

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1.º e 16 de cada mez

FUNDADA
EM
1888



DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E A DIRECCOES
Assignatura: — Portugal, Africa e India portuguezas, anno, Esc. 2500, Hespanha, anno, 18 pesetas União postal, 18 fr. Brasil, 12.000 rs. fracos

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

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

8.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Abril de 1917

Numero 704

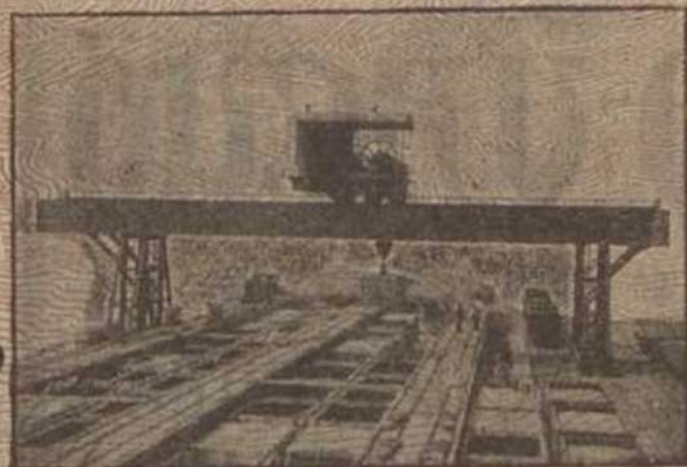
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Escriptorio — Travessa dos Remolares, 23, 1.º — LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro, de via normal e reduzida, pontes e outra
construções metallicas, da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences — **Ma-**
terial electrico, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas por-**
tateis, vagonetes, etc. para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de
Edoux & Co. — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em
obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**
vidros polidos — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 588



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Dolmich

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos
e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes
Hydraulicos, Cabrestantes e Cabreas

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeiçoamentos
privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 ja installados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas } Ransomes & Rapier, London
& Cablegrammas } — — — — — Sluice London

Appareilhos hydraulicos de parada, de curso de 7 pes.
fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans



freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores

de choque para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

Westinghouse

ÉTAB LISSEMETS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

Medalhas d'ouro:

Universal de Paris, 1878
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

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VAZUO

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

FREIO DE ACÇÃO RAPIDA

Para grandes comboios

DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

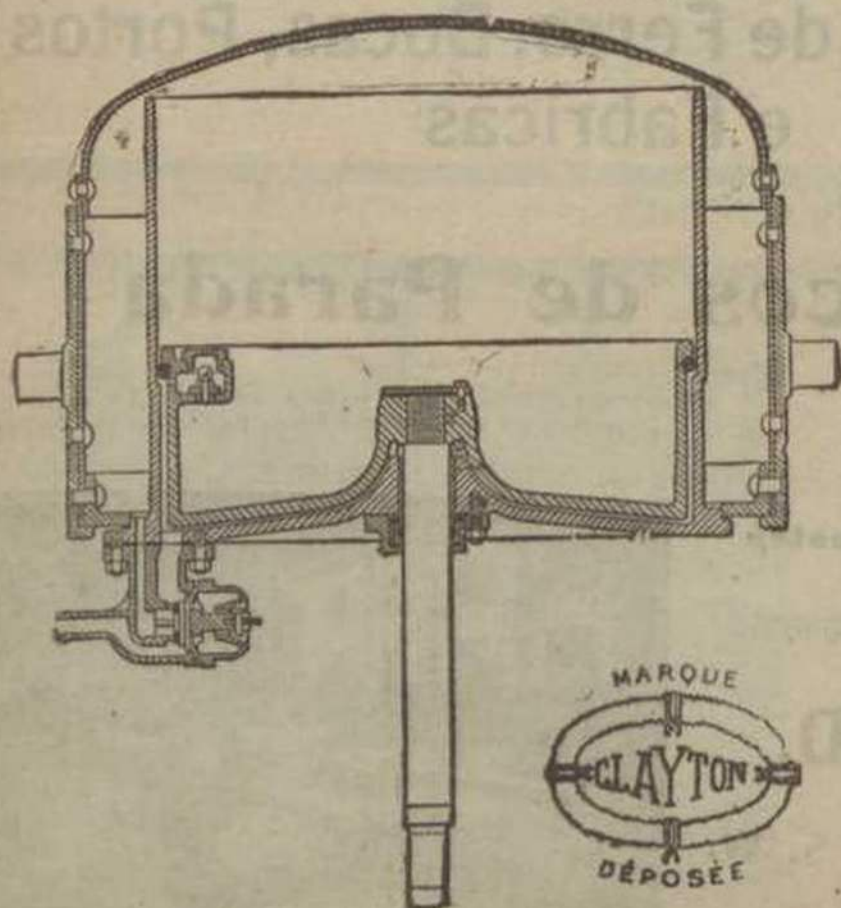
Signaes de alarme combinados com os freios

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que tem 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 á Povoia e Famalicão
Companhia Nacional
Companhia do Valle do Vouga

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.



CONSTRUCCÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 30.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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 704

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

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

LISBOA, 16 de Abril de 1917

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Secca, 13-1.º
Telephone: Central-27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao Publico: 7.ª modificação á tarifa especial n.º 4 (P. V.).

Minho e Douro — Aviso ao Publico: 1.ª additamento á tarifa especial n.º 25 (G. V.) — Bilhetes especiaes de ida e volta, a preços reduzidos — Aviso ao Publico: Sobretaxas.

Companhia Portuguesa — Aviso ao Publico: Transporte de pescarias em grande velocidade — Aviso ao Publico: Sobretaxas — Tarifa de camionagem em Lisboa.

SUMMARIO

| | |
|--|-----|
| Electrificação do ramal de Cascaes, de Manuel Bello | 113 |
| A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1916, de J. Fernando | 115 |
| O all-tamento dos ferro-viarios Ingleses, de Raul Esteves | 117 |
| Mapa dos caminhos de ferro da peninsula | 118 |
| Parte Official, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portarias n.º 924 e 930 — Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração — Lei n.º 675 | 119 |
| Nova linha electrica na Argentina | 119 |
| Serviços de cobranças | 119 |
| Viagens e transportes | 120 |
| A questão dos electricos | 121 |
| Linhas Portuguezas | 122 |
| Linhas estrangeiras | 122 |
| A crise do papel | 123 |
| Parte financeira: | 123 |
| Carteira | 123 |
| Boletim commercial e financeiro | 124 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras | 125 |
| Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes | 125 |
| Linhas ferreas do Brazil | 126 |
| Companhia Atravez d'Africa — Relatorio | 127 |
| Arrematações | 127 |
| Horario dos comboios | 128 |

Electrificação do ramal de Cascaes

Sendo de manifesta actualidade a questão da electrificação dos caminhos de ferro, algum interesse póde merecer aos leitores da *Gazeta* que se dediquem umas breves palavras á primeira electrificação projectada em Portugal.

N'esta ordem de ideias honrou-me o meu illustre camarada e secretario da *Gazeta*, Raul Esteves, com o pedido de um artigo sobre o assumpto.

Satisfazendo do melhor grado a esse pedido, procurarei dar uma succinta noticia ácerca do projectado melhoramento que a *Sociedade Estoril* conta levar a cabo e que, juntamente com as futuras installações da Estação Thermal, Climaterica, Maritima e Sportiva do Estoril, não só grandes beneficios trará para a privilegiada "Côte d'Azur" portugueza, como tambem em larga escala promoverá o desenvolvimento do turismo em geral.

Objecto da Electrificação

Destina-se ella a melhorar a exploração, principalmente sob o ponto de vista de uma maior commodidade a offerece ao publico, afim de provocar um rapido desenvolvimento de trafego.

Essa maior commodidade obter-se-ha sobretudo com o augmento do numero de comboios e com a maior rapidez das viagens.

A tracção electrica, com effeito, facultando-nos a adopção do chamado systema de "unidades multiplas" (*multiple unit system*) para a composição dos comboios, permite-nos o desdobramento do material por forma a obtermos, quasi com a mesma despesa, um muito maior numero de comboios.

Por outro lado os rapidos arranques por elle consentidos fornecem-nos o meio de diminui-mos o tempo dos percursos, sem augmentar a velocidade da marcha propriamente dita—o que constitue uma vantagem preciosa n'uma linha com tão grande numero de paragens (21 estações em 25 km.).

São estes os motivos determinantes da electrificação.

Não é necessario, porém, esperar pelo desenvolvimento do trafego visado, para que se façam sentir, desde logo, os beneficios de ordem economica d'ella provenientes, pois que o coeeficiente de exploração com tracção electrica, desde que se atinja uma certa frequencia de comboios, é sempre mais baixo do que com a tracção a vapor — não só, em virtude da redução do pessoal, como, principalmente, pela importante economia obtida no consumo de carvão.

Muito interessantes a este respeito são as communicações realisadas a proposito de casos concretos, perante a "Institution of Civil Engineers" e a "Institution of Mechanical Engineers", respectivamente por Mr. Shaw e por Mr. Aspinall, e segundo as quaes o carvão consumido por cavallo-hora, com a tracção electrica, é sensivelmente 50 % do gasto com a tracção a vapor, o que leva a economia a 65 %, attendendo á qualidade do combustivel necessaria em cada um dos casos.

Conjugando tal circumstancia com o consideravel augmento de trafego verificado em todos os caminhos de ferro electrificados — e de que não é licito duvidar no nosso caso — facilmente se chegará á conclusão de que o aspecto economico da transformação offerece certamente todas as garantias de um exito seguro.

Exploração — Horario

Segundo as primitivas ideias da *Sociedade Estoril*, a exploração deveria fazer-se por meio de comboios directos, semi-directos e omnibus, do typo dos que actualmente fazem o serviço a vapor: seguindo tal base, tivemos occasião de organizar um horario e de estudar a exploração respectiva. (1)

Porém, por proposta posterior do meu illustre collega Thomaz de Almeida Garrett, a referida *Sociedade* modificou o seu primitivo criterio, resolvendo adoptar o moderno systema de "paragens alternadas" que

(1) Faz parte d'um trabalho elaborado para a *Sociedade Estoril* em julho de 1915 e que actualmente está em via de publicação na "Revista de Obras Publicas e Minas".

grandes vantagens offerece no caso sujeito, e que por este meu collega foi devidamente adaptado á exploração que nos occupa.

Com tal systema, os differentes comboios só terão paragem em metade do numero de estações, o que nos concede uma economia de tempo apreciavel nas viagens, quando se trate de uma linha onde esse numero é muito elevado, como succede no nosso caso.

Com a velocidade maxima normal projectada de 75 km.-h., uma accellerção de arranque de 0,50 por segundo, por segundo, de 0,70 para o travamento e paragens de 30", — os comboios propostos deverão gastar no percurso Lisboa-Cascaes cerca de 35 minutos: mais 10" do que poderiam gastar comboios directos do typo dos actuaes (com paragem nas tres ultimas estações), mas o mesmo tempo que estes gastam hoje com a tracção a vapor.

E' claro que, segundo as primeiras bases, a coexistencia de omnibus e directos na mesma linha (de duas vias apenas) nunca nos permitiria um tão elevado numero de comboios, como com a exploração finalmente projectada, onde a egualdade de velocidade commercial para os differentes comboios nos permite, sem embaraço, elevar muito o seu numero.

Torna-se, todavia, necessario assegurar tambem o serviço entre estações contiguas, pois que tal não fazem evidentemente os comboios de que nos temos occupado, que só param nas estações alternadamente dispostas ao longo da linha. Para isso, um certo numero dos referidos comboios, em intervallos de tempo regulares (de hora em hora), transformar-se-hão em omnibus.

Em poucas palavras podemos dizer que a *Sociedade Estoril* conta vir a estabelecer um serviço com sahidas do Caes do Sodré (e de Cascaes) de 10 em 10 minutos, levando-se no trajecto cerca de 35 minutos, e com paragem nas seguintes estações, alternadamente:

| Comboio 1 | Comboio 2 |
|--------------------|--------------------|
| Algés | Dafundo (1) |
| Cruz Quebrada | Caxias |
| Paço d'Arcos | Santo Amaro |
| Oeiras | Carcavellos |
| Parede | Cae-Agua |
| S. João do Estoril | S. João do Estoril |
| Estoril | Estoril |
| Mont'Estoril | Mont'Estoril |
| Cascaes | Cascaes |

De hora em hora, um d'elles, como foi dito, transformando-se em omnibus, parará em todas as estações, gastando na viagem 45 minutos. (2)

Quer isto dizer que de Lisboa para os Estoris e Cascaes haverá comboios todos os 10 minutos e para as restantes estações de 20" em 20", excepto para as da zona urbana até Algés, para as quaes o serviço será de hora em hora.

Julgou-se preferivel não fazer parar senão os omnibus nas estações d'esta zona, pois que ella é actualmente servida em muita boas condições pelos tramvais de Lisboa, e portanto pequena seria a compensação para a perda de tempo e maior consumo de energia exigidos por um mais intensivo serviço.

Observaremos ainda que se conta manter, durante todo o anno, o mesmo horario, a fim de provocar o augmento do trafego no inverno.

Finalmente direi que a frequencia de comboios prevista impõe a installação do Block-system automa-

tico, devendo ser adoptado o typo Hall ou outro que offereça eguaes garantias de bom funcionamento.

Material circulante e composição dos comboios

O material compôr-se-ha de automotoras e reboques (1 por automotora) e será dotado de "contrôle multiplo", possuindo os reboques posto de manobra em ambos os tôpos.

Tanto as automotoras como os reboques — montados em duas *bogies* de quatro rodas — serão de assentos transversaes, com corredor central e de portas lateraes de correção — typo moderno muito usado com excellentes resultados.

Todas as automotoras possuirão compartimento para bagagens.

Com as dimensões geraes de 20m de comprimento e 3m de largura, assegurarão um minimo de 80 logares sentados — a que corresponderá um peso (em carga) de 40 a 50 toneladas para as automotoras e de 30 a 40 para os reboques, segundo propostas recebidas.

A composição dos comboios será devidamente proporcionada ás exigencias do trafego: as suas oscillações normaes — com o horario indicado e mantido durante todo o anno — farão variar essa composição, entre uma automotora nas horas mortas de inverno, e duas automotoras e dois reboques nas do serviço intensivo do verão.

A exploração projectada — tal como a deixamos delineada — garante-nos um minimo de 10 milhões de logares offerecidos annualmente, o que, em face dos 2 milhões de passageiros por anno, actualmente transportados, nos dá um coefficiente geral de utilização de 0,20. Significa este numero (1) que, com o referido projecto de exploração, se fica largamente habilitado a fazer face immediata ao rapido desenvolvimento do trafego, que é de esperar.

Finalmente diremos que a *Sociedade Estoril* conta adquirir locomotivas electricas para o serviço de mercadorias, o qual se realizará durante as horas de interrupção do serviço de passageiros.

Potencia — Consumo de energia

Para se terem arranques rapidos e velocidades elevadas, a potencia das automotoras deverá necessariamente ser grande: 600 H. P. (potencia horaria), distribuida por 4 motores de 150 H. P. — um por cada eixo dos 2 *bogies*.

A potencia maxima, devendo corresponder a tres comboios, arrancando simultaneamente, e a tres em plena marcha, com composições maximas, será approximadamente de 9.000 kw.; a potencia media andará por 3.000 kw.; equivalentes estes numeros a um factor de carga de 30 %.

O consumo médio relativo aos dois typos de comboios mencionados será de 60 a 65 w.-h. por tonelada-kilometro, ao qual, em face d'um total approximado de 150 milhões de toneladas-kilometros annuaes, corresponde um consumo de cerca de 10 milhões de kw.-h. no fio ou 12 a 13 na central.

Escolha do systema — Sub-estações e transmissão de energia

No campo da electrificação de caminhos de ferro é certamente a escolha do systema a questão que mais apaixonadamente tem sido debatida nos ultimos annos.

Sem pretender reproduzir as varias discussões que a este respeito se tem estabelecido, não deixarei, contudo, de me referir ás interessantissimas sessões do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, de

(1) Nas horas de maior affluencia terão tambem paragem em Algés

(2) O intervallo de tempo entre este comboio e o precedente será um pouco inferior a 10 minutos.

(1) Este coefficiente em linhas similares attinge 50 a 60 %.

1910, onde tão acaloradamente vieram á barra os partidários do systema monophasado, reclamando — embora o não tivessem obtido — um voto do Congresso sobre a conveniencia da sua adopção geral.

Aperfeiçoamentos recentes nos motores de corrente continua vieram, até certo ponto, dar razão aquelles que, no referido Congresso, consideraram como prematura a approvação de semelhante voto em materia sujeita a tão incessantes progressos.

A já hoje possível adopção de tensões, que vão até 1.800 volts por motor, veio, com effeito, alargar sobremaneira o campo de applicação da corrente continua.

E' claro que com taes voltagens a aducção da corrente só é possível com o systema aereo; mas, por um lado o emprego satisfactorio da suspensão cathenaria, e por outro o uso dos pontographos para a captação da corrente, resolveram as difficuldades que elle apresentava para as grandes velocidades.

Assim nasceu o systema "continuo de alta tensão", fazendo uso da distribuição aerea, e cuja generalisação se tem accentuado cada vez mais.

Parece, pois, que o monophasado ficará, de futuro, apenas reservado á electrificação de caminhos de ferro de longo curso.

N'esta ordem de ideias, é para a adopção do moderno systema — com a tensão de distribuição de 1.500 volts (*) — que tem sido formuladas pela *Sociedade Estoril* as condições impostas ás diferentes casas especialistas.

Observação — A recente applicação da tensão de 1.200 volts á distribuição por 3.º carril — cuja installação está n'este momento sendo executada na linha Manchester-Bury, pelo Lancashire & Yorkshire Railway — póde aconselhar, ao tomar uma resolução definitiva sobre este assumpto, uma modificação do criterio até hoje seguido pela *Sociedade Estoril*.

Qualquer que venha a ser o systema preferido, pode-se dizer que o numero de *sub-estações* deverá ser de duas: uma em Belem e outra na Parede.

O seu equipamento deverá talvez ser constituido por grupos conversores (motor gerador), de preferencia ás commutadoras, pois, embora o seu rendimento seja inferior ao d'ellas, offerecem-nos os grupos a vantagem de garantirem uma perfeita constancia da voltagem de distribuição.

Finalmente, pelo que respeita á transmissão de energia para as sub-estações, será ella feita por corrente triphasada, com uma tensão provavel de 22.000 volts.

Obras accessorias

Como mais importantes citarei: a suppressão de todas as passagens de nivel, transformando-as em passagens superiores ou inferiores, segundo os casos — obra de consideravel alcance que a *Sociedade Estoril* conta levar a effeito — e bem assim o rebaixamento do leito da linha no Estoril, de modo a desaffrontar a vista para o mar ás suas futuras installações, já em via de construcção.

Por ultimo, proceder-se ha ao alteamento das plataformas de passageiros, por fórma a facilitar o accesso ás carruagens; promover-se ha o embelezamento de todas as estações da linha; e attender-se ha convenientemente á necessaria substituição de algumas edificações provisórias por construcções definitivas, nomeadamente no Caes do Sodré, onde se impõe um edificio digno do melhoramento que se vae emprehender.

Manuel Bello

Engenheiro

A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1916

Temos presente o relatorio d'esta Companhia, cuja analyse faremos com a costumada e merecida attenção.

As receitas do trafego attingiram 190:245\$15 ou 22:152\$61.

Para este augmento contribuiu a linha de Mirandella com 6:000\$07, a de Vizeu com 9:614\$48 e a de Bragança com 6:538\$06.

As receitas por kilometro de via foram:

| | |
|--------------------|-----------|
| Mirandella | 1.202\$28 |
| Vizeu | 1:278\$22 |
| Bragança | 752\$61 |
| No conjuncto | 1:028\$35 |

A's receitas indicadas correspondeu a despesa de 141:705\$03 ou mais 30:198\$27, sendo a despesa por kilometro e os coefficients d'exploração os seguintes:

| | Despesa | Coefficiente |
|------------------|---------|--------------|
| Mirandella | 779\$36 | 0,648 |
| Vizeu | 778\$92 | 0,609 |
| Bragança | 748\$66 | 0,995 |
| Conjuncto | 765\$97 | 0,745 |

As receitas liquidas desceram, pois, a 48:540\$13 ou menos do 8:045\$66 que em 1915, tendo havido para menos 11:537\$51 nas linhas de Traz-os-Montes e 3:491\$85 para mais na de Vizeu.

O numero de unidades do trafego foi de 198.178 passageiros, 4.298 toneladas de grande velocidade e 73.853 de pequena velocidade, o que representa, sobre 1915, os augmentos de 21.663 passageiros, 660 toneladas de grande velocidade e 5.109 de pequena velocidade. Para esses augmentos contribuiu a linha de Vizeu com 7.027 passageiros, 209 toneladas de grande velocidade e 4.655 de pequena velocidade.

Eis as receitas de cada especie de trafego:

| Linhas de | Passageiros | G. V. | P. V. |
|------------------|--------------|-------------|------------|
| Mirandella | 20:742\$21,5 | 6:427\$56,5 | 38:955\$68 |
| Bragança | 28:761\$33,5 | 5:246\$92,5 | 26:200\$54 |
| Vizeu | 26:859\$18 | 6:136\$91 | 27:914\$82 |
| Totaes | 76:362\$73 | 20:811\$40 | 93:071\$04 |

O augmento de receitas proveiu, como vimos, principalmente da linha de Vizeu e receita da pequena velocidade, que contribuiu com 5:385\$44 para o augmento.

Os productos medios por unidade foram:

| | | | |
|------------------|------|-------|-------|
| Mirandella | \$43 | 4\$86 | 1\$33 |
| Bragança | \$42 | 5\$62 | 1\$24 |
| Vizeu | \$34 | 3\$85 | \$99 |

Os percursos dos comboios foram:

| | | Differença para 1913 | |
|------------------|------------|----------------------|-----|
| | | + | - |
| Mirandella | 49.196 km. | 3.461 | — |
| Bragança | 72.114 " | 6.181 | — |
| Vizeu | 58.524 " | — | 484 |
| Total | 179.834 | | |

As despesas em escudos subdividem-se pela fórma seguinte:

| | Linha de Traz-os-Montes | Linha de Vizeu |
|------------------------|-------------------------|----------------|
| Serviço central. ... | 8:027\$00 | 3:013\$00 |
| Movimento-trafego. ... | 19:761\$00 | 9:585\$00 |
| Via-obras | 24:663\$00 | 7:448\$00 |
| Material-tracção ... | 46:289\$00 | 16:286\$00 |
| Gastos geraes | 4:019\$00 | 2:614\$00 |
| Total | 102:759\$00 | 38:946\$00 |

(*) Ou antes 3.000 volts a tres fios.

As importancias recebidas como complemento do juro garantido foram as seguintes:

| | |
|------------------|-------------|
| Mirandella. | 32:895\$79 |
| Vizeu. | 37:545\$89 |
| Bragança. | 91:211033 |
| Total. | 161:653\$01 |

Houve uma differença de 170:829\$59 para menos em relação a 1915, por virtude da formula defeituosa dos contractos, que arbitraram a despesa por kilometro em 700\$00, quando em todas as linhas a efectiva excedeu aquella cifra.

Como houve augmento de receitas brutas, quasi todo esse augmento reverteu a favor do Estado, exactamente quando a Companhia via as suas despesas excederem em mais de 12:000\$00 a cifra arbitrada. E se o augmento não reverteu totalmente é porque da receita complementar obtida pela sobretaxa de 55 %, durante os ultimos mezes do anno, metade apenas foi lançada ao trafego.

As receitas fóra do trafego, engrosadas por egual partcipe da Companhia, foram:

| | |
|------------------|------------|
| Mirandella. | 3:758\$73 |
| Vizeu. | 5:929\$60 |
| Bragança. | 3:764\$25 |
| Total. | 13:452\$22 |

ou mais 5:941\$30 do que em 1915.

Assim pois houve as seguintes differenças:

| | | |
|------------------------|------------|------------|
| | + | - |
| Garantia. | | 17:829\$59 |
| Receita liquida. . | | 8:045\$66 |
| " fóra do trafego. . . | 5:941\$30 | |
| Total. | 19:933\$95 | |

Com o augmento do trafego foi a Companhia prejudicada consideravelmente, sendo pois o seu interesse obstar quanto possivel ao desenvolvimento do trafego.

A encontrar com o adeantamento da garantia de juro ha 30:207\$39 que o Estado recebeu de impostos, não só de transito e sello, como de diversas contribuições que pezam sobre a Companhia.

A conta de Ganhos e Perdas mostra que para saldar os encargos ao debito de 63:108\$61 foi necessario que a reserva para encargos anormaes de exploração contribuisse com 1:014\$38.

Essa reserva ficou reduzida a 3:501\$80 tendo ainda a Companhia quasi intacto o fundo de reserva de 65:000\$00.

Para occorrer aos encargos por accidentes de trabalho, que importaram durante o anno em 215\$15, tem a Companhia um fundo especial, que passa para 1917, com a cifra de 3:010\$82.

Durante o anno foram feitos alguns trabalhos de grande reparação em tuneis e edificios, e no material circulante continuou a montagem do freio de vacuo, e fez-se a transformação de uma carruagem de 1.^a classe com corredor lateral, retrete e aquecimento por thermo-siphão.

Os percursos medios dos passageiros, foram os seguintes:

| | |
|------------------|-------|
| Mirandella. | 40,07 |
| Bragança. | 40,98 |
| Vizeu. | 31,97 |

A repartição dos passageiros por classes foi a seguinte:

| | Mirandella | Bragança | Vizeu |
|---------------------------|------------|----------|--------|
| 1. ^a | 2.396 | 2.369 | 4.160 |
| 2. ^a | 7.729 | 8.638 | 13.890 |
| 3. ^a | 39.525 | 58.264 | 61.207 |
| Total. | 49.650 | 69.271 | 79.257 |

Convém reproduzir o mappa seguinte de classificação das mercadorias em pequena velocidade:

Mappa comparativo, entre os annos de 1915 e 1916, das principaes mercadorias transportadas

| Mercadorias | Vizeu | | Mirandella | | Bragança | |
|--|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | 1915 | 1916 | 1915 | 1916 | 1915 | 1916 |
| Adubos. | 458.238 | 628.197 | 1.952.411 | 1.504.157 | 1.005.990 | 724.117 |
| Alcool, aguardente, bebidas. | 94.653 | 151.851 | 284.379 | 262.332 | 78.998 | 182.022 |
| Azeite. | 201.015 | 272.838 | 1.488.004 | 1.821.095 | 416.039 | 633.298 |
| Batatas. | 258.838 | 571.675 | 1.452.955 | 687.799 | 1.710.268 | 862.978 |
| Borras, bagaços, desperdícios. | 138.076 | 185.124 | 727.145 | 442.146 | 370.666 | 277.085 |
| Cal. | 1.035.771 | 1.030.391 | 293.860 | 285.088 | 489.424 | 453.320 |
| Carvão. | 172.463 | 31.650 | 727.381 | 827.968 | 351.193 | 307.045 |
| Cereaes { Trigo. | 20.384 | 20.816 | 948.144 | 816.467 | 825.358 | 830.088 |
| Outros. | 412.929 | 682.459 | 834.515 | 335.476 | 653.667 | 239.098 |
| Comestiveis. | 1.081.784 | 933.191 | 1.911.682 | 950.518 | 673.309 | 584.549 |
| Cortica. | 27.886 | 45.577 | 979.920 | 1.220.562 | 370.651 | 570.245 |
| Couros. | 138.846 | 153.308 | 156.392 | 155.805 | 141.456 | 162.514 |
| Fructa verde. | 41.888 | 30.058 | 403.957 | 85.014 | 80.146 | 56.214 |
| Fructa { Castanhas. . | 40.209 | 25.465 | 2.587.352 | 1.642.874 | 2.166.533 | 1.356.995 |
| Outras. | 50.582 | 21.577 | 496.507 | 433.191 | 109.608 | 182.304 |
| Gado (cabeças). | 4.318 | 4.303 | 1.103 | 1.513 | 1.330 | 1.506 |
| Legumes diversos. . | 176.115 | 123.663 | 114.921 | 354.526 | 114.890 | 253.276 |
| Lã, linho, algodão em rama e tecidos. | 155.078 | 342.173 | 878.511 | 741.110 | 620.247 | 558.703 |
| Madeiras. | 7.840.161 | 7.771.676 | 1.687.225 | 5.333.533 | 1.616.620 | 3.956.896 |
| Marmores e pedras aparelhadas. | 29.825 | 41.764 | 187.100 | 176.408 | 105.571 | 270.326 |
| Metaes { Em bruto. . | 274.040 | 229.304 | 341.961 | 325.537 | 182.561 | 167.356 |
| Em obra. . | 321.033 | 329.789 | 394.192 | 420.721 | 212.240 | 236.582 |
| Minerio. | 56.230 | 62.363 | 335.034 | 338.407 | 201.261 | 183.457 |
| Peixe { Bacalhau. | 152.214 | 156.302 | 405.068 | 417.094 | 282.228 | 276.959 |
| Outros. | 23.540 | 29.127 | 2.488 | 2.391 | 1.044 | 1.482 |
| Sal. | 1.169.809 | 799.175 | 2.093.585 | 2.350.437 | 1.139.156 | 1.378.823 |
| Tabacos e phosphoros. | 59.655 | 80.937 | 91.609 | 111.310 | 60.335 | 76.874 |
| Vinhos. | 859.123 | 4.213.607 | 2.291.800 | 2.362.528 | 1.466.198 | 1.466.198 |
| Machinas agricolas. . | 9.703 | 5.650 | 26.662 | 38.748 | 48.836 | 37.662 |

Tambem reproduzimos o que respeita ao trafego de gados e á tarifa media de mercadorias:

Recapitulação do mappa annual, referente ás trez linhas

| Linhas de | Gado | | | | | | Vehiculos | Mercadorias (pezo) | Preço medio da tonelada kilometrica | Toneladas kilometricas | Preço medio da tonelada kilometrica |
|---------------|----------|--------|--------------------|---------|-------|-------|-----------|--------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| | Cavallar | Bovino | Caprino e lanigero | Vitello | Suino | Total | | | | | |
| Vizeu. | 343 | 344 | — | 423 | 193 | 1.303 | 31 | 25.700,530 | \$99 | 796.414,938 | \$03,1 |
| Mirandella. . | 416 | 409 | 10 | 348 | 280 | 1.513 | 80 | 28.333,408 | 1\$33,3 | 1.372.474,289 | \$02 |
| Bragança. . | 400 | 424 | 8 | 466 | 208 | 1.506 | 79 | 19.818,429 | 1\$24,5 | 901.946,381 | \$02,7 |
| Somma. . | 1.159 | 1.177 | 18 | 1.237 | 681 | 7.322 | 681 | 73.852,467 | 1\$19 | 3.070.835,808 | \$02,8 |

Resta indicar a situação da Caixa de Aposentações e Socorros. Os contribuintes eram 276 em 31 de dezembro de 1916, os reformados 19 e os pensionistas 9.

O fundo permanente elevou-se a 33:020\$06.

No mappa seguinte veem descriminadas as receitas e despesas.

Receitas

| Designação das verbas | 1910 | 1915 | 1916 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Donativos | 30\$00 | —\$— | 530\$00 |
| Jóias | 803\$73 | 292\$19,5 | 446\$18 |
| Quotas | 1:243\$40,5 | 1:703\$62 | 1:703\$69 |
| Adeantamentos (reembolsos de) | 1:868\$34 | 4:939\$93,5 | 4:665\$70,5 |
| Bilhetes de gare e transito a pé | 1:287\$15 | 1:344\$65 | 1:363\$63 |
| Afixação de annuncios nas estações | 80\$00 | 80\$00 | 80\$00 |
| Multas ao pessoal | 176\$64,5 | 76\$53 | 92\$25 |
| Juros de papeis de credito | 439\$22,3 | 1:478\$02,5 | 1:611\$06 |
| » » depositos á ordem | 111\$81,5 | 118\$85 | 113\$06 |
| » » adeantamentos | 68\$72 | 170\$17 | 152\$68 |
| Subvenção da Companhia para complemento de pensões | —\$— | 245\$61 | 350\$67 |
| Bonus de fornecedores | —\$— | 19\$36 | 18\$24 |

Despezas

| Designação das verbas | 1910 | 1915 | 1916 |
|--|-----------|-----------|-------------|
| Jóias e quotas reembolsadas a demittidos | 272\$16,5 | 354\$43 | 670\$98 |
| Adeantamentos concedidos | 1:835\$16 | 7:034\$29 | 4:570\$89,5 |
| Subsidios por doença | 387\$68,4 | 403\$98,5 | 472\$02,7 |
| » para funeral | 5\$00 | 12\$00 | 5\$00 |
| Reformas | 80\$30 | 1:844\$98 | 2:593\$55 |
| Pensões | 111\$13 | 288\$50 | 298\$80 |
| Compra de papeis de credito | 3:349\$00 | 2:265\$00 | 2:545\$00 |
| Ordenados e expediente | 130\$83 | 126\$00 | 132\$75 |
| Auxilios extraordinarios | 30\$00 | —\$— | —\$— |

Vê-se que o pessoal contribuiu com 2:149\$88 de jóias e quotas, e que as reformas e pensões absorveram 2:892\$35.

A analyse do presente relatorio confirma o conceito em que é tida a boa, prudente e methodica administração da Companhia Nacional.

Bem cabida seria a reforma dos seus contractos de modo que tivesse incentivo para desenvolver o tráfego, em vez de ser por elle prejudicada.

Estamos n'um periodo anormal, findo o qual se impõe forçosamente á revisão d'esses contractos.

Hoje todos os competentes na materia são de opinião que para a liquidação de garantia de juro se devem tomar as despesas effectivas, faceis de verificar e, quando se recorra ao calculo por formulas, os multiplos termos d'estas devem ser estabelecidos por fórma que as Companhias lucrem com o incremento do tráfego e sejam interessadas em accelerar o progresso economico da região.

Quantos prejuizos dominam ainda entre nós, n'esta materia, muitos espiritos esclarecidos!

J. Fernando de Souza

O alistamento dos ferro-viarios inglezes

Os jornaes inglezes da especialidade sempre se tem referido, com elogiosas referencias, ao contingente fornecido ás fileiras dos exercitos combatentes em França pelo pessoal das diversas companhias de caminhos de ferro da Gran-Bretanha, que se tem alistado n'uma consideravel proporção, não só propriamente nas tropas technicas, mas mesmo nas armas de artilharia, cavallaria, e infantaria.

Compreende-se que a Inglaterra, no poderoso esforço para improvisar exercitos que fizessem face á avalanche allemã, teve que recorrer a todos os seus elementos aptos para a lucta, e o pessoal ferro-viario, onde se encontravam, além de muitos futuros soldados physicamente

aptos para os trabalhos da guerra, muitos individuos que pela sua instrução davam um bom recrutamento para quadros, foi dos que naturalmente concorreram n'uma proporção notavel para engrossar os effectivos das tropas mandadas para França.

Tambem se deve reconhecer por outro lado que este facto vein trazer certas perturbações de vulto ao funcionamento regular da rede ferro-viaria ingleza, e grande era, de facto, a necessidade que havia de pessoal para assim se sacrificar em certa medida um dos ramos de serviço publico, cuja importancia para a Inglaterra é sobretudo evidente.

Porém, os diversos meios de que se lançou mão, para de algum modo remediar ou attenuar as difficuldades que sobrevieram do alistamento dos ferro-viarios, permittiram que este alistamento se mantivesse e fosse mesmo progredindo de anno para anno.

São esses resultados progressivos que no ultimo numero da *Railway Gazette*, se assignalam com mappas e graphicos, de que apresentamos um exemplo.

O recrutamento dos ferro-viarios, a principio, parece que foi feito com um criterio absolutamente livre de considerações de ordem technica, e qualquer dos agentes podia alistar-se sem dependencia de auctorisação superior.

Em breve, porém, se reconheceu a necessidade de restringir este processo, pelos inconvenientes que apresentava a sahida do pessoal de certos serviços, e pelas difficuldades que esse facto vinha causar aos proprios transportes exigidos pela guerra.

De facto, se em muitos logares as vagas produzidas pela sahida dos alistados podiam ser preenchidas com menores perturbações, por outros elementos não sujeitos ao serviço militar, havia, pelo contrario, outras funções que exigiam a manutenção de pessoal novo, vigoroso e idoneamente habilitado.

Assim, veiu a estabelecer-se sob a fiscalização superior do governo, uma serie de disposições reguladoras do recrutamento de pessoal nos caminhos de ferro, as quaes difficultavam o alistamento dos empregados cuja substituição não fosse facil nem vantajosa para o serviço.

Na applicação do criterio d'estas disposições é que se exigiu, evidentemente, a mais absoluta seriedade e o mais imparcial juizo, afim de afastar toda a suspeita de favoritismo, que viesse isentar, sem motivo sufficientemente justificado, qualquer elemento que, a coberto da sua pretendida indispensabilidade, procurasse eximir se aos deveres do serviço militar.

Admitte-se, como fundamento d'essas isenções, que os homens que deixam de prestar serviço nas fileiras para continuar nas suas funções, consideradas de superior importancia no serviço tecnico, estão igualmente trabalhando no conjunto das tarefas que constituem hoje a missão guerreira da Inglaterra.

Uma das fórmulas praticas que se alvitrou para regular a concessão d'estas dispensas de alistamento, foi a criação de um chamado «cartão de isenção do serviço militar» para ser concedido a todo aquelle que, sendo especializado em determinado trabalho tecnico importante, assim fosse julgado pelo *Army Conceil*.

A importancia da concessão pôde avaliar-se pela auctoridade do órgão superior a quem ficava commettida a missão de ajuizar do seu fundamento, e dada a natureza d'esse órgão é de presumir que fossem bem pesadas as razões que dictavam a resolução de afastar do serviço activo das fileiras os elementos que por aquella concessão eram favorecidos.

Dos dados estatísticos a que já nos referimos pôde concluir-se facilmente a grandiosidade do esforço des-

envolvido pela Inglaterra para a constituição dos seus exercitos improvisados, esforço que é plenamente justificado pelo especial interesse que ella tem na actual lucta.

Os numeros que figuram no quadro referem-se ás 10 principaes companhias de caminhos de ferro da Gran Bretanha, e por elles se vê que o numero total de homens alistados, que em 1916 era de 96.444, attingia um anno depois o effectivo de 103.818, ou seja um augmento de 26 % approximadamente.

Affirma-se que poucas das industrias inglezas terão concorrido para a guerra com uma percentagem de homens tão elevada como os caminhos de ferro.

Assim, por exemplo, a «London and North-Western Company» está dispensando para o serviço militar cerca de 24 % do seu effectivo do pessoal existente na occasião de rebentar a guerra.

Numero de ferro-viarios alistados no exercito inglez, e pertencentes ás grandes Companhias de caminhos de ferro

| | GREAT CENTRAL | | GREAT EASTERN | | GREAT NORTHERN | | GREAT WESTERN | | LANCASHIRE & YORKSHIRE | | LONDON, BRIGHTON & S. COAST | | LONDON & NORTH-WESTERN | | LONDON & SOUTH-WESTERN | | MIDLAND | | NORTH-EASTERN | |
|------------------|---------------|-----------|---------------|-----------|----------------|-----------|---------------|-----------|------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|------------------------|-----------|------------------------|-----------|------------|-----------|---------------|-----------|
| | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento | Quantidade | Por cento |
| Setembro... 1914 | 2,652 | 7.7 | 3,065 | 9.1 | — | — | 7,741 | 9.6 | 3,409 | 8.6 | 1,791 | 11.0 | 9,528 | 11.0 | 2,034 | 8.4 | 6,227 | 8.4 | 5,225 | 9.6 |
| Janeiro.... 1915 | 3,608 | 10.5 | 3,663 | 10.8 | — | — | 9,935 | 12.4 | 4,016 | 10.2 | 2,190 | 13.4 | 11,970 | 13.8 | 2,466 | 10. | 8,595 | 11.4 | 6,243 | 11.5 |
| Abril 1915 | 4,246 | 12.3 | 4,078 | 12.1 | — | — | 11,578 | 14.6 | 4,850 | 12.3 | 2,347 | 14.4 | 13,430 | 15.5 | 2,680 | 11.0 | 9,366 | 12.4 | 6,880 | 12.6 |
| Junho 1915 | 4,939 | 14.3 | 4,838 | 14.36 | 4,395 | 12.6 | 13,772 | 17.5 | 5,926 | 15.0 | 2,688 | 16.5 | 16,019 | 18.5 | 2,942 | 12.1 | 10,971 | 14.0 | 7,677 | 14.1 |
| Outubro.... 1915 | 5,211 | 15.1 | 5,091 | 15.1 | 4,806 | 13.7 | 14,352 | 18.1 | 6,366 | 16.8 | 2,734 | 16.8 | 16,870 | 19.9 | 3,082 | 12.7 | — | — | 8,441 | 15.5 |
| Janeiro.... 1916 | 5,88 | 17.1 | 5,495 | 16.37 | 4,936 | 14.3 | 16,116 | 20.3 | 6,627 | 17.5 | 3,103 | 19.0 | 17,929 | 19.8 | 3,406 | 14.0 | 12,491 | 17.0 | 10,458 | 19.2 |
| Abril 1916 | 6,260 | 18.1 | 6,085 | 18.6 | 5,297 | 15.3 | 16,916 | 21.6 | 6,918 | 18.3 | 3,289 | 20.2 | 18,614 | 20.0 | 3,592 | 14.8 | 13,327 | 17.7 | 11,260 | 20.6 |
| Junho 1916 | 6,661 | 19.3 | 6,102 | 18.1 | 5,983 | 17.3 | 17,558 | 22.6 | 7,017 | 18.5 | 3,543 | 21.7 | 19,249 | 20.7 | 3,779 | 15.6 | 14,127 | 19.9 | — | — |
| Agosto.... 1916 | 6,910 | 20.0 | 6,294 | 18.6 | 6,087 | 17.6 | 14,833 | 22.8 | 7,058 | 18.6 | 3,618 | 22.2 | 19,537 | 21.0 | 3,955 | 16.3 | — | — | — | — |
| Setembro... 1917 | 7,063 | 20.4 | 6,373 | 18.9 | 6,153 | 17.8 | 18,513 | 23.3 | 7,143 | 18.8 | 3,653 | 22.4 | 19,623 | 21.4 | 4,075 | 16.8 | 14,813 | 19.9 | — | — |
| Outubro.... 1916 | 7,403 | 21.4 | 6,127 | 19.0 | 6,224 | 18.0 | 18,962 | 24.2 | 7,658 | 20.2 | 3,684 | 22.6 | 20,021 | 21.5 | 4,203 | 17.3 | — | — | — | — |
| Novembro.. 1916 | 7,557 | 21.9 | 6,565 | 19.4 | 6,434 | 18.6 | 19,367 | 24.4 | 7,744 | 20.4 | 3,748 | 23.0 | 20,732 | 22.3 | 4,38 | 18.0 | 15,026 | 20.0 | — | — |
| Dezembro.. 1916 | 7,629 | 22.1 | 6,741 | 20.0 | 6,631 | 19.2 | 19,537 | 24.6 | 7,850 | 20.7 | 3,827 | 23.5 | 21,580 | 23.2 | 4,50 | 18.5 | 15,106 | 20.3 | 13,431 | 24.8 |
| Janeiro.... 1917 | 7,665 | 22.2 | 7,033 | 20.8 | 6,749 | 19.5 | 19,849 | 25.0 | 8,001 | 21.1 | 3,891 | 23.9 | 22,218 | 23.9 | 4,612 | 19.0 | 15,168 | 20.4 | 13,624 | 25.2 |

A «North-Eastern Company» com um total de 13.624 alistados nas fileiras, tem uma percentagem superior a 35 % dos seus quadros.

O que parece, porém, ter-se já reconhecido é que é difficil exigir ao serviço ferro-viario maiores sacrificios em pessoal, sem que o serviço tecnico venha a ser profundamente affectado na rapidez e segurança da sua execução.

Deve notar-se que, mesmo com destino ao serviço de caminho de ferro no theatro de operações, tem sido tirados á rede ferro-viaria britannica grande numero de agentes de diversas cathogorias, que são empregados nas linhas ferreas que servem a frente dos exercitos inglezes em França, e cuja exploração está a cargo do alto commando inglez.

Tem-se feito muitas substituições de pessoal por individuos fóra da idade militar, e tem-se recorrido em larga escala, como é notorio, ao emprego de agentes ferro-viarios em todos os serviços em que estes podem ser utilizados, mas com todas essas soluções parece que a capacidade de recrutamento militar dos caminhos de ferro está quasi a attingir o seu limite, e a maioria dos empregados aptos para o serviço militar, que ainda se conservam nas suas funções, não podem ser facilmente dispensados sem prejuizo da exploração ferro-viaria.

Como conclusões d'estas considerações que nos meios ferro-viarios inglezes tem sido feitas, sobre a conciliação entre as exigencias da defeza nacional e as necessidades technicas da exploração de caminhos de ferro, podemos dizer que se reconheceu n'aquelle paiz que a classe ferro-viaria tinha de concorrer, como todas as outras, para a constituição dos exercitos de campanha, que tão admiravelmente foram improvisados, mas, attendendo ao character especial das suas funções, a sua contribuição pessoal não

devia attingir um limite extremo que fosse prejudicar as suas importantes funções technicas.

Na realidade, porém, deve notar-se, como se deduz do simples exame dos numeros, que o limite a que chegou a utilização do pessoal ferro-viario para o serviço propriamente militar, é consideravelmente elevado, e representa um esforço claramente demonstrativo da firme vontade que houve da parte de todos em corresponder ao appello energico com que a Gran-Bratania proclamou o perigo que corria a sua supremacia mundial.

Ha n'esta questão, como é obvio, certos pontos delicados a resolver, dado que, parallelamente ás exigencias militares, surgiram as razões de ordem technica, que levavam a conservar certo pessoal isento da obrigação de servir nas fileiras, e na resolução d'esses pontos é que se procurou empregar o criterio mais justo e mais imparcial, que

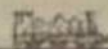
traduzisse plenamente o unico fio de satisfazer, na medida do possivel, as duas ordens de compromissos que impendiam sobre os caminhos de ferro.

O fundamento das soluções adoptadas teve por lemma principal que o serviço do paiz exigia que cada um estivesse onde as suas aptidões melhor pudessem ser aproveitadas, e evidenciada a justiça com que cada um era attribuido á missão que rasoavelmente lhe devia competir, sub-entendia-se implicitamente que todos estavam desempenhando a sua tarefa na obra commum da defeza nacional.

Compreende-se que a acceitação d'esta conclusão dependia em muito de não serem susceptiveis de contestação as isenções propostas e realisadas, porque nas medidas de excepção é necessario reunir todas as garantias indispensaveis para lhes tirar qualquer vislumbre de favoritismo, que as podesse tornar odiosas.

Crêmos, porém, que os resultados obtidos até agora, como mostram os algarismos indicados, dão a entender que tudo se tem feito, na Inglaterra, para conciliar satisfatoriamente as exigencias do serviço nas fileiras e do serviço ferro-viario, que ambos constituem, afinal, ramos dos mais importantes no actual systema de operações militares.

Raul Esteves



Mappa dos Caminhos de Ferro da Peninsula

Ainda temos para a venda aos nossos leitores, alguns exemplares do **Mappa dos Caminhos de ferro de Hespanha e Portugal**, edição a cinco côres, completado com um *indice alphabetico de todas as estações hespanholas*, que lhes podemos fornecer ao preço de 50 centavos (500 reis) ou enviar pelo correio, registrado, sendos nos remittidos mais 70 reis.



Ministério do Trabalho e Previdência Social

Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 924

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para alienar uma parcela de terreno entre os quilómetros 272,0970 e 272,1800 da sua linha do norte, cuja área é de 182 metros quadrados: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a dita parcela de terreno seja declarada sobrança.

Paços do Governo da República, 3 de Abril de 1917.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 930

Considerando que das sobretaxas autorizadas sobre as tarifas ferro-viárias em vigor, nas linhas do Estado e das Companhias, com o fim de fazer face, não sómente à carestia dos produtos indispensáveis à sua exploração mas ainda à melhoria de vencimentos do respectivo pessoal, resultou uma receita para o Estado, correspondente ao imposto de trânsito, por não ser possível separar praticamente na escrituração das receitas a verba excedente ao imposto legal;

Considerando que, segundo informa a Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, a receita extraordinária a arrecadar pelo Estado, relativa à diferença de 15 por cento entre as sobretaxas de 25 por cento e a de 40 por cento ultimamente autorizada, será aproximadamente de 92 contos, e que o pessoal administrativo da mesma Direcção Fiscal partilha alguma tem da aplicação das mencionadas sobretaxas, que o obrigam a maior intensidade na fiscalização e no serviço de informação;

Considerando que os exíguos vencimentos deste pessoal são manifestamente incompatíveis com as críticas circunstâncias da vida presente, que o estado de guerra consideravelmente agrava;

Manda o Governo da República Portuguesa, ouvido o Conselho de Ministros, que durante o prazo de validade das sobretaxas em vigor sejam concedidos ao pessoal administrativo da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro os abonos suplementares seguintes:

- 1.º 50 por cento sobre os vencimentos cuja importância anual não exceda 324\$.
- 2.º 30 por cento sobre os vencimentos cuja importância anual não exceda 400\$.
- 3.º 15 por cento sobre os vencimentos cuja importância anual exceda 400\$ até 684\$.

Paços do Governo da República, 11 de Abril de 1917.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

LEI N.º 675

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

Artigo 1.º E' autorizado o Governo a fazer à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado um suprimento de 400.000\$ para continuação das obras de construção das linhas férreas do Vale do Sado e do Barreiro a Cacilhas, de Évora a Reguengos e de Portimão a Lagos, durante o actual ano económico, pelas forças da verba de 5:000.000\$ consignada às despesas da guerra no orçamento em vigor.

Art. 2.º O reembolso ao Tesouro da referida importância de 400.000\$ será feito logo que se realizem os empréstimos destinados à conclusão daquelas linhas férreas.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Trabalho e Previdência Social façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 11 de Abril de 1917.—BERNARDINO MACHADO—*António José de Almeida*—*António Maria da Silva*.

Nova linha electrica na Argentina

Um dos logares de recreio mais concorridos das cercanias de Buenos Aires é o designado pela denominação de El Tigre, o qual acaba de ser posto em comunicação rápida com a capital devido à electrificação da linha ferrea suburbana.

Demora esse aprasivel local sobre o Rio da Prata, a 29 kilometros distante de Buenos Aires.

Por espaço de muitos annos, a crescente affluencia de gente da metropole que procurava esse logar para seu repouso e recreio, utilisava navios ou o caminho de ferro a vapor, mas à medida que foi augmentando a predilecção pela belleza do sitio, foi-se tornando mais urgente e indispensavel o melhoramento das facilidades de transporte existentes, até que se resolveu electrificar a linha respectiva, iniciando-se em breve os trabalhos, os quaes proseguiram com relativa presteza não obstante a grande crise que se faz sentir em todo o mundo.

A linha em questão está incluída na rede do Caminho de ferro Central Argentino.

Os 20.000 volts de força electrica alternada, que se necessitam para a exploração d'essa linha, são fornecidos por uma central geradora, que se encontra situada no extremo da mesma linha, no proprio logar de El Tigre, d'onde a energia é transmittida por cabos subterraneos às estações intermedias, sendo por sua vez transmittida, aos comboios por meio de um terceiro carril.

Os comboios são de systema multiple, constando a unidade de um carro automotor, de dois motores, e de um outro simples. O comboio ordinario compõe-se de duas unidades, ou seja de doze carros.

Todos os vehiculos teem portas ao centro e nas extremidades, para os passageiros poderem entrar e sair com a maior facilidade.

O novo serviço não só vem desenvolver enormemente o trafego entre Buenos Aires e El Tigre, como será de importante beneficio para as diversas povoações suburbanas que são servidas pela linha em questão, pois em toda a extensão d'esta linha ha localidades onde teem a sua residencia a maior parte dos homens de negocios da capital argentina.

Para dar aos nossos leitores uma pequena ideia do que seja o trafego da região, basta dizer-lhes que antes da electrificação da linha alludida circulavam de 30 a 50 comboios diarios entre os dois pontos citados.

E' indubitavel que, com as novas facilidades de transporte, os logares atravessados pela linha a que temos feito referencia vão ser, ainda mais concorridos do que até agora.

Serviços de cobranças

Continuamos a pôr à disposição dos nossos assignantes o nosso serviço, *bem organizado e bem garantido*, de **cobrança de rendas de propriedades** ou semelhantes, nas condições annunciadas no nosso numero de 16 de novembro ultimo, pagina 345.

A pedido de alguns dos nossos leitores, encarregamos-nos igualmente de **pagamentos** de rendas mensaes, contribuições e outros, e ainda, eventualmente, da compra de qualquer artigo ou objecto nos mercados de Lisboa ou Porto e, em casos especiaes, nos de Madrid ou Badajoz; (sentindo não podermos ampliar este serviço a outras cidades estrangeiras pelas demoras e irregularidades da correspondencia com os nossos agentes), fazendo a remessa, pelo meio mais rapido e mais seguro, ao destino que nos seja indicado. A correspondencia deve vir ao Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, rua da Horta Secca, 13, 1.º, Lisboa, que accusará recepção na volta do correio.

VIAGENS E TRANSPORTES

A crise dos meios de transporte

Surge no horizonte um novo clarão de esperança. A entrada da grande República norte americana no conflicto internacional vem, sem duvida, influir enormemente na solução do importante problema dos meios de transporte. Deve ser essa uma das consequências que mais immediatamente se ha de fazer sentir.

Não só as 600.000 toneladas de arqueação apprehendidas á Allemanha hão de vir como um magnifico contingente para a marinha que faz o trafego dos aliados e dos neutros — se é que ainda ha neutros — como tambem a famosa marinha de guerra americana virá dentro em breves dias auxiliar a policia dos mares infestados pelos inimigos.

Além d'isto as novas forças que os Estados Unidos levaram já a manifestar-se e a que outras certamente se seguirão, o Brazil, o Panamá, Cuba e talvez a Argentina, o Uruguay, etc., vem imprimir ao tremendo conflicto um aspecto que se nos afigura o preludio do grande concertante final com que n'uma colossal apothese á liberdade ha de acabar a mais cruenta guerra que o mundo tem conhecido.

Já estiveram mais longe os dias anceados da paz, mas ainda teremos que palmitilhar durante longo tempo a estrada dos sacrificios, e para a attenuação d'esses sacrificios, que já por toda a parte começam a ser grandes, é que a phase que o conflicto agora tomou deve contribuir fortemente.

Para nós é ponto indiscutivel que dentro em pouco tempo duplicarão, triplicarão, quadruplicarão talvez, o numero de navios que hão de cruzar os mares transportando d'uns para outros pontos os generos mais necessarios á vida dos povos. A annullação do bloqueio pelos submarinos deve ser, em breve, um facto, e as consequências d'esse facto serão o barateamento do transporte, o barateamento dos premios de seguro, o barateamento, enfim, de tudo quanto é indispensavel, especialmente do carvão, que é como que o nervo de toda a industria e de todo o commercio.

O carvão, que já se chega a pagar a 70\$00 e mais a tonelada, e que, mesmo por esse preço, nem sempre se pode obter, deve dentro d'um não longo prazo baixar extraordinariamente e, d'ahi, toda essa engrenagem de navios e comboios, que não gira sem elle, começará a movimentar-se mais e mais, até chegar um dia á normalidade, normalidade que já não sabemos o que será, mas que ha de ser com certeza uma coisa muito differente do que era antes da guerra.

E' possivel que nos chamem optimistas. Tanto melhor. Nós que até ha pouco eramos mais pessimistas do que outra coisa; nós que viamos tudo muito confuso, que não tinhamos divisado no horizonte nuvens de bom agouro, e que pouco valor achamos a todos os paliativos adoptados para attenuar a crise, que, diga-se de passagem, tambem tem sido em parte sustentada pela ganancia commercial, começamos hoje a vêr o romper d'uma nova aurora.

A não ser que a ingerencia da America nas questões da Europa, tenha bem pouco satisfactorios resultados para esta, no seu ajuste de contas com os imperios que, pela sua desmedida ambição e condemnaveis processos, que postergam todo o sentimento humano, a tem conduzido á mais tremenda desgraça.

Viagens de recreio aos domingos e feriados nas linhas do Minho e Douro

Segundo um Aviso dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, desde o dia 1 do corrente estão á venda os bilhetes

do § 1.º da tarifa especial n.º 25 de grande velocidade para viagens de recreio aos domingos e dias feriados, e para viagens ao Porto ás quintas feiras.

Desde esse mesmo dia foi incluída na referida tarifa e paragrapho a estação de Marco, com os preços de 1\$26 em 1.ª, \$89 em 2.ª e \$56 em 3.ª classe.

Sobretaxas

Como dissémos no nosso ultimo numero, todos os caminhos de ferro do paiz foram auctorizados pelo governo a cobrar, sobre todas as suas tarifas, uma sobretaxa de 40 por cento.

Esta medida entra em vigor em 1 de Maio, não se applicando, é claro, desde essa data a sobretaxa de 25 por cento que tinha sido anteriormente auctorizada até 31 de Dezembro do anno corrente.

Esta sobretaxa de 40 % incide sobre todos os transportes, mesmo aquelles que estavam isentos da de 25 por cento.

Já publicaram avisos sobre o assumpto os Caminhos de Ferro do Estado, a Companhia Portuguesa, a da Beira Alta e a Companhia Nacional.

Serviço de Portugal para França

Acha-se novamente suspenso todo o serviço de pequena velocidade para as linhas francezas.

Em grande velocidade só se acceitam, por via Hendaya, remessas de peixe fresco e hortaliças, sem limite de peso, e de outras mercadorias sómente remessas de peixe até 50 kilogrammas.

Pouco durou, infelizmente, o restabelecimento do serviço normal que havíamos annuciado.

E' de esperar, porém, que esta nova suspensão não se prolongue por muito tempo.

Apeadeiro de Sarilhos

Este apeadeiro, situado no ramal de Aldegallega, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, ficou desde hontem habilitado a receber, mas só no sentido ascendente, todo o serviço de grande e pequena velocidade interno e combinado, por expedições de vagão completo ou pagando como tal.

Os preços de transporte são os correspondentes á estação de Aldegallega, onde devem ser effectuados todos os despachos e pagos todos os debitos. A entrega das remessas é feita no apeadeiro em presença das cartas de porte.

A descarga das remessas deve ser feita por gente, conta e risco dos consignatarios, ficando as mercadorias, enquanto permanecerem no apeadeiro, sob a guarda e responsabilidade dos interessados.

Quando a descarga não fique concluída no prazo maximo de duas horas, a Administração reserva-se o direito de transportar as mercadorias para Aldegallega, para alli serem entregues, ou conserva-las no apeadeiro como mais lhe convier, cobrando, em qualquer dos casos, os direitos de estacionamento, que sejam devidos em harmonia com a tarifa de despesas accessorias.

Tarifa de camionagem em Lisboa

Entrou hontem em vigor a nova tarifa de camionagem em Lisboa, combinada entre a Companhia Portuguesa e a Empresa Geral de Transportes, Limitada, destinada a substituir a que vigorava desde 10 de Março de 1913.

Difere a nova tarifa da antiga apenas nos preços, que foram levemente augmentados, em consequencia das circumstancias actuaes serem muito differentes das de 1913,

e a empresa camionista ter hoje encargos muito superiores aos que tinha então.

Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo o ultimo aviso da Companhia Portuguesa, o serviço para as estações d'aquellas linhas está sujeito ás seguintes restricções:

Remessas ao portador ou á ordem. — Em conformidade com as determinações legais em vigor no paiz vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas, e nunca á ordem ou ao portador, emquanto se não dispuzer o contrario.

Estação de Cartuja. — Não se aceitam expedições de pequena velocidade.

Estações de Irun e Lezo-Renteria. — Em grande velocidade só se aceitam remessas até 50 kilogrammas, excepto gado, peixe fresco e hortaliças, que não teem limite de peso. Em pequena velocidade admite-se todo o trafego quando consignado ao Alcaide Presidente do «Ayuntamiento», com a condição de serem descarregadas immediatamente. As remessas de gado, carvão e generos alimenticios podem ser aceitas a qualquer consignação sem restricção, assim como se admite todo o trafego, sem limite, para os apeadeiros particulares de Lezo-Renteria, indicando-se na escripturação o nome do apeadeiro.

Estação de Pasajes. — Só se aceitam em pequena velocidade remessas de gado, carvão e generos alimenticios. Comtudo as remessas destinadas a embarque no porto de Pasajes poderão ser aceitas, fazendo o expedidor essa declaração nas notas de expedição e folhas de carregamento. Para os apeadeiros particulares aceitar-se ha todo o trafego sem limite, indicando-se o nome do apeadeiro.

Linha de Castejon a Bilbao. — Interrompida entre Dos Caminos e Bilbao, não se aceitando trafego que tenha de passar pelo ponto interceptado. Para Dos Caminos não se aceita trafego de pequena velocidade e em grande velocidade só remessas até 50 kilogrammas.

Estações de Oviedo e Gijón. — Não se aceitam expedições de pequena velocidade por vagão completo, excepto gado, carvão, palha, forragens e generos alimenticios.

Estação de Barcelona-Norte. — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão, forragens e generos alimenticios.

Linhas de Santander a Bilbao, de Bilbao a Durango e de Bilbao a Portugalete. — Pelo entroncamento de Dos Caminos não se aceita trafego de pequena velocidade e em grande velocidade só remessas até 50 kilogrammas.

Linha de Linares a Almeria. — Não se aceitam expedições para Linares-Sur.



A questão dos electricos

E' assim mesmo que a intitula a propria Companhia Carris, na sua *nota officiosa*... assignada pela propria direcção e affixada em todos os carros da mesma Companhia, o que nos parece ser o mais *offical* possivel.

Tem muita graça esta invenção das «notas officiosas» que vieram substituir as «cartas abertas» que euxameavam pelas ruas diariamente.

Até ha pouco, todo o sujeito que tinha quatro minhocas na cabeça e oito vintens no bolso, vasava essa asnocheia em meia folha de papel impresso a murro, e intitulava-a «Carta aberta ao Sr. Fulano».

Agora chovem as «notas officiosas» por toda a parte, de todas as origens e para todos os fins.

O governo diz em «nota officiosa» que para poupar carvão nos devemos recolher mais cedo, e portanto que

vae publicar um decreto mandando que os theatros acabem ás 11 e os carros electricos estejam todos recolhidos á meia noite e 30.

Saltam os theatros, e em «nota officiosa» dizem que não, que tanto se gasta illuminação acabando elles ás 11 como ás 12, como mais tarde; e *notofficiosamente* convencem o Sr. ministro do Trabalho de que tanto faz ir para casa ás 11 como ás 12, visto que estamos n'um paiz tão disciplinado e obediente ás leis, que *todos* os que recolhem depois das 11 e meia teem o cuidado de mandar que os creados se deitem aquella hora, apagando todas as luzes e deixando-lhes o chásinho abafado sobre a meza, e as torradas sobre um prato com agua quente — para não deixarem de cumprir o decreto da luz.

Mas a Companhia Carris, essa é outra coisa; essa nunca cumpriu o decreto — é ella propria que o confessa na sua «nota officiosa» pela qual ficamos sabendo que acima dos decretos do governo estão as licenças da auctoridade militar, auctorizando a desobediencia, e, depois, a tolerancia das auctoridades policiaes, permitindo-a *com perfeito conhecimento de causa*!

Habituada assim a fazer o que *le dá la gana* a Companhia melindrou-se — ella que é tão melindrosa — com que o governo, no dia 28 do mez passado, lhe dissesse que as leis são para se cumprirem e que portanto os carros deviam estar recolhidos aos 30 minutos da noite. E então, por birrinha infantil, armou em victima e avisou o publico de que, desde 29, as ultimas partidas do Rocio seriam ás 11 horas, isto é que sendo os seus depositos, o de Santo Amaro a uns 4.500 metros do Rocio e o do Arco do Cego apenas a uns 3 kilometros, ella fazia marchar os seus carros a recolher á velocidade de 3 e 2 kilometros para levar hora e meia n'um trajecto que se faz a pé em metade ou em meia hora.

Uma verdadeira zombaria com o publico, ao qual pretende deitar poeira nos olhos nos seguintes termos da tal sobredita «nota officiosa»:

Quanto á hora das partidas do Rocio ter sido fixada para as 23 (11 horas da noite) é ella uma consequencia inevitavel da hora maxima fixada para a recolha dos carros, porquanto os percursos do Rocio a diferentes «terminus» da rede e os regressos ás estações de recolha, não se podem fazer em menos de hora e meia, como os seguintes exemplos o mostram:

Rocio-Poço do Bispo e recolher ao Arco do Cego, 90 minutos;
Santo Amaro-Arco do Cego e recolha a Santo Amaro, 85 minutos;

Campo Pequeno-Dáfundo e recolher a Santo Amaro, 86 minutos;

Se porventura as autoridades julgam esta hora de partida dos ultimos carros do Rocio mal fixada, a Companhia aceita e até estima que lhe seja marcada qualquer outra, sem a responsabilidade, n'este caso, para ella, da hora de recolha que resulta á da hora fixada pelas auctoridades, accrescida do tempo dos percursos e regressos ás estações de recolha.

Coitada da pobre innocente! como ella pede tão humildemente que a ensinem a fazer horarios!

Vamos lá ajuda-la: Se os carros levam 90 minutos a ir do Rocio ao Poço do Bispo e recolher ao Arco do Cego e do Rocio ao Poço do Bispo e volta são 74 minutos, quer dizer que os carros partindo ás 11 horas estarão de volta ás 12 e 14, podendo assim marcar a ultima partida para o Arco do Cego ás 12 e 15 que ainda lá chegará (mesmo perdendo um minuto no trajecto, que é de 14 minutos) á meia noite e 30.

Santo Amaro ao Arco do Cego, 85 minutos é... engano da Companhia: Nas tabellas dos seus carros ella fixa para o serviço nocturno:

| | |
|-----------------------------------|------------|
| Santo Amaro-Rocio ou vice-versa . | 23 minutos |
| Rocio-Arco do Cego | 14 » |

Portanto o duplo trajecto são 74 minutos; mais 2 minutos para manobra e teremos que partindo de Santo Amaro o ultimo carro ás 11,14 passará no Rocio ás 11,37, no Arco do Cego ás 11,51 partindo ás 11,53 sae do Rocio ás 12,07 para entrar no deposito ás 12,30.

Sem mais nos explanarmos já se vê que as ultimas partidas do Rocio para pontos distantes podem ser:

Para o Dafundo às 11 e 10; para Belem (35 minutos de ida e 12 de volta a Santo Amaro) às 11,43; para Santo Amaro às 12,07 e para o Arco do Cego às 12,15.

E já se vê que para a Estrella, pela Avenida e recolha a Santo Amaro, pode partir á meia noite ou pouco antes; para a Graça e recolher seguramente às 11,45.

O que é bem differente da ultima partida às 11.

Como se vê, o aviso precipitado da Companhia, da partida às 11 horas, era uma verdadeira *partida*, uma birrinha de *enfant gaté*, amuado por o obrigarem a cumprir uma lei — o que não está nos seus habitos.

E o caso é que a birrinha da creança provocou uma «nota officiosa» do Sr. Governador Civil, e até, disseram as gazetas, ia produzindo uma crise ministerial.

Que engraçado paiz em que até o governo periclita se se altera o horario dos carros electricos!



Sul e Sueste. — Começou em 10 do corrente a vigorar um novo horario, que muito beneficia os povos do Alemtejo, pois restabeleceu o comboio n.º 3 (de Lisboa a Beja), que parte de Lisboa às 8,15, levando passageiros para a linha de Evora até Villa Viçosa, ramaes de Montemor e Móra, e linha de Moura.

No sentido inverso foi restabelecido o comboio n.º 2, que traz passageiros de todos aquelles pontos.

Para o Algarve ficou apenas um comboio, o correio da noite, que já existia.

Tambem entre Faro e Tunes foram restabelecidos os comboios n.ºs 990 e 997.

Companhia Portuguesa. — Os rapidos do Porto, n.º 51 e 56 e os rapidos de Madrid n.ºs 57, 157 e 158, que estava annuciado terminariam em 12 do corrente, foram prorogados até ao dia 30.

Até á hora de fecharmos o nosso jornal, a Companhia não tinha ainda recebido resposta da de Cáceres, sobre o seguimento do rapido além de Valencia de Alcantara, esperando-se que esta acceda ao pedido que lhe foi feito em telegramma. O rapido que partiu hoje foi repleto de passageiros.

Beira Alta. — Está adiantada a construcção da estrada desde a estação de Villa Franca das Naves á Povoá do Concelho, na extensão de 5 kilometros, havendo decidida vontade, tanto dos povos como das auctoridades locais, de levar esta estrada até entroncar com a que vem de Pocinho, afim de encurtar a distancia entre Villa Franca das Naves e aquella estação, ou seja approximar mais facilmente as linhas da Beira Alta e do Minho e Douro.

Caminhos de ferro de Lourenço Marques. — O mappa das receitas e despesas do porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques, durante o mez de novembro, accusa o seguinte:

A receita totalizou 125.001\$43, sendo 109.114\$40 dos caminhos de ferro, e 15.897\$03 do porto.

As despesas dos caminhos de ferro attingiram a 70.986\$33 e as da exploração do porto a 9.860\$75, dispendendo-se 19.286\$48 com as obras do porto.

O total das receitas dos onze primeiros mezes de 1916 foi de 1:173.901\$57, ao passo que em igual periodo de 1915 tinha sido de 998.088\$79.



França

Desde algum tempo havia entabuladas negociações entre os governos inglez e francez, a fim d'este conseguir d'aquelle a cedencia de certa quantidade de vagões de caminho de ferro, em compensação do material francez occupado e utilizado pelo exercito britannico.

Essas negociações terminaram recentemente, tendo-se convencionado que a Inglaterra entregará desde já 10 mil vagões, devendo fazer a cedencia de igual quantidade dentro de alguns mezes.

Um tal auxilio é muito apreciado em França, onde escasseia o material, sem que seja facil, nos momentos anormaes que decorrem, as officinas produzirem a quantidade necessaria e urgente d'esse material.

O governo francez, por intermedio da casa Morgan, encomendou 5.000 vagões para mercadorias ás fabricas dos Estados-Unidos e vae confiar brevemente a construcção de mais 35 000 ás fabricas canadianas, ás quaes as fabricas americanas fornecerão o aço necessario.

As receitas do Metropolitano de Paris, desde 12 a 18 de Março elevaram-se a francos 1.311.290,20 dando, desde o dia 1 de Janeiro do corrente anno 14.861.036,65 francos, contra 12.495.005,55 em 1916. A differença a favor era de 2.366.031,10 francos. De 19 a 25 de Março attingiram 1.319.124,85, dando, desde o dia 1 de Janeiro um total de 16.180.161,50 contra 13.563.829,85 em 1916, ou seja uma differença a favor de 1917 de 2.616.331,65 francos.

A Companhia dos Caminhos de ferro do Oeste, em liquidação, reuniu a 21 do mez findo os seus accionistas em assembleia geral. Ahi foi apresentado o relatorio do Conselho de liquidação, no qual se constata que no exercicio findo as receitas foram de 118.492.000 francos, e as despesas, comprehendendo o interesse e a amortisação das obrigações foram de 116.769.000 francos; restando um excedente de 1.722.000 francos que passam ao fundo de reserva. No anno anterior esse excedente fôra apenas de 1.384.000 francos. A reserva fica elevada a 45 milhões e 721.000 francos.

O dividendo total do exercicio foi de 38,50 francos por acção, do qual foram pagos já 17,50, no mez de Outubro do anno findo, estando em pagamento agora o complemento de 21 francos, a contar do dia primeiro do corrente mez.

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Paris a Orleans, em 1916, teve de receita geral 375 milhões de francos, contra 332 que tivera no anno anterior. As despesas tamtem progrediram, passando de 202 milhões de francos em 1915, a 250 milhões no anno ultimo, em rasão da carestia do carvão, que passou de 28 francos para 71 francos a tonelada, de 1913 a 1916, ocasionando, só para o ultimo exercicio, um acrescimo de despesa de 36 milhões de francos. A receita liquida foi de 124.533.823 francos contra 138.003.854 francos de 1915.

As Companhias de Caminhos de Ferro do Este, do Meio Dia, do Norte, de Paris-Lyon-Mediterraneo e de Paris a Orleans, entregaram ao Comité Nacional de Soccorros, uma subvenção de 120.000 francos, constituindo a terceira somma com que as grandes rédes francezas de caminhos de ferro contribuem para a Obra da Assistencia Nacional, desde que rebentou a guerra.

A Companhia Paris-Lyon-Mediterraneo, foi a que, no anno findo, collocou maior numero de obrigações de 3 %. Havia collocado 63 milhões e 700.000 francos em 1915; e collocou em 1916 um capital de 112 milhões e 358.530 francos, ou seja, durante os dois ultimos annos, 176 milhões de francos.

Durante estes dois annos foi ella tambem a que effectuou maior numero de reembolsos de obrigações, n'um total de 141 milhões de francos, numeros redondos.

Hespanha

As primeiras linhas de carros americanos que foram abertas á exploração em Hespanha, no anno de 1872, tinham a extensão de 13 kilometros. Desde então e até 1914, ultimo anno alcançado pelas estatisticas officiaes, isto é, n'um periodo de 44 annos, a rede d'essas linhas chegou a attingir 934 kilometros de extensão, ficando em construcção n'esse anno mais 158 kilometros de linhas, o que viria elevar a longitude explorada por esse systema de viação a 1.100 kilometros. D'esses, em 727 kilometros é empregada a tracção electrica; a tracção a vapor é utilizada em 141 kilometros, e nos 66 kilometros restantes emprega-se a tracção animal.

Apenas em 24 provincias havia linhas d'este systema, sendo, de todas, a de Barcelona a que contava n'aquelle anno a maior extensão de rede: 164 kilometros. Seguem-se a de Madrid, com 109 kilometros em exploração e 24 em construção; Viscaya, com 166; Valencia, com 75; Alicante, com 52; Valladolid, com 51 em exploração e 58 em construção; Jaen, com 41; Gerona, com 33; Castellon, com 31; Canarias, com 28; Santander, com 25; Sevilla, idem; Cadiz, com 24; Guipuscoa, com 19 em exploração e 27 em construção; Malaga, com 16; Baleares, idem; Zaragoza, com 15; Granada, com 13; Pontevedra, com 7 em exploração e 46 em construção; Coruña, com 6; Tarragona, com 3; Badajoz com um kilometro, apenas.

No 1.º de Janeiro de 1916 havia em toda a Hespanha 894.27 kilometros d'estas linhas, sendo 699.04 explorados por electricidade; 135.55 por meio de vapor; e apenas 59.67 por tracção animal.

N'aquelle anno de 1914, a que as estatisticas officiaes se referem, os productos brutos da exploração d'estas linhas subiram além de 38.75 milhões de pesetas, dando a media kilometrica de 41 478 pesetas, ou seja cerca do duplo da media alcançada pelas outras linhas de caminhos de ferro.

Real. A Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante publicou um aviso de que no sorteio de obrigações ha pouco realizado em Paris, cahiu a sorte, para serem amortizadas, as obrigações de N.º 6.291 a 6.300; 11.511 a 11.520; 17.391 a 14.400; 21.211 a 21.220; 33.761 a 33.770; 39.011 a 39.020; 43.401 a 43.510; 44.741 a 44.750; 49.381 a 49.390; 50.341 a 50.343; 52.671 a 52.680; 54.351 a 54.360; 60.671 a 60.680; e 62.251 a 62.260.

Estas obrigações começaram a pagar-se no dia 1.º do mez corrente, á razão de 500 pesetas em Hespanha e de 500 francos em França.

Real. As receitas da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte, no periodo comprehendido entre o 1.º de Janeiro e o 1.º de Março attingiram 30 443.144 pesetas contra 30 313.076 pesetas no periodo correspondente de 1916 ou seja um augmento de 100.067 pesetas.

Real. As receitas da Companhia dos Caminhos de ferro Andaluces, no periodo comprehendido entre o 1.º de Janeiro a 10 de Março do corrente anno, attingiram 6 052.396 pesetas contra 6 384 972 pesetas, no periodo correspondente do anno precedente, accusando uma diminuição de 332.576 pesetas.

Real. A Companhia dos caminhos de ferro do Norte abriu concurso entre as mais importantes casas de electricidade, para a electrificação da linha de Pajares.

Real. A Companhia Madrileña de Urbanisação requereu a concessão de uma linha de tracção electrica, que partindo da de Ventas a Canillejas vá terminar em frente do cemiterio da Almudena.

Allemanha

Esclarecimentos fornecidos pelo engenheiro Stuffer, inspector geral dos caminhos de ferro do imperio allemão, recentemente collocado na disponibilidade, por ter sido attingido pela medida que determinou a redução do pessoal, dizem que essa redução attingiu a terça parte do mesmo pessoal; e que o trafego diminuiu cerca de 60 %.

Apenas se mantém intensivo o trafego com a Austria-Hungria, por motivo dos continuos transportes militares.

Real. Um decreto do ministro dos caminhos de ferro da Prussia, determinou a obrigação de sellar os documentos de transporte de mercadorias, impondo para esse effeito um sello especial.

Estados Unidos da America

Os caminhos de ferro de Nova York vão realizar um beneficio liquido supplementar de 6.000 000 dolars, por motivo de deliberação da Comissão de Commercio, que auctorisa as Companhias a annullar as tarifas reduzidas de exportação, concedidas ás industrias metallurgicas, o que permite a applicação da tarifa geral. Isto permittirá o augmento da receita de 1 dolar por tonelada, em media, para o aço em bruto, e uma somma superior para os productos dos altos fornos.

Real. No Congresso foi apresentada uma nova lei dando ao governo, em caso de guerra, o direito de requisitar todos os caminhos de ferro, mediante as devidas e ultteriores compensações.

Suissa

Do relatorio que vem de publicar a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federaes, acerca do exercicio findo, consta que os ganhos e perdas d'esse exercicio accusam um saldo positivo de 26.439.837 francos.

Brazil

Na linha ferrea de Itapura a Corumbá, iniciaram-se a 15 de Março ultimo, as viagens nocturnas, ficando as-im mais rapida a viagem para Matto Grosso. Os comboios são compostos de vagões-leitos ultimamente fabricados no Brazil, com todos os requisitos indispensaveis ás condições da viagem e do clima da região do sul de Matto Grosso.

A viagem da capital a Corumbá, que a principio era feita em 6 dias com 5 noites, e que actualmente é vencida em 5 dias, com 4 noites, é feita com os comboios nocturnos da linha de Itapura a Corumbá apenas em 4 dias, com muito maior conforto. Por enquanto haverá apenas 2 comboios nocturnos por semana, em cada sentido, de modo que os passageiros que se destinarem a Corumbá devem seguir para S. Paulo no comboio commum ou no de luxc, que parte nas quartas-feiras á noite, mudando em S. Paulo, na estação da Luz, para o comboio da S. Paulo Railway, que sahe d'aquella estação ás quintas-feiras ás 9.35, com destino a Bauru, ou seguindo com esse destino pelo nocturno que parte da mesma estação ás 16 horas.

A esta prospera cidade do Estado de S. Paulo chegarão ás 19.38 do mesmo dia, ou ás 5 horas do dia seguinte, se forem de noite. Continuarão a viagem na sexta-feira pela linha Noroeste do Brazil, cujo comboio parte ás 6.30.

Pernotam na estação de Araçatuba, seguindo na manhã seguinte para Itapura e d'ahi para a margem do rio Paraná, alim de embarcarem para a margem opposta, onde tomarão finalmente o comboio da linha de Itapura a Corumbá que os levará directamente d'ahi por deante, vencendo o percurso até Porto Esperança em 30 horas.

De Porto Esperança para Corumbá os passageiros serão transportados no navio «Fernando Vieira», que faz o serviço combinado com o caminho de ferro de Itapura a Corumbá.

Real. A Empresa de Viação Serrana, que é a concessionaria de uma linha electrica destinada a ligar as estancias veraniegas de Petropolis, Therezopolis e Friburgo, acaba de obter do Governo do Estado do Rio de Janeiro a approvação dos estudos realizados para esse commetimento.

A referida approvação abrange o trecho assignalado pelas difficuldades da transposição do Morin, sem duvida o ponto mais custoso de todo o trajecto.

Pelo relatorio apresentado pelo engenheiro chefe, verifica-se que o custo medio kilometrico, que para toda a linha fôra calculado em 80.000 \$000, diante da situação creada pela guerra, subiu a 200.000 \$000 por kilometro construido, em vista da estu-penda alta do material fixo e circulante.

A crise do papel

Voltou a aggravar-se a crise do papel, isto é, as fabricas elevaram de novo os seus preços, que já estão, em cem por cento a mais do que eram antes da guerra, sem que as materias primas com que fabricam este producto (aparte uma ou outra que n'elle entra em menor escala) tenham subido em egual proporção.

Pela parte que nos respeita, vemos com enorme desgosto que, não podendo elevar o preço do jornal e menos o dos annuncios, por não termos, quasi, essa fonte de receita, a publicação da *Gazeta* terá que suspender, se esta situação continuar a aggravar-se, porque não nos é possivel arcar com os enormes prejuizos soffridos e a soffrer.

A publicação da *Gazeta* já, no anno passado, deu ao seu proprietario importante prejuizo, que foi suportado com a esperanza de que melhores tempos nos permittiriam não diremos compensal-o, mas, pelo menos equilibrar a receita com a despesa.

Vemos que tal não succede; antes pelo contrario cada vez se nos aggravam mais os encargos e mais diminuem as receitas, por mil modos differentes — que até parece que tudo se conjuga para nos conduzir á falencia!

A guerra — mesmo antes de Portugal n'ella entrar, ou seja, logo que ella se declarou — tirou-nos todos os annuncios da Allemanha, da Belgica e da Austria, e alguns da França e Suissa, que nos produziam annualmente 627 500 escudos.

A seguir veio a restricção dos serviços maritimos, que nos deu, na suppressão dos pequenos annuncios de vapores, uma diminuição importante.

Por fim, a diminuição ainda maior, n'estes ultimos mezes, da publicação d'estes annuncios augmentou o desfalque.

O producto d'esta publicação que orçava por 140 500 cifrou-se em 1916 em 44 598 e no anno corrente não attingirá metade.

E' mais uma baixa de bons 120\$00 escudos, este anno, sem fallar da de 192\$00 escudos, soffrida já em 1915 e 1916.

Quer dizer que n'estes dois annos ultimos tivemos diminuidas as nossas receitas em 722\$00 esc. por anno e no anno corrente a diminuição não será inferior a 800\$00 escudos.

A par d'isto, o papel, que antigamente empregavamos e nos custava, na Companhia do Prado, a 4\$10 a resma, pagámo-lo, apesar de ser de qualidade muito inferior, em abril do anno passado, a 4\$60, em junho a 6\$80, em dezembro a 7\$20 e hoje temos que pagá-lo a 8\$75, isto é 113 por cento mais caro.

Assim, consumindo o nosso jornal umas 70 resmas por anno, custa-nos mais 325\$50 esc.

Passa, pois de 1.100\$00 por anno o nosso deficit sem vermos meio de pôr um travão a este virtiginoso caminhar para a ruina.

A suppressão da estampilha postal, que tanto beneficiaria alguns jornaes diários, de muito pouco nos serve, porque sendo a nossa distribuição quasi toda feita por proprio, ou expedida pelo correio para a Africa e estrangeiro, apenas gastamos na posta continental uns 18\$00 esc. annuaes, o que é uma gota d'agua n'esse oceano de 1:100\$000.

Nas reuniões da imprensa, em janeiro do anno passado, conseguiu o representante d'esta *Gazeta* que o governo reduzisse a 2,5 reis o direito do papel resinado para jornaes ou revistas, o que nos permittia importar de Hespanha, algum papel para a nossa folha.

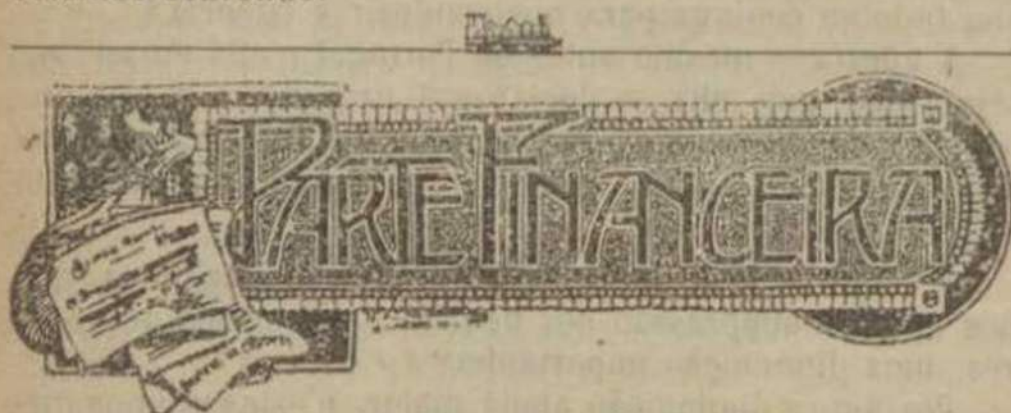
Mas o governo levou até 26 de setembro (!) para resolver, e além de n'essa data nos conceder apenas 1.367 kilos, entretanto os cambios tinham subido, e o preço do papel, tanto em Hespanha como nos Estados Unidos onde tentámos encomenda-lo, subira por fórma a não nos permittir a importação.

Papel que «La Papelera Española» nos offerencia antes a 15 pesetas que, com o cambio a 260 reis, representavam 3\$90, custava em outubro ultimo, a 21,15, que, ao cambio de 293 reis, eram esc. 5\$20, e hoje, a 350 reis, são 7\$40, ainda assim mais barato do que as fabricas portuguezas nos exigem.

Vemo-nos, pois, forçados a fazer ainda uma tentativa n'este sentido, ao mesmo tempo que, para reduzir mais a nossa despesa, e portanto o nosso prejuizo effectivo, supprimiremos, desde o proximo numero, a folha da capa da nossa *Gazeta*, reduzindo a ás 16 paginas com que primitivamente foi fundada.

E Deus queira que a phrase «os extremos tocam-se» nos não caia em casa; que não seja este o extremo arranço na nossa obra, e que a triste situação que nos leva a esta jeremiada não seja mais do que o negro cumulo que promette a borrasca e um raio de sol, por fim, desfaz em pequenos nimbos.

Que esse raio de sol venha fazer florir o ramo da oliveira e breve esqueceremos as tremendas desgraças que estamos soffrendo.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3% «Beira Baixa» e 4 1/2%, privilegiadas de 1.º grau

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Abril de 1917 serão pagos os coupons do 1.º e 2.º semestres de

1916 das Obrigações de 3% Beira Baixa e 4 1/2%, privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon N.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 1.ª série «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3% —Escudos 1\$94.

—pela apresentação do coupon N.º 43 da dita folha, igualmente Escudos 1\$94.

—pela apresentação do coupon N.º 44 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo, —Escudos 2\$91.

—pela apresentação do coupon N.º 42 da dita folha, igualmente Escudos 2\$91.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» N.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

Obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Abril de 1917 será pago o coupon N.º 17 da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau de juro variavel até 4 1/2% á razão de Escudos 1\$20.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» N.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Abril de 1917.

A situação do mercado tem estado mais ou menos estacionaria, havendo apenas, de vez em quando, pequenas oscillações que não merecem ser registadas.

As necessidades creadas pela guerra e ainda as medidas do sr. Ministro das Finanças poderiam ter produzido algum movimento de reacção no cambio, se tivessem sido apresentadas como de facto se esperava, mas infelizmente mais uma triste realidade nos veio mostrar que será visionario quem tal pense.

Se profundarmos a questão, vemos que basta uma pequena procura de cambias, para que se produza em seguida a alta. Tudo isto só para as necessidades do mercado.

Os fundos publicos e papeis de credito teem continuado firmes, devido á procura que se tem evidenciado desde o começo da conflagração europeia, procura que tem como causa a falta de capitalisação na industria. E a derivação do capital industrial e commercial para a capitalisação em papeis será tanto maior quanto maior fôr a duração da guerra.

Companhia de Seguros A Colonial. — Temos presente o primeiro relatorio d'esta companhia; por elle se vê que o saldo foi de 72.841\$64,9, a que o conselho de administração propoz a seguinte applicação.

Para reserva especial marítima, esc. 28.917\$70; para amortisações: da c/ Gastos de installações (25%) 2.405\$84; da c/ Moveis e utensilios (25%) 2.601\$78; da Carteira da Universal, 10% 6.000\$00, 11.010\$62; para contribuições, 5.000\$00; dividendo, 15% do capital realiado (1\$50 por acção, livre do imposto de rendimento) 22.500\$00; saldo para conta nova 3.413\$32,9.

Companhia da Ilha do Principe. — Segundo o balanço fechoado em 31 de Dezembro ultimo os lucros liquidos attingiram a quantia de 772 contos, que juntando-se-lhe o saldo de 16 contos do anno anterior prefaz o total de 788 contos.

A direcção propõe que estes lucros se applicuem pela seguinte forma: 5% para fundo de reserva 46.601\$00; 1 1/2% á direcção, nos termos dos estatutos, 11.580\$00; 1/2% ao conselho fiscal, 3.860\$00; ao dividendo distribuido e a distribuir) 720 contos, e a conta nova, 14.036\$00.

O relatorio refere-se desenvolvidamente ás plantações realisadas nas propriedades da companhia e á sua producção. Pelo exposto em todo o relatorio vê-se que é bem prospero o estado da companhia.

Curso de cambios, comparados

Bolsa. — Fechou a semana com bastante firmeza em todos os valores, accentuando-se porém esta nos valores do Estado.

Cambios. — Como acima dissemos o mercado mostrou-se estacionário durante a quinzena com tendencia um pouco frouxa, porém de pouca duração, porque o mercado no fundo é firme.

C. G.

| | EM 14 DE ABRIL | | EM 31 DE MARÇO | |
|------------------------|----------------|----------|----------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| London cheque | 31 1/16 | 31 15/16 | 31 1/8 | 31 |
| " 90 d/v..... | 31 3/8 | — | 31 1/2 | — |
| Paris cheque..... | 816 | 853 | 830 | 835 |
| Amsterdam cheque | 656 | 660 | 652 | 658 |
| Madrid cheque | 1740 | 1755 | 1755 | 1765 |
| Libras..... | 8570 | 8580 | 8560 | 8570 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e títulos | MARÇO | | | | | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| | 2 | 3 | 4 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
| Lisboa: Divida Interna 3% assentamento | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 39,95 | 40,10 | 40,20 | 40,26 | |
| Divida interna 3% coupon..... | 40,05 | 40,05 | — | 40,05 | 40,05 | 40 | 40,15 | 40,20 | 40,20 | 40,20 | |
| " 4% 1888, c/premios..... | — | — | — | — | 22870 | 22870 | — | 22870 | — | — | |
| " 4% 1888/9 c..... | — | — | — | — | 57840 | 57840 | 77860 | — | 57870 | 58380 | |
| " 4% 1890 c..... | 59880 | — | — | 59850 | — | — | 59860 | 59860 | 59860 | — | |
| " 3% 1905 c/premios..... | 10810 | — | — | 10805 | — | 10805 | 10805 | 10805 | — | 10810 | |
| " 5% 1905, (C.ª de F.ª E.) c | 57830 | 57830 | — | — | — | — | 80800 | — | — | — | |
| " 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª E.) c | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " 4% 1912, ouro..... | — | — | 84840 | — | — | — | — | — | — | — | |
| externa 3% coupon 1.ª serie..... | 81840 | 81840 | 82840 | 84850 | 84860 | 84860 | 84860 | 84860 | 84860 | — | |
| " 3% 2.ª serie..... | — | — | 86850 | — | — | — | — | — | — | — | |
| " 3% 3.ª serie..... | 86850 | 86850 | — | 86850 | 86860 | 86860 | 86860 | 86860 | 86870 | — | |
| Obrigações dos Tabacos 4% 1.ª serie..... | — | — | 190850 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Ações Banco de Portugal..... | 190850 | 190850 | — | 190850 | — | 190850 | 190850 | 190880 | — | 191800 | |
| " Commercial de Lisboa..... | — | — | — | — | — | — | — | 175800 | — | — | |
| " Nacional Ultramarino..... | 147800 | 147830 | — | — | 147850 | 147850 | — | — | — | — | |
| " Lisboa & Açores..... | — | — | — | — | — | — | 140800 | — | — | — | |
| " Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia Nacional..... | — | — | — | — | — | — | 3890 | — | — | — | |
| " Companhia Tabacos, coupon..... | 107850 | 107850 | 107860 | 107850 | 107860 | 107860 | 107880 | 107850 | 107860 | 107860 | |
| " Companhia dos Phosphoros, coupon | 52820 | — | 52800 | — | — | — | 52800 | — | 51850 | 51850 | |
| Obrig. Companhia Atraves d'Africa..... | 106820 | — | 106850 | 107850 | 107850 | 107850 | 107815 | — | — | 107880 | |
| " Companhia C. F. de Benguela tit. 1 | — | — | — | — | — | — | — | 87800 | — | — | |
| " " " " " tit. 2 | 84860 | 84840 | 85800 | 85820 | 85800 | 85800 | 85860 | 85880 | 86800 | 86820 | |
| " Companhia Cam. F. Port. 3% 1.ª grau | — | 80850 | — | — | — | — | — | — | 81800 | — | |
| " Companhia Cam. F. Port. 3% 2.ª grau | — | 56810 | — | — | — | 36800 | — | — | 36810 | — | |
| " Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia Nacional coupon 1.ª serie | — | — | — | — | — | — | 74850 | 75860 | — | 74860 | |
| " Companhia Nacional coupon 2.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | 68800 | — | |
| " Companhia das Aguas de Lisboa... | 80800 | 80850 | 80850 | — | — | — | — | — | 81800 | — | |
| " prediaes 6%..... | — | — | — | — | — | — | — | 95800 | — | — | |
| " 5%..... | 91810 | — | — | — | — | 91820 | — | 91850 | 91850 | 91850 | |
| " 4%..... | — | — | — | — | — | — | 59840 | — | — | — | |
| Paris: 3% portuguez 1.ª serie..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " 3% 2.ª serie..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Ações Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Comp. Cam. F. Port. 3% 1.ª grau... | 287 | 287 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Comp. Cam. F. Port. 4% 1.ª grau... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Comp. Cam. F. Port. 3% 2.ª grau... | 129,75 | 132 | 130 | — | — | 128 | — | — | — | — | |
| " Companhia da Beira Alta..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Londres: 3% portuguez..... | — | — | — | — | — | — | 52 1/2 | — | — | — | |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoses

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | |
|--|------------------------------|------------------|-------------|-------|-------------|-------------------------|-------------------|-----------|----------------------|
| | | 1917 | | 1916 | | Diferença em 1917 | 1917 | 1916 | Diferença em 1917 |
| | | Kil. | Totaes | kil. | Totaes | | | | |
| | | | Escudos | | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos |
| Portuguezas | | | | | | | | | |
| Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes... | Rêde geral | — | 1.073 | — | 1.073 | — | — | — | — |
| | Vendas Novas... | — | 70 | — | 70 | — | — | — | — |
| | Coimbra a Louzã | — | 29 | — | 29 | — | — | — | — |
| Sul e Sueste..... | 31 Março | 722 | 705.614,563 | 722 | 498.386,528 | +207.228,535 | 977,530 | 690,528 | +287,502 |
| Minho e Douro | — | 480 | — | 480 | — | — | — | — | — |
| Beira Alta | — | 253 | — | 253 | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional | 28 Fevereiro | 485 | 32.850,560 | 485 | 30.459,506 | +2.391,554 | 177,557 | 164,564 | +12,993 |
| Valle do Vouga..... | 31 Janeiro | 176 | 17.543,538 | 176 | 15.817,512 | +1.726,526 | 99,567 | 89,587 | +9,980 |
| Porto à Povoá e Famalicão | 31 Fevereiro | 64 | 35.094,528 | 64 | 32.542,506 | +2.552,522 | 548,534 | 502,521 | +46,513 |
| Guimarães | 31 Dezem.-16 | 56 | 169.219,557 | 56 | 144.192,522 | +25.927,535 | 3.021,577 | 2.574,586 | +446,991 |
| | | | Pesetas | | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas |
| Norte de Hespanha..... | 40 Março | 3.681 | 35.107.311 | 3.681 | 34.519.666 | —587.645 | 9.537 | 9.377 | —160 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante..... | " " | 3.664 | 31.071.338 | 3.664 | 29.861.591 | +1.209.747 | 8.480 | 8.149 | +331 |
| Andaluz es..... | " " | 1.083 | 6.851.672 | 1.083 | 7.140.499 | +288.827 | 6.326 | 6.593 | +267 |
| Madrid- la c.-P. e Oeste de Hesp | 31 " | 777 | 2.614.884 | 777 | 2.392.906 | +221.978 | 3.365 | 3.079 | +286 |
| orca a Baza e Aguilas..... | 24 " | 168 | 1.157.252 | 168 | 714.684 | +442.568 | 6.888 | 4.254 | +2.634 |

Linhas ferreas do Brazil

A rede do Ceará

Temos presente uma interessante estatística, segundo a qual se vê que o movimento financeiro d'esta rede brasileira foi durante o anno findo, como já o havia sido no antecedente, deveras animador, pois deixou um saldo de 912:946\$294 reis, tendo a despesa subido a 1.627:103\$545 reis.

A receita bruta de 1916, na importancia de reis 2.540:049\$839, só foi excedida em 1915, quando as condições economicas do paiz e principalmente as da zona atravessada pelas linhas em questão, eram muito mais favoraveis do que o que foram durante o anno findo.

No quinquennio anterior a 1916 o movimento financeiro da Rede Cearense, então arrendada á Shout American, foi o seguinte:

| | |
|---------------------------|----------------|
| 1911 — Receita total..... | 2.319:676\$970 |
| Despesa total..... | 1.946:935\$170 |
| Saldo..... | 372:741\$800 |
| Quota de arrendamento.. | 146:540\$452 |
| » » fiscalização.... | 54:164\$380 |
| Fundo de reserva..... | 23:725\$670 |
| Saldo total..... | 579:172\$302 |
| 1912 — Receita total..... | 2.659:047\$380 |
| Despesa total..... | 2.384:799\$900 |
| Saldo..... | 274:247\$480 |
| Quota de arrendamento.. | 190:664\$320 |
| » » fiscalização.... | 70:000\$000 |
| Fundo de reserva..... | 123:419\$150 |
| Saldo total..... | 658:330\$950 |
| 1913 — Receita total..... | 2.837:088\$620 |
| Despesa total..... | 2.838:177\$860 |
| Deficit..... | 1:089\$240 |
| Quota de arrendamento.. | 209:287\$050 |
| » » fiscalização.... | 70:000\$000 |
| Fundo de reserva..... | 131:390\$080 |
| Saldo total..... | 499:587\$890 |
| 1914 — Receita total..... | 2.249:975\$500 |
| Despesa total..... | 2.161:417\$450 |
| Saldo..... | 88:558\$050 |
| Quota de arrendamento.. | 123:748\$650 |
| » » fiscalização.... | 70:000\$000 |
| Fundo de reserva..... | 87:272\$190 |
| Saldo total..... | 369:578\$890 |
| 1915 — Receita total..... | 2.728:487\$615 |
| Despesa total..... | 1.822:173\$778 |
| Saldo..... | 906:313\$837 |
| Quota de arrendamento.. | 82:534\$780 |
| » » fiscalização.... | 46:603\$740 |
| Fundo de reserva..... | 70:904\$880 |
| Saldo total..... | 1.106:356\$237 |

Em 1916 o movimento foi o seguinte:

| | |
|--------------------|----------------|
| Receita total..... | 2.540:049\$839 |
| Despesa total..... | 1.627:103\$545 |
| Saldo..... | 912:946\$294 |

Como é sabido, aquella rede, até Agosto de 1915 era explorada pela Shout American Railway Company, tendo

n'esse mez e anno sido rescindido o contracto de arrendamento e passando a exploração e mais serviços para o governo da União.

O desenvolvimento d'esta rede vaé-se accentuando de mez para mez, como o comprova a informação prestada pelo respectivo engenheiro-chefe de via e obras ao Inspector Federal das linhas ferreas, correspondente ao fim do primeiro mez do actual anno, da qual consta o seguinte:

Prolongamento da linha de Baturité, além de Cedro — Foi preparado o leito na extensão de 185 metros e feita a excavação de 203 metros cubicos para fundação; alvenaria de pedra secca, 5 metros cubicos; idem com argamassa de cal, 159 metros cubicos; idem idem de cimento, 27 metros cubicos; idem de lajões sem argamassa, 31 metros cubicos; concreto, 8 metros cubicos. Não houve assentamento de linha por não estar prompto o pontilhão da estrada 2.775. O numero médio de operarios foi de 1.190, sendo a despesa com o pessoal de 32:605\$309 e com o material 6:000\$000.

Prolongamento da linha de Sobral, além de Poty — Os carris attingiram o kilometro 31. Foi concluido o 1.º encontro da ponte sobre o rio de Cabaças e proseguiram os serviços e demais obras de arte. O numero médio de operarios foi de 480, sendo a despesa com o pessoal de 14:764\$783 e a do material de 9:038\$734.

Ramal de Amarração — O movimento de terras attingiu 3.838 metros cubicos; 100 metros cubicos de alvenaria ordinaria com argamassa; enrocamentos 1.800 metros cubicos; pedra extrahida, 16 metros cubicos. O assentamento da linha chegou á margem direita do rio Portinho. Ficou concluido o calçamento até á margem esquerda do mesmo rio, sendo collocados o triangulo de reversão na estação de Amarração, e 4.991,46 metros de linha no trecho Parnahyba, Freixeiras. A grande enchente dos rios Igarassú e Portinho, combinada com uma maré maxima, provou a impossibilidade do aterro do Igarapé. A impetuosidade do volume da agua destruiu facilmente 60 metros do aterro do Igarapé, o qual fôra feito com o auxilio «draga», apesar do entroncamento protector e muralha de chapas enseccadeiras. Chegára o decimo quinto carregamento de carris, com 59.961 toneladas.

O numero médio de operarios foi de 177, sendo a despesa com o pessoal de 8:792\$440 e a do material de réis 6:565\$140.

Ramal de Soure — Excavação em terra, 1.547\$100 metros cubicos; excavação para afundação, 70.732 metros cubicos; alvenaria de pedra com argamassa de cal, 105.241 metros cubicos; idem de tijolo, 40.014 metros cubicos; emboço e rebouco, 564 metros quadrados; pedra extrahida, 67.398 metros cubicos; cerca de arame, 378 metros; roçada e limpa, 4.200 metros quadrados; linha nivelada, 1.733 metros; lastrada, 1.540 metros e assentada 55 metros. O numero médio de operarios foi de 386 sendo a despesa com o pessoal de 18:075\$605 e a do material de 10:328\$300.

Despesa total até 31 de Janeiro:

Prolongamento de Baturité — pessoal, 1.496:759\$871, material, 267:364\$974.

Prolongamento de Sobral — pessoal, 581:794\$877 reis, material, 83:818\$682 reis.

Ramal de Amarração — pessoal, réis 207:853\$140; material, 119:304\$350 reis.

Ramal de Soure — pessoal, réis 104:446\$675; material, 36:213\$420 reis.

Total geral — pessoal, réis 2.390:854\$683; material, 298:287\$000 reis, provenientes do material adquirido.

Total dispendido, 3.195:843\$052 reis.

Companhia Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

SENHORES ACCIONISTAS:

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

Balanco da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

EM 30 DE JUNHO DE 1916

| | | |
|--|------------------|------------------|
| Propriedade..... | 58:061\$69,7 | |
| Móveis e utensilios..... | 20:669\$78,6 | |
| Construção..... | 12.459:342\$85,4 | |
| Estudos além de Ambaca..... | 36:842\$23,6 | |
| Thesouro portuguez, conta nova | 1.052:279\$27,5 | |
| Papeis de credito..... | 188:019\$50 | |
| Trustees..... £ 48.439,8,9 | 217:977\$47 | |
| Capital..... | 3.600:000\$00 | |
| Obrigações..... | 8.259:750\$00 | |
| Banco de Portugal..... | 70:939\$96,6 | |
| Obrigações sorteadas..... | 7:650\$00 | |
| Lucros suspensos..... | 2.392:241\$31,9 | |
| Trustees c/ de deposito £ 4.000 | 18:000\$00 | |
| Ações em caução..... | 34:200\$00 | |
| Corpos gerentes, conta de caução..... | 34:200\$00 | |
| Thesouro, conta de reclamações | 1.606:599\$86 | |
| Artigos 25.º e 26.º do contracto de 25 de setembro de 1885.. | 910:802\$74,4 | |
| Administrador delegado em Lisboa..... | 5:969\$61,7 | |
| Direcção em Loanda..... | 15:036\$51,8 | |
| Letras a pagar..... | 89:907\$20 | |
| Letras a receber..... | 10:000\$00 | |
| Banco Alliança, conta corrente caucionada..... | 17:974\$76 | |
| Devedores e créditos..... | 72:944\$36,5 | |
| Exploração..... | 689:901\$98 | |
| Caixa..... | 4:915\$25,5 | |
| Contracto de 11 de março de 1897..... | 507:294\$42,4 | |
| | 15.890:760\$41,3 | 15.890:760\$41,3 |

S. E. & O.

ES ARECIMENT S

Papeis de credito

Saldo, a saber:

| | | |
|---|------------|-------------|
| 1 obrigação da Companhia a..... | 79\$50 | |
| 2.000 ações da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000..... | 90:00\$000 | |
| 2.000 ações da Mala Real Portuguesa. (Memoria)..... | 20\$00 | |
| 1.600 ações da Companhia a 61\$30 | 97:920\$00 | 188:019\$50 |

Obrigações

Creadas:

| | | |
|-----------------------|---------------|--|
| 9:450 de 450\$00..... | 4.252:500\$00 | |
| 47:250 de 90\$00..... | 4.252:500\$00 | |
| | 8.505:000\$00 | |

Menos sorteadas:

| | | |
|----------------------|-------------|---------------|
| 264 de 450\$00..... | 118:800\$00 | |
| 1:405 de 90\$00..... | 126:250\$00 | 245:250\$00 |
| | | 8.259:750\$00 |

Explicações

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

Da qual:

| | | |
|--|---------------|---------------|
| Recebido dos Trustees em pagamento da construção | 6.186:150\$00 | |
| Diferença na emissão..... | 2.296:350\$00 | |
| Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo.... £ 4.000 | 18:000\$00 | 8.505:000\$00 |

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

| | | |
|--|---------------|-----------------|
| Pago por commissões e transferencias..... | 1:140\$71 | |
| Idem por gastos de administração..... | 17:509\$10 | |
| Idem por despesas em Londres.... | 13:795\$78,9 | |
| Coupon de 1 de julho de 1915 e de 1 de janeiro de 1916..... | 413:943\$75 | |
| Idem por gastos geraes..... | 9:111\$60,5 | |
| Idem por gastos geraes de exploração a saber: | | |
| Material diverso..... | 57:143\$69,8 | |
| Gastos de exploração | 238:359\$82,8 | 295:503\$52,6 |
| Importancia total do augmento de tarifas nos annos economicos de 1913-1914, 1914-1915..... | 251:465\$73 | |
| Prejuizo na venda de £ 1.000 de consolidados inglezes..... | 1:58\$45 | |
| Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos..... | 87:341\$56,3 | 1.091:396\$22,3 |

Credito

| | | |
|---|---------------|-----------------|
| Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees..... | 249\$03,7 | |
| Subvenção..... | 873:578\$14,8 | |
| Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas de janeiro a dezembro de 1915 | 251:070\$37 | 622:507\$77,8 |
| Recebido de alugueis de parte do predio do Porto..... | 1:100\$00 | |
| Dividendo de ações da Companhia das Aguas de Loanda..... | 4:000\$00 | |
| Rendimento geral da linha..... | 386:101\$78 | |
| Juros em diversas contas..... | 57:898\$08,5 | |
| Diferenças de cambio..... | 3:937\$85,4 | |
| Lucro na venda de diversos materiais e trabalhos nas officinas... | 15:601\$68,9 | 1.091:396\$22,3 |

(Continua)

ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 21 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas por intermedio dos Agentes de Leilões, Srs. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho, Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 113.º da Tarifa Geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 25 de Fevereiro de 1917, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 24 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 1.522, de Mourisca a Coimbra, 2 ceiras de cravos, com 57 kilos, a Antonio F. Duarte; 12.677, de Alhandra a Lisboa P, 9 volumes de mobilia, com 312 kilos, a Justo Pinheiro; 98.060, de Rio Tinto a Aveiro, 3 atados de saccoes vazios, com 90 kilos, a Primo da Maia; 45.720, de Leiria a Porto Campanhã, 2 saccoes com saccoes vazios, com 42 kilos, a E. Leonardo dos Santos Coelho; 39.581, de Beja a Abrantes, 15 volumes diferentes, com 651 kilos, a Jeronymo Antonio Araujo; 19.267, de Castello de Vide a Lisboa P, 1 caixote com carne fumada, com 75 kilos, a Antonio Martins; 46.154, de Leiria a Lisboa P, 2 caixas de peixe secco, com 239 kilos, a Pereira & Arnaldo; 54.298, de Villa Nova de Gaia a Lisboa P, 6 caixas de vinho, com 180 kilos, a Silvas & Com.; 52.756, de Villa Nova de Gaia a Lisboa P, 4 caixas de vinho, com 170 kilos, a Grande Hotel Central; 40.660, de Portalegre a Lisboa P, 4 volumes diferentes, com 106 kilos, a Justino Pinheiro.

Salão OLYMPIA

Sessões todos os dias desde as 2 da tarde

Inauguração das MATINÉES infantis, dedicadas ás creanças que tem entrada gratuita, acompanhadas de pessoas de familia.

O meu unico filho — Exito grandioso.

Dalila, 3 actos.

Brevemente estreia do famoso film A filha adoptiva, em 4 partes.

AGENDA DO VIAJANTE

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—o Elevador—Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 1, Campo do Toural, 18. — Este hotel e sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos Jose Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissoes, consignações, transportes, etc. Vide 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 reception. Bains. Journaux.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1917

COMPANHIA

PORTUGUEZA

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|--------|----------|-------|
| Lisboa-R | Cintra | Lisboa-R | |
| 6:55 | 8:9 | 6:20 | 7:21 |
| 10 | 11:7 | 8:30 | 9:32 |
| 5:51 | 7:1 | 11:26 | 12:27 |
| 8:26 | 9:31 | 7:32 | 8:32 |
| 12:25 | 1:32 | 11:12 | 12:15 |

| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | |
|----------|---------|----------|-------|
| 6:10 | 7:18 | 5:53 | 7:59 |
| 7:19 | 8:10 | 7:40 | 8:47 |
| 10:30 | 11:38 | 8:30 | 9:36 |
| 5:3 | 6:38 | 10:40 | 1:46 |
| 6:5 | 7:13 | 12 | 1:6 |
| 7 | 8:8 | 7 | 8:8 |
| 8:30 | 9:38 | 10 | 11:6 |
| 12:25 | 1:33 | 11:30 | 12:36 |

| Lisboa-R | V. Franca | Lisboa-R | |
|----------|-----------|----------|-------|
| 6:40 | 7:54 | 6:26 | 7:49 |
| a 5:5 | 6:2 | 8:20 | 9:40 |
| 6:2 | 7:23 | 9:10 | 10:35 |
| 7:10 | 8:28 | | |
| 12:8 | 1:32 | | |

| Lisboa-R | Sacavem | Lisboa-R | |
|----------|---------|----------|-------|
| 6:40 | 7:21 | 7:4 | 7:49 |
| 8:44 | 9:29 | 8:56 | 9:40 |
| a 5:5 | 5:35 | 11 | 11:43 |
| 6:2 | 6:50 | 9:51 | 10:35 |
| 9:5 | 9:45 | 10:42 | 11:26 |
| 12:18 | 12:59 | a 11:18 | 11:47 |

| Lisboa-P | B. Prata | Lisboa-P | |
|----------|----------|----------|------|
| g 7:40 | 7:50 | g 7:20 | 7:31 |
| g 5:8 | 5:18 | g 9:15 | 9:26 |
| g 6:9 | 6:18 | g 5:40 | 5:50 |

| Lisboa-R | Porto | Lisboa-R | |
|----------|-------|----------|-------|
| 8:25 | 2:16 | 7:9 | 5:44 |
| 9:10 | 8:37 | a 6:38 | 12:58 |
| 7:10 | 9:49 | 7:55 | 6:31 |
| 9:35 | 7:59 | f 7:45 | 11:14 |

| Lisboa-R | Entrone | Lisboa-R | |
|----------|---------|----------|------|
| 5:8 | 8 | 4:5 | 8:19 |
| 7:55 | 11:28 | 11:40 | 5:5 |

| Figueira | Coimbra | Figueira | |
|----------|---------|----------|-------|
| 1:50 | 3:24 | 1:25 | 4:36 |
| a 6:30 | 8:15 | 7:55 | 9:18 |
| a 10:20 | 12:7 | 10:40 | 12:26 |
| 11:30 | 1:8 | 4:36 | 6:30 |
| 2:5 | 4:30 | a 8:40 | 10:20 |
| 11:4 | 12:30 | | |

PART. CHEG. PART. CHEG.

| Coimbra | Louza | Coimbra | |
|-----------|----------|-----------|-------|
| 4:35 | 5:50 | 7:10 | 8:39 |
| Lisboa-R. | Figueira | Lisboa-R. | |
| 8 | 3:5 | 5:30 | 12:43 |

| Lisboa-R | Caldas | Lisboa-R | |
|----------|--------|----------|------|
| 5:32 | 10:26 | 5 | 9:48 |
| Porto | Aveiro | Porto | |
| 7:9 | 9:11 | 5 | 7:40 |
| 2:27 | 4:50 | 11:19 | 1:58 |
| 5:21 | 7:46 | 6:45 | 9:26 |

| Porto | Ovar | Porto | |
|-------|------|-------|------|
| 5:46 | 7:13 | 8 | 9:43 |

| Mais os de Aveiro | | | |
|-------------------|---------|-------|--|
| Porto | Espinho | Porto | |
| 10:51 | 11:43 | | |

| Mais os de Ovar e Aveiro. | | | |
|---------------------------|-------------|-----------|--------|
| Lisboa-R. | Val. d'Ale. | Lisboa-R. | |
| 9:10 | 6:55 | 8:28 | 5:44 |
| a Mad. | 9 | a 11:25 | d Mad. |
| a 4:53 | 10:35 | a 10:28 | 1:32 |
| a Mad. | 8:1 | | |

| Lisboa-R. | Badajoz | Lisboa-R. | |
|--|--------------|-----------|------|
| 7:55 | 7:40 | 6:24 | 5:5 |
| Lisboa-R. <th>Guarda</th> <th>Lisboa-R.</th> <th></th> | Guarda | Lisboa-R. | |
| 7:55 | 9:8 | 3:40 | 5:5 |
| Setil | Vendas Novas | Setil | |
| 8:57 | 10:49 | 7:32 | 8:40 |

BEIRA ALTA

| Figueira | Pampilhosa | Figueira | |
|----------|------------|----------|-------|
| 7:21 | 9:45 | 10:50 | 12:50 |
| 6:5 | 8:20 | 8:45 | 10:34 |

| Pampilh. | F. Onoro | Pampilh. | |
|----------|----------|----------|------|
| 5:50 | 7:1 | 10:50 | 7:52 |

| Pampilh. | Mangualde | Pampilh. | |
|----------|-----------|----------|------|
| 12:33 | 3:8 | 6:35 | 9:41 |

SUL E SUESTE

| Lisboa | Barreiro | Lisboa | |
|--------|----------|--------|------|
| 8:15 | 8:50 | 6:30 | 7:10 |
| 10 | 10:35 | 7:40 | 8:15 |
| 11:30 | 12:5 | 9:30 | 10:5 |
| 2:45 | 3:20 | 11:25 | 12 |
| 4:21 | 5 | 1:25 | 2 |
| 6:5 | 6:40 | 4:55 | 5:30 |
| 8:10 | 8:50 | 5:55 | 6:30 |

CHEG. PART. PART. CHEG.

| Lisboa | Setubal | Lisboa | |
|--------|---------|--------|------|
| 8:15 | 9:48 | 8:25 | 10:5 |
| 11:30 | 12:1 | 10:35 | 12 |
| 4:25 | 6:8 | 5 | 6:30 |
| 8:15 | 10:5 | | |

| Lisboa | Aldegallega | Lisboa | |
|--------|-------------|--------|------|
| 5:15 | 10:10 | 8:10 | 10:5 |
| 11:30 | 1:10 | 12:5 | 2 |
| 4:25 | 6:20 | 4:40 | 6:30 |
| 8:10 | 10:5 | | |

| Lisboa | Evora | Lisboa | |
|--------|-------|--------|------|
| 8:15 | 12:53 | 2:20 | 7:10 |
| 8:10 | 12:15 | 9:28 | 2 |

| Gadanha | Montemor | Gadanha | |
|---------|----------|---------|-------|
| 11:32 | 12 | 10:10 | 10:39 |
| 11:7 | 11:35 | 10:15 | 10:44 |

| Lisboa | Villa Viçosa | Lisboa | |
|--------|--------------|--------|---|
| 8:15 | 4 | 6:15 | 2 |

| Lisboa | Môra | Lisboa | |
|--------|------|--------|---|
| 8:15 | 3:5 | 6:40 | 2 |

| Lisboa | Beja | Lisboa | |
|--------|-------|--------|------|
| 8:15 | 2 | 2 | 7:10 |
| 8:10 | 12:55 | 8:30 | 2 |

| Lisboa | Moura | Lisboa | |
|--------|-------|--------|---|
| 8:15 | 4:50 | 6 | 2 |

| Lisboa | Villa Real | Lisboa | |
|--------|------------|--------|------|
| 8:10 | 10 | 4:43 | 7:10 |

| Lisboa | Portimão | Lisboa | |
|--------|----------|--------|------|
| 8:10 | 7:15 | 7:15 | 7:10 |

| Garvão | Grandola | Garvão | |
|--------|----------|--------|------|
| 3:30 | 6:35 | 7:20 | 11:4 |

| Tunes | V. R. S. Ant. | Tunes | |
|-------|---------------|-------|-------|
| 4:45 | 8:50 | 7:40 | 11:40 |

| C. Branca | Faro | C. Branca | |
|-----------|------|-----------|------|
| 3:45 | 7:30 | 8:35 | 1:10 |

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 | 2:40 |
| 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 | Monsao | Porto | |
|-------|--------|-------|-------|
| 8:22 | 1:53 | 4:26 | 10:10 |
| 5:10 | 10:34 | 2:47 | 8:10 |

PART. CHEG. PART. CHEG.

| Vianna | Vaiença | Vianna | |
|--------|---------|--------|------|
| 8 | 10:1 | 5:10 | 7:20 |
| 5:31 | 8:15 | 7:27 | 10:1 |
| 7:50 | 9:50 | 1:5 | 6:46 |

| Porto | Penafiel | Porto | |
|-------|----------|-------|------|
| 7:7 | 8:54 | 4:53 | 6:40 |
| Porto | Marco | Porto | |
| a 52 | 12:44 | 3 | 5:50 |

| Porto | Iua | Porto | |
|-------|------|-------|-------|
| 4:43 | 9:24 | 5:51 | 10:30 |

| Porto | Barca d'Alva | Porto | |
|-------|--------------|-------|------|
| 8 | 4:13 | 12:40 | 8:19 |

| Regoa | B. d'Alva | Regoa | |
|-------|-----------|-------|-------|
| 6:41 | 11:52 | 5:6 | 10:13 |

| Porto | Amarante | Porto | |
|-------|----------|-------|-------|
| 8 | 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 | Carviças | 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 | 5:53 |
| r 1:45 | 3:40 | q 6 | 8 |

| Tua | Bragança | Tua | |
|--------|----------|--------|------|
| a 5:10 | 12:5 | 8:15 | 1:55 |
| 3 | 9:5 | a 3:20 | 9:35 |

VALLE DO VOUGA

| Espinho | Sarnada | Espinho | |
|---------|---------|---------|---|
| d 6:40 | 9:52 | d 5:50 | 9 |

| Espinho | Vizeu | Espinho | |
|---------|-------|---------|------|
| 7:45 | 2:35 | 12 | 6:45 |

| Aveiro | Sarnada | Aveiro | |
|---|---------|--------|-------|
| 8:50 | 10:28 | 4 | 5:34 |
| Vizeu <th>Sarnada</th> <th>Vizeu</th> <th></th> | Sarnada | Vizeu | |
| q 4:30 | 8:36 | q 5:30 | 10:12 |

POVOA DE VARZIM

| Porto | Povo | Porto | |
|--------|-------|---------|------|
| 8:15 | 9:45 | 5:30 | 7:5 |
| 11:15 | 12:40 | 8:10 | 9:21 |
| 2:15 | 3:31 | g 11:50 | 1:10 |
| 5:5 | 6:35 | h 12:50 | 2:4 |
| 2:7:15 | 8:36 | g 5:23 | 6:44 |
| a 9 | 10:11 | h 7:10 | 8:25 |

| Porto | Famalleão | Porto | |
|-------|-----------|-------|--|
| 2:15 | 5:35 | | |

| Povo | Famalleão | Povo | |
|------|-----------|--------|-------|
| 7 | 8:22 | 10:10 | 11:26 |
| s 10 | 11:2 | e 4:15 | 5:34 |
| 4:15 | 5:35 | 7:10 | 8:28 |

GUIMARAES

| Trofa | Guimarães | Trofa | |
|--------|-----------|-------|------|
| t 7:40 | 9:13 | t 2 | 3:43 |

| Trofa | Fafe | Trofa | |
|-------|-------|-------|------|
| 9:35 | 12:12 | 6:38 | 9:7 |
| 6:5 | 8:34 | 4:10 | 6:48 |

a Directos expressos ou rápidos
b Semi-directo
c Quintas e sabbados
d Porto-Campanha.
e Dias uteis.
f Domingos e feriados.
g Seg., quartas e sabbados.
h Segundas, quartas e sextas.
i Terças quintas e sabbados.
j Segundas e quintas.
k Domingos, quartas e sextas.
l Dia 23 de cada mez.
m Domingos
n Segundas-feiras
o Terças-feiras.
p Segundas, quartas e sabbados.
q Segundas, quartas, sextas e sabbados.
r Terças, sextas e domingos.
s Domingos e quintas.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para

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

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a-R. do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO TAIT & Co.-R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Companhia da Mala Real do Pacifico

Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a C. do Sodré, 64, 1.^o



Providence e New York com escala por S. Miguel, Terceira e Fayal

Um paquete francez.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4 1.^o

A sahir de Leixões



Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete francez.
Agente, Diogo Joaquim de Mattos. Rua Nova da Alfandega, 7.



New York (directo)

Um paquete francez.

Agentes, Grey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo

Um paquete portuguez.
Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete francez.
Agente, Diogo Joaquim de Mattos. Rua Nova da Alfandega, 7.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

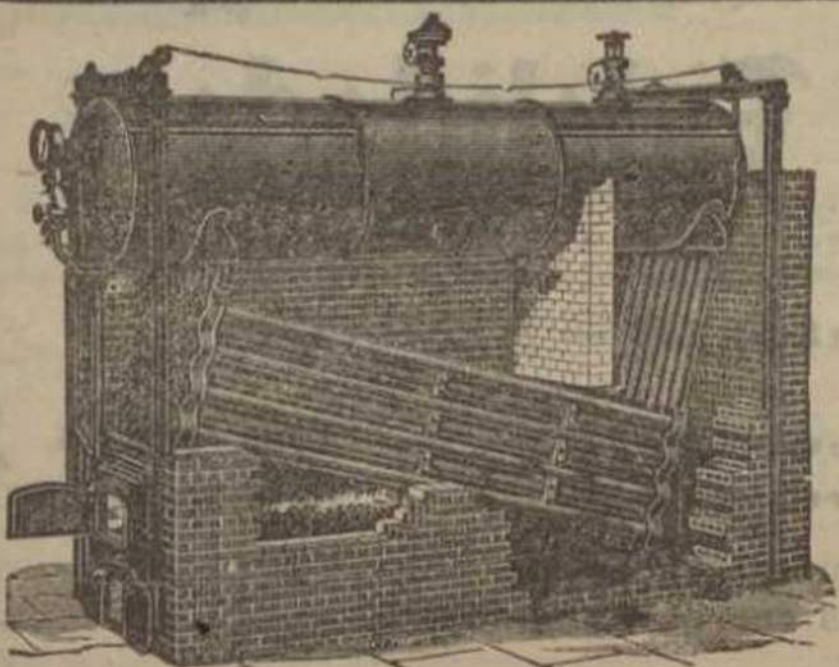
14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A

OFFICINAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

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

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.

Limpa 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.



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas 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

Telegraphmas: «BABCOCK»—LISBOA

BLACKMAN

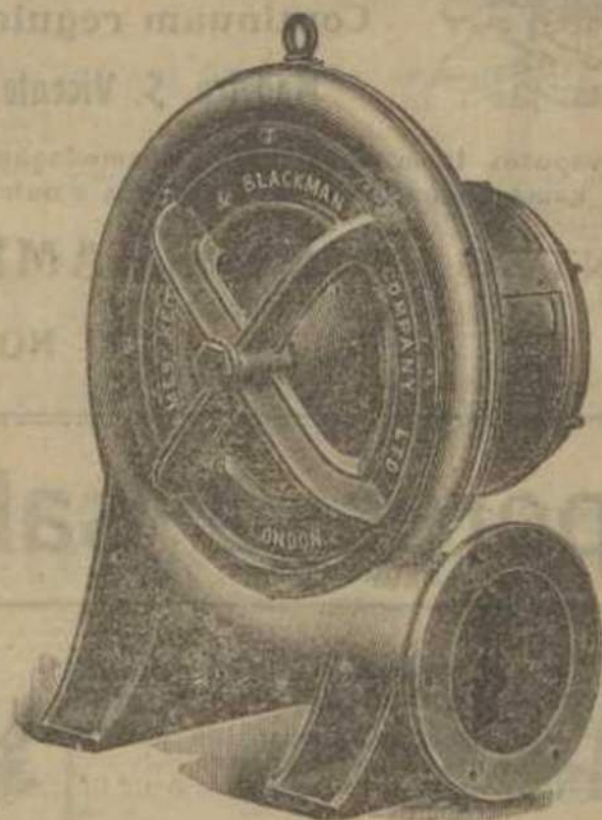
VENTILADORES PARA FORJAS
E FUNDIÇÕES

Para preços e catalogos endereçar a

BLACKMAN EXPORT C.^o L.^{TD}

374, Euston Road

LONDON (N. W.)



MANUFACTURA
DE

DECALCOMANIAS INDUSTRIAES

Mais de 20.000 decorações para todas as industrias

Applicação facil e instantanea

sobre madeira, metal, vidro, celluloida, couro, seda, papel, cartão,
tella, faiança, porcellana, superficies pintadas, estuques, etc.

SOLIDEZ PERFEITA

90 % mais barato do que os trabalhos feitos á mão

Trabalhos de encommenda

Reproducção fiel e artistica de qualquer original

FRISOS

para decorações muraes

Window Signs americanos

para reclames a collocar instantaneamente sobre
vidros de montras

TABOLETAS E ARTIGOS DE RECLAME

Inscripções e decorações

para caminhos de ferro, tramways, omnibus, automoveis, etc.

Representante em Portugal: **L. de Mendonça e Costa**

II, Rua da Horta Secca, 13, 1.^o — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

Fidelidade



Fundada em 1835

13, Largo do Corpo Santo, 13 — LISBOA

Capital emittido..... 1.344.000\$00
Capital desembolsado... 67.200\$00

Reservas..... 700.727\$06,5
Prejuizos pagos..... 4.385.994\$37

Effectua seguros terrestres e maritimos
na séde e nas correspondencias