

AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1º e 16 de cada mês

FUNDADA
EM
1888

DISTRIBUE COMO ANEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRATOS COM O GOVERNO E A DIRECCOES.

Assinatura: — Portugal, Alentejo e India portuguezas, anno 1 Esc. 2500. Espanha, anno 6. 18 pesetas. Union postal, 18 fr. Brasil, 12,5000 rs. fracos.

Acceptam-se assinaturas em todas as estações telegrapho-postais 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

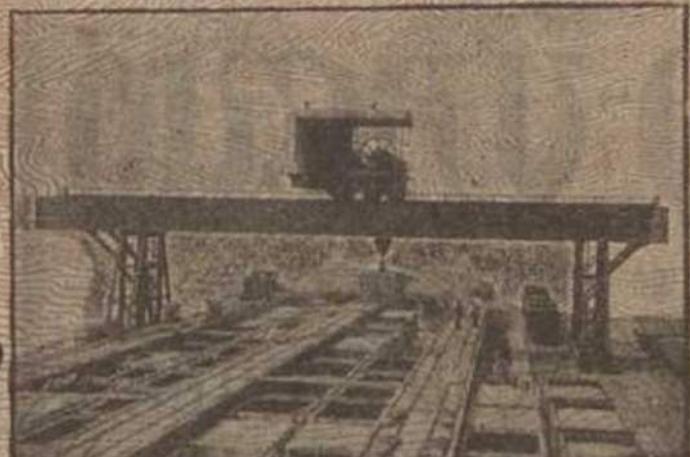
G. MAHONY & AMARAL, Limitada

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

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

Endereço telegraphico: MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 580



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo bullard

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**

Também unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Sistema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 já installados.

Apparelos hidráulicos de parada, de curso de 7 pes.
fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: «Ransomes & Rapiere, London»
* Cablegramas: «Sluice London»



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

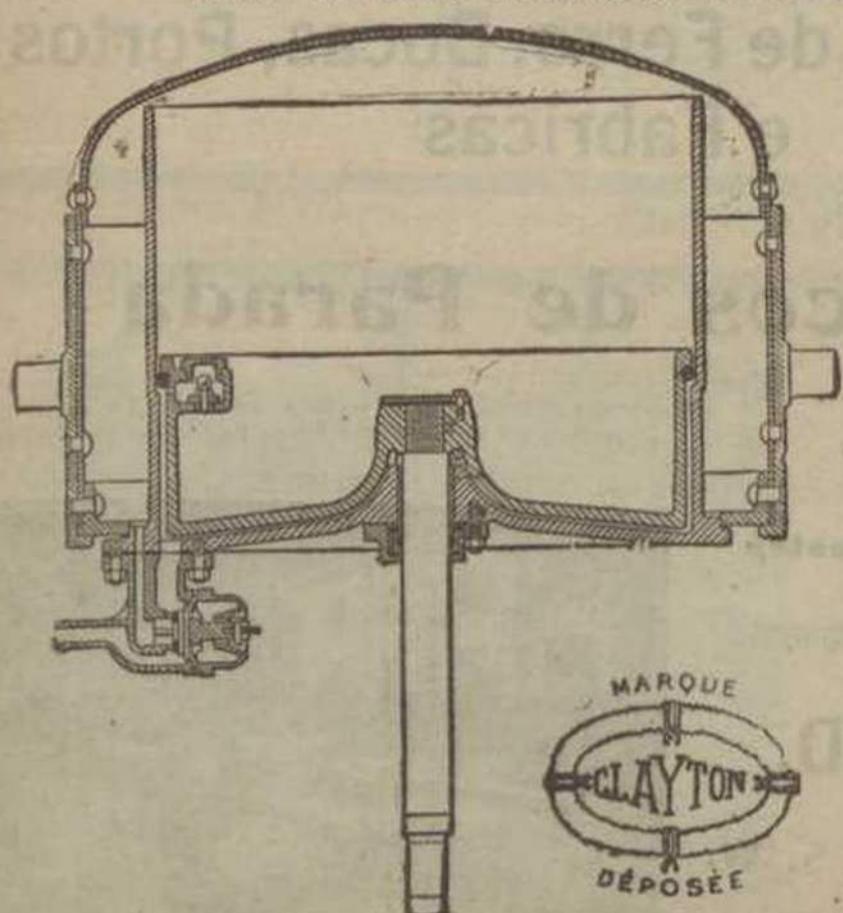
COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

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
teem adoptado este freio:

CONTINENTE:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Companhia da Beira Alta

Companhia de Guimarães

Companhia do Porto à Povoa e Famalicão

Companhia Nacional

Companhia do Valle do Vouga

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 30.º ANNO

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

NUMERO 704

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

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 Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Abril de 1917

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

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

Companhia Portugueza — Aviso ao Públido: Transporte de pescarias em grande velocidade — Aviso ao Públido: 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 de Sousa	115
O allitamento dos ferro-velários ingleses, de Raul Esteves	117
Mapa dos caminhos de ferro da península	118
Parte Official, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portarias n.º 924 e 930	119
Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração — Lei n.º 675	119
Nova linha eléctrica na Argentina	119
Serviços de cobranças	119
Viagens e transportes	120
A questão dos eléctricos	121
Linhos Portuguezas	122
Linhos estrangeiras	122
A crise do papel	123
Parte financeira:	
Carteira	123
Boletim comercial e financeiro	124
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	125
Brevistas dos caminhos de ferro portuguezas e espanhóis	125
Linhos ferreas do Brasil	126
Companhia Africano — Relatório	127
Arrematações	127
Horário dos comboios	128

Electrificação do ramal de Cascaes

Sendo de manifesta actualidade a questão da electrificação dos caminhos de ferro, algum interesse pode 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 instalações da Estação Thermal, Climática, Marítima e Sportiva do Estoril, não só grandes benefícios trará para a privilegiada "Côte d'Azur" portuguesa, como também em larga escala promoverá o desenvolvimento do turismo em geral.

Objeto da Electrificação

Destina-se ella a melhorar a exploração, principalmente sob o ponto de vista de uma maior commodidade a offerecer 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 sistema de "unidades multiplas" (*multiple unit system*) para a composição dos comboios, permite-nos o desdobramento do material por fórmula a obtermos, quasi com a mesma despesa, um muito maior numero de comboios.

Por outro lado os rápidos arranques por elle consentidos fornecem-nos o meio de diminuirmos 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 necessário, porém, esperar pelo desenvolvimento do trafego visado, para que se façam sentir, desde logo, os benefícios de ordem económica d'ella provenientes, pois que o coefficiente 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 reducção do pessoal, como, principalmente, pela importante economia obtida no consumo de carvão.

Muito interessantes a este respeito são as comunicações realisadas a propósito 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 quais 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 %, atendendo á qualidade do combustível necessaria em cada um dos casos.

Conjugando tal circunstancia 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 — Horário

Segundo as primitivas ideias da *Sociedade Estoril*, a exploração deveria fazer-se por meio de comboios directos, semi-directos e omnibus, do tipo dos que actualmente fazem o serviço a vapor: seguindo tal base, tivemos occasião de organizar um horário 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 sistema de "paragens alternadas" que

(1) Faz parte d'un trabalho elaborado para a *Sociedade Estoril* em julho de 1915 e que actualmente está em via de publicação na "Revista de Obras Públicas 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 diferentes 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 acceleracao 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 tipo 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 permittiria um tão elevado numero de comboios, como com a exploração finalmente projectada, onde a igualdade de velocidade commercial para os diferentes comboios nos permitte, sem embaraço, elevar muito o seu numero.

Torna-se, todavia, necessário assegurar tambem o serviço entre estações contiguas, pois que tal não fazem evidentemente os comboios de que nos temos ocupado, 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 saídas 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

Algés
Cruz Quebrada
Paço d'Arcos
Oeiras
Parede
S. João do Estoril
Estoril
Mont'Estoril
Cascaes

Comboio 2

Dafundo (1)
Caxias
Santo Amaro
Carcavellos
Cae-Agua
S. João do Estoril
Estoril
Mont'Estoril
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 tramwais 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-

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

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

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

Material circulante e composição dos comboios

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

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 corrediça — 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, assegurão um minimo de 80 lugares 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 oscilações 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 lugares offerecidos annualmente, o que, em face dos 2 milhões de passageiros por anno, actualmente transportados, nos dá um coefficiente geral de utilisação 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 das 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 medio 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 teem estabelecido, não deixarei, com tudo, de me referir ás interessantissimas sessões do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, de

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

1910, onde tão acaloradamente vieram á barra os partidários do sistema monofasado, 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, veiu, 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 sistema aereo; mas, por um lado o emprego satisfactorio da suspensão catenaria, e por outro o uso dos pontographos para a captação da corrente, resolveram as dificuldades que elle apresentava para as grandes velocidades.

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

Parece, pois, que o monofasado 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 sistema — com a tensão de distribuição de 1.500 volts (¹) — que teem 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 instalação está n'este momento sendo executada na linha Manchester-Bury, pelo Lancashire & Yorkshire Railway — pôde aconselhar, ao tomar uma resolução definitiva sobre este assunto, uma modificação do criterio até hoje seguido pela *Sociedade Estoril*.

Qualquer que venha a ser o sistema 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 constituído 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 constância 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 accessórias

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

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

Manuel Bello
Engenheiro

(¹) Ou antes 3.000 volts a tres fios.

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 aumento 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 conjunto.....	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 coefficientes d'exploração os seguintes:

	Despera	Coefficiente
Mirandella	779\$36	0,648
Vizeu.....	778\$92	0,609
Bragança	748\$66	0,995
Conjunto	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:

Linhos 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 despezas em escudos subdividem-se pela fórmula 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

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

Mirandella.....	32.895\$79
Vizeu.....	37.545\$89
Bragança.....	91.211.033
Total.....	161.653\$01

Houve uma diferença 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 excede aquella cifra.

Como houve aumento de receitas brutas, quasi todo esse aumento reverteu a favor do Estado, exactamente quando a Companhia via as suas despesas excederam em mais de 12.000\$00 a cifra arbitrada. E se o aumento não reverteu totalmente é porque da receita supplementar obtida pela sobretaxa de 55% durante os ultimos meses do anno, metade apenas foi lançada ao trafego.

As receitas fóra do trafego, engrossadas por igual partice 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 diferenças:

Garantia.....	17.829\$59
Receita liquida..	8.045\$66
" fóra do	
trafego....	5.941\$30

Total	19.933\$95
-------------	------------

Com o aumento do trafego foi a Companhia prejudicada consideravelmente, sendo pois o seu interesse obstar quanto possível 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 necessário 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 ocorrer 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 tunelos e edifícios, 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-syphão.

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.º.....	2.396	2.369	4.160
2.º.....	7.729	8.638	13.890
3.º.....	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	1.003.990	724.117
Alcool, aguardente, bebidas.....	94.653	151.851	284.379	262.332	78.998	182.022
Azeite.....	201.015	272.838	1.488.001	1.821.095	416.059	633.298
Batatas.....	258.838	571.675	1.452.955	687.799	1.710.268	862.978
Borras, bagaços, desperdícios.....	138.076	183.124	727.145	442.146	370.666	277.085
Cal.....	1.033.771	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
Cereaes { Outros.....	412.929	682.459	834.515	335.476	653.667	239.098
Comestiveis.....	1.081.781	933.191	1.911.682	950.518	673.309	581.549
Cortiça.....	27.886	45.577	979.920	1.220.562	370.631	570.245
Couros.....	138.846	133.308	156.392	153.805	141.456	162.514
Fructa verde.....	41.888	30.058	103.957	85.014	80.146	56.214
Fructa { Castanhas	40.209	25.465	2.587.352	1.642.874	2.166.333	1.356.995
Fructa { Outras	30.582	21.577	496.507	433.191	109.608	182.304
Gado (cabecas).....	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.....	7.810.161	7.771.676	1.687.223	5.333.533	1.616.620	3.956.896
Marmores e pedras apparelhadas.....	29.825	41.764	187.100	176.408	105.571	270.326
Metaes { Em bruto.....	274.010	229.304	341.961	325.537	182.561	167.356
Metaes { Em obra	321.033	329.789	391.192	420.721	212.210	236.582
Minério.....	56.230	62.363	355.034	338.407	201.261	183.157
Peixe { Bacalhau	152.214	156.302	405.068	417.094	282.228	276.959
Peixe { Outros	23.540	29.127	2.488	2.391	1.014	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	60.333	76.874
Vinhos.....	859.123	4.213.607	2.291.800	2.362.528	1.466.198	1.466.198
Machinas agricolas.....	9.703	5.630	26.662	38.748	18.836	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						Mercadorias (pezo)	Preço medio da tonelada kilometrica	Toneladas kilometricas	Preço medio da tonelada kilometrica	
	Cavalos	Bovino	Caprino e lanígero	Vitellos	Suino	Total	Vehicles				
Vizeu.....	343	341	—	423	193	1.303	31	25.700.530	\$99	796.414.938	\$03.1
Mirandella..	416	409	10	3.8	289	1.513	80	28.333.408	1.638,3	1.372.474.289	502
Bragança..	400	421	8	466	208	1.506	79	19.818.429	1.621,5	901.946.581	502,7
Somma...	1.159	1.177	18	1.287	681	7.32	681	73.852.467	1.519	3.070.835.808	502,8

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
Joias.....	803\$73	292\$19,5	446\$18
Quotas.....	1:213\$40,5	1:705\$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
Alixação de annuncios nas estações.....	80\$00	80\$00	80\$00
Multas ao pessoal.....	170\$61,5	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\$83	113\$86
* > 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

Despesas

Designação das verbas	1910	1915	1916
Joias e quotas reembolsadas a demittidos.....	272\$16,5	354\$43	670\$98
Adeantamentos concedidos	1:835\$16	7:034\$29	4:570\$89,5
Subsídios 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	3:319\$00	2:265\$00	2:545\$00
Ordenados e expediente.....	130\$83	126\$00	132\$73
Auxílios extraordinários.....	30\$00	—\$—	—\$—

Vê-se que o pessoal contribuiu com 2:149\$88 de joias 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 despezas efectivas, facéis de verificar e, quando se recorra ao calculo por formulas, os multiplos termos d'estas devem ser estabelecidos por forma que as Companhias lucrem com o incremento do tráfego e sejam interessadas em acelerar 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 ingleses

Os jornaes ingleses 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 infanteria.

Comprehende-se que a Inglaterra, no poderoso esforço para improvisar exercitos que fizessem face á avalanche alema, 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 instrucção 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 veiu 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 sobremodo evidente.

Porém, os diversos meios de que se lançou mão, para de algum modo remediar ou attenuar as dificuldades 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 saída do pessoal de certos serviços, e pelas dificuldades que esse facto vinha causar aos proprios transportes exigidos pela guerra.

De facto, se em muitos lugares as vagas produzidas pela saída 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 fiscalisação 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 de criterio d'estas disposições é que se exigiou, evidentemente, a mais absoluta seriedade e o mais imparcial juizo, afim de affastar 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 technico, estão igualmente trabalhando no conjunto das tarefas que constituem hoje a missão guerreira da Inglaterra.

Uma das formas praticas que se alevitrou 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 technico importante, assim fosse julgado pelo *Army Council*.

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

Dos dados estatisticos a que já nos referimos pode 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 luta.

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 aumento 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	2,031	8.4	6,227	8.4	5,223	9.6
Janeiro.... 1915	3,608	10.5	3,663	10.8	—	—	9,935	12.4	4,016	10.2	2,490	13.4	11,970	13.8	2,466	10.1	8,595	11.4	6,243	11.5
Abri.... 1915	4,246	12.3	4,078	12.1	—	—	11,578	14.6	4,850	12.3	2,347	14.4	13,439	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	2,638	16.5	16,019	18.5	2,912	12.1	10,371	14.0	7,677	14.1
Outubro.... 1915	5,211	15.1	5,091	15.4	4,806	13.7	14,352	18.1	6,366	16.8	2,731	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	19.3	3,406	14.0	12,491	17.0	10,458	19.2
Abri.... 1916	6,260	18.1	6,083	18.6	5,297	15.9	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	18.4	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	14,83	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	7,113	18.8	3,653	22.4	19,623	21.4	4,075	16.8	14,813	19.9	—	—
Outubro.... 1916	7,403	21.1	6,427	19.0	6,221	18.9	18,952	24.2	7,658	20.2	3,684	22.6	20,021	21.5	4,20	17.3	—	—	—	—
Novembro.... 1916	7,557	21.9	6,565	16.4	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	8,00	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 difícil exigir ao serviço ferro-viario maiores sacrifícios em pessoal, sem que o serviço technico venha a ser profundamente afectado na rapidez e segurança da sua execução.

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

Teem-se feito muitas substituições de pessoal por individuos fóra da edade 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 atingir 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 teem sido feitas, sobre a conciliação entre as exigencias da defesa 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 caracter especial das suas funções, a sua contribuição pessoal não

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

Na realidade, porém, deve notar-se, como se deduz do simples exame dos numeros, que o limite a que chegou a utilisação 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-Bretanha 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 possível, 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 justica com que cada um era atribuido á missão que rasoavelmente lhe devia competir, sub-entendia-se implicitamente que todos estavam desempenhando a sua tarefa na obra commun da defesa nacional.

Comprehende-se que a aceitação d'esta conclusão dependia em muito de não serem susceptiveis de contestação as isenções propostas e realizadas, porque nas medidas de exceção é necessário 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 sistema de operações militares.

Raul Esteves

Total

Mapa dos Caminhos de Ferro da Peninsula

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

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 obriga a maior intensidade na fiscalização e no serviço de informação;

Considerando que os exigentes 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 excede 324\$.

2.º 30 por cento sobre os vencimentos cuja importância anual não excede 400\$.

3.º 15 por cento sobre os vencimentos cuja importância anual excede 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 fôrças 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 a 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 eléctrica na Argentina

Um dos lugares 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 férrea suburbana.

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

Por espaço de muitos anos, a crescente afluencia de gente da metrópole que procurava esse lugar para seu repouso e recreio, utilizava navios ou o caminho de ferro a vapor, mas à medida que foi aumentando a predileção pela beleza do sitio, foi-se tornando mais urgente e indispensável o melhoramento das facilidades de transporte existentes, até que se resolveu electrificar a linha respectiva, iniciando-se em breve os trabalhos, os quais prosseguiram 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 eléctrica alternada, que se necessitam para a exploração d'essa linha, são fornecidos por uma central geradora, que se encontra sitaada no extremo da mesma linha, no proprio lugar de El Tigre, d'onde a energia é transmittida por cabos subterrâneos às estações intermedias, sendo por sua vez transmittida, aos comboios por meio de um terceiro carril.

Os comboios são de sistema 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 veículos tem 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 tráfego entre Buenos Aires e El Tigre, como será de importante benefício para as diversas povoações suburbanas que são servidas pela linha em questão, pois em toda a extensão d'esta linha ha localidades onde tem a sua residencia a maior parte dos homens de negócios da capital argentina.

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

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

Serviços de cobranças

Continuamos a pôr á disposição dos nossos assinantes o nosso serviço, bem organizado e bem garantido, de **cobrança de rendas de propriedades** ou semelhantes, nas condições anunciadas no nosso número de 16 de novembro ultimo, pagina 345.

A pedido de alguns dos nossos leitores, encarregamo-nos igualmente de **pagamentos** de rendas mensais, contribuições e outros, e ainda, eventualmente, da compra de qualquer artigo ou objecto nos mercados de Lisboa ou Porto e, em casos especiais, nos de Madrid ou Badajoz; (sendo 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 rápido e mais seguro, ao destino que nos seja indicado. A correspondencia deve vir ao Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, rua da Horta Seca, 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 conflito internacional vem, sem dúvida, influir enormemente na solução do importante problema dos meios de transporte. Deve ser essa uma das consequências que mais imediatamente se ha de fazer sentir.

Não só as 600.000 toneladas de arqueação apprehendidas á Alemanha hão de vir como um magnífico contingente para a marinha que faz o tráfego dos aliados e dos neutros — se é que ainda ha neutros — como também a famosa marinha de guerra americana virá dentro em breves dias auxiliar a polícia aos 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 Brasil, o Panamá, Cuba e talvez a Argentina, o Uruguai, etc., vem imprimir ao tremendo conflito um aspecto que se nos asfigura o prelúdio do grande concerto final com que n'uma colossal apoteose á liberdade ha de acabar a mais cruenta guerra que o mundo tem conhecido.

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

Para nós é ponto indiscutível 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 necessários á vida dos povos. A annulação 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 indispensável, 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 diferente do que era antes da guerra.

E' possível que nos chamem optimistas. Tanto melhor. Nós que até ha pouco eramos mais pessimistas do que outra coisa; nós que viamois tudo muito confuso, que não tínhamos 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 ver 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 teem 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 à 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 incluida 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 dissemos 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 áquelles 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 aceitam, 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 anunciado.

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 efectuados 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 máximo 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 accessórias.

Tarifa de camionagem em Lisboa

Entrou hontem em vigor a nova tarifa de camionagem em Lisboa, combinada entre a Companhia Portuguesa e a Empreza 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 aumentados, em consequencia das circunstancias actuaes serem muito diferentes das de 1913,

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

Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

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

Remessas ao portador ou á ordem. — Em conformidade com as determinações legaes em vigor no paiz vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas, e nunca á ordem ou ao portador, enquanto se não dispuser 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 tráfego quando consignado ao Alcaide Presidente do «Ayuntamiento», com a condição de serem descarregadas imediatamente. As remessas de gado, carvão e generos alimentícios podem ser aceitas a qualquer consignação sem restrição, assim como se admite todo o tráfego, 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 alimentícios. Contudo 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 tráfego sem limite, indicando-se o nome do apeadeiro.

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

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

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

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

Linha de Linares a Almeria. — Não se aceitam expedições para Liúares-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 *official* possível.

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

Até ha pouco, todo o sujeito que tinha quatro minhocas na cabeça e oito vintens no bolso, vasava essa asno-rheia 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 mandaõ 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* convençem 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 tem o cuidado de mandar que os criados se deitem áquella 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 tolerância das auctoridades policias, permitindo-a *com perfeito conhecimento de causa!*

Habituada assim a fazer o que *le da 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 vítima 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 inevitável 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-Dáfundu 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 inocente! 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 ás 11 e 10; para Belem (35 minutos de ida e 12 de volta a Santo Amaro) ás 11,43; para Santo Amaro ás 12,07 e para o Arco do Cego ás 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 ás 11,45.

O que é bem diferente da ultima partida ás 11.

Como se vê, o aviso precipitado da Companhia, da partida ás 11 horas, era uma verdadeira *partida*, uma birrinha de *enfant gâté*, 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 engracado paiz em que até o governo periclitava 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 ás 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 Portugueza. — Os rapidos do Porto, n.º 51 e 56 e os rapidos de Madrid n.ºs 57|157 e 158|58, que estava annunciado terminariam em 12 do corrente, foram prorrogados 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 Alcántara, 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 à Povoa do Concelho, na extensão de 5 kilómetros, havendo decidida vontade, tanto dos povos como das autoridades locaes, de levar esta estrada até entroncar com a que vem de Pocinho, assim 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, dispensando-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 entabolas 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 ocupado e utilizado pelo exercito britannico.

Essas negociações terminaram recentemente, tendo-se convenzionado 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 conilar 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 diferença 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 diferença 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. Ali 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 despezas, comprehendendo o interesse e a amortisagão 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 accão, 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 despezas tamém progrediram, passando de 202 milhões de francos em 1915, a 250 milhões no anno ultimo, em razão da carestia do carvão, que passou de 28 francos para 71 francos a tonelada, de 1913 a 1916, occasionando, 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, num 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 kilómetros. Desde então e até 1914, ultimo anno alcançado pelas estatísticas officiaes, isto é, n'un periodo de 44 annos, a rede d'essas linhas chegou a atingir 934 kilómetros de extensão, ficando em construcção n'esse anno mais 158 kilómetros de linhas, o que viria elevar a longitude explorada por esse sistema de viação a 1.100 kilómetros. D'esses, em 727 kilómetros é empregada a tracção electrica; a tracção a vapor é utilizada em 141 kilómetros, e nos 66 kilómetros restantes emprega-se a tracção animal.

Apenas em 24 províncias havia linhas d'este sistema, sendo de todas, a de Barcelona a que contava n'aquelle anno a maior extensão de rede: 164 quilometros. Seguem-se a de Madrid, com 109 quilometros 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; Sevillia, 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 16 em construção; Coruña, com 6; Tarragona, com 3; Badajoz com um quilometro, apenas.

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

N'aquelle anno de 1914, a que as estatísticas 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.

Madrid. 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, caiu a sorte, para serem amortisadas, ás 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 mês corrente, á razão de 500 pesetas em Espanha e de 500 francos em França.

Madrid. As receitas da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte, no periodo compreendido entre o 1.º de Janeiro e o 1.º de Março atingiram 30.413.144 pesetas contra 30.313.076 pesetas no periodo correspondente de 1916 ou seja um aumento de 100.067 pesetas.

Madrid. As receitas da Companhia dos Caminhos de ferro Andaluzes, no periodo compreendido entre o 1.º de Janeiro a 10 de Março do corrente anno, atingiram 6.052.396 pesetas contra 6.384.972 pesetas, no periodo correspondente do anno precedente, accusando uma diminuição de 332.576 pesetas.

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

Madrid. A Companhia Madrilena de Urbanização requereu a concessão de uma linha de tração eléctrica, que partindo da de Ventas a Cañilejas vá terminar em frente do cemiterio da Almudena.

Allemanha

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

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

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

Estados Unidos da America

Os caminhos de ferro de Nova York vão realizar um benefício líquido supplementar de 6.000.000 dolars, por motivo de deliberação da Comissão de Comércio, que autoriza as Companhias a anular as tarifas reduzidas de exportação, concedidas ás indústrias metallurgicas, o que permite a aplicação da tarifa geral. Isto permitirá o aumento da receita de 1 dolar por tonelada, em media, para o aço em bruto, e uma somma superior para os produtos dos altos fornos.

Estados Unidos. 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 ulteriores compensações.

Suissa

Do relatório que vem de publicar a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federaes, acerca do exercício findo, consta que os ganhos e perdas d'esse exercício 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 assim mais rápida a viagem para Matto Grosso. Os comboios são compostos de vagões-leitos ultimamente fabricados no Brazil, com todos os requisitos indispensáveis 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 commun ou no de luxo, 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'aquelle 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.

Pernoitam na estação de Araçatuba, seguindo na manhã seguinte para Itapura e d'ahi para a margem do rio Paraná, assim de embarcarem para a margem oposta, 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.

Brasil. A Empreza de Viação Serrana, que é a concessionaria de uma linha eléctrica destinada a ligar as estâncias veraniegas de Petrópolis, Therezópolis e Friburgo, acaba de obter do Governo do Estado do Rio de Janeiro a aprovação dos estudos realizados para esse commitmento.

A referida aprovação abrange o trecho assinalado pelas dificuldades da transposição do Morin, sem dúvida o ponto mais custoso de todo o trajecto.

Pelo relatório apresentado pelo engenheiro chefe, verifica-se que o custo médio kilometrico, que para toda a linha fôr calculado em 80.000\$000, diante da situação creada pela guerra, subiu a 200.000\$000 por quilometro construído, em vista da estupenda alta do material fixo e circulante.

A crise do papel

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

Pela parte que nos respeita, vemos com enorme desgosto que, não podendo elevar o preço do jornal e menos o dos anuncios, 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 possível arcar com os enormes prejuízos sofridos e a sofrer.

A publicação da *Gazeta* já, no anno passado, deu ao seu proprietário importante prejuízo, que foi suportado com a esperança de que melhores tempos nos permittiriam não diremos compeusá-lo, mas, pelo menos equilibrar a receita com a despesa.

Vemos que tal não sucede; antes pelo contrario cada vez se nos aggrava mais os encargos e mais diminuem as receitas, por mil modos diferentes — 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 anuncios da Allemanha, da Belgica e da Austria, e alguns da França e Suissa, que nos produziam annualmente 627.500 escudos.

A seguir veiu a restrição dos serviços marítimos, que nos deu, na suppressão dos pequenos anuncios de vapores, uma diminuição importante.

Por fim, a diminuição ainda maior, n'estes ultimos meses, da publicação d'estes anuncios augentou o desfale.

O producto d'esta publicação que orçava por 140.500 cifrou-se em 1916 em 44.698 e no anno corrente não atingirá metade.

E' mais uma baixa de bons 120\$00 escudos, este anno, sem fallar da de 192\$00 escudos, soffrida ja 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 empregavamo-nos e nos custava, na Companhia do Prado, a 4\$10 a resma, pagámo-lo, apezar 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 virtiginioso caminhar para a ruina.

A suppressão da estampilha postal, que tanto beneficiaria alguns jornaes diarios, 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 nesse 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 nessa 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 fórmula a não nos permitir a importação.

Papel que «La Papelera Espanola» nos offerecia 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 efectivo, suprimiremos, desde o proximo numero, a folha da capa da nossa *Gazeta*, reduzindo a às 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 nimbus.

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

Escol.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3% «Beira Baixa» e 4 1/2% privilegiadas de 1. 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 tipo, — 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 oscilações 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, vêmos que basta uma pequena procura de cambiaes, 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 à procura que se tem evidenciado desde o começo da conflagração europeia, procura que tem como causa a falta de capitalização na industria. E a derivação do capital industrial e comercial para a capitalização em papeis será tanto maior quanto maior for a duração da guerra.

Companhia de Seguros & 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 propôz a seguinte applicação.

Para reserva especial marítima, esc. 28.917\$70; para amortizações: da c/ Gastos de installações (25%) 2.405\$84; da c/ Moveis e utensílios (25%) 2.601\$78; da Carteira da Universal, 10%, 6.000\$00, 11.010\$62; para contribuições, 5.000\$00; dividendo, 15% do capital realizado (1\$50 por accão, livre do imposto de rendimento) 22.500\$00; saldo para conta nova 5.413\$32,9.

Companhia da Ilha do Príncipe. — Segundo o balanço fechado em 31 de Dezembro ultimo os lucros líquidos 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 appliquem pela seguinte forma: 5% para fundo de reserva 46.601\$00; 1 1/2% à 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 realizadas nas propriedades da companhia e á sua producção. Pelo exposto em todo o relatorio vê-se que é bem prospero o estado da companhia.

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 tendência um pouco frouxa, porém de pouca duração, porque o mercado no fundo é firme.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres 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	15	16
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	40	40	40	40	40	40	39,95	40,10	40,20	40,20	40,20	40,20
Dívida interna 3% coupon.....	40,05	40,05	—	40,05	40,05	40	40,15	40,20	40,20	40,20	40,20	40,20
4%, 1888, c/premios.....	—	—	—	—	22570	22570	—	22570	—	—	—	—
4%, 1890 c.....	59580	—	—	50550	—	57540	57540	77560	—	57570	58580	—
3%, 1905 c/premios.....	10810	—	—	10805	—	—	—	50560	50560	56560	—	—
5%, 1905, (C.º de F.º E.) c	57530	57530	—	—	—	—	—	10505	10505	—	10510	—
5%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	85500	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro.....	—	—	84540	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	81540	81540	82540	84550	84560	84560	84560	84560	84560	84560	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	86550	—	86550	86560	86560	86560	86560	86560	—	—
3%, 3.ª serie.....	86550	86550	—	190550	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%.....	190550	190550	—	190550	—	190550	190550	190580	—	191500	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	175500	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	147500	147530	—	—	147550	147550	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	140500	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	107550	107550	107560	107550	107560	107560	107580	107550	107560	107560	107560	107560
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	52520	—	52500	—	—	—	52500	—	51550	51550	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	105520	—	105550	107550	107550	107550	107515	—	—	107580	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	—	—	—	—	87500	—	—	—	—
tit. 2	84560	84540	85500	85520	85500	85500	85560	85580	86500	86520	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	—	80550	—	—	—	—	—	—	81500	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	—	36510	—	—	—	36500	—	—	36510	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional, coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	75550	75560	—	75500	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	68500	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	80500	80550	80550	—	—	—	—	95500	—	81500	—	—
prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	91520	—	91550	91550	91550	—
5%	91540	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	59540	—	—	—	—	—
3%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	287	287	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	129,75	132	130	—	—	128	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	525/1	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1917		1916		Diferença em 1917	1917	1916	Diferença em 1917	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais		Escudos	Escudos	Escudos	
Portuguesas			Escudos		Escudos					
Companhia Caminhos de ferro	Réde geral	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—	
Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—	
Portugueses	Coimbra a Louzã	29	—	29	—	—	—	—	—	
Sul e Sueste.....	31 Março	722	705.614\$63	722	498.386\$28	+207.228\$35	977\$30	690\$28	+ 287\$02	
Minho e Douro	—	480	—	480	—	—	—	—	—	
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional	28 Fevereiro	185	32.850\$60	185	30.459\$06	+ 2.391\$54	177\$57	161\$64	+ 12\$93	
Valle do Vouga.....	31 Janeiro	176	17.513\$38	176	15.817\$12	+ 1.726\$26	99\$67	89\$87	+ 9\$80	
Porto à Povo e Famalicão	31 Fevereiro	64	35.094\$28	64	32.512\$06	+ 2.252\$22	548\$34	502\$21	+ 46\$13	
Guimarães	31 Dezem.-16	56	169.219\$57	56	144.192\$22	+ 25.927\$35	3.021\$77	2.574\$86		

Linhos 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 quinquenio anterior a 1916 o movimento financeiro da Rêde Cearense, então arrendada à 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\$180
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 mes 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 vai-se accentuando de mes para mes, 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 mes 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 escavação 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 atingiram o kilometro 31. Foi concluído o 1.º encontro da ponte sobre o rio de Cabaças e prosseguiram 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 atingiu 3.838 metros cubicos; 100 metros cubicos de alvenaria ordinaria com argamassa; enrocamentos 1.800 metros cubicos; pedra extraída, 16 metros cubicos. O assentamento da linha chegou à margem direita do rio Portinho. Ficou concluído o calçamento até à 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 impenituidade do volume da agua destruiu facilmente 60 metros do aterro do Igarapé, o qual fôra feito com o auxilio «dragas», apesar do entroncamento protector e muralha de chapas ensecadeiras. Chegara o decimo quinto carregamento de carris, com 59.961 toneladas.

O numero médio de operários 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 — Escavação em terra, 1.547\$100 metros cubicos; escavação para afundação, 70.732 metros cubicos; alvenaria de pedra com argamassa de cal, 105.241 metros cubicos; idem de tijolo, 40.014 metros cubicos; emboco e rebouco, 564 metros quadrados; pedra extraída, 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 operários 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 réis, material, 83:818\$682 réis.

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

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

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

Total dispendido, 3.195:843\$052 réis.

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 relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de junho do corrente anno, accusando os livros, n'esta data, o seguinte:

Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

EM 30 DE JUNHO DE 1916

Propriedade.....	58.061.569,7
Moveis e utensilios.....	20.669.578,6
Construcão.....	12.459.342.585,4
Estudos além de Ambaca.....	36.842.523,6
Thesouro portuguez, conta nova	1.052.279.527,5
Papeis de credito.....	188.019.550
Trustees.....	£ 48.439.8,9
Capital.....	217.977.517
Obrigações.....	3.600.000.500
Banco de Portugal.....	8.259.750.500
Obrigações sorteadas.....	70.939.596,6
Lucros suspensos.....	7.650.500
Trustees c/ de deposito £ 4 000	2.392.211.531,9
Acções em caução.....	18.000.500
Corpos gerentes, conta de caução.....	34.200.500
Thesouro, conta de reclamações	1.606.599.586
Artigos 25. ^o e 26. ^o do contracto de 25 de setembro de 1885..	910.802.574,4
Administrador delegado em Lisboa.....	5.969.561,7
Direcção em Loanda.....	15.036.51,8
Letras a pagar.....	10.000.500
Letras a receber.....	89.907.520
Banco Alliança, conta corrente caucionada.....	72.944.536,5
Devedores e crédores.....	689.901.598
Exploração.....	4.915.525,5
Caixa.....	507.294.542,4
Contracto de 11 de março de 1897.....	15.890.760.541,3
S. E. & O.	15.890.760.541,3

ES ARECIMENTOS

Papeis de credito	
Saldo, a saber:	
1 obrigaçao da Companhia a.....	79.550
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45.500.	90.00.500
2.000 acções da Mala Real Portugueza. (Memoria).....	20.500
1.600 acções da Companhia a 61.530	97.920.500
	188.019.550

Obrigações

Creadas:	
9.450 de 450.500.	4.252.500.500
47.250 de 90.500.	4.252.500.500
	8.505.000.500

Menos sorteadas:

264 de 450.500	118.800.500
1.403 de 90.500	126.250.500

Explicações

Somma das obrigações creadas.	8.505.000.500
------------------------------------	---------------

Da qual:

Recebido dos Trustees em pagamento da construção	6.186.150.500
Diferença na emissão.....	2.296.350.500
Em consolidados ingleses em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo....	£ 4.000
	18.000.500
	8.505.000.500

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Pago por commissões e transferências.....	1.140.571
Idem por gastos de administração.....	17.509.510
Idem por despesas em Londres.....	13.795.578,9
Coupon de 1 de julho de 1915 e de 1 de janeiro de 1916.....	413.943.575
Idem por gastos geraes.....	9.111.560,5
Idem por gastos geraes de exploração a saber:	
Material diverso.....	57.143.569,8
Gastos de exploração	238.359.582,8
	295.503.532,6
Importancia total do aumento de tarifas nos annos economicos de 1913-1914, 1914-1915.....	251.465.573
Prejuizo na venda de £ 1.000 de consolidados ingleses.....	1.584.545
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos	87.341.556,3 1.091.396.522,3

Credito

Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees.....	249.503,7
Subvenção.....	873.578.514,8
Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas de janeiro a dezembro de 1915	251.070.537
Recebido de alugueis de parte do predio do Porto	1.100.500
Dividendo de accões da Companhia das Aguas de Loanda.....	4.000.500
Rendimento geral da linha.....	386.1.1.578
Juros em diversas contas.....	57.898.508,5
Diferenças de cambio.....	3.937.585,4
Lucro na venda de diversos materiais e trabalhos nas officinas...	15.601.568,9 1.091.396.522,3

(Continua)

ARREMATAÇÕES

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 Cândido 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-há 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 retirar-as, 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 Albandra a Lisboa P, 9 volumes de mobilia, com 312 kilos, a Justo Pinheiro; 98.060, de Rio Tinto a Aveiro, 3 atados de saccos vazios, com 90 kilos, a Primo da Maia; 45.720, de Leiria a Porto Campanhã, 2 saccos com saccos 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 cai-xote com carne tumada, com 75 kilos, a António 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 viuho, 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 crianças que tem entrada gratuita, acompanhadas de pessoas de família.

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 diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Asseio e ordem. Preços modicós.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Comissões, constipações, transportes, etc. Vide anúncio na frente da capa—luta do Commercio, 73, 2º.

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

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

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

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

HORÁRIO 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 25	7 21
10	11 7	8 20	9 32
5 51	7 1	11 26	12 27
8 26	9 34	7 12	8 32
12 25	1 12	11 12	12 15

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 10	7 18	5 53	7 50
b 7 19	8 10	7 40	8 17
10 30	11 38	8 30	9 36
5 3	6 38	10 40	11 46
6 5	7 13	12	1 6
7	8 8	7	8 8
8 20	9 28	10	11 6
12 25	1 33	11 30	12 26

Lisboa-R	V. Frances	Lisboa-R	
6 40	7 51	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	Sacavém	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 33
g 5 8	5 18	g 9 15	9 25
g 6 9	6 18	g 5 40	5 50

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 25	2 16	7 9	5 41
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

Lisbon-R	Entrone	Lisbon-R	
5 5	8	4 5	8 19
7 55	11 28	11 40	5 5

Figueira	Coimbra	Figueira	
1 50	3 24	1 25	4 36
b 6 30	8 15	7 35	9 18
a 10 20	12 7	10 40	12 26
11 30	1 8	4 38	6 30
2 5	4 20	a 8 40	10 20
11 4	12 30	—	—

BEIRA ALTA

SUL E SUESTE

MINHO E DOURO

VALLE DO VOUGA

POVOA DE VARZIM

NACIONAL

GUIMARAES

S. V. OFICIAIS

S. V. FAIAS

S. V. VIZENHA

S. V. VILA REAL

S. V. VILA NOVA DE GAIA

S. V. VILA NOVA DE TESOUROS



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

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

NO PORTO TAIT & Co.-R. dos Ingleses, 23, 1.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.º C. do Sodré, 64, 1.º



New York (directo)

Um paquete frances.
Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4 1.º



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

Um paquete frances.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. 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



A sahir de Leixões



Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete frances.
Agente, Diogo Joaquim de Matos. Rua Nova da Alfândega, 7.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete frances.
Agente, Diogo Joaquim de Matos. Rua Nova da Alfândega, 7.

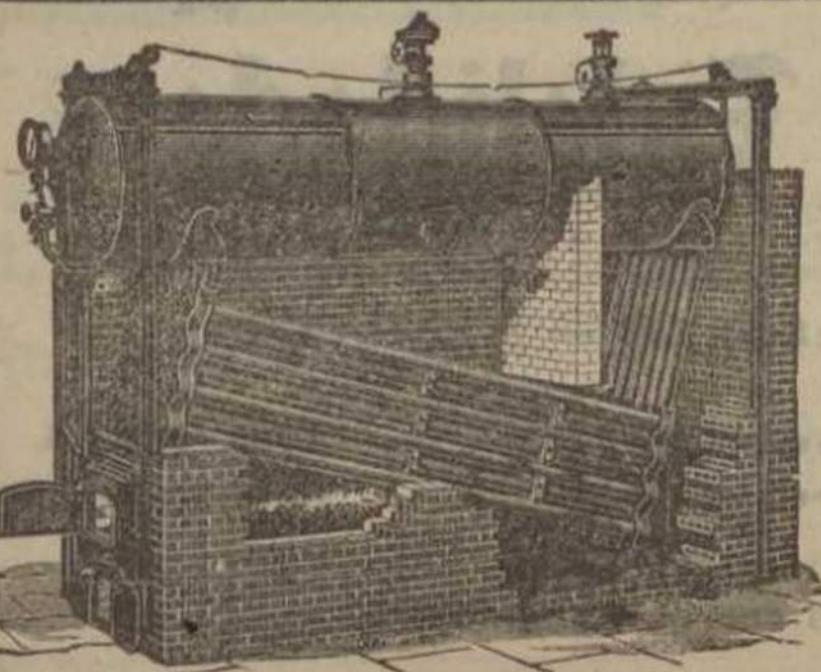


Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTURARIA DE P. J. A. CAMBOURNAC ESTAMPARIA MECHANICA OFFICIAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

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

Limpia pelo processo parisiense fatto 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'água.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Económicas.

Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor.—Greitras automaticas.—Aquecedores d'água d'alimentação.—Purificadores d'água.—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

Telegra. nmas: «BABCOCK»—LISBOA

BLACKMAN

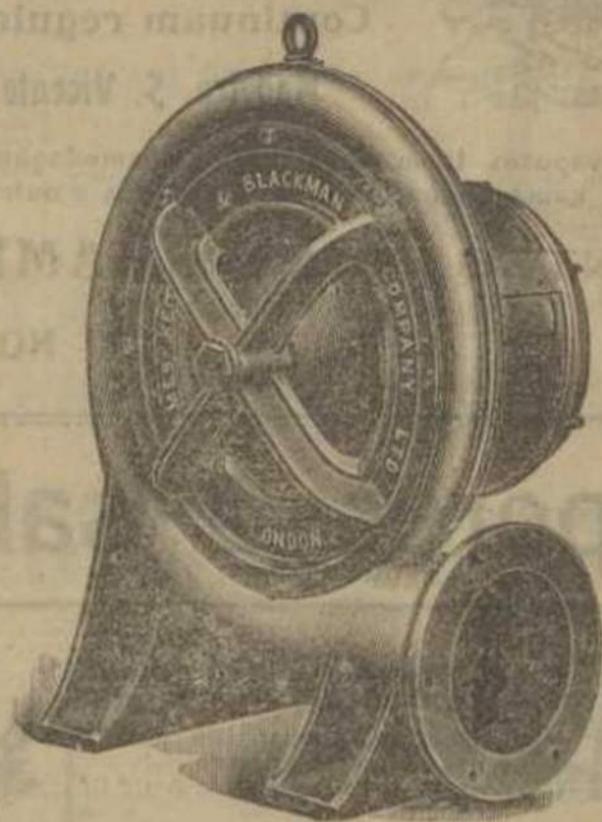
VENTILADORES PARA FORJAS
E FUNDIÇÕES

Para preços e catálogos endereçar a

BLACKMAN EXPORT C.º L.º

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, celluloid, couro, seda, papel, cartão, telha, faiança, porcellana, superficies pintadas, estuques, etc.

SOLIDEZ PERFEITA

90 % mais barato do que os trabalhos feitos á mão

Trabalhos de encommenda

Reprodução fiel e artistica de qualquer original

FRISOS

para decorações muraes

Window Signs americanos

para reclames a collocar instantaneamente sobre
vidros de móstras

TABOLETAS E ARTIGOS DE RECLAME

Inscripções e decorações

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

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

II, Rua da Horta Seca, 13, I.º — LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

Fidelidade

Fundada em 1835

13, Largo do Corpo Santo, 13 — LISBOA

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

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

Effectua seguros terrestres e marítimos
na séde e nas correspondências