

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Minho e Douro.** — Aviso ao Publico: 3.º additamento á Tarifa especial n.º 9 (P. V.) — Aviso ao Publico: 2.º ampliação á Tarifa especial n.º 16 (G. V.) — Aviso ao Publico: Minimos de percepção e comboios especiaes de mercadorias. — Aviso ao Publico: Remessas de grande velocidade.

## SUMMARIO

A linha da Pova em 1916, de J. Fernando de Sousa.....	195
Novos trabalhos da rede do Minho e Douro.....	196
Parte Official, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Secretaria Geral — Lei n.º 707 — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portarias	

n.ºs 988, 989, 1.002 e 1.009 — Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração.....	198
Raul Esteves.....	198
Consequencias da guerra.....	199
Viagens e transportes.....	200
A greve do Valle do Vouga.....	200
O imposto de transito nas linhas ferreas.....	201
Concurso para um livro.....	201
Linhas Portuguezas.....	202
Linhas estrangeiras.....	202
Parte financeira:	
Carteira.....	203
Boletim commercial e financeiro.....	204
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	205
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	205
Atravez do Simplon.....	206
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio.....	206
Arrematações.....	207
Horario dos comboios.....	208

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

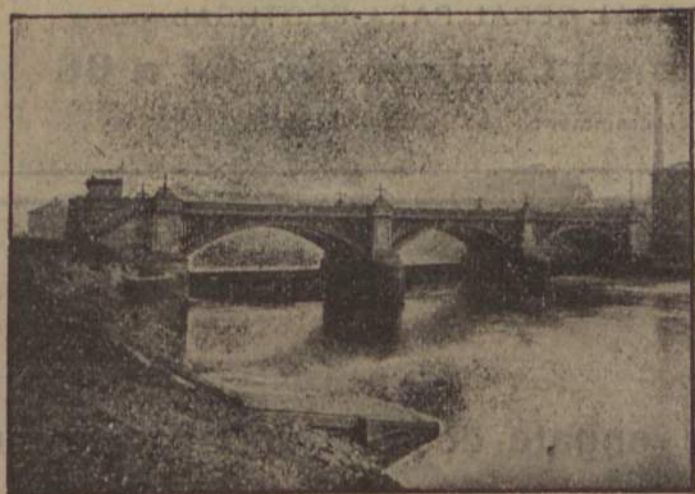
**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas, da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

### ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
LISBOA

NUMERO TELEPHONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS NO CLYDE EM GLASGOW  
Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

Especialistas na construcção de aparelhos de Regulação d'Agua para obras hydraulicas, Irrigação, Rios de Maré, Installações de Força, Hydraulica, Navegação, Obras de Exgotó, etc.

Unicos Fabricantes:

**RANSOMES & RAPIER, LTD.,**

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

## COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

A comporta de rolhões livres, systema *Stoney*, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido. Com esta comporta pode-se restabelecer em poucos minutos o regimen primitivo d'um rio, em epochas de chuvas.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONE"

acha-se em funcionamento e vae dando bons resultados em quasi todas as partes do mundo.



COMPORTAS NO RIO ADDA. ITALIA,  
Vão de cada comporta 10 metros. Profundidade de cada comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.<sup>o</sup>

## TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

### ESTAMPARIA MECHANICA

14, Largo da Annunciada, 16 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FARRICANTES ESTRANGEIROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

## Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

Sede — Largo do Corpo Santo, 13, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

Telef.: Central

Direcção: 1719 — Expediente: 388

Endereço telegraphico:

"FIDELIDADE"

Capital emitido..... 1.344.000\$00

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

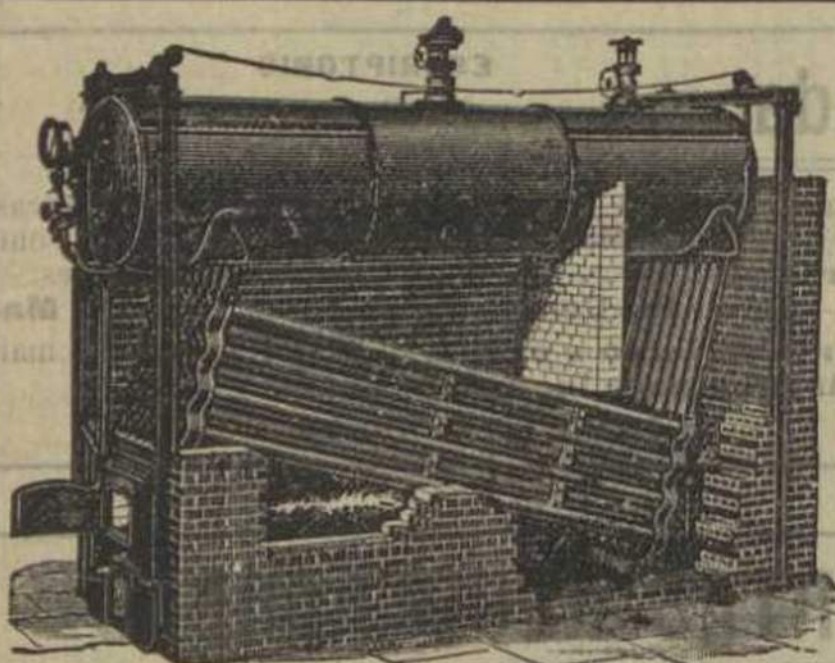
Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na sede e nas correspondencias

**PÓS DE KEATING**

**MATAM**

**DEPOSITO PARA REVENHA**  
105, Rua dos Fanqueiros, 1.<sup>o</sup>  
TEL-C. 1717 - LISBOA



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos

**Amortecedores**

**de choques**

para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**Signaes electro-pneumaticos**

## WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

## Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

A' venda em todas as livrarias e nas principaes estações de caminhos de ferro



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietário-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da Redacção — RAUL ESTEVES, Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro  
M. ANDRADE GOMES — ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

13.º do 30.º anno | LISBOA, 1 de Julho de 1917 | Numero 709

## A linha da Povoia em 1916

N'esta quadra do anno vem os relatorios das administrações dos caminhos de ferro dar conta dos resultados da sua gerencia.

Como é natural, em todos se reflectem as preocupações da hora presente e se põem em relevo as dificuldades de dia para dia crescentes, que tornam um problema, hoje angustioso e amanhã talvez insolúvel, a regular exploração dos caminhos de ferro.

Nem carvão, nem materiaes para a conservação das machinas, carruagens e vagões: tal é a perspectiva que se lhes antolha.

Temos presente o relatório da Companhia da Povoia, referente ao exercício de 1916. Logo, no começo se põe em relevo o accrescimento de 64.532\$78 nas despesas de exploração, comparadas com as de 1915. Se se tomar para termo de comparação a media dos ultimos cinco annos até 1914, essa differença eleva-se á consideravel quantia de 103.500\$00.

Só no combustivel subiu a despesa de 1916, 46.602\$23 sobre a de 1915.

Que importa pois que a receita crescesse 25.868\$45, e que essa differença em relação á media anterior á guerra fosse de 37.000\$00, se o augmento da despesa foi muito superior?

Não podiam pois ser lisonjeiros os resultados do exercicio. Apesar d'isso, a Companhia não desistiu do proposito de dotar a linha com o ramal de Espozende a Fão, que lhe trará um tributo de valor. Embora não seja o momento opportuno para a construcção, mandou proceder aos estudos para ter organizado o respectivo projecto.

As receitas de 1916 foram:

Receitas do trafego.....	207:008\$75
Receitas fóra do trafego.....	1:827\$77
Total.....	208:836\$52

ou mais 25:868\$45 do que em 1915.

Essa receita compõe-se das seguintes parcelas:

Passageiros.....	131:854\$76	+	8:687\$34
G. velocidade....	14:762\$62	+	3:084\$70
P. velocidade....	59:388\$08	+	13:258\$95
Bagagens e cães..	1:002\$49	+	65\$08
Fóra do trafego..	1:827\$77	+	772\$38

A receita por kilometro de via foi de 3:263\$07, mais 404\$20 do que em 1915, e por kilometro de trem \$63,2, mais \$10.

Se em vez das receitas tomarmos por termo de comparação as quantidades, vemos que os transportes effectuados e as differenças para 1915 foram:

Passageiros.....	1.202:060	+	49:568
Grande velocidade...	3:914'	—	249
Pequena velocidade..	84:838'	+	9:870

O percurso medio dos passageiros foi de 13,2 kilometros, sensivelmente igual ao de 1915. O producto medio foi de \$11,05; em 1915 fóra de \$10,86.

A tarifa media foi de \$00,83 contra \$00,88 em 1.915.

Não se especifica no relatório o numero de passageiros de cada classe, mas a baixa tarifa média mostra bem o enorme predomínio da segunda classe.

A linha conserva, como é natural, o seu caracter de trafego suburbano principalmente constituido pelos passageiros e reco-

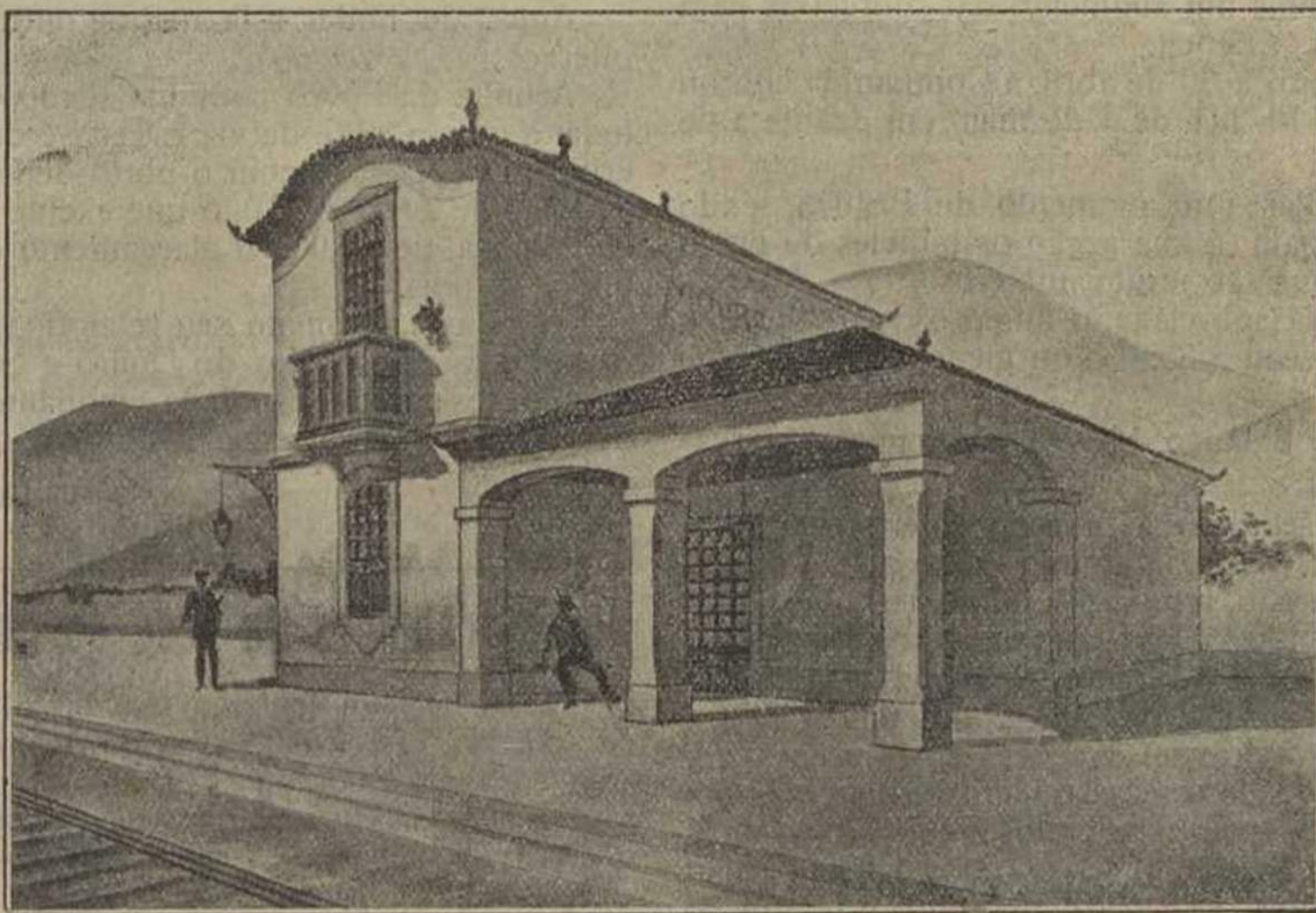
vagens, na elevadissima proporção de 71 % da receita total, de que nenhuma outra linha se aproxima, a não ser a de Cascaes.

Na pequena velocidade o producto médio por tonelada foi de \$68,5 contra \$61,5 em 1915. A differença provém seguramente da sobretaxa.

Na grande velocidade o producto médio foi de 3\$77,2 contra 2\$80,5 em 1915.

Nas mercadorias transportadas em pequena velocidade avultam as seguintes:

Madeiras.....	35:426 t.	21:721\$
Cereaes.....	12:304 "	4:417\$
Ferro.....	7:749 "	3:879\$
Vinho.....	6:372 "	4:747\$
Farinha.....	3:406 "	2:610\$
Cebola.....	2:116 "	1:390\$
Batatas.....	1:536 "	993\$
Cortiça.....	1:683 "	1:855\$
Diversos.....	5:369 "	2:541\$



A nova estação de Moura, na linha do Valle do Corgo (Vidé artigo pag. 196)



Na grande velocidade figura o peixe por 2:034 toneladas, com 6:620\$ e as outras recovagens com 1.879 toneladas e 8:143\$.

Na classificação das estações segundo as receitas, figuram: Porto com 56:197\$, Povia com 34:039\$, Leça com 29:994\$, Famalicão com 23:710\$, Senhora da Hora com 11:786\$, Villa do Conde com 13:034\$.

As despesas de exploração foram as seguintes, em escudos, comparadas com as de 1915:

Direcção e serviços geraes.	17:680\$	+	328\$
Movimento.....	34:877\$	+	3:812\$
Via e obras.....	21:700\$	+	3:115\$
Tracção e officinas.....	147:849\$	+	57:277\$
Total.....	222:106\$	+	64:533\$

A despesa por kilometro de via foi de 3:470\$, mais 1:008\$ que em 1915, e, por kilometro de trem, de \$67,2 ou mais \$21,4.

O percurso dos comboios foi de 330:496 kilometros, menos 13:410 do que em 1915.

A maior parte do augmento de despesa foi devido á tracção, como era natural.

Tendo attingido as receitas 208:826\$ e as despesas 222:105\$, houve na exploração um deficit de 13:269\$.

Impunha-se pois um augmento das sobretaxas para cobrir ao menos o deficit.

De 1 de janeiro a 30 de abril, a Companhia cobrou a sobretaxa de 10 % e de 1 de maio em diante a de 25 %.

Resultou d'ellas um augmento de 19:407\$, sendo certo que escapam á sua acção os bilhetes de preço inferior a \$10, que são muito numerosos.

Por effeito da sobretaxa, o numero de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe desceu a 85:914, ou menos 9:604 do que em 1915.

A analyse do Balanço dá logar a algumas observações interessantes.

Organizado segundo as normas anteriores attingia no activo 1.278:167\$66, figurando como activo immobilizado (construcção, renovação de via, terrenos e propriedades) por 1.136:458\$30; como realisavel (materiaes em deposito) 66:015\$42; como disponivel 48:204\$25, e como lucros e perdas 27:489\$69, differença para o Passivo. N'este figuravam Acções e obrigações por 965:750\$00; fundo de reserva e lucros a distribuir por 166:911\$14 e o exigivel (dividendos e coupons a pagar, amortisação de obrigações 31:390\$15, letras a pagar 76:807\$18, credores 19:866\$82, depositos e fundos da Caixa 17:442\$37) por 145:506\$52; total, igual ao Activo, 1.278:167\$66.

A conta Lucros a distribuir, que era em 1915 de 95:712\$22, elevou-se a 156:911\$14 pela transferencia para ella de 61:198\$92 de Lucros suspensos, incluídos na conta de Diversos credores.

Em vista das disposições do artigo 47.<sup>o</sup> dos estatutos, determinando que o reembolso das obrigações amortisadas seja feito pelos lucros annuaes, transferiram-se agora da conta Lucros a distribuir 79:200\$00, importancia total das amortisações.

D'este modo os 156:911\$14 de Lucros a distribuir subdividiram-se pela forma seguinte:

Prejuizo de 1916.....	27:489\$69
Regularisação da conta Obrigações..	79:200\$00
Fundo de reserva ordinario.....	10:000\$00
" " " extraordinario.....	33:221\$45
Total.....	156:911\$14

Por esta forma o Balanço fica assim disposto:

### Activo

Immobilizado .....	1.136:458\$30
Realisavel.....	66:015\$42
Disponivel .....	48:204\$25
	1.250:677\$97

### Passivo

Acções e obrigações (incluindo 79:200\$00 amortisados).....	1.044:950\$00
Fundos de reserva e amortisação.....	63:911\$45
Passivo exigivel:	
Coupons e Dividendos .....	27:700\$10
Letras, Credores, Depositos, Caixa.....	114:116\$37
	1.250:677\$97

Comparando o Activo com o Passivo, vemos que a 48:204\$25 de disponibilidades (Caixa, depositos, devedores e valores em deposito) correspondem no Passivo 114:116\$37 e que aos 170:811\$60 de obrigações amortisadas, fundos de reserva e amortisação, coupons e dividendos a pagar correspondem 66:015\$42 de materiaes em deposito, valor em rigor realisavel, mas que no fundo é uma immobilisação de capital. Boa parte d'essas verbas do Passivo estão portanto representadas por capital absolutamente immobilizado na construcção.

Antes de findar esta analyse outra reflexão se nos offerece.

A linha da Povia continua sendo de 0<sup>m</sup>,90, quando toda a nossa rêde de via estreita é de 1<sup>m</sup> e está prescripta a sua ligação com o porto de Leixões. Deve este ter vias de 1<sup>m</sup>,67 e 1<sup>m</sup>,0, o que exclue no plano definitivo a via de 0<sup>m</sup>,90. O alargamento da via da Povia impõe-se pois.

E todavia, nem no seu relatorio nem no da Junta Autonoma dos portos do Douro e Leixões, vejo essa hypothese posta e estudada emquanto fôr tempo e se não comprometta irremediavelmente o futuro.

J. Fernando de Souza



## Novos trabalhos da rêde do Minho e Douro

Apesar da crise que tanto tem dificultado o andamento de trabalhos de construcção, não tem descurado a Direcção do Minho e Douro de adiantar as obras de continuacção das linhas em curso de construcção n'aquella rêde, nem o estudo de importantes melhoramentos a introduzir nas estações de Campanhã, Porto-Alfandega, Trofa, Famalicão e Recarei, tendentes a melhorar o serviço e a dotar a capital do norte com os elementos indispensaveis, e já tão carecidos, para a sua notavel expansão commercial e industrial sempre crescente, e para obtemperar á crise actual de transportes, que resulta da affluencia ao caminho de ferro de uma maior tonelagem de mercadorias e, mais que da falta de material movel, da precaria estreiteza de espaço para descargas.

Assim aquellas tres ultimas estações vão ser ampliadas, não só no numero e extensão das suas linhas, para permittirem o facil cruzamento e estacionamento de grandes trens de mercadorias, como no alargamento dos caes cobertos, para a arrecadação d'estas.

As verbas para estes trabalhos, n'um total de 51 contos, já foram auctorizadas pelo Conselho de Administração.

Na estação de Campanhã pensa o Sr. engenheiro Alvaro de Castellões, digno e activo director d'aquella rêde, em ampliar largamente a extensão de linhas e de caes cobertos e descobertos.

De combinação com a Companhia Portuguesa, quando esta construa a sua nova ponte, para mercadorias, que tem em projecto instalar junto á actual Maria Pia,



duas linhas virão por ella, dirigindo-se a Contumil, onde se estabelecerá uma estação de triagem, para distribuição automatica dos comboios pelas varias direcções—serviço muito usado em toda a parte e que só se não faz em Portugal.



Fachada lateral da estação de Moura

D'esta fôrma, Campanhã ficará com as suas linhas desembaraçadas, para as dedicar ao resguardo do material de passageiros, sem sobrecarregar a estação de S. Bento.

Tambem pensa o sollicito director do Minho e Douro em instalar em Campanhã outro melhoramento, egualmente desconhecido entre nós: as communicações subterraneas para passageiros, entre umas e outras linhas.

Na estação da Alfandega o problema é de mais difficil solução: o pequeno espaço de que ella dispõe é de todo insufficiente para linhas e caes, dada a enormidade do seu movimento e o volume de mercadorias que uma estação alfandegada tem que armazenar.

Conquistar terreno sobre o rio, é impossivel; pensa-se, pois em alarga-la para o lado da terra, nos terrenos do velho bairro de Miragaya, fazendo-se ahi uma doca d'abrigo para as barcas de bocca-aberta, que são alli um supplemento fluctuante dos caes.

Para isto a Camara Municipal cederia a rua Nova da Alfandega, transferindo o seu transito para o prolongamento da rua de D. Fernando, que correria a meia encosta indo entroncar na avenida de Masarellos.

Na encosta das Virtudes, abaixo da rua a construir, elevar-se-hão armazens de quatro andares, como se usam em Bordeus, em Hamburgo, Marselha e outros portos,

para as grandes massas de mercadorias, como cereaes, drogas, algodão, lãs, etc.

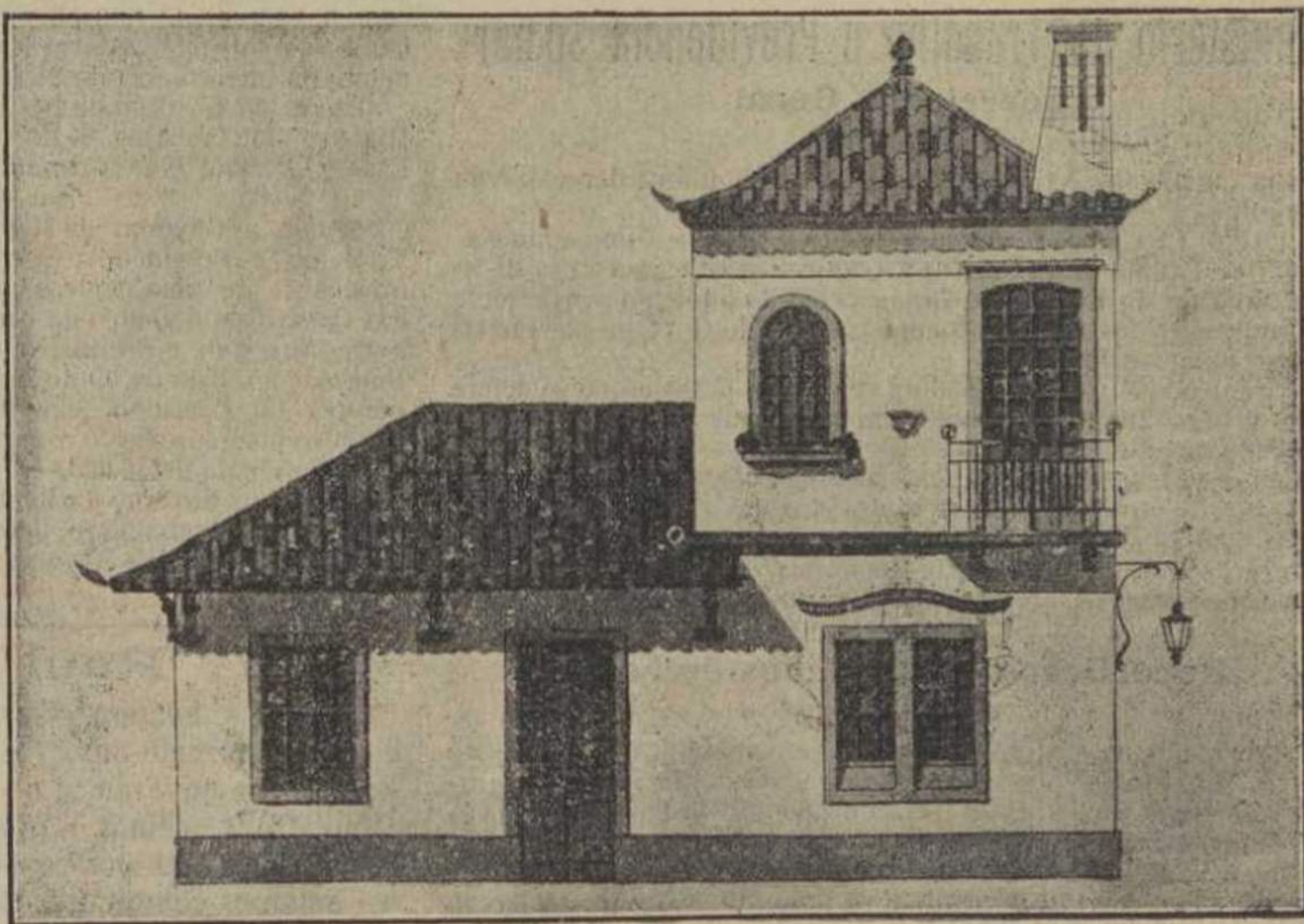
Por fim, os actuaes cinco guindastes pequenos, sendo dois fixos, d'esta estação, serão substituidos por outros grandes, guindastes moveis, sobre porticos rolantes, podendo receber as mercadorias directamente de bordo dos barcos e descarrega-la, sobre os vagões ou vice-versa.

Das linhas em construcção temos, como mais proxima do Porto, a do *Valle do Tamega*, de que se está construindo a plataforma do lanço de Amarante a Freixieiro, na extensão de 6.420 metros, e em breve começará a da parte do lanço entre os kilometros 6,420 e 13,580.

São grandes as terraplenagens n'aquelle troço, orçando por 20.000m<sup>3</sup> por kilometro, pelo que o custo kilometrico da plataforma se elevará a uns 18.500\$00.

Ha uma só obra d'arte: um tunnel, o da portella d'Argabiça, de 150 metros de extensão. A construcção d'este troço ficará prompta em março do anno proximo.

Na segunda parte, as terraplenagens attingem 22.450m<sup>3</sup> por kilometro; e ha duas pontes em alvenaria, uma sobre o ribeiro de Santa Nathalia (km. 7,420) formada de um arco central de 28m,00 de vão e dois lateraes de 12m,00, sendo a altura maxima 28m,00, e outra sobre o ribeiro dos Carvalhos (km. 11,540) formada de 4 arcos plenos, de



Fachada posterior da estação de Moura

12 metros de vão e com a altura maxima de 22 metros.

O orçamento d'aquella, já approvado, é de 21.670\$, e o d'esta, tambem já approvado, é de 16.060\$.

Os estudos estão feitos até Freixieiro, km. 21,600.



Da *Linha do Valle do Corgo* está em construção o lanço de Vidago a Chaves, na extensão total de 18,300 kilometros.

A parte comprehendida entre Vidago e o kilometro 9,500 tem concluída a plataforma, não havendo ahí obra alguma digna de nota. As terraplenagens foram de 10,500<sup>m3</sup> por kilometro e o custo da plataforma aproximadamente a 6.300\$00. Está-se assentando a linha, e os trabalhos vão muito adiantados.

Entre o kilometro 9,500 e Chaves estão-se executando as terraplenagens e obras d'arte, devendo ficar concluída por todo o corrente anno.

Como obras d'arte d'alguma importancia tem esta ultima parte a ponte sobre o Tamega, da qual daremos no proximo numero a gravura e a descripção.

A parte comprehendida entre Vidago e o rio Tamega deve ser aberta á exploração ainda este anno, devendo iniciar-se muito brevemente a construção dos apeadeiros de Villarinho das Paraneiras (km. 3,000) e de Moure (km. 8,900) e bem assim das casas de guarda.

Tanto os apeadeiros como as casas de guarda, são, por iniciativa da Direcção, em estylo regional, destacando-se das monotonas e uniformes casas que vulgarmente se veem ao longo das linhas ferreas.

Damos hoje as gravuras da estação de Moure, vista por trez das suas faces, pelas quaes se aprecia o seu bello aspecto, e no proximo artigo reproduziremos o typo das casas de guarda, tambem muito interessante.

A *Linha do Pocinho a Miranda* tem construída a plataforma entre Carviçães e Bruçó, na extensão de 25 kilometros, estando por concluir os apeadeiros e casas de guarda.

Obras d'arte não ha. As terraplenagens foram de 7,500<sup>m3</sup> por kilometro, tendo a plataforma importado em 3.500\$00, aproximadamente, por kilometro.

Devido á falta de material fixo ainda se não assentou a linha, apesar da plataforma ter ficado concluída em julho de 1915.



## PARTE OFFICIAL

### Ministério do Trabalho e Previdência Social

#### Secretaria Geral

Lei N.º 707

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

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a ceder á Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e á Companhia concessionária da linha do Vale do Vouga, até 75 por cento do aumento proveniente da applicação das sobretaxas autorizadas pelo Governo nas tarifas destas Companhias.

§ único. O Governo poderá renovar o prazo a que se refere este artigo, enquanto subsistirem as circunstâncias económicas que actualmente o justificam.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças e o Ministro do Trabalho e Previdência Social a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 20 de Junho de 1917. — Bernardino Machado — Afonso Costa — Eduardo Alberto Lima Basto

#### Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 988

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para alienar uma parcela de terreno na sua linha do Norte: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a referida parcela de terreno, entre os kilometros 239 e 239,145, e medindo de área 119,243, seja declarada sobrança, podendo ser alienada.

Paços do Governo da República, 13 de Junho de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de Estado, Ernesto Júlio Navarro.

PORTARIA N.º 989

Atendendo ao pedido feito pela companhia concessionária do caminho de ferro do Vale do Vouga para alienar diferentes parcelas de terreno da linha, que considera sobranças:

Manda o Governo da República Portuguesa, tendo ouvido a

Procuradoria Geral da República e o Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobranças e alienáveis os referidos terrenos, que estão indicados com uma aguada a carimim na planta cadastral do tróço do ramal de Aveiro, comprehendido entre Aveiro e o rio Agueda, planta visada pela Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro e arquivada no respectivo processo, devendo, porém, ser dada preferência na venda aos antigos proprietários ou herdeiros pelo preço da expropriação respectiva.

Paços do Governo da República, 13 de Junho de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de Estado, Ernesto Júlio Navarro.

PORTARIA N.º 1:002

Atendendo á que a que a «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Étranger», concessionária da linha do Vale do Vouga, requereu que lhe fosse concedida a sobretaxa de 40 por cento sobre todas as tarifas, sem excepção:

Considerando que a portaria de 30 de Março último concedeu esta sobretaxa a diversas companhias ferro viárias, determinando mais que este regime se generalize ás restantes companhias ferroviárias que o solicitem:

Manda o Governo da República Portuguesa que a supramencionada Companhia, concessionária da linha do Vale do Vouga, seja autorizada a elevar até 40 por cento todas as tarifas em vigor, sem excepção, nos termos da citada portaria e da lei n.º 707, de 90 do corrente.

Paços do Governo da República, 23 de Junho de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de Estado, Ernesto Júlio Navarro.

PORTARIA N.º 1:009

Manda o Governo da República Portuguesa que, nos termos do artigo 1.º da lei n.º 707, de 20 do corrente, sejam cedidos ás Companhias Nacional de Caminhos de Ferro, e concessionária da linha do Vale do Vouga, 75 por cento do aumento proveniente da applicação da sobretaxa de 40 por cento que lhes foi autorizada.

Paços do Governo da República, 27 de Junho de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de Estado, Ernesto Júlio Navarro.

#### Caminhos de Ferro do Estado

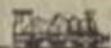
##### Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma ponte de alvenaria a construir sobre a ribeira de Santa Natalia, no lanço do Caminho de Ferro do Vale do Tamega, entre Amarante e Freixieiro, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 30 de Janeiro ultimo, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 21 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importância de 21.170\$.

Paços do Governo da República, 25 de Junho de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de Estado, Ernesto Júlio Navarro.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma ponte de alvenaria a construir sobre a ribeira das Carvalhas, no lanço do caminho de ferro do Vale do Tamega, entre Amarante e Freixieiro, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 30 de Janeiro ultimo, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 21 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importância de 16.060\$.

Paços do Governo da República, 25 de Junho de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de Estado, Ernesto Júlio Navarro.



#### Raul Esteves

Tivemos hontem o grande prazer de receber noticias do nosso querido amigo e secretario d'esta Redacção, que se encontra em França, no Corpo Expedicionario Portuguez, e no *front*, como o prova o carimbo do correio «Field Post Office» e os dos censores do campo.

Notamos como curiosidade que a carta, apesar de trazer as marcas de dois censores portuguezes e um do campo inglez... foi ainda aberta em Lisboa, para quarta censura.

A carta do Sr. Raul Esteves é interessantissima, não só por nos dar noticias de um amigo que tanto presamos, como pelas considerações a respeito da guerra, que n'ella se fazem e de que os nossos leitores apreciarão, no proximo numero, o grande valor.



# Consequencias da guerra

## O augmento das tarifas em França

O governo francez apresentou na Camara dos deputados um projecto de lei tendo por objecto conceder gratificações supplementares ao pessoal dos caminhos de ferro, em razão da carestia a que tem chegado os generos de primeira necessidade. Taes gratificações vieram, necessariamente, augmentar os encargos annuaes da rede ferroviaria franceza em 82 milhões de francos.

Não deixou todavia o governo de reconhecer que ás Companhias exploradoras das diversas linhas não seria possivel assumir a responsabilidade d'esse novo encargo, com os seus actuaes recursos, e por sua parte essas companhias sollicitaram do Estado, para cobrir as deficiencias da exploração, um augmento rasoavel no preço dos transportes que estão auctorizadas a cobrar.

Como consequencia de um tal estado de coisas, o governo francez, vem de apresentar um novo projecto de lei tendo por fim permittir o augmento temporario das diversas tarifas. Nos termos d'esse projecto de lei, os preços dos transportes nas linhas de interesse geral e nas de cintura de Paris, poderão ser augmentados em 15 %; augmento esse que poderá tambem ser auctorizado para as linhas de caracter secundario, com a condição de tambem abonarem ao seu pessoal, as gratificações que passa a usufruir o das outras vias ferreas.

Para os transportes de encomendas, a entregar nas estações de destino, o augmento das tarifas será de 0,10 1,15 e 0,30, segundo os volumes sejam até 3, 5, ou 10 kilos de peso, pagando 50 centimos mais toda a encomenda a entregar no domicilio do destinatario.

A exposição dos motivos que fundamentam esse projecto de lei indica que elle não foi unicamente imposto pela necessidade de melhorar a sorte dos empregados ferro-viarios, mas sobretudo pela obrigação que cabe ao Estado de fazer diminuir os encargos que peçam sobre as companhias com o extraordinario encarecimento do combustivel e das materias primas de que não podem prescindir para a respectiva exploração.

A situação d'essa exploração nas grandes redes francezas, expressa em milhões de francos, é apresentada no quadro seguinte, em comparação com a dos tres annos anteriores ao de 1916:

### Norte

Receitas .....	336	223,5	164,5	242
Despezas .....	206	176	141	201
Producto liquido..	130	57,5	23,5	41
Encargos .....	122	127	130	137,5
Excedentes .....	8	—	—	—
Insufficiencias ...	—	69,5	106,5	96,5

### Este

Receitas .....	305	228,5	191	249
Despezas .....	188	175,5	161,5	190
Producto liquido..	117	53	29,5	60
Encargos .....	110	115	117	118
Excedentes .....	7	—	—	—
Insufficiencias ...	—	62	87,5	49

### Paris-Lyon-Mediterraneo

Receitas .....	596,5	503	557,5	678
Despezas .....	340	312,5	315	440
Producto liquido..	256,5	190,5	241,5	239
Encargos .....	258	249,5	254	261,5
Excedentes .....	8,5	—	—	—
Insufficiencias ...	—	59	12,5	22,5

### Orleans

Receitas .....	308,5	281,5	332	377
Despezas .....	182,5	183,5	202	377
Producto liquido..	126	98	130	127
Encargos .....	143,5	149	150	151
Insufficiencias ...	17,5	51	20	24

### Meio Dia

Receitas .....	147	127	135	145
Despezas .....	80	77	82	103,5
Producto liquido..	67	50	53	41,5
Encargos .....	68	69,5	71	71,5
Insufficiencias ...	1	19,5	18	30

### Estado

Receitas .....	324,5	297	317	374
Despezas .....	277	256,5	298	376
Producto liquido..	47,5	40,5	19	2
Encargos .....	132,5	236	145	148,5
Insufficiencias ...	85	95,5	126	150,5

Em presença de semelhantes *deficits* e da alta universal dos preços, que está onerando consideravelmente as explorações ferro-viarias, não podiam ficar inmutaveis os preços dos transportes nas respectivas linhas.

O augmento proposto de 15 % representa uma receita supplementar de mais de 200 milhões de francos, e poderá mesmo chegar até aos 300 milhões logo que as receitas commerciaes voltem a ser o que eram nos tempos da paz.

Até 1906 o progresso das receitas seguiu passo a passo o progresso dos encargos, mas d'ahi para cá rompeu-se o equilibrio. De 1905 a 1913 as receitas das grandes redes não augmentaram senão 400 milhões, ao passo que as despesas de exploração augmentaram de 430 e os encargos do capital de 100. O coeeficiente médio de exploração, que era de 53 % em 1906, ultrapassou 63 % em 1913.

A situação aggravou-se desde ha tres annos. Como consequencia dos chamados transportes de guerra, as receitas augmentaram de 75 milhões, mas as despesas tiveram um augmento de 300 milhões e os encargos de capital o de 65 milhões. Para os tres ultimos exercicios, o total da insuficiencia é de 1.100 milhões, não entrando em linha de conta as companhias que exploram vias ferreas secundarias.

Um tal facto não é particular á França: é de caracter geral. Por toda a parte o mesmo problema é posto em fôco e por toda a parte tem tido a unica solução logica que elle comporta: o augmento das tarifas.

O projecto do governo, que não traz innovação alguma, por isso que outros paizes precederam a França na adopção de uma tal medida, foi muito bem acolhido, todos reconhecendo que a sobrecarga que d'elle resultará, para o commercio é relativa e moderada, se a encararmos em face da elevação de preços de todos os generos e materias transportados.

Em pequena velocidade, sobre objectos de valor mediano, a sobretaxa variará segundo as tarifas e a extensão do percurso, de um a seis ou sete millesimos por kilo. Para os generos que veem em grande velocidade a sobretaxa será de um centimo e meio a dois centimos por cada kilo. A tarifa média por tonelada-kilometro será desde 4 centimos e 20 a 4 centimos e 83.

Em resumo, o augmento das tarifas proposto pelo governo francez é a unica solução indicada pelo proprio interesse do thesouro e pelo dos portadores de titulos das companhias; é logico e equitativo, pois não impõe ao commercio senão um encargo relativamente leve em face da enorme carestia de todas as coisas.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Bilhetes de ida e volta para Figueira e Luzo

Entra hoje em vigor, nas linhas da Companhia da Beira Alta, o quarto aditamento à tarifa especial interna n.º 6, de grande velocidade, pelo qual são estabelecidos bilhetes a preços reduzidos, de ida e volta, entre Contenças e Figueira ou Luzo, validos por quatro dias, aos preços seguintes:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De Contenças a Figueira ou vice versa.....	3\$77	2\$93	2\$10
De Contenças a Luzo ou vice versa .....	2\$19	1\$72	1\$23

Também desde hoje, os prazos de validade dos bilhetes d'esta tarifa, a que se refere a sua condição primeira, podem ser ampliados por períodos de 3, 6 ou 30 dias, mediante o pagamento, respectivamente, de 5 %, 10 % ou 20 % do custo do bilhete.

As prorrogações de prazo nunca poderão exceder 60 dias a contar do da venda.

A prorrogação a 60 dias poderá ser concedida de uma só vez mediante o pagamento de uma sobretaxa de 30 %.

Os preços indicados estão sujeitos às sobretaxas em vigor.

### Annulação de tarifa

Segundo um aviso recentemente publicado pela Companhia Portuguesa, a tarifa especial M L n.º 1 B, de pequena velocidade, combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal, para o transporte de varias mercadorias entre Lisboa e Toledo, via Bargas, fica annullada a partir do dia 15 do corrente mez.

### Sobretaxas

Em virtude da portaria de 21 de Junho, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga e a Companhia Nacional foram auctorisadas a cobrar a sobretaxa de 40 % sobre todos os preços das suas tarifas internas e sobre os participes das tarifas combinadas, sem isenção alguma.

### Requisição de encerrados nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicou recentemente um Aviso, segundo o qual, em vista da falta de encerrados com que luta para a cobertura das mercadorias que tem a transportar, as requisições de encerrados para cobrir os vagões com remessas para as linhas combinadas, cujo fornecimento não é obrigatorio, só poderão ser satisfeitas até a estação de Vendas Novas-Transmissão.

Para as remessas seguirem cobertas de Vendas Novas até ao destino, os expedidores deverão entender-se com a Companhia Portuguesa para adoptar as providencias convenientes.

### Transporte de adubos para Hespanha

A Companhia Portuguesa acaba de publicar um Aviso dando a conhecer que, segundo communicação das linhas hespanholas, os adubos só podem transitar no paiz visinho, quando os saccoes que os contemham sejam acompanhados de uma etiqueta em que se indique a riqueza de cada um dos seus principios fertilisantes, (nitrogenio, potassa e acido phosphorico).

Esta indicação deve estar sempre de accordo com a factura de venda no que respeita à percentagem das materias que entram na composição dos adubos.

As estações recusarão todas as remessas que não estejam nas condições determinadas.

## Trafego internacional de pequena velocidade

### Restricção do serviço de recepção nas linhas da Companhia Portuguesa

Em virtude de se acharem peçadas com grande numero de vagões, paralisados por falta de espaço nos caes e armazens onde deviam ser descarregados, por causa das formalidades aduaneiras, a Companhia Portuguesa viu-se forçada a suspender temporariamente a recepção de remessas de Hespanha e mais além, serviço que já estava limitado a remessas de vagão completo, exceptuando, porém, d'estas medidas as seguintes mercadorias, que continuam a ser acceitas nas condições normaes:

*Acidos, algodão hydrophilo, bolachas, carboreto de calcio e mais productos chimicos, chumbo, latão em caixas, massas alimenticias e oxigenio em tubos.*

### Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

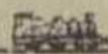
Segundo o ultimo Aviso da Companhia Portuguesa, o serviço para as estações das linhas hespanholas está sujeito às seguintes restricções:

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

*Estações situadas além de Tarragona*—Até novo aviso, não se acceitas, por via Encina, remessas de pequena velocidade destinadas às estações da Rede Catalã ou em transito por suas linhas, excepto gado.

*Estação de Valencia*—Não se acceitas remessas de pequena velocidade, excepto gado, carvão e artigos de consumo de primeira necessidade, comprehendendo-se de baixo d'esta designação, farinhas, legumes, tuberculos, fructas, hortaliças, pão, ovos, carnes salgadas, peixe fresco ou em conserva, assucar, vinho, azeite e qualquer outro artigo considerado de consumo geral, com excepção dos cereaes.

*Estações de Zaragoza-Arrabal e San Juan de Mozarrafar*—Não se acceitas remessas de pequena velocidade, excepto gado, carvão, cimento e artigos de primeira necessidade, isto é, os acima mencionados para a estação de Valencia.



## A greve do Valle do Vouga

Como noticiámos no numero anterior, recommçou o serviço de exploração em 4 de junho, indo o pessoal em 3 repôr o material dos comboios nos locais de onde o havia indevidamente levado 26 dias antes.

O Estado teve um prejuizo superior a 15:000\$00. O publico foi immensamente prejudicado pela interrupção de communicações. O pessoal esteve todo aquelle tempo em situação illegal, em reunião permanente, que só por tolerancia das auctoridades para com um estado capitulado de sedição pela lei, se prolongou.

Por fim rectificaram-se as concessões que já estavam feitas antes da greve.

Não podia esta ter sido evitada, com proveito geral? E todavia, apesar dos termos claros da ordem do dia n.º 100, que publicámos, procurara-se manter a agitação sob o pretexto de que não havia a Companhia declarado explicitamente o que concedia.



Por isso e para pôr termo a quaesquer manejos de desordem, a Companhia publicou a ordem do dia n.º 101, que em seguida reproduzimos.

Além d'isso, reeditou e distribuiu novamente as ordens de serviço n.º 92, e de dia n.º 99 que na vespera da greve haviam sido interceptadas.

Como documento para a historia d'este caso sem precedentes (pois o que se pretendia era prolongar a greve além de 30 dias, na supposição absurda de que o Estado teria o direito de tomar posse das linhas) reproduzimos a referida ordem do dia n.º 101:

Pela Ordem de Dia n.º 100, de 4 do corrente, distribuída a todo o pessoal, foram mantidos os compromissos tomados pela Companhia para com o Ex.<sup>ma</sup> Ministro do Trabalho, em 22 de maio ultimo, por S. Ex.<sup>a</sup> considerados sufficiente concessão como consequencia da prometida volta do pessoal ao trabalho, a saber:

- a) os abonos dos vencimentos durante a greve;
- b) a renuncia, por parte da Companhia, á applicação de sanções disciplinares;
- c) conservação das regalias usufruidas antes da greve;
- d) os abonos extraordinarios, já prometidos, que se elevariam ao dobro (50 a 20 %) quando entrasse em applicação a lei das sobretaxas;
- e) publicação, em 1 de janeiro de 1918, de novo quadro, em que se fizesse a classificação das estações e se organisassem os serviços por classes com regras de promoção;
- f) concessão dos fornecimentos de generos ao pessoal pela Cooperativa que o mesmo organise, com os descontos em folhas.

Foi igualmente prometido a S. Ex.<sup>a</sup> que logo que recommençasse a exploração seria publicada a Ordem de dia respectiva. Foi esta publicada e distribuída em 6 e 7 do corrente, com o caracter que lhe pertencia, conforme a classificação da Ordem de Serviço n.º 76, de 14 de novembro de 1914, pela qual a um diploma que se referia a factos de occasião só cabia a denominação de *ordem do dia*.

Para que se não possa alegar ignorancia ou errada interpretação do texto da referida ordem, fica bem explicitamente rectificado e declarado pela presente, que o accordo celebrado com o Ex.<sup>ma</sup> Ministro do Trabalho abrangem as concessões acima especificadas sob as alíneas a) a f) que são explicitamente mantidas, e que, apesar de não se ter instado pela creação da Caixa de Reformas e Pensões, a Companhia mantém o seu proposito, por mais de uma vez declarado, de a instituir o mais depressa possível e em harmonia com os resultados do estudo a que está procedendo, Espinho, 16 de Junho de 1917. — O Engenheiro Representante da Companhia, J. Fernando de Sousa.

## O imposto de transito nas linhas ferreas

Pela direcção geral de estatística foi recentemente publicada a que se refere ao imposto de transito nos caminhos de ferro existentes no nosso paiz, durante o exercicio do anno economico de 1915-1916.

N'esse exercicio, em comparação com os anteriores, os rendimentos das linhas ferreas portuguezas foram estes:

	1915-1916	1914-1915
Norte e Leste...	7.854:940\$400	6.413:592:670
Sul e Sueste....	2.273:528\$030	1.908:129\$820
Minho e Douro...	2.142:550\$680	1.707:857\$450
Beira Alta .....	497:073\$020	423:625\$290
Porto á Povoas...	156:105\$090	142:192\$010
Guimarães .....	88:986\$230	85:517\$150
Valle do Vouga...	171:869\$710	152:923\$760
Foz-Tua .....	52:718\$700	48:404\$720
Bragança .....	48:820\$560	44:699\$840
Vizeu .....	47:816\$690	42:785\$520
Penafiel á Liza...	23:209\$120	23:675\$520

O total geral d'esses rendimentos foi, em relação ao exercicio de 1915-1916, de 13.367:678\$230, tendo sido, em relação ao exercicio anterior, de 10.994:134\$750, havendo a favor do primeiro uma differença de 2.373:543\$480, ou sejam 1.053:786\$210 de passageiros e 1.319:757\$270 de transporte de mercadorias.

O imposto de transito no exercicio de 1915-1916 foi este:

Norte e Leste .....	893.792\$530
Sul e Sueste .....	44.437\$600
Minho e Douro .....	43:656\$420
Beira Alta .....	24:853\$720
Porto á Povoas .....	8:301\$700
Guimarães .....	4:732\$230
Valle do Vouga .....	9:140\$180
Foz-Tua .....	2:635\$990
Bragança .....	3:596\$470
Vizeu .....	2:390\$900
Penafiel á Liza .....	157\$160

Em relação ao exercicio, anterior constata-se um augmento de 77.141\$730; e para o fundo nacional da Assistencia Publica, que teve o augmento de 8.528\$000, foram 67.717\$710.

Commentando a estatística a que vimos de referir-nos, diz *O Commercio do Porto*, que, não obstante as circumstancias em que se encontra actualmente o paiz, por causa da guerra que vem assolando o mundo e tantos males tem produzido, os rendimentos dos caminhos de ferro em Portugal, tiveram um augmento sensivel, mostrando ao mesmo tempo os recursos de que dispõe o paiz.

A economia nacional muito teria a aproveitar com o maior incremento da rede ferro-viaria, e o Estado igualmente.

Ha difficuldades de momento que se torna quasi impossivel vencer. A falta de material circulante, e a exiguidade das reservas de carvão não permitem que o movimento nos caminhos de ferro seja mais intensivo.

Em todo o caso — diz, e com sobeja razão — se ha obra util, de verdadeiro interesse economico e de fomento inquestionavel, é esta dos caminhos de ferro, que bem merece todos os cuidados e attentões, para que progreda e não deflinhe, para que tome todo o incremento possivel e nem mesmo estacione, pois se os interesses do paiz lucram com isso, o mesmo acontece aos do Estado, como a estatística mencionada o comprova.

Os algarismos apresentados teem uma alta significação, demonstrando claramente o que o paiz e o Estado teriam a lucrar com uma boa rede ferro-viaria, que abrangesse tanta região ainda não possuidora do beneficio da viação accelerada, que tantas riquezas valorisa e faz explorar.

Os tempos não correm de molde para se realizar o que por todas as fórmulas tanto se impõe. No entanto, é forçoso não descurar o futuro economico de Portugal e empregar todos os esforços, para que elle não venha a sahir minguido do cataclysmo a que todos assistimos, apavorados com as suas terriveis consequencias por todos os sentidos.

## Concurso para um livro

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, abriu concurso entre os silvicultores portuguezes para a elaboração de um livro destinado a promover a arborisação em geral e em especial a da região atravessada pela sua linha, conferindo um premio de cem escudos ao auctor do trabalho melhor classificado.

A classificação para a adjudicação do premio será feita por um jury, constituído por vogaes da Comissão de Silvicultura da Associação Protectora da Arvore e delegados da Companhia, o qual funcionará em Lisboa, em dia para isso apazado pelo presidente da direcção d'aquella Associação.

Os manuscriptos serão entregues, na segunda quinzena de agosto, em qualquer dia util, das 14 ás 16 horas, na sede da Associação Protectora da Arvore (rua do Caes de



Santarem, edificio da Contrastaria), recebendo o portador um documento comprovativo d'essa entrega.

O auctor de cada um dos manuscritos apresentados adoptará uma divisa com que terminará o seu trabalho, que deverá ser escripta destacada e bem legivel e em caracteres mais fortes.

Cada manuscripto será acompanhado de um subscripto, fechado e lacrado, com a aposição exterior da mesma divisa, no qual será incluída a indicação do nome e morada do auctor.

Só será aberto o subscripto correspondente á monographia premiada, sendo os outros entregues, com o respectivo original, á pessoa que, munida do documento recebido na occasião da entrega do trabalho, se apresentar a reclamar-o, depois de trinta dias sobre o encerramento do concurso.

O resultado d'este será noticiado nos jornaes mais lidos de Lisboa.

A monographia premiada constituirá propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, que a poderá fazer publicar.

O livro não deverá constituir materia que, quando publicada, exceda tres folhas de impressão, em typo 10 e formato 8.<sup>o</sup>. Deverá ser escripto em linguagem accessivel ás populações ruraes a que se destina, e versará, por esta mesma ordem de sequencia, os seguintes assumptos, que formarão os capitulos do trabalho elaborado:

**Introdução:** — Qual tem sido a exportação de madeiras da região da Beira Alta. Perigo no desaparecimento d'essa grande fonte de riqueza pela exportação intensiva, sem a conveniente compensação, por novas sementeiras e plantações. Intuitos da Companhia da Beira Alta na publicação d'este livro. — Influencia physica e economica da arborisação. — Especies florestaes de cultura mais aconselhavel na região da Beira Alta, accomodadas ás diferentes condições climáticas e altitudes. — Indicações sobre preceitos de cultura e exploração das principaes especies aconselhadas. — Qual deve ser a acção dos corpos e corporações administrativas possuidoras de baldios, e dos particulares que disponham de incultos proprios. — Vantagens que adveem da submissão ao regimen florestal para os possuidores de mattas e de terrenos a arborisar.

A Companhia da Beira Alta presta-se a fornecer todos os esclarecimentos sobre a exportação de madeiras e lenhas da região que a sua linha atravessa.



## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Vouga.** — O nosso collega de redacção, Sr. Fernando de Souza, em vista das difficuldades que a suppressão de carruagens de camas nos correios e dos rapidos diários crearam ás suas idas semanais a Espinho, delegou no Sr. engenheiro G. Prévault as funcções de chefe de exploração, enquanto dure o impedimento do chefe effectivo, Sr. Leon Heitz, que está no *front*, sob a sua superintendencia como representante da Companhia, que continua sendo.

**Sul e Sueste.** — Começaram com grande actividade os trabalhos de assentamento da via, na nova linha do Valle do Sado, na parte Setubal-Alcacer, assim como também vão começar do outro lado da linha, de Grandola a Alcacer.

Infelizmente a ponte sobre o Sado em Alcacer do Sal, devido á carencia de materiaes, ainda levará algum tempo a concluir, o que torna impossivel o encurtamento, para já, da viagem ao Algarve.

Parece, porém, que a Direcção do Sul e Sueste, tenciona, uma vez concluída a linha até Alcacer, de ambos os lados, fazer um trasbordo fluvial, para a ligação das duas

linhas, o que facilita um tanto as communicações mas põe ou nada abrevia, pela morosidade do trasbordo, aquella viagem ao Algarve.

— O parlamento approvou ante-hontem a lei que authorisa o empréstimo de 2.700 contos, para a conclusão das linhas de Valle do Sado, Barreiro a Caeilhas, Portimão a Lagos, Evora a Reguengos e construcção do ramal de Silves.

Vae, enfim, entrar na ultima phase a construcção d'estas linhas, que um largo incremento veem dar á já extensa rede do sul.

**Companhia Portuguesa.** — Esta Companhia resolveu modernizar mais uma serie de carruagens, adoptando o typo de mixtas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>, com dois compartimentos de cada classe.

Interiormente ficam muito elegantes e confortaveis, não diferindo do melhor material que existe no genero, nas nossas linhas ferreas. E ninguém dirá que são as antigas carruagens, se bem que só os assentos e as decorações são completamente novos.

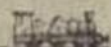
Dispõem estes vehiculos de 17 logares de 1.<sup>a</sup> classe e 21 de 2.<sup>a</sup>, um amplo corredor lateral, retrete, lavabo eapparelhos de illuminação a gaz, agora substituidos por lampadas de azeite, devido á falta d'aquella luz.

Os assentos de 1.<sup>a</sup> classe com magnificas molas, oferecem um excellente commodo, e as franjas dos bancos, bem como o revestimento d'estes dão um luxuoso aspecto ao compartimento.

Os logares de 2.<sup>a</sup> classe, revestidos de fazenda escura, tem as almofadas muito macias.

A carruagem é assente no leito por calços de borracha, para dar uma trepidação mais suave.

Dois d'estes vehiculos entraram ha dias na composição do comboio correio de Madrid; estão-se concluindo mais outros dois e foi iniciada a reconstrucção de mais alguns d'este typo.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

### França


A Sociedade dos Caminhos de Ferro Economicos, no exercicio de 1916, teve ainda melhores receitas do que tivera no exercicio anterior. As receitas totaes elevaram-se a 13.373 29 francos contra 9.378.68 francos em 1915. Deducção feita de todos os encargos o beneficio liquido attingiu 1.262.019 francos, superior em 19.847 francos ao exercicio anterior, que fora de 1.242.172 francos.


A distribuição do saldo da conta de lucros e perdas, foi assim feita:

Reserva legal.....	56.310 francos
Dividendo ás acções....	625.000 "
Conselho d'administração	44.489 "
Fundo de previdencia...	80.080 "
Partes beneficiarias....	80.080 "
Reserva extraordinaria..	200.000 "
Para conta nova.....	176.059 "
Total....	1.262.019 "

O dividendo foi fixado em 12,50 francos por acção, com deducção dos impostos.

O conjunto das reservas fica elevado a um total de 8.565 860 francos.

 As receitas do Caminho de Ferro Metropolitano de Paris, desde 28 de Maio a 3 de Junho, attingiram a somma de 1.342.177,25 francos, dando um total, depois do 1.<sup>o</sup> de Janeiro, de 29.527.426,50 fr. contra 24.714.015,40 em igual periodo de 1916, ou seja uma differença de 4.813.411,40 a favor de 1917.

 A Companhia dos Tramways de Paris e do Departamento do Sena, teve de receita liquida no ultimo exercicio 524.853 francos contra 1.197.400 francos que auferira no exercicio precedente. Acrescentando a essa receita o saldo do exercicio anterior, que fôra de 957.920 francos, o saldo disponivel fica elevado a 4.482.773 francos.

### Brazil

Na linha ferrea de Therezopolis, a revisão do contracto com o E-tado deu motivo ás seguintes modificações:

a) o prolongamento que deveria attingir a Itabira do Mato Dentro, com a extensão de 500 kilometros approximadamente, terá o seu termo em Sebastiana, com a extensão maxima de 50 kilometros;



b) o porto da Piedade, em vez do aparelhamento dispendioso que se estipulava no contracto de 31 de Dezembro de 1911, receberá simplesmente os melhoramentos que, a juízo do Governo, forem necessários á facil atracação das embarcações ao serviço da linha ferrea;

c) o capital a despende-se, com a construcção da estrada até Itabira, que atingiria, segundo as opiniões mais auctorizadas, quantia superior a 140.000.000\$000, fica redazido a 4.000.000\$000 réis.

Tambem foi revisto o contracto da linha ferrea de Victoria a Minas, sendo a principal clausula d'essa revisão a 3.ª, na qual ficou definitivamente fixado o capital sobre que recae a responsabilidade do Thesouro, isentando-se este de compromissos futuros quanto ao juro de 6 % sobre 5.791.288\$671, ouro, ou sejam em 30 annos, 10.424.319\$600, ouro.

No novo contracto levado a effeito, entre o governo e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, obtiveram-se para o Estado os seguintes resultados principaes:

1.ª A revisão das tarifas, que era quinquennial (clausula IX do contracto de 1880) passou a ser obrigatoria sempre que os rendimentos liquidos de dois annos consecutivos quaesquer, após a deducção das quotas de amortização, excederem o limite de 12 por cento dos respectivos capitais.

2.ª A redução de tarifas, segundo a citada clausula IX do accordo de 1880, far-se-hia na razão da metade do excedente da renda liquida sobre 12 por cento dos capitais, tendo de ficar a outra metade para ser applicada em beneficio da empresa. Pelo novo contracto, a renda liquida ha de se manter n'aquelle limite de 12 por cento, deduzida, porém, como anteriormente, a fracção destinada ao fundo de amortização.

3.ª Pela clausula V ficou sem effeito a clausula do decreto n.º 7.838, de 4 de Outubro de 1880, que concedeu isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios á construcção, conservação e custeio das linhas a que o mesmo se refere, bem assim, á que faz objecto, do contracto de 12 de Novembro de 1888.

Concluiu-se recentemente a construcção de mais um trôço no prolongamento da linha da Sorocabana Railway, entre as estações de José Theodoro e Indiana.

Foi firmado contracto entre o governo da União e o concessionario Antonio Mendes Fernandes Ribeiro, para a construcção e exploração de uma linha ferrea de Barreiros a Sertãozinho, em Pernambuco.

A delegação do Thesouro Nacional no Estado do Ceará, recebeu a quantia de 400.000\$000 para fazer face ás despesas da construcção do prolongamento e de varios ramaes da linha cearense.

Foram ha pouco devidamente approvadas as contas das linhas de S. Paulo-Rio Grande, sob o regimen de garantia de juros, correspondentes ao 1.º semestre de 1916, segundo o respectivo ministro da viação participou ao delegado do thesouro brasileiro em Londres, para os effeitos da liquidação.

Em harmonia com os documentos apresentados ao governo, o movimento financeiro das referidas linhas no alludido semestre foi o seguinte:

#### Linha de Itararé ao Uruguay:

Receita .....	1.824.723\$099
Despesa .....	1.681.951\$360
Saldo .....	142.771\$739

#### Linha de Serrinha a Nova Restinga:

Receita .....	319.619\$214
Despesa .....	104.933\$043
Saldo .....	214.686\$171

#### Ramal de Paranapanema, trecho de Jaguarihyba a S. José:

Receita .....	51.325\$278
Despesa .....	37.723\$605
Deficit .....	6.398\$227

#### Linha de S. Francisco, trecho de S. Francisco a Canoinhas:

Receita .....	626.898\$293
Despesa .....	410.221\$988
Saldo .....	216.676\$305

#### Reunidos os dados acima, encontramos:

Receita .....	2.802.565\$984
Despesa .....	2.234.829\$996
Saldo .....	567.735\$988

Ao Presidente do Tribunal de Contas remetteu o Ministro da Viação copia do contracto celebrado com a Companhia do Porto e Estrada de Ferro Nordeste de S. Paulo, o qual concede á mesma Companhia o privilegio, uso e gozo de uma linha ferrea, que partindo de Ubatuba e passando por Taubaté, no Estado de S. Paulo, termine em Paraisópolis, no Estado de Minas Geraes, sem onus algum para a União.

## Hespanha

No exercicio findo o producto bruto da exploração dos Caminhos de Ferro Andaluces, foi de 35.795.887 pesetas, contra 31.133.979 do anno anterior, ou seja um augmento de 4.661.908 pesetas, ou 13 %.

O rendimento kilometrico bruto attingiu a média de 28.388 pesetas, excedendo em 3.698 o rendimento de 1915. Na linha de Cordoba a Malaga elevou-se a 48.390 pesetas, cifra consideravel para uma linha de via simples.

As despesas subiram a 21.596.994 pesetas, contra 16.881.435 do exercicio anterior, tendo augmentado 4.712.536 pesetas ou seja em 21 %. O combustivel entra n'esse augmento pela importancia de 3.135.000 pesetas.

O producto liquido da exploração, accrescentado do saldo crêdor da conta Interesses de Banco, elevou-se a 14.217.716,51 pesetas, e o coeficiente da exploração, que era de 54,23 % em 1915, attingiu 60,33 % em 1916.

A conta de lucros e perdas apresenta o saldo de 3.174.426,14 pesetas.

## Turquia

O dividendo das acções da Companhia dos Caminhos de Ferro Orientaes foi fixado em 5 % como succedera precisamente no exercicio anterior.

Acerca d'estes caminhos de ferro, informa o *Tagblatt*, de Viena, que um grupo de portadores allemães dos titulos respectivos, alarmado com a situação financeira d'esta empresa, perguntára ao *Wiener Bankverein* que a fiscalisa, se o governo bulgaro está ou não disposto a reembolsar a somma de 26 milhões que deve pela linha de Dedeagatsch e se o governo ottomano tem pago o transporte das suas tropas.

O *Wiener Bankverein* respondeu que, ao contrario do que se disse, a administração dos Caminhos de Ferro Orientaes não recusou o transporte de tropas turcas, apesar da suspensão dos pagamentos, sendo, porém, exacto que o governo ottomano nada pagou em 1915 e continua a nada pagar; bem como que o governo bulgaro não tem podido fazer face aos seus compromissos no que diz respeito ao reembolso da linha de Dedeagatsch, esperando-se que tudo seja regulado depois da guerra.

# PARTE FINANCEIRA

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Amortisação ordinaria do 2.º semestre de 1916

1:210 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau:

N.º	2.714 a	2.720	2.800	9.617 a	9.716	9.719 a
9.966	17.201	30.912 a	30.917	31.402	31.403	32.016 a
32.019	35.371 a	35.374	35.645	38.775	38.776	39.091
39.018	39.020	39.034 a	39.039	41.211	42.044 a	42.046
44.093	44.667 a	44.669	44.746 a	44.749	46.626 a	46.631
46.634	46.635	46.809	47.914 a	47.916	51.066	53.938
55.779 a	55.781	62.802	63.284	63.285	63.291	68.296
70.953 a	70.958	71.425 a	71.446	85.594	88.109	136.731 a
136.742	140.013	141.392	142.106	152.409	152.612	152.613
152.873 a	152.785	154.164 a	154.166	154.267 a	154.273	165.683
174.132 a	174.137	176.227 a	176.231	177.598 a	177.603	178.834
183.561 a	183.563	192.089 a	192.125	192.649	193.110	195.176
195.646	198.568	200.857	206.308	206.309	207.740	209.241
213.018 a	213.021	213.025	213.377	215.254	215.255	215.732
218.627	218.628	219.239	219.372 a	219.374	219.638	219.639
219.641	220.835 a	220.839	221.934	222.535 a	222.537	222.729
222.730	224.351 a	224.360	226.198	227.086	228.807	232.423 a
232.428	232.449	232.451	232.452	232.696	232.697	233.007
233.188 a	233.191	233.197 a	233.220	233.224 a	233.226	233.237 a
233.241	233.262 a	233.286	233.607	233.379	235.382	237.507 a
237.531	238.085	238.302	240.230	240.231	240.662 a	240.664
241.638	245.285 a	245.292	246.012	246.134	246.135	246.490
246.491	247.109 a	247.112	248.766	249.368	249.369	250.140
250.986	251.486 a	251.499	251.587	251.915	251.916	252.401 a
252.403	252.624	252.625	253.671 a	253.674	253.735	253.736
256.071 a	256.073	256.631	258.363	258.792	263.367	263.415
265.972 a	265.974	266.891 a	266.894	267.182	267.183	271.480 a
271.484	273.085	275.779	275.929	275.930	276.018 a	276.031
276.764	277.849	278.269	278.504	279.764 a	279.777	280.413 a
280.416	282.577	284.144	293.163	293.164	293.290 a	293.291
293.663	294.664	295.241	284.145	284.558 a	284.566	286.584 a
286.486	288.288	288.289	288.944 a	288.946	288.963	289.110 a
289.116	289.140 a	289.153	289.519	290.003 a	290.038	291.904
299.189	299.392 a	299.396	299.449 a	299.489	299.501 a	299.529
299.540 a	299.549	301.197	301.403 a	301.441	301.865	301.870 a
301.872	301.880 a	301.887	302.693 a	302.702	307.088 a	307.092
307.820	310.520	310.543 a	310.552	312.908 a	312.917	316.446
319.026	319.027	323.014 a	323.025	323.424 a	323.428	324.337 a



324.361 324.959 324.960 325.442 a 325.450 326.826 a 326.829  
 329.979 a 329.981 332.101 339.595 339.596 340.627 a 340.630  
 343.683 a 343.687 343.716 a 343.720 344.869 a 344.873 346.013 a  
 346.015 346.341 a 346.356 347.167 a 347.173 349.156 351.405  
 353.228 a 353.232 353.835 353.865 353.866 355.829 356.634  
 356.640 356.641 356.657 356.809 356.810 357.519 a 357.522  
 359.176 362.080 362.518 a 362.520 362.758 362.759 368.229  
 368.399 a 368.404 371.282 371.283 371.300 372.492 a 372.494  
 374.426 a 374.442 374.450 a 374.460 374.807 374.808 382.499  
 383.277 383.315 384.056 a 384.066 384.370 386.835 386.982.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 46 e seguintes.

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

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o corrente mez serão pagos os coupons do 1.º e 2.º semestres de 1916 e 1.º de 1917 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 às antigas obrigações de 4 1/2% 1.ª serie «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3% — Escudos 1596.

—pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha—Esc. 1596

— " " " " n.º 44 " " " — " 1596

— " " " " n.º 41 da folha annexa às antigas obrigações de 4 1/2% 2.ª e 3.ª series, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo — Esc. 2594.

—pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha—Esc. 2593.

— " " " " n.º 43 " " " — " 2593.

O pagamento será feito nos termos acima indicados, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 às 15 horas, estando todos os coupons isentos do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Artigo 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 Julho de 1917 serão pagos os coupons da folha annexa às obrigações estampilhadas de 2.º grau de juro variavel até 4 1/2% nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha—Esc. 1521.

— " " " " n.º 18 " " " — " 1524.

O pagamento será feito nos termos acima indicados, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 às 15 horas e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art.º 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.

#### Convocation des Obligataires

M. M. les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang de la Compagnie Royal des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire, le lundi 23 Juillet prochain, à 16 heures, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n.º 7, à Paris.

#### Ordre du Jour

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal: — Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants: — Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Nacional Ultramarino, Crédit Franco-Portugais, Monte-Pio Geral et Banco Commercial do Porto.

En France: — Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements: — Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit industriel, à Lyon.

A Londres: — Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C.º.

En Suisse: — Aux caisses du Bankverein Suisse, de la Société de Banque Suisse, Genève.

Les cartes d'admission seront délivrées par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris, en raison de ces dépôts effectués avec bordereaux des numéros des titres.

*Le Comité de Paris.*

## Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

### Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de Julho de 1917, conforme o disposto no titulo 4.º dos Estatutos, coube a sorte aos numeros: 91, 1.652, 2.312, 3.253, 3.634, 4.182, 5.708, 7.078, 8.039, de Esc. 450.000 e 9.653, 9.949, 11.446, 12.231, 13.507, 15.527, 15.939, 17.068, 18.144, 18.884, 22.323, 22.592, 22.631, 23.043, 23.833, 23.839, 25.478, 26.027, 26.102, 27.302, 29.515, 31.293, 31.578, 32.233, 36.560, 37.203, 38.804, 39.638, 40.806, 41.312, 43.541, 43.880, 44.358, 44.488, 45.002, 45.419, 45.749, 46.777, 46.844, 48.834, 51.742, 52.278, 52.302, 53.523, 53.712, de Esc. 90.000k

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1917.

No Porto, na sede da Companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, na delegação da Companhia, rua do Ferregial de Baixo, 48, 1.º

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Matthiu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1917.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa. — O Presidente do Conselho de Administração, (a) *Augusto Gama*.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Junho de 1917.

**Companhia Portuguesa.**—Realizou-se hontem, 30, esta assembleia, presidindo o Sr. doutor Victor dos Santos, secretariado pelo Sr. Mendonça e Costa, e sendo escrutinadores os Srs. Alfredo d'Oliveira Pires e Augusto José Vieira.

Estiverem presentes 100 accionistas, representando 33.500 accões e 623 votos.

Depois de breve discussão foram approvadas as conclusões do relatorio do Conselho Fiscal que são:

Distribuição, captiva de impostos, ás obrigações de 2.º grau, pela maneira seguinte: ás de 3%, Frs. 3,50; ás de 4%, Frs. 4,66 2/3; ás de 4 1/2%, Frs. 3,25, passando o saldo credor da conta de Ganhos e Perdas, de Esc. 49.037.532, para o anno de 1917.

Voto de sentimento pelo fallecimento dos malogrados membros do Conselho de Administração Paul Leroy-Beaulieu e Dr. Antonio Teixeira de Sousa; do vogal do Conselho Fiscal Dr. Manuel Paes de Villas-Bôas; e do antigo vogal do Conselho de Administração, Eduardo Ferreira do Amaral.

Louvor ao Conselho de Administração e sua Commissão executiva, pelo superior zelo e dedicação como foram desempenhados os seus mandatos.

Idem a todo o pessoal superior e inferior da Companhia pela sua actividade e dedicação.

Conservação aos Corpos Gerentes, Commissario da Republica e seu Adjuncto, de eguaes ordenados pela forma dos annos anteriores, nos termos dos Art.ºs 11.º e seu §, 12.º e seu §, 25.º e 39.º.

Confirmação da nomeação do Ex.º Sr. Mario Luiz de Sousa, para vogal effectivo do Conselho Fiscal.

Procedendo-se á eleição entraram nas urnas 68 listas com 560 votos, sahindo reeleitos:

Para o Conselho de Administração, o Sr. Alvaro Pedro de Sousa; para o Conselho Fiscal, os Srs. Alfredo Mendes da Silva e Dr. Francisco Teixeira de Queiroz; e para a Meza da Assembleia Geral os Srs. Dr. Augusto Victor dos Santos, presidente, e Dr. Carlos Ary dos Santos, vice-presidente.

O relatorio é o que hoje começamos a publicar, como de costume.

**Monte-Pio Geral**—Causou a mais agradável impressão no nosso meio commercial e financeiro o facto de se reatarem as relações entre o Monte-Pio Geral e a Companhia de Credito Predial, ha bastantes annos interrompidas, por um caso sobejamente conhecido; facto devido, sem duvida, aos esforços dos homens que se encontram á frente da direcção do Monte-Pio, os srs. Sinel de Cordes e Craveiro Lopes d'Oliveira, bem como ao advogado syndico do mesmo Monte-Pio, o sr. dr. Fernandes Nogueira, e, da parte do Credito Predial, ao snr. dr. J. Albino de Souza Rodrigues, cujo nome ficará perpetuamente gravado na grandiosa obra por elle levada a effeito na Companhia que tão dignamente tem governado.

O final d'este litigio entre os dois mais importantes estabelecimentos financeiros do paiz, causou grande jubilo, não só nas pessoas com interesses nos dois referidos estabelecimentos, como na praça de Lisboa.



**Brazil.** — A *divida consolidada* — Em 31 de dezembro de 1916 a divida externa federal elevava-se a £ 112.332.968, tendo soffido n'um anno o augmento de £ 3.765,650, pela emissão do *funding* de 1914, para o pagamento dos juros da divida e da garantia da mesma.

As novas emissões de *funding* no anno corrente elevaram a divida externa a £ 12.901,095.

As condições anormaes em que se encontra o Brazil tem contribuido bastante para o seu desenvolvimento; veem-se surgir iniciativas e novos negocios se criam, entrando o paiz n'uma epocha de grande florescimento.

Grandes capitães, que se achavam immobilizados, teem sido empregados em explorações industriaes em larga escala; as industrias de fiação e tecidos tomaram um grande incremento e muitos outros artigos, até aqui importados da Europa, são hoje manufacturados no Brazil. Emfim, procura-se restringir a importação e desenvolver a exportação. E' pois um paiz que teve a lucrar com a guerra.

O *London and Brazilian Bank* annunciou que vae abrir uma succursal em Pelotas (Rio Grande do Sul) no dia 2 de julho proximo.

Tambem causou boa impressão entre a colonia portugueza a noticia de que o *Banco Portuguez e Brasileiro*, com sede em Lisboa, vae abrir succursaes e agencias nas principaes terras do Brazil.

**Bolsa.** — O nosso mercado de fundos, que no meado do mez mostrou uma certa apathia, voltou novamente a movimentar-se, havendo bastante procura em valores de collocação, muito principalmente nos do Estado.

O grupo bancario tem manifestado igualmente boas disposições, e dos restantes valores alguns ficaram estacionarios e outros mais firmes, não havendo, portanto, movimento de baixa.

**Cambios.** — O mercado cambial tem manifestado nos ultimos dias sensivel frouxidão, attribuindo-se esta baixa ás necessidades de fim de mez e tambem á situação florescente do Brazil, o que dá esperanças de remessas de papel d'aquelle paiz, devido á melhora do seu cambio. São estas as opiniões abalisadas de alguns financeiros da rua do Commercio, com o que nós concordamos.

O Rio s/ Londres ficou hoje a 13 <sup>13</sup>/<sub>16</sub> ou seja a libra a 175375.

C. G.

#### Curso de cambios, comparados

	Em 30 DE JUNHO		Em 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	31 <sup>11</sup> / <sub>13</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	31 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	31 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>
90 d/v.....	32 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	—	31 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	—
Paris cheque.....	830	835	838	843
Amsterdam cheque .....	660	670	660	670
Madrid cheque .....	1865	1875	1905	1915
Libras.....	9520	9530	9520	9530

#### Bolsas e titulos

#### Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JUNHO

	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	40,60	40,55	40,50	40,50	40,60	40,55	40,50	40,55	40,65	40,80	40,80	40,80	40,80
Divida interna 3%, coupon.....	40,60	40,60	39,55	39,55	40,70	40,70	39,65	40,75	39,75	39,85	40	40	40
4%, 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	—	—	22,88	22,90	—	—	—	22,88
4%, 1888/9 c.....	58,50	—	—	58,70	—	—	—	—	58,70	—	—	—	—
4%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 1905 c/premios.....	9,90	—	9,90	—	9,90	—	9,95	—	—	—	—	—	—
5%, 1905, (C. de F. E.) c.....	—	—	—	—	82,500	—	—	—	—	—	—	—	—
5%, 1909, ob. (C. de F. E.) c.....	—	80,70	00,70	80,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro.....	—	—	110,00	—	—	—	—	—	—	111,00	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	90,70	90,90	91,00	91,20	91,40	91,50	91,70	91,90	—	92,80	93,00	92,70	92,60
3%, 2.ª serie.....	—	—	89,50	—	90,00	—	—	—	—	91,00	91,50	—	90,50
3%, 3.ª serie.....	—	92,00	92,30	92,40	92,50	—	93,00	93,20	—	94,00	94,00	93,80	93,80
Obrigações dos Tabacos 4%, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	194,00	—	—	194,00	—	194,00	—	—	195,50	—	—	195,50
Comercial de Lisboa.....	—	—	169,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169,50
Nacional Ultramarino.....	153,20	153,50	154,00	154,00	153,70	—	153,80	154,00	—	—	154,30	154,90	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	141,00	141,00	141,50	—	141,50	—	141,50
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	34,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	3,80	—	—	—	3,80
Companhia Tabacos, coupon.....	—	106,50	107,70	108,00	109,40	109,90	109,80	109,60	103,60	109,20	—	108,70	106,50
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	52,20	52,00	—	—	51,80	52,00	52,40	52,50	—	—	52,50	52,30
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	—	—	111,00	—	111,00	111,00	111,00	111,50	112,00	112,00	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1.....	—	—	—	—	—	—	—	90,00	90,20	90,50	90,50	—	—
tit. 5.....	—	—	—	—	89,00	—	—	—	—	—	—	82,90	89,80
Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau.....	83,00	83,00	83,00	83,00	—	89,00	83,30	—	—	—	83,00	36,20	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau.....	35,20	35,20	—	—	36,40	—	86,20	31,20	—	36,20	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.ª grau.....	—	—	70,00	—	—	—	—	—	—	—	—	12,20	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,80	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	74,80	75,00	—	75,80	75,80	—	75,80
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67,50	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	84,30	67,00	84,30	84,30	—	84,50	—	—	—	—	85,00	—	—
prediaes 6%.....	95,00	84,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%.....	90,50	95,00	—	92,00	—	—	90,50	90,50	—	—	90,50	—	—
4%.....	—	90,50	88,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3%, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,30	65,50	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	65,40	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau.....	—	—	2,93	—	—	—	—	—	—	2,96	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau.....	—	—	130,50	—	—	—	—	—	—	—	130	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	243	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3%, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	58,50	58,50	—	—	—

#### Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1917		1916		Diferença em 1917	1917	1916	Diferença em 1917
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
<b>Portuguezas</b>									
Companhia Cami- nhos de ferro	—	1.073	Escudos	—	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10 Junho	722	1.300.304,569	722	958.647,568	+ 341.657,001	1.800,597	1.327,576	+ 473,021
Minho e Douro.....	28 Fevereiro	484	349.558,540	480	309.390,502	+ 40.168,038	722,222	639,523	+ 82,699
Beira Alta.....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	31 Maio	185	83.625,525	185	71.254,575	+ 12.370,950	452,502	385,516	+ 66,986
Valle do Vouga....	20 Junho	176	69.119,502	176	85.108,560	- 15.989,058	392,572	483,557	- 90,985
Porto à Póvoa e Famalicão....	31 Março	64	48.242,521	64	47.490,524	+ 751,997	753,578	742,503	+ 11,075
Guimarães.....	28	56	3.457,568	56	34.554,585	+ 3.902,583	686,574	617,505	+ 69,069
<b>Hespanholas</b>									
Norte de Hespanha.....	31 Maio	3.681	69.828.120	3.681	66.897.761	+ 2.930.359	18.969	18.173	+ 796
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	31	3.664	65.123.726	3.664	58.770.243	+ 6.353.483	17.773	16.039	+ 1.734
Andaluzes.....	20	1.083	12.957.239	1.083	12.863.363	+ 93.876	11.964	11.877	+ 87
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	10 Junho	777	5.078.718	777	4.517.728	+ 560.990	6.536	5.814	+ 722
Lorca a Baza e Aguilas.....	26 Maio	168	2.014.217	168	1.398.394	+ 615.826	11.989	8.323	+ 3.666



## Atravez do Simplon

### O segundo tunnel

A revista *L'Ingegneria ferroviaria*, de Italia, n'um dos seus recentes numeros, informa-nos do atraso soffrido pelas obras do segundo tunnel do Simplon desde que começou a guerra actual, e dá conta da repercursão que as presentes circumstancias anormaes teem n'aquelles importantes trabalhos.

Por ordem da auctoridade militar ficaram suspensas totalmente as obras em questão, desde 22 de Agosto de 1914, na vertente Norte, sendo reencetadas em 7 de Fevereiro de 1916.

Na vertente Sul é que não soffreram interrupção os trabalhos, mas a entrada da Italia na guerra, a 25 de Maio de 1915, produziu uma consideravel redução no numero do pessoal que era empregado nos diversos trabalhos do tunnel.

Antes da guerra, a direcção das obras tinha em trabalho entre 1.000 a 1.100 operarios em cada uma das vertentes da montanha; mas agora é difficil obter mais de 500 a 600 trabalhadores em cada um dos pontos de ataque, com a aggravante de que do lado de Iselle só trabalham operarios cuja idade excede a 42 annos ou não chegou ainda aos 18, do que, como é bem comprehensivel, se resente naturalmente a quantidade e a qualidade do trabalho effectuado.

N'estas condicções as obras avançam diariamente uns 6 metros na parte Norte e apenas 4 e  $\frac{1}{2}$  do lado Sul.

Em 31 de Julho do anno ultimo o tunnel havia attingido uma extensão de 6.200 metros, pelo lado do Norte e 7.500 pelo do Sul, de modo que, admittindo que continue este estado de coisas, pode esperar-se que a perfuração esteja concluida para 31 de Dezembro proximo, na vertente Norte, e para 31 de Agosto de 1918, na do Sul.

Por este lado, a difficuldade, cada vez maior, de procurar obreiros especiaes, obrigará sem duvida a suspender temporariamente os trabalhos de excavação, mas poderão terminar os de alvenaria.

Em 31 de Dezembro ultimo, havia-se chegado ao kilometro 7,98, de modo que falta para terminar apenas um trôço de 2.438 metros de longitudé. Isto, pelo que respeita á vertente Sul.

Pelo contrario, na vertente Norte, onde a perfuração chegava, na data acima citada, ao kilometro 6,83, continuaram as obras nos 2.033 metros que ainda faltam para alcançar a estação do interior do tunnel, e logo que os trabalhos estejam terminados até esse ponto, emprehen-der-se-hão os que se seguem á mencionada estação, para atacar e terminar o revestimento dos 2.438 metros restantes d'esse lado.

Quando esteja terminado este segundo tunnel, se procederá á collocação dos fios telegraphicos e telephonicos, aos de signaes, á collocação dos cabos de alta tensão para a tracção electrica, e, finalmente, á collocação da via.

Logo que este tunnel possa ser aberto á circulação dos comboios, ficará temporariamente impedido o outro tunnel para lhe serem feitas as reparações neccessarias e assegurada a completa estabilidade da rocha.

Segundo os calculos feitos, este segundo tunnel devia ser aberto á exploração no dia 1.º de Maio de 1918, data na qual a dupla via deveria achar-se a funcionar sobre o territorio italiano até Domodossola e talvez até Gallarate, querendo que a linha produzisse o seu maximo de utilidade; mas a realisacão d'essas previsões dependerá, como se comprehende, da marcha dos acontecimentos que mais preoccupam hoje a attenção de todo o mundo.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1917.

SENHORES :

Em cumprimento do que preceituam os nossos Estatutos, vem o Conselho de Administração expôr os actos da sua gerencia no exercicio que findou em 31 de Dezembro de 1916, vigesimo segundo depois do Convenio de 4 de Maio de 1894.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a seguinte ordem:

- 1.º — *Estabelecimento e Diversos.*
- 2.º — *Resultados da exploração.*
- 3.º — *Factos geraes.*
- 4.º — *Caixa de Reformas e Pensões.*

### PRIMEIRA PARTE

#### Estabelecimento e Diversos

##### Estabelecimento

O saldo devedor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1915 era de ..... 63:310.453\$81  
Em 1916 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com Novas Construcções e Trabalhos Complementares.....	278.344\$76	
Trabalhos na 2.ª Via do Norte, comprehendido o rebaixamento do tunnel de Chão de Maçãs.....	40.870\$37	
Compra de rails, feita, na America do Norte, á casa U. S. Steel Products Company.....	224.388\$00	543.603\$13
Diferença entre o valor d'inventario de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e o valor attribuido á parte utilisavel do referido material.....		31.418\$26
Somma.....		575.021\$39

a credito:

Recebido das Companhiás Reunidas Gaz e Electricidade, por venda de 1.208 <sup>m</sup> 2,55 de terrenos conquistados ao Tejo, a 8\$50 cada metro quadrado, em conformidade com a escriptura de 19 de Abril de 1916, lavrada pelo notario Tavares de Carvalho.....	10.272\$67	564.718\$72
--	------------	-------------

Saldo devedor do «Estabelecimento» em 31 de Dezembro de 1916..... 63:875.202\$53

##### Material circulante

O inventario do Material Circulante era representado em 31 de Dezembro de 1915 por ..... 6:216.128\$58  
Em 1916 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com a construcção e transformação do material circulante, a saber:		
Transformação de 29 vagões E em vagões J.....	4.830\$23	
Dita de 20 vagões L em vagões L <sup>m</sup> .....	2.026\$90	
Dita de 4 carruagens B antigas em carruagens C <sup>D</sup>	7.147\$10	
Dita de 4 carruagens automoras em carruagens mixtas.....	4.539\$12	
Dita de 2 carruagens A de 9 <sup>m</sup> ,10 e de 2 de 2 <sup>a</sup> do mesmo typo, em 4 carruagens AB, de corredor lateral e retrete.....	2.100\$95	
Dita de 5 carruagens de dois andares em carruagens de 2.ª classe, typo normal.....	4.861\$37	



Construção de 1 vagão dormitório ambulante....	162\$84	
Dita de 3 carruagens AB <sup>D</sup>	9.930\$49	
Mão d'obra e madeiras para 50 vagões J.....	7.854\$32	
Disposição para adaptar encerados a 916 vagões...	2.864\$30	
Montagem de tubos de intercomunicação em 100 vagões fechados.....	416\$65	43.704\$27

a credito:

Baixa no inventario, do material adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, liquidada:

Pelo Estabelecimento..... 31.418\$26

Por Abastecimentos—materiaes aproveitaveis..... 2.778\$63

Baixa no inventario, do material adquirido posteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, liquidada pela despesa de Conservação.....

1.139\$97 35.336\$86

8.367\$41

Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1916 6:224.495\$99

**Mobilia, Utensilios e Ferramentas**

O inventario de Mobilia, Utensilios e Ferramentas era em 31 de Dezembro de 1915 no valor de....

1:141.466\$51

Em 1916 teve o seguinte movimento:

a debito:

Acquisição de machinas ferramentas destinadas ás nossas officinas.....

4.198\$20

Dita de mobilia, utensilios e ferramentas diversas

29.857\$51 34.055\$71

a credito:

Baixa no inventario, por inutilisação de diferentes artigos.....

8.063\$84 25.991\$87

Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1916 1:167.458\$38

**Subsidio Necessario da Exploração ao Estabelecimento**

O saldo credor em 31 de Dezembro de 1915 era de 8:050.080\$97

Em 1916 foi augmentado da importancia das despesas feitas com:

Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros.....

543.603\$13

Material Circulante.....

43.704\$27

Mobilia, Utensilios e Ferramentas...

34.055\$71

621.363\$11

o que o elevou em 31 de Dezembro de 1916 a.... 8:671.444\$08

**Reservas (sua applicação)****Extraordinaria**

Obrigações d'esta Companhia, privilegiadas de 1.º grau.....	(de 3 %..... 9.442)	
	(de 3 % "Beira Baixa" 44)	40.210 titulos
	(de 4 %..... 56)	
	(de 4 1/2 %..... 668)	

Por memoria

**Especial****Carteira — Titulos**

7.493 Accções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.....

1.120 Titulos de Fundador, da nossa Companhia.....

1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena.....

500 Accções do Banco Lusitano (uma cautela).....

2.100 Obrigações da Companhia do Mondego.....

Existencia em 31 de Dezembro de 1916.

Por memoria

**Immoveis**

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.....

Por memoria

**Reserva metallica**

Existencia em 31 de Dezembro de 1916. £ 66.666-13-4

300.000\$00

—Parte liquida, conforme o n.º 2.º do Art.º 63.º dos Estatutos.

(Con 1.116)

**ARREMAÇÕES****Caminhos de Ferro do Estado****DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO****Fornecimento de creosote**

No dia 13 do corrente mez, ás 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, se ha de proceder ao concurso publico para fornecimento de trezentos mil kilogramas de creosote para injeccão de travessas.

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

Este deposito poderá ser effectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

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

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

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Leilão****de remessas retardadas e volumes abandonados**

Em 4 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões, Srs. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho, Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 113.º da Tarifa Geral, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 4 de Maio 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 3 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 10.467, de Albergaria a Lisboa-P, 28 caixas com agua-raz, com 1.120 kilos, a Luiz B. Worm; 8.151, de Martingança a Lisboa-P, 18 caixas com agua-raz, com 712 kilos, a Luiz B. Worm; 80.457, de Payalvo a Lisboa-Mar, 60 caixas de azeite, com 3.355 kilos, a Eugenio Carvalho Leitão; 10.473, de Albergaria a Lisboa-Mar, 50 caixas de agua-raz, com 2.000 kilos, a Luiz B. Worm; 57.564, de Gaya a Lisboa-Mar, 30 caixas de vinho em 15 atados, com 673 kilos, a Antonio Bastos; 10.515, de Albergaria a Lisboa-P, 43 caixas de breu, com 5.042 kilos, a H. N. de Souza; 8.176, de Martingança a Lisboa-P, 10 caixas de agua-raz, com 398 kilos, a Luiz B. Worm; 43.019, de Pombal a Lisboa-P, 15 barricas e 8 caixas de pez, com 7.620 kilos, a Luiz B. Worm; 10.570, de Albergaria a Lisboa-P, 28 caixas de agua-raz, com 1.036 kilos, a Manoel Francisco Neves & Telhas; 18.735, de Louzã a Lisboa-P, 80 caixas de agua-raz, com 2.800 kilos, a José Melão; 86.204, de Porto-Campanhã a Lisboa-P, 30 saccos de colla, com 2.192 kilos, a Manoel Gomes Castro, Limitada.

**OLYMPIA****MATINÉES ELEGANTES**

todos os dias ás 2 horas

**RENDEZ-VOUS MUNDANO****FILMS SENSACIONAES DA SEMANA****Bufalo, 4 partes****Casa misteriosa, 3 partes**

Brevemente estreia do famoso film

**A mascara dos dentes brancos**



## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1917

COMPANHIA  
PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10 5	11 34	8 12	9 25
5 50	7 19	12 5	1 14
8 20	9 49	7 40	8 46
12 25	1 94	10 20	11 27
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 40	5 55	7 11
8 10	9 30	7 30	8 48
10 10	11 30	8 20	9 36
5 10	2 17	10 30	1 46
5 31	6 50	12	1 16
6 9	7 25	3 44	5
7	8 29	7 20	8 36
9 25	10 45	10	11 16
12 25	1 45	11 20	12 36
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 49
5 20	6 50	8	9 36
6 2	7 39	8 30	10 6
10 20	11 54	—	—
12 16	1 48	—	—
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
5 20	6 8	11	11 52
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	11 1	11 36
12 16	1 7	—	—
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
6 7 40	7 50	6 7 20	7 30
5 10	6 20	6 9 20	9 30
6 15	6 26	6 5 40	5 50
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26	—	—
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
—	—	8 54	11 36
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 20	9 38	11 26	5 5
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 30	11 3	10 133	10 20
8 50	11 3	10 133	10 20
8 5	11 3	10 133	10 20
8 40	12 40	8	12 33
Entrone	Alfarellos	Entrone	
4 25	1 57	1 57	10

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37
Coimbra	Figueira	Coimbra	
3	6 23	4 8	6 15
7 35	9 20	6 30	8 15
11 35	2 3	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	8 40	12 21
—	—	12 40	4 15
Coimbra	Louza	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 39
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8	4 45	2 55	11 50
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 25	10 5
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1 40	10 55	11 40	8 23
Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 36	4 40	7 40
2 5	4 55	6 25	9 32
5 21	8 12	—	—
Porto	Ovar	Porto	
5 36	7 14	7 58	9 43
Porto	Espinho	Porto	
4 26	5 26	6	7 6
Mais os de Ovar e Aveiro.			
Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	
8 50	7	8 28	8 36
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
8 50	10 50	5	8 36
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
8 50	4 28	10 50	8 36
Entrone	T. Vargens	Entrone	
8	1 49	1 40	9 40
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 5 50	10 25	h 6 5	10 10
Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 49	4 38	11 36
BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
4 45	6 48	11 40	1 46
11 30	1 45	8 50	10 52
8 40	11 2	—	—
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
7 12	7 1	12	8 21
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
2 30	8 53	10 5	3 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
o 7 45	10 40	n 7 34	10 53
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
d 6 30	7 5	6 30	7 10
8 15	8 50	7 40	8 15
10	10 35	9 30	10 5
11 30	12 5	11 25	12
2 45	3 20	1 25	2
4 25	5	4 55	5 30
6 40	7 10	5 55	6 30
8 10	8 50	9 54	10 34
11 30	12 10	—	—
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 15	9 48	8 25	10 5
11 30	12 1	10 35	12
4 25	6 8	5	6 30
8 10	10 5	8 45	10 34
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 15	10 10	8 10	10 5
11 30	1 10	12 5	2
4 25	6 20	4 40	6 30
8 10	10 5	—	—
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 50	2 20	7 10
8 10	12 15	9 28	2
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 32	12	10 10	10 39
11 7	11 35	10 15	10 44
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8 15	4	6 15	2
Lisboa	Mora	Lisboa	
8 15	3 5	6 40	2
Lisboa	Beja	Lisboa	
8 15	2	2	7 10
8 10	12 55	8 30	2
Lisboa	Moura	Lisboa	
8 15	4 50	6	2
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10
Tunes	Portimão	Tunes	
6 13	7 15	4 48	5 46
11 58	1	3 25	4 27
8 55	10	7 15	8 20
Garvão	Grandola	Garvão	
3 30	6 35	7 20	11 4
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
4 45	8 50	7 40	11 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Faro	C. Branca	
3 45	7 30	8 35	1 10
MINHO E DOURO			
Porto	Braga	Porto	
8 22	10 50	4 5	6 46
10 12	12 53	8 15	10 10
5 10	7 1	11 58	2 40
9 21	11 16	5 47	8 10
Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 26	8 10
Porto	Monsão	Porto	
8 22	1 53	4 26	10 10
5 10	10 34	2 47	8 10
Vianna	Valença	Vianna	
8	10 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 50	9 50	4 15	6 46
Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 46
Porto	Marco	Porto	
9 52	12 44	3	5 50
Porto	Tua	Porto	
4 43	9 24	5 51	10 30
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	4 13	12 40	8 19
Regoa	B. d'Alva	Regoa	
6 41	11 52	5 6	10 13
Porto	Amarante	Porto	
8	11 5	7 55	10 30
4 43	7 17	4 52	8 19
Regoa	V. Real	Regoa	
8 32	9 51	5 27	6 37
Regoa	Vidago	Regoa	
12 45	4 20	3 20	6 37
n 8 32	12	11 45	3 10
Pocinho	Carviçais	Pocinho	
3 40	5 25	10 57	12 35
NACIONAL			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
5 10	7 34	q 6 50	8 55
9 35	12	r 11 15	1 20
n 3 57	6 10	4 25	6 30
Tua	Bragança	Tua	
m 5 10	12 5	8 15	1 55
3	9 5	m 3 20	9 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Sarnada	Espinho	
c 5 50	9 3	c 4 40	7 47
Espinho	Vizeu	Espinho	
8 36	3 46	12 20	7 40
Aveiro	Sarnada	Aveiro	
10	11 38	4 30	6 5
Vizeu	Sarnada	Vizeu	
q 4 30	8 36	q 5 30	10 2
POVOA DE VARZIM			
Porto	Povoa	Porto	
8 15	9 45	4 45	6 18
11 15	12 40	8 10	9 21
2 15	3 34	c 11 50	1 10
5 15	6 35	f 12 50	2 4
8 15	9 42	c 5 20	6 44
9	10 11	f 7 10	8 25
Porto	Famalicão	Porto	
2 15	5 35	—	—
Povoa	Famalicão	Povoa	
7	8 22	10 10	11 26
k 10	11 21	k 4 15	5 34
4 15	5 35	7 10	8 28
GUIMARAES			
Trofa	Guimarães	Trofa	
7 40	9 13	1 2	3 43
Trofa	Fafe	Trofa	
9 36	12 12	6 38	9 7
6 5	8 34	4 10	6 48

a Directos expressos ou rapidos  
b Semi-directo  
c Quintas e sabbados  
d Porto-Tampinha  
e Dias uteis  
f Domingos e feriados  
g Dia 23 de cada mez.  
h Segundas-feiras  
i Terças-feiras  
j Segundas, terças, quintas e sab.  
k Quartas-feiras  
l Sabbados  
m Dias 3, 14 e 21 de cada mez.  
n Terças, quintas e sabbados  
o Segundas, Quartas e sextas  
p Seg., quartas, sextas e dom.  
q Terças e quintas-feiras  
r Segundas e sextas-feiras

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Companhia da Mala Real do Pacifico**  
Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª G. do Sodré, 64, 1.º



**New York (directo)**  
Um paquete francez.  
Agentes, Orey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4 1.º



**Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.**  
Um paquete francez.  
Agentes, Orey, Antunes & C.ª 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, G. do Sodré, 84, 2.º



**A sahir de Leixões**  
**Bahia, Rio de Janeiro e Santos**  
Um paquete francez.  
Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.



**Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos**  
Um paquete francez.  
Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.

## PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; internacional de Londres, 1883; Universal de Paris, 1889. — GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. — FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

## COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

## FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoá e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Trausvaal.

