 32.874.537.

*Bolsa.* — Os preços do Fundo Interno manifestaram em alguns dias da quinzena finda uma certa firmeza.

Os outros valores mantiveram os seus cursos, mostrando a Bolsa tendência firme.

**Cambios.**—O mercado cambial esteve inativo durante a quinzena. Os cambios conservaram-se, por isso, estacionários, tendo afrouxado ligeiramente no final d'este mês.

O prego do cheque sobre Londres, que se havia mantido inalteravelmente a  $31 \frac{3}{16}$ , vendedor, fechou a  $31 \frac{7}{16}$ - $31 \frac{5}{16}$ .

O cambio do Rio sobre Londres passou de  $11 \frac{19}{32}$  para  $11 \frac{7}{8}$ , ficando, segundo as ultimas notícias recebidas a  $11 \frac{27}{32}$  (20\$264 reis).

Armando L. Rodrigues

### Curso de cambios, comparados

	EM 1 DE MARÇO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	$31 \frac{7}{16}$	$31 \frac{5}{16}$	$31 \frac{1}{4}$	$31 \frac{1}{8}$
90 d/v.....	$31 \frac{7}{8}$	—	$31 \frac{11}{16}$	—
Paris cheque.....	822	827	827	832
Amsterdam cheque .....	615	665	654	660
Madrid cheque .....	1700	1710	1695	1705
Libra.....	8\$40	8\$43	8\$45	8\$55

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	FEVEREIRO											
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento	38,60	38,55	38,40	38	38,45	38,80	38,70	38,60	38,65	38,80	39	—
Dívida interna 3%, coupon.....	—	38,50	38,50	38,0	38,50	38,80	38,70	38,70	38,70	38,80	—	—
4%, 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	—	—	—	22860	22850	—	—
4%, 1889/9.....	57\$70	57\$70	57\$70	—	—	57\$50	57\$50	57\$50	57\$50	—	—	—
4%, 1890.....	—	—	—	—	—	—	51\$40	—	51\$40	—	—	—
3%, 1905 c/premios.....	9\$95	—	9\$95	9\$95	—	9\$95	—	—	—	—	—	—
5%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	79\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	99\$50	—	99\$50	99\$60	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	81\$20	81\$20	81\$30	81\$30	81\$30	81\$20	81\$20	81\$30	81\$50	82\$00	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	82\$80	82\$80	—	83\$00	83\$00	83\$00	83\$80	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	82\$70	—	82\$80	82\$80	—	83\$00	83\$00	83\$00	83\$80	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, %.....	—	—	—	—	189\$80	190\$00	190\$00	190\$50	—	191\$00	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	188\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	168\$00	168\$00	168\$00	—	—	—	168\$00	168\$00	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	148\$40	145\$00	145\$00	—	145\$20	145\$50	146\$00	146\$50	—	147\$00	147\$00	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	126\$80	129\$00	129\$00	—	—	130\$00	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	34\$20	—	34\$30	—	35\$00	—	35\$80	36\$00	—	—
Companhia Nacional.....	4\$20	—	—	—	4\$20	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	98\$80	99\$50	99\$50	99\$50	99\$80	99\$00	99\$00	99\$00	—	100\$00	100\$50	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	52\$40	52\$40	52\$40	52\$30	52\$30	52\$30	52\$30	52\$50	52\$50	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	102\$40	102\$50	102\$50	—	—	—	102\$50	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela.....	83\$70	—	—	84\$00	84\$00	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	78\$00	—	—	—	78\$00	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	37\$40	37\$40	—	—	—	36\$50	36\$90	—	36\$20	36\$00	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série.....	76\$30	76\$50	—	—	76\$50	77\$00	—	—	—	76\$20	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série.....	—	—	65\$00	—	65\$00	—	—	—	—	82\$80	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	83\$00	83\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	93\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3%, portuguêz 1.ª serie.....	—	—	—	—	57,50	57,50	—	—	—	—	—	—
3%, 2.ª *	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	279	—	—	278	—	—	271	279	—	275	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	148	—	139	134	139	139,50	134	132	132	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3%, portuguêz.....	—	49 1/2	—	49 1/2	—	—	49 1/2	—	49 1/2	49 1/2	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1917		1916		Diferença em 1917	1917	1916	Diferença em 1917	
		Kil.	Totais	kil.	Totais		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Portuguesas			Escudos		Escudos					
Companhia Caminhos de ferro Portugueses	Réde geral.....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
Vendas Novas....	—	70	—	70	—	—	—	—	—	—
Coimbra a Louzã.....	—	29	—	29	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste										

## A responsabilidade por desastres em linhas ferreas

Informamos ha tempos os leitores da *Gazeta* de que no Brazil se estava tratando de definir a responsabilidade dos desastres sucedidos nas linhas ferreas, de modo a acabar com o arbitrio dos juizes para os quaes por vezes appellavam as victimas d'esses desastres.

Hoje, ampliando aquella nossa informação, podemos dizer que em nome da Comissão de Finanças do Senado Federal, foi apresentado á Camara o seguinte projecto de lei regulando o assumpto:

\*Art. 1º As estradas de ferro e as linhas de tramways responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resultem morte, ferimento ou lesão corporea, nos termos da presente lei.

Art. 2º Se a vítima for passageiro e transportado nos carros ou vagões da empreza, a culpa será sempre presumida, só se admittindo em contrario algumas das seguintes provas:

1º caso fortuito ou força maior;

2º culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

Art. 3º Se a vítima for colhida na linha e se o accidente só produzir fóra dos carros ou vagões da empreza, a responsabilidade della só será reconhecida se a sua culpa ficar provada.

Art. 4º Serão solidarios entre si e com as estradas de ferro os agentes, por cuja culpa se dér o accidente. Em relação a estes terão as estradas direito reversivo.

Art. 5º Se o desastre acontecer nas linhas de uma estrada de ferro, por culpa de outra, haverá em relação a esta direito reversivo por parte da primeira.

Art. 6º No caso de ferimento, a indemnização será equivalente ás despesas do tratamento e aos lucros cessantes durante elle.

Art. 7º No caso de lesão corporea, se ella inhabilitar a vítima definitivamente para o trabalho ou exercicio da profissão habitual, além da indemnização equivalente ás despesas do tratamento, ser-lhe-ha paga uma pensão correspondente á metade da mais alta pensão que o montepio civil paga aos seus beneficiarios.

Se a vítima não ficar inhabilitada para o trabalho, ou se a inhabilitação for provisoria, essa pensão ser-lhe-ha paga durante o periodo que for fixado pelo juiz, até o maximo de dez annos.

Art. 8º No caso de morte, a empreza responderá por todas as despesas e indemnizará a todos aqueles aos quaes a morte do viajante privar de alimento, auxilio ou educação, servindo-lhes uma pensão equivalente á pensão mais alta paga pelo montepio civil aos seus beneficiarios.

Essa pensão será vitalicia em favor do conjugue sobrevivente e dos ascendentes mantidos pela vítima. Aos filhos menores será servida até á maioridade.

Art. 9º As emprezas depositarão no Thesouro Nacional apólices federaes, cujo juro assegure os serviços dessas pensões. Essas apólices não estão sujeitas á penhora ou sequestro e serão inalienaveis.

Art. 10 Ficam revogados os arts. 17 a 22 da lei n.º 2.681, de 7 de Dezembro de 1912, e todas as mais disposições em contrario.

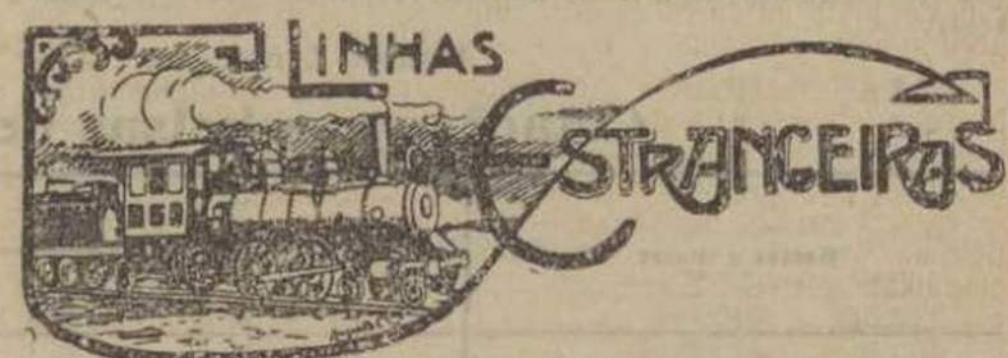
Segundo expoz á Camara o relator do projecto, a sua ideia capital é, como já indicamos, a substituição do arbitrio que a legislação actual confere aos juizes para a fixação da indemnização a pagar, por uma indemnização fixa, que é limitada á mais alta pensão que o Estado paga como montepio civil aos seus beneficiarios. Tomando este alvitro a Comissão não faz mais do que inspirar-se no que ha bem pouco tempo foi a jurisprudencia uniforme dos juizes e tribunaes.

O projecto, que auctorisava a União a pagar á viúva Worms uma indemnização, era baseado em uma sentença do juiz Sr. Pires e Albuquerque, perfeitamente deduzida, e em que se declarava que a indemnização que a lei manda pagar não pode ter a latitude de servir de meio para constituir fortuna, mas simplesmente de appoio, de protecção, de amparo á familia victimada pelo desastre, e estabelecia como base exactamente, a mais alta pensão que o montepio paga. O Supremo Tribunal confirmou plenamente aquella sentença.

Até então era assim; dabi para cá é que tem aparecido as indemnizações de centenas e de milhares de contos.

Ainda recentemente foi proposta uma acção, em que se pede uma indemnização de mil contos de réis, pela morte de um cidadão de 80 annos de idade.

Para evitar abusos d'esta ordem é que foi redigido o projecto de lei que fica reproduzido.



### Inglaterra

Um decreto, publicado recentemente, determinou que os poderes do Board of Trade se tornassem extensivos aos caminhos de ferro, auctorizando-o a tomar todas as medidas julgadas convenientes para facilitar os transportes. Seguidamente, o Board of Trade, utilizando os poderes de que fora investido por aquelle decreto, deliberou auctorizar as companhias de caminhos de ferro da Grã Bretanha a augmentar em metade as suas tarifas de passageiros e a recusar o transporte de bagagens excedente a 50 kilos por passageiro.

Ficaram apenas isentos de augmento os bilhetes de operarios, os bilhetes de zonas, as assignaturas ordinarias e as coimerciaes.

Todos os outros bilhetes de preços reduzi Jos foram suprimidos.

As tarifas de passageiros de Inglaterra haviam sido já anteriormente augmentadas, em 1912 e em 1914; e as de mercadorias tinham tambem soffrido augmentos em 1913 e 1915.

### Allemania

Segundo se lê na *Gazette de Lausane*, a situação economica no imperio allemano é muito mais grave do que pode parecer á simples vista, soffrendo uma crise de transportes interiores que não será facilmente debellada.

Em tempo normal aproximadamente 8 % das locomotivas estão em reparações, dando-se a mesma proporção com os vagões das diversas classes. Actualmente o material circulante, immobilizado por causas diversas, é de 23 % da cifra total, devendo ter-se ainda em conta não só as necessidades do exercito, mas ainda o facto de todo esse material ter de servir sobre uma rede mais extensa do que antes da guerra, em consequencia da ocupação dos territorios belga, francez, servio, russo e romano.

Tambem o jornal *Eisenbahnblatt* informa que os caminhos de ferro allemaes não esperarão pelo termo das hostilidades, como se havia dito, para realizarem o augmento das tarifas.

A administração dos caminhos de ferro da Prussia submeteu já á approvação do Comité Consultivo dos Caminhos de Ferro Nacionaes, um projecto que não deixa duvidas acerca da grande importancia que a mesma administração liga á prompta realização da reforma das tarifas.

Da estatística oficial dos caminhos de ferro prussianos concernente ao ultimo exercicio normal, de 1913-1914, os transportes taxados por tarifas excepcionaes representam cerca de 53 % da tonelagem total transportada e ultrapassam em 58,5 % a tonelagem kilometrica. Parece que a suppressão ou o augmento de taxas nas tarifas excepcionaes não serão levados a effeito senão o mais prudentemente possivel.

### Irlanda

As tarifas de mercadorias dos caminhos de ferro irlandeses, que haviam sido objecto de augmento em 1915 e de novos augmentos, por duas vezes, em 1916, foram uma vez mais augmentadas. O *Railway News* noticia que as despesas crescentes das companhias ferro-viarias exigiam o augmento da taxa do transporte de mercadorias, incluindo o de gado vivo, em trafego directo para a Inglaterra, pois foram oficialmente consideradas como insuficientemente remuneradoras e sofreram, por isso, o augmento maximo permitido a partir de 1 de Fevereiro.

### Hespanha

Foi entregue ao presidente do Congresso uma representação firmada por mais de 100 deputados, de diversas regiões do reino, solicitando que fosse dada para discussão a proposta de lei, relativa aos caminhos de ferro secundarios, imediatamente á approvação da proposta de protecção ás industrias.

**Portugal** Com a fusão da Companhia do Sul de Espanha ficou elevada a 1616 quilometros a rede explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluzes, comprendendo as suas antigas linhas, a adquirida de Bobadilla a Algeciras e as incorporadas agora de Linares a Almeria e Baza-Guadix.

**Portugal** A Sociedade de Construções Metallicas foi autorizada a ceder a sua fábrica de Beasain a uma nova entidade, que se intitula Sociedade Auxiliar de Caminhos de Ferro, a qual, com o capital mínimo de 3 milhões de pesetas, vai dedicar-se à construção de material ferroviário, com a obrigação de destinar uma grande parte d'ele ao serviço nacional.

**Portugal** As receitas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, no mês de Janeiro último, atingiram 12.960.212 pesetas contra 13.523.504 em igual mês do ano anterior, ou seja uma diminuição de 563.291 pesetas.

**Portugal** A revista *Ingenieria*, de Madrid, insere a seguinte estatística das receitas de diversas linhas ferreas em 1916, comparadas com as de 1915:

LINHAS	Exploração até ao dia	Longit. em kilom.	Receita desde o 1º de Janeiro de 1916	Diferença com 1915
Principal . . . . .	20 Dez bro	909	53.037.684	+ 4.888.718
Santander . . . . .	Idem . . . . .	139	3.959.266	+ 201.890
Barcelona . . . . .	*	773	32.012.609	+ 2.788.748
Bilbao . . . . .	*	249	12.233.025	+ 2.115.815
Almansa . . . . .	*	524	26.481.171	+ 4.864.425
Asturias . . . . .	*	741	27.596.643	+ 2.150.434
Avilés . . . . .	*	21	904.083	- 184.765
Ciñao . . . . .	*	22	658.268	- 80.265
Lérida . . . . .	*	103	2.843.477	+ 287.367
San Juan . . . . .	*	112	4.285.663	+ 74.410
Utiel . . . . .	*	88	1.633.211	+ 207.595
M. Z. A . . . . .	10 Dez. bro	3.664	142.012.055	+ 16.403.314
M. G. P. . . . .	31 "	429	6.610.421	+ 208.176
Oeste . . . . .	Idem . . . . .	348	4.555.746	+ 221.432
Andaluces . . . . .	20 Dez. bro	1.261	34.515.391	+ 4.574.021
Sur . . . . .	10 "	326	5.197.194	+ 496.794
M. Z. O. V. . . . .	31 Out. bro	299	3.837.051	+ 478.519
Medina-Salamanca . . . . .	10 Dez. bro	77	1.316.436	+ 151.736

### França

As receitas da Companhia Norte-Sul, no período comprendido entre 1 e 31 de Janeiro, atingiram 1.611.828 francos, contra 1.301.953,50 no período correspondente de 1916, ou seja um aumento de 310.875 francos.

**Portugal** As receitas do caminho de ferro Metropolitano de Paris, de 5 a 11 de Fevereiro, atingiram 1.349.260,20 fr., dando desde 1 de Janeiro um total de 8.114.253,30 fr. contra 6.868.223,95 fr. em 1916, ou seja uma diferença a favor de 1917 de 1.246.029,35 francos.

### Russia

A Comissão Especial de Caminhos de ferro do império russo apreciou recentemente a questão de desenvolvimento da rede da Companhia Kouban — Mar Negro, que se propõe estabelecer uma linha atingindo directamente a região do Donetz, para facilitar a exportação das madeiras da região.

**Portugal** O governo russo elaborou um projecto tendente a ligar a linha terrea da Siberia ao Turkestan, que tem a mais alta importância económica porque dará a possibilidade de fornecer a esta última região os cereais da Siberia a um preço modico, contribuindo ao mesmo tempo para o desenvolvimento da cultura do algodão.

### Austria

A crise dos transportes aggravou-se nos últimos tempos devido à abundância de transportes de beterraba, que vieram juntar-se aos de todas as outras espécies e ainda aos transportes militares.

Foi necessário tomar medidas urgentes para utilizar o material existente em plena capacidade e activar a sua circulação. Como muitos expedidores, por negligencia ou por quaesquer outros motivos, prolongam além do prazo concedido as operações de carga e, sobretudo as de descarga dos vagões, o ministro dos caminhos de ferro deliberou que até nova ordem a tarifa ordinaria dos fretes de estacionamento dos vagões a carga e descarga seja paga em triplicado, desde que a demora das operações respectivas ultrapasse 24 horas o prazo normal concedido. Esse prazo normal acha-se actualmente reduzido a 6 horas de dia.

As taxas de estacionamento de vagões foram igualmente aumentadas, na mesma proporção, para as rôdes particulares.

### Brazil

O governo de Estado da Bahia assignou contrato com o engenheiro Sr. Greenhalg para a construção de uma linha ferrea de Nazareth a Salinas.

**Portugal** Foi prorrogado até 30 de Junho de 1919, o prazo para entrega ao tráfego do trecho de Biguatinga a Jacarehy, na rede ferro-viaria Sul Mineira.

**Portugal** Vão ser iniciados os trabalhos da construção do trôgo da importante linha de penetração, no trecho da Catiara a Catalão, na linha ferrea de Goyaz.

Ultimadas as obras, que devem estar concluidas dentro de dous annos, nos termos do contrato revisto pelo Governo Federal, estará, em parte, resolvido um dos mais importantes problemas da viação interna: a comunicação directa do Rio de Janeiro com Goyaz, pelas linhas Central, Oeste de Minas e Goyaz.

**Portugal** Foi iniciado o prolongamento da linha que partindo de S. Sebastião do Paraíso vai às cidades de Passos e Cassia, passando pelo distrito de Prainha, no sul do Estado de Minas.

**Portugal** Foi indeferido o requerimento da *S. Paulo Northern Railway* pedindo a revalidação da concessão dada em 1908 para a construção e exploração de uma linha ferrea, entre S. José do Rio Preto e Jutahy, em Goyaz.

O Ministro indeferiu, porque a Companhia não assinou o respectivo contrato n'aquella época e não ha disposição legislativa que autorize tal revalidação.

**Portugal** O Sr. Ministro da Viação autorizou a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, arrendataria da viação ferrea do Rio Grande do Sul, a construir ao kilometro 152 mais 600 metros da linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, uma ponte de 10 metros de vão e o aterro necessário.

A autorização foi dada sob condição de ser a despesa maxima de 30.011\$587.

**Portugal** No orçamento do exercicio corrente foi incluida uma disposição que autoriza o Governo a innovar os contractos de empreza ferro-viarias que, na vigencia dos contractos actuaes, não podem, sem risco de desastrosa fallencia, estender as suas linhas conforme exigem as condições económicas das regiões a que servem, autorização orçamentaria que é consequencia do discurso que a propósito da situação em que se encontra a «Great Western of Brazil Railway», produziu na Câmara dos Deputados o representante de Pernambuco.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

### Fornecimento de azeite d'oliveira para iluminação

No dia 16 do corrente mês ás 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Porto, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de trinta mil kilogrammas de azeite de oliveira para iluminação.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de trezentos escudos ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até á vespresa do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, e o respectivo caderno de encargos, poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 ás 15.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Venda de sucata de vidros

Esta Companhia tem para vender approximadamente 7.000 kilos de sucata de vidros, que se encontra no Deposito de Alcântara-Mar, onde pode ser examinada.

As propostas para a sua compra deverão ser dirigidas ao Engenheiro Chefe do Serviço dos Armazens (estação de Santa Apolonia) até ao dia 5 do corrente mês.

### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

#### Concurso para fornecimento de uniformes ao pessoal

Deliberou esta Companhia que o prazo para apresentação das propostas para o fornecimento dos uniformes ao pessoal que, segundo anuncio de 1 de Fevereiro corrente, termina no dia 28 seja prorrogado até 15 do corrente.

## Salão OLYMPIA

Sessões todos os dias desde as 2 da tarde

**Morto desaparecido 2 horas,**  
drama em 4 partes de extraordinário trabalho cinematographico.

**Como Salustiano se faz amar.**  
— Cão polícia — Herói de Marselha. Os melhores espectáculo de animatographo.

## AGENDA DO VIAJANTE

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

**CINTRA** Hotel Netto.—Serviço de prir. sira ordem—Aposentos confortaveis e aseados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jant para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminacao eléctrica—Telephone n.º 15—Preço razoável—Proprietario: José Lopes Alves.

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral.—Comissões, consignações, transportes, etc. Videl annuncio 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.

**PORTO** Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Telephone. 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—Iluminacao eléctrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1917

COMPANHIA  
PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG

Lisboa-R Cintra Lisboa-R

6 55 8 9 6 20 7 22

8 17 9 24 8 30 9 32

10 11 7 10 27 11 30

12 50 1 57 11 26 12 27

5 32 6 39 3 17 4 20

6 35 7 44 6 58 7 55

7 25 8 33 9 7 10 7

11 26 12 33 11 12 12 15

Lisboa-R Queluz Lisboa-R

— — 8 45 9 20

C. Sodré Cascaes C. Sodré

b 6 55 7 46 5 25 6 31

b 8 10 9 1 b 7 7 47

9 10 19 18 7 40 8 17

10 45 11 53 b 8 50 9 37

b 12 41 1 32 9 35 10 41

h 2 3 8 b 10 45 11 32

3 20 4 28 b 12 15 1 2

h 5 25 6 16 h 2 5 b 2 32

6 7 1 3 50 4 56

a 6 40 7 21 b 5 20 6 9

b 7 30 8 21 6 40 7 40

8 40 9 48 b 7 50 8 37

10 10 11 18 9 40 10 46

11 40 12 48 b 11 30 12 17

12 45 1 45 12 10 1 16

Mais os para e de Coimbra

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

6 19 6 55 7 5 7 40

8 15 8 45 8 55 9 30

12 5 12 41 12 55 1 30

h 1 10 1 40 h 1 50 2 25

h 2 45 3 15 h 3 25 4

4 30 4 56 5 6 5 38

5 20 6 6 6 15 6 50

6 55 7 31 7 50 8 25

Lisboa-R V. Franca Lisboa-R

6 40 7 54 6 26 7 49

10 33 11 51 8 20 9 40

1 25 2 47 12 35 1 58

a 5 5 6 2 3 2 4 28

5 45 7 5 9 10 10 35

7 10 8 28 — —

11 35 12 21 11 18 11 47

Mais os de Aveiro

Lisboa-R Sacavém Lisboa-R

6 40 7 21 7 4 7 49

8 44 9 29 8 36 9 49

10 33 11 18 11 11 143

1 25 2 12 1 12 1 58

a 5 5 5 35 8 43 4 28

6 56 6 32 8 45

7 35 9 51 10 35

9 5 9 45 10 42 11 26

11 35 12 21 11 18 11 47

Mais os de Ovar e Aveiro

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

9 10 6 55 8 10 5 36

a Mad. 9 45 10 35 a 11 25 de Mai.

g 5 40 5 50 g 9 15 2 25

6 9 6 18 g 5 40 5 30

PART. GREG. PART. CHEG.  
Lisboa-R Porto Lisboa-R

8 25 2 16 6 24 5 36

9 10 8 37 a 6 38 12 58

7 10 f 9 49 7 55 6 34

9 35 7 59 f 7 45 11 14

— — — —

PART. CHEG. PART. CHEG.  
Lisboa-R Badajoz Lisboa-R

9 10 10 14 4 15 5 30

8 5 7 40 6 24 a 12 58

— — — 5 5

Entranc. T. das Var. Entranc.

7 30 1 30 4 21 9 30

Lisboa-R Guarda Lisboa-R

9 10 4 2 11 10 5 36

7 55 10 8 3 40 a 12 58

9 35 5 45 5 5

Setil Vendas Novas Setil

J 5 40 9 30 5 20 8 30

8 57 10 49 J 11 45 3 13

7 11 10 20 7 32 9 40

PART. CHEG. PART. CHEG.  
Lisboa Villa Real Lisboa

8 10 10 44 7 10

Lisboa Portimão Lisboa

8 10 7 15 7 15 7 10

Garvão Grandola Garvão

3 30 6 35 7 20 11 4

Faro V. R. S. Ant. Faro

7 30 10 44 7 15

C. Branca Garvão C. Branca

3 45 12 56 3 45 1 10

## VALLE DO VOUGA

PART. CHEG. PART. CHEG.  
Espinho O Azeméis Espinho

5 35 7 8 8 31 10 7

Espinho Vizeu Espinho

7 45 2 35 12 6 3

Avelro Sarnada Aveiro

8 50 10 28 4 5 34

Vizeu Sarnada Vizeu

q 4 20 8 28 q 5 35 10 10

## MINHO E DOURO

Porto Braga Porto

8 22 10 50 4 5 6 46

10 12 12 53 8 15 10 10

5 10 7 1 11 58 2 10

9 21 11 16 5 47 8 10

Porto Valença Porto

8 22 1 10 5 10 10 10

5 10 9 50 3 25 8 10

Porto Monsão Porto

8 22 1 13 4 26 10 10

5 10 10 34 2 47 8 10

Vianna Valença Vianna

8 10 10 1 5 10 7 20

5 31 8 15 7 27 10 1

7 50 9 50 4 15 6 46

Porto Penafiel Porto

7 7 8 54 4 53 6 46

Porto Marco Porto

9 52 12 44 3 5 50

Porto Tua Porto

4 43 9 24 5 51 10 30

Porto Barca d'Alva Porto

8 1 4 13 12 40 8 19

Regoa B. d'Alva Regoa

6 41 11 52 5 6 10 13

Porto Amarante Porto

8 1 11 5 7 55 10 30

4 43 7 17 4 52 8 19

Regoa V. Real Regoa

8 32 9 51 5 27 6 37

Regoa Vidago Regoa

12 45 4 20 11 45 3 10

Pocinho Carviçais Pocinho

3 40 5 25 10 57 12 35

NACIONAL

St. Comba Vizeu St. Comba

q 5 7 14 r 5 50 7 50

8 20 10 31 4 53

r 1 45 3 40 q 6 8

Tua Bragança Tua

u 4 53 11 40 8 30 13 33

8 20 8 35 u 2 49 9 5

Mais os de Aveiro

Lisboa-R Aveiro Porto

5 46 7 13 5 30 7 12

4 19 5 49 8



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Sahirá o paquete DESEADO, para

Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.º-R. do Corpo Santo, 47, 1.º  
NO PORTO TAIT. & Co.-R. dos Ingleses, 23, 1.

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro,  
Santos, Montevideo e  
Buenos Aires

Vapor francês **SEQUANA**.  
Agentes, Grey, Antunes & C.º  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Bordeus

Vapor português **INSULANO**.  
Agente, Germano S. Arnaud, C.  
do Sodré, 84, 2.º



Companhia da Mala Real  
do Pacifico

Continuan regularmente as Carreiras para a America do Sul.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º C.  
do Sodré, 84, 1.º



Genova

Vapor inglez a sahir brevemente  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º C.  
do Sodré, 84, 1.º



Liverpool

Vapor inglez a sahir brevemente  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
do Corpo Santo, 11, 2.º



Pernambuco, Bahia, Rio  
de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos  
Aires

Vapor francês **GARONNA**.  
Agentes, Grey, Antunes & C.º  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Provideuce o New York  
com escala por S. Mi-  
guel, Terceira e Fayal

Vapor francês **ROMA**.  
Agentes, Grey, Antunes & C.º Pr.  
Duque da Terceira, 4, 1.º



S. Miguel, Terceira, Gra-  
ciosa, S. Jorge, Pico,  
Fayal, Flores e Corvo

Vapor português **S. MIGUEL**.  
Agente, Germano S. Arnaud, C.  
do Sodré, 84, 2.º



A sahir de Leixões

Bordeus

Vapor francês **SALAMIS**.  
Agente, Diogo Joaquim do Matos,  
Rua Nova da Alfândega, 7

→ VIZEU ←

## GRANDE HOTEL DE PORTUGAL

Construido para este fim com todas as commodidades necessarias para os forasteiros

Gabinete de leitura, Casa de banho, Garaçé, etc.

Ha automoveis de aluguer

Preços: Diaria desde 1\$200 réis

Proprietario-Gerente — Manuel Cazimiro

## HOTEL SUL-AMERICANO

(O mais moderno)

125, Praça da Batalha, 134 — PORTO

Installado em predio construido expressamente para este fim, com magnifica situação, junto dos principaes theatros, correio geral e electricos para todos os pontos da cidade.

Este hotel, recommenda-se de preferencia pela sua cosinha variada, abundante, hygienica e muito bem preparada.

Ascensor electrico. Vinhos escolhidos. Balneario.

Preço: 1\$200 a 2\$500 réis, conforme o aposento

End. teleg.: GAUCHO

O PROPRIETARIO — ALVARO DE AZEVEDO

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

# TINTURARIA DE P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16 --- 175-A, R. de S. Bento, 175-A  
OFFICIAS A VAPOR — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES E OUTROS

Limpia pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

### PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

#### Medalhas d'ouro:

Universal de Paris, 1870  
Internacional de Londres, 1885  
Universal de Paris, 1889

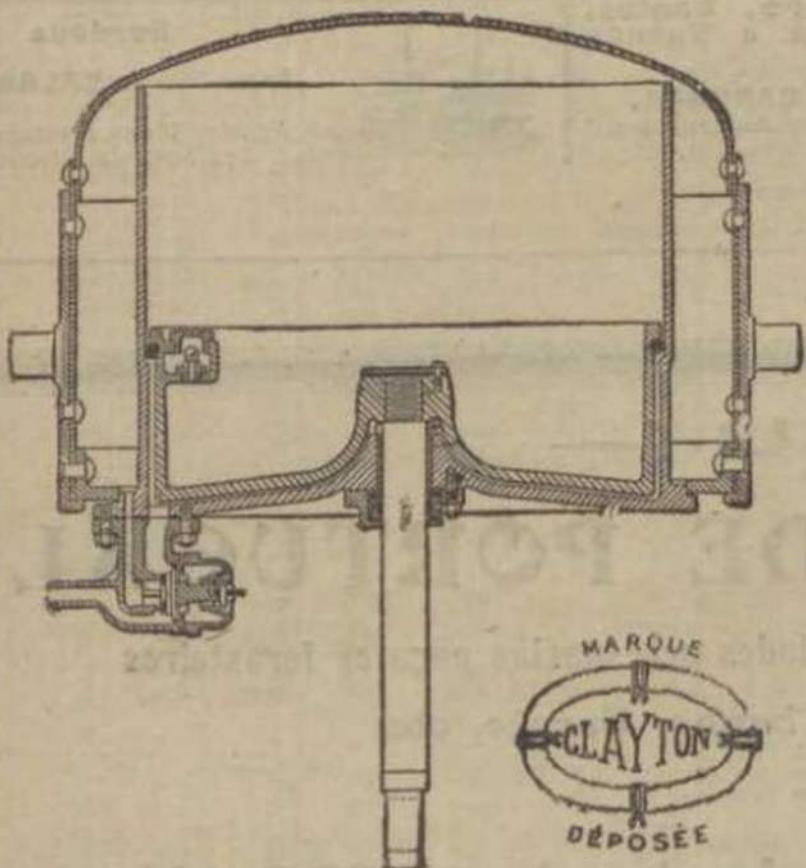
#### Gran Prix:

Universal de Paris, 1900  
FORA DE CONCURSO, Membro do Jury:  
Internacional de Milão, 1906

# COMPANHIA DO FREIO DO VAEUO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15  
Para Portugal, Espanha, França e Belgica

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor



### FREIO DE ACCÃO RAPIDA

Para grandes comboios

DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS  
Signaes de alarme combinados com os freios

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que teem adoptado este freio:

#### CONTINENTE:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
Caminhos de ferro do Minho e Douro  
Caminhos de ferro do Sul e Sueste  
Companhia da Beira Alta  
Companhia de Guimarães  
Companhia do Porto à Povoa e Famalicão  
Companhia Nacional  
Companhia do Valle d' Ovuga

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

# BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua — Inexplosiveis. — Económicas.

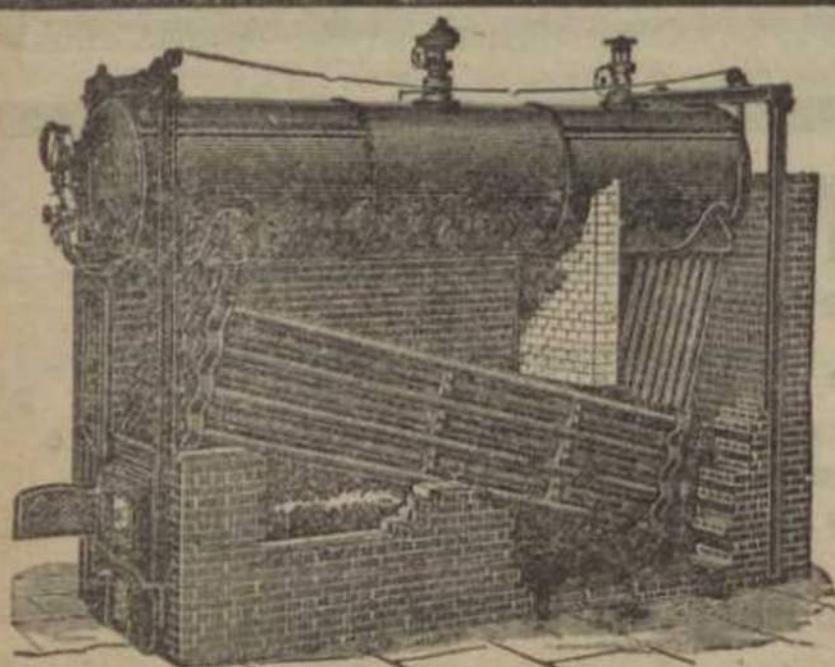
Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Lubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrafo: BABCOCK — LISBOA



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre