

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

Redacção: RUA da HORTA SÉCA, 13, 1.º — Tel. Cent.-27 — End. teleg: CAMIFERRO

13.º do 30.º anno

LISBOA, 1 de Julho de 1917

Número 709

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.ª 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 Povoa 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 Vale do Vouga.....	200
O imposto de transito nas linhas ferreas.....	201
Concurso para um livro.....	201
Linhos Portuguezas.....	202
Linhos estrangeiras	202
Parte financeira:	
Carteira.....	203
Boletim commercial e financeiro.....	204
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	205
Receitas dos caminhos de ferro portuguezas e hespanhoes.....	205
Travez do Simplon.....	206
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio.....	206
Arrematações	207
Horario dos comboios.....	208

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas, da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento «Candlot»**, depósito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em I T L L e todos os mais para construções. — **Rails d'áço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegráfico — MAHONY — Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

A comporta de rolhões livres, sistema 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 "STONEY"

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



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS

NO CLYDE EM GLASGOW

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

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

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegráfico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

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 leem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, cemida à portuguesa, cama, roupa, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

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 FABRICANTES 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

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef.: Central

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388

"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 séde e nas correspondencias



BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

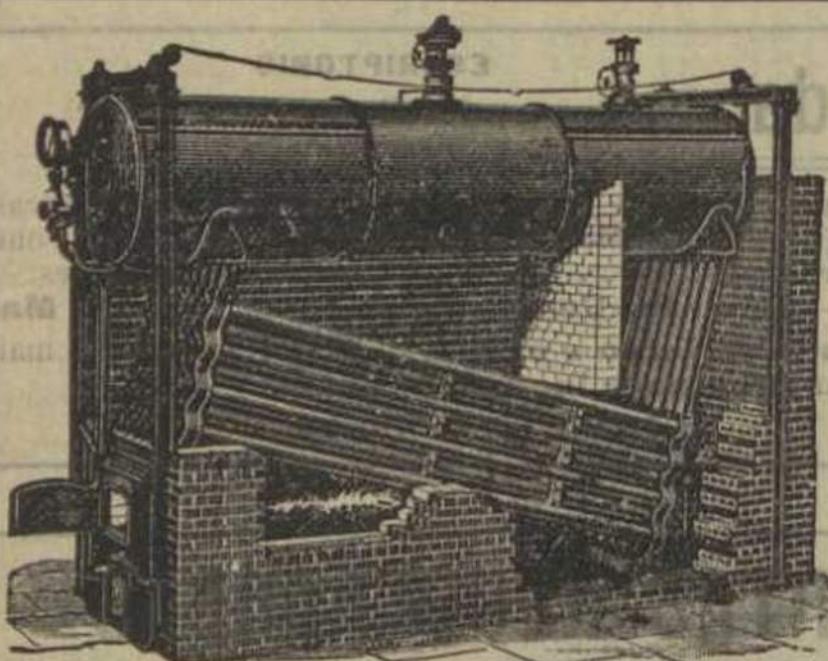
Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas automaticas. — Aquecedores d'água d'alimentação. — Purificadores d'água. — 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



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RAUL ESTEVEZ 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 || Número 709

A linha da Povoa 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 insolvel, 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 Povoa, referente ao exercicio de 1916. Logo, no começo se põe em relevo o accrescimo 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 diferença 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 diferença em relação á media anterior á guerra fosse de 37.000\$00, se o aumento 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 diferenças para 1915 foram:

Passageiros	1.202.060	+	49.568
Grande velocidade	3.914 ¹	-	249
Pequena velocidade	84.838 ¹	+	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 fôra de \$10,86.

A tarifa media foi de \$00,83 contra \$00,88 em 1915.

Não se especifica no relatorio 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 constituído pelos passageiros e recor-



A nova estação de Moure, na linha do Vale do Corgo (Vide artigo pag. 196)

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 diferença provém seguramente da sobretaxa.

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

Nas mercadorias transportadas em pequena velocidade avultam as seguintes:

Madeiras	35.426 t.	21.721\$
Cereais	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\$

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\$, Povoa 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 aumento de despesa foi devido á tracção, como era natural.

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

Impunha-se pois um aumento 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 aumento de 19:407\$, sendo certo que escapam á sua acção os bilhetes de preço inferior a \$10, que são muito numerosos.

Por efeito da sobretaxa, o numero de passageiros de 1.ª 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 atingia 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, diferença 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, incluidos na conta de Diversos credores.

Em vista das disposições do artigo 47.º 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 fórmula seguinte:

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

Por esta fórmula o Balanço fica assim disposto:

<i>Activo</i>	
Immobilizado	1.136:458\$30
Realisavel.....	66:015\$42
Disponivel	48:204\$25
	<hr/>
	1.250:677\$97
<i>Passivo</i>	
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
	<hr/>
	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 construção.

Antes de findar esta analyse outra reflexão se nos oferece.

A linha da Povoa continua sendo de 0^m,90, quando toda a nossa rede de via estreita é de 1^m e está prescrita a sua ligação com o porto de Leixões. Deve este ter vias de 1^m,67 e 1^m,0, o que exclui no plano definitivo a via de 0^m,90. O alargamento da via da Povoa 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 em quanto fôr tempo e se não comprometta irremediavelmente o futuro.

J. Fernando de Souza

Novos trabalhos da rede do Minho e Douro

Apesar da crise que tanto tem difficultado o andamento de trabalhos de construcção, não tem descurado a Direcção do Minho e Douro de adiantar as obras de continuação das linhas em curso de construcção n'aquella rede, 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 notável 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.

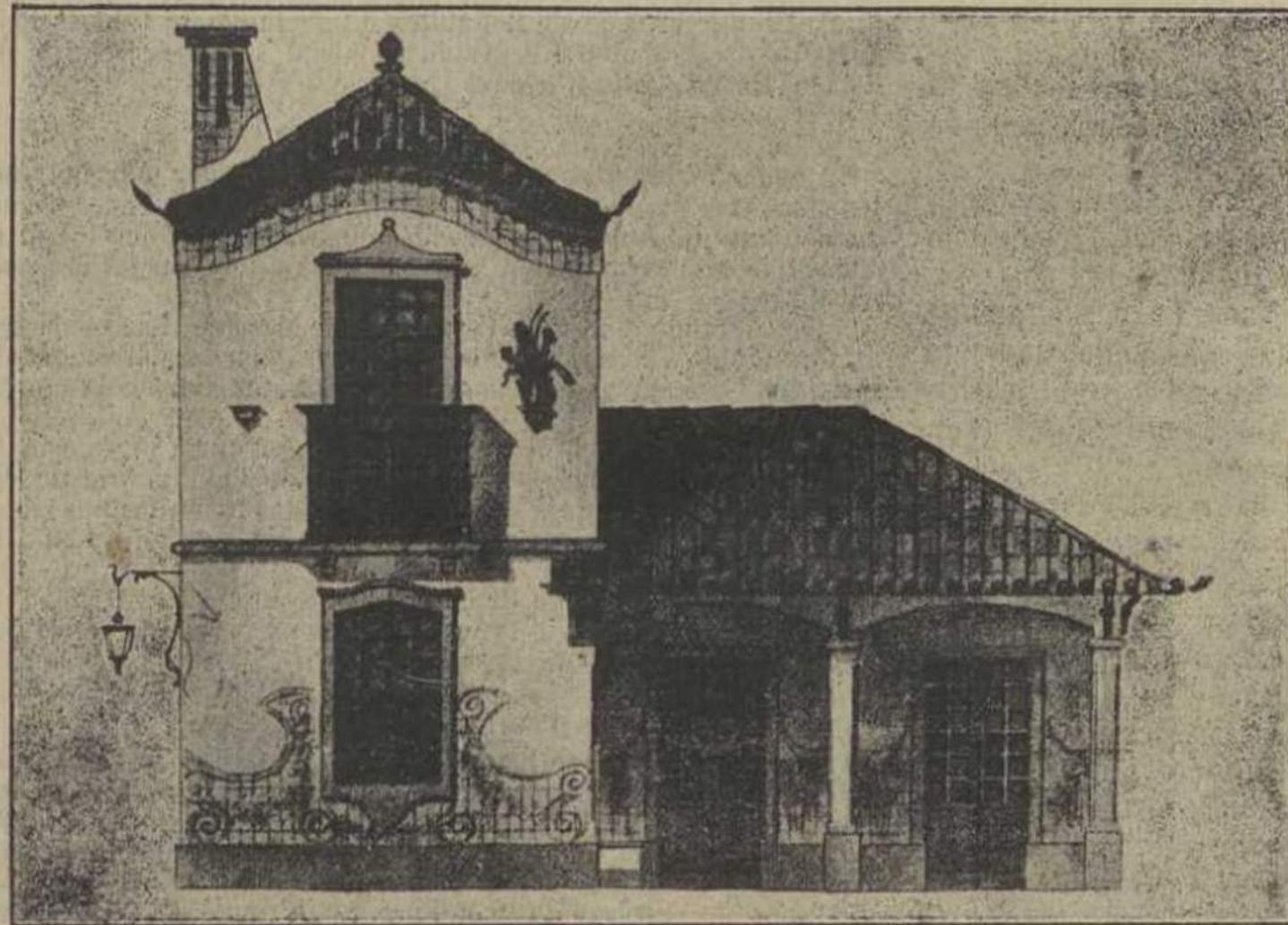
Assim aquellas tres ultimas estações vão ser ampliadas, não só no numero e extensão das suas linhas, para permittirem o facil cruzamento e estacionamento de grandes trens de mercadorias, como no alargamento dos caes cobertos, para a arrecadação d'estas.

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 Castelões, digno e activo director d'aquella rede, em ampliar largamente a extensão de linhas e de caes cobertos e descobertos.

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

duas linhas virão por ella, dirigindo-se a Contumil, onde se estabelecerá uma estação de triagem, para distribuição automática 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 Moure

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

Também pensa o sollicito director do Minho e Douro em installar em Campanhã outro melhoramento, igualmente desconhecido entre nós: as comunicações subterrâneas para passageiros, entre umas e outras linhas.

Na estação da Alfandega o problema é de mais difícil solução: o pequeno espaço de que ella dispõe é de todo insuficiente 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 impossível; pensa-se, pois em alarga-la para o lado da terra, nos terrenos do velho bairro de Miragaya, fazendo-se ahi uma doca d'abriga para as barcaças de boca-aberta, que são alli um suplemento 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 Marellos.

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, lâs, etc.

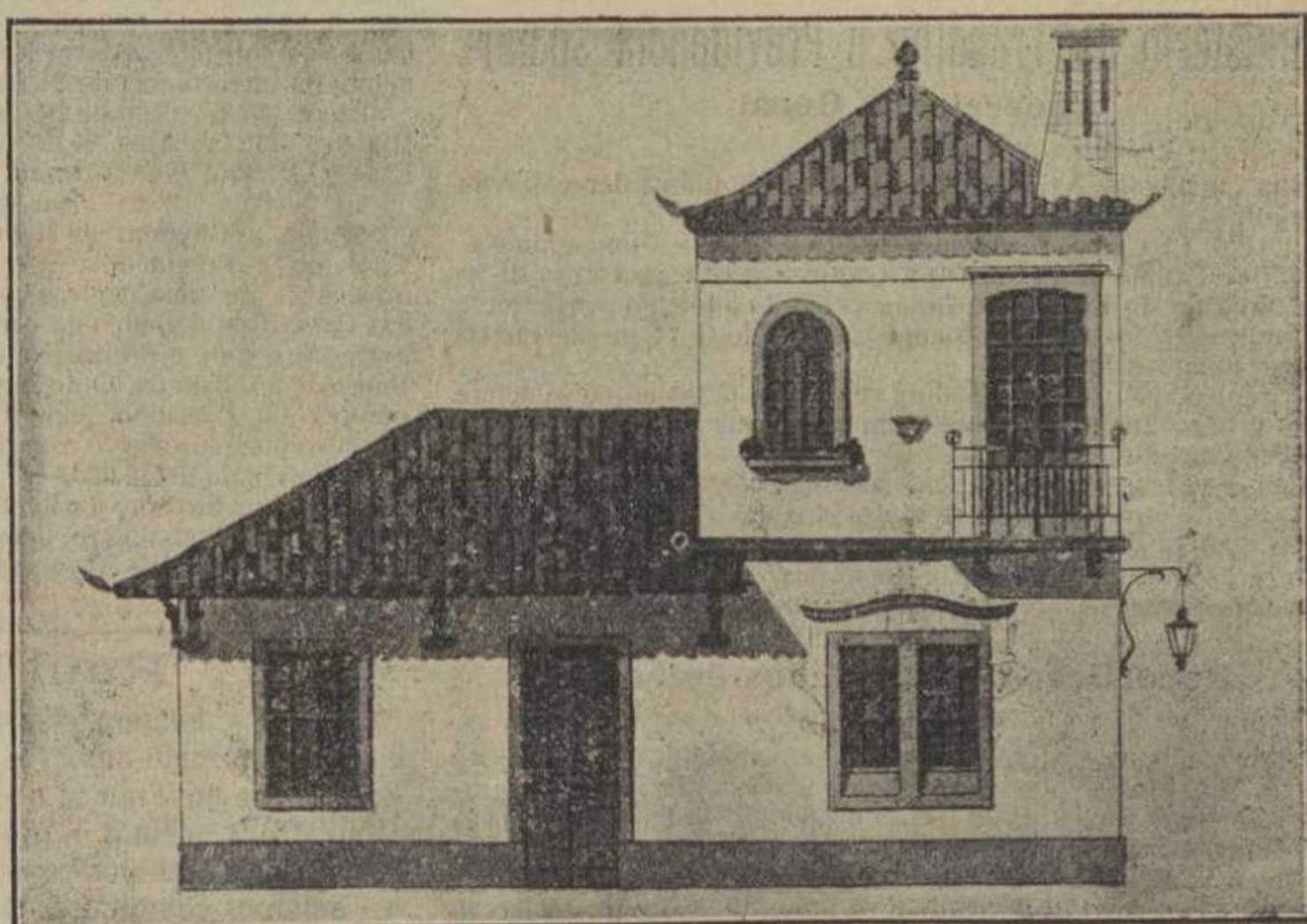
Por sim, os actuaes cinco guindastes pequenos, sendo dois fixos, d'esta estação, serão substituidos por outros grandes, guindastes moveis, sobre porticos rolantes, podendo receber as mercadorias directamente de bordo dos barcos e descarrega-la, sobre os vagões ou vice-versa.

Das linhas em construção 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^3 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 construção d'este troço ficará prompta em março do anno proximo.

Na segunda parte, as terraplenagens attingem 22.450m^3 por kilometro; e ha duas pontes em alvenaria, uma sobre o ribeiro de Santa Nathalia (km. 7,420) formada de um arco central de $28\text{m},00$ de vão e dois lateraes de $12\text{m},00$, sendo a altura maxima $28\text{m},00$, e outra sobre o ribeiro dos Carvalhos (km. 11.540) formada de 4 arcos plenos, de



Fachada posterior da estação de Moure

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

O orçamento d'aquelle, já aprovado, é de 21.670\$, e o d'esta, tambem já aprovado, 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 quilometros.

A parte compreendida entre Vidago e o kilometro 9,500 tem concluída a plataforma, não havendo ali obra alguma digna de nota. As terraplenagens foram de 10,500^{m³} 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 dalguma importância tem esta ultima parte a ponte sobre o Tamega, da qual daremos no proximo numero a gravura e a descrição.

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

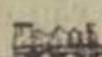
Tanto os apeadeiros como as casas de guarda, são, por iniciativa da Direcção, em estylo regional, destacando-se das monotonas e uniformes casas que vulgarmente se veem ao longo das linhas ferreas.

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 Carviçais e Brucô, na extensão de 25 quilometros, estando por concluir os apeadeiros e casas de guarda.

Obras d'arte não ha. As terraplenagens foram de 7,500^{m³} por kilometro, tendo a plataforma importado em 3.500\$00, aproximadamente, por kilometro.

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



PARTE OFICIAL

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 auctorizado a ceder à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e à Companhia concessionária da linha do Vale do Vouga, até 75 por cento do aumento proveniente da aplicação 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 contrário.

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 Portugueses 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 quilometros 239 e 239,145, e medindo de área 119,243, seja declarada sobrante, 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 sobrantes:

Manda o Governo da República Portuguesa, tendo ouvido a

Procuradoria Geral da República e o Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrantes e alienáveis os referidos terrenos, que estão indicados com uma aguada a carmim na planta cadastral do tróco do ramal de Aveiro, compreendido entre Aveiro e o rio Agueda, planta visada pela Direcção Fiscal de Exploração de Caninhos 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'Etranger», 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 ultimo concedeu esta sobretaxa a diversas companhias ferro viárias, determinando mais que este regime se generalize ás restantes companhias ferro viárias 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 aplicação 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

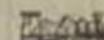
Conselho de Administração

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 Tâmega, 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 Tâmega, 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 notícias 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 notícias 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 aumento 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 teem chegado os generos de primeira necessidade. Tales gratificações vieram, necessariamente, aumentar os encargos annuaes da rede ferroviaria franceza em 82 milhões de francos.

Não deixou todavia o governo de reconhecer que as Companhias exploradoras das diversas linhas não seria possível 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 aumento rasoavel no preço dos transportes que estão auctorisadas a cobrar.

Como consequencia de um tal estado d'coisas, o governo francez, vem de apresentar um novo projecto de lei tendo por fim permittir o aumento 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 aumentados em 15 %, aumento esse que poderá tambem ser auctorizado para as linhas de caracter secundario, com a condicão de tambem abonarem ao seu pessoal, as gratificações que passa a usofruir o das outras vias ferreas.

Para os transportes de encomendas, a entregar nas estações de destino, o aumento das tarifas será de 0,10 1,15 e 0,30, segundo os volumes sejam ate 3, 5, ou 10 kilos de pezo, 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-variarios, mas sobretudo pela obrigação que cabe ao Estado de fazer diminuir os encargos que pesam 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 rôdes 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
Despesas	206	176	141	201
Producto liquido..	130	57,5	23,5	41
Encargos	122	127	130	137,5
Excedentes	8	—	—	—
Insuficiencias ...	—	69,5	106,5	96,5

Este

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

Paris-Lyon-Mediterraneo

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

Orleans

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

Meio Dia

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

Estado

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

En presencia de semelhantes *deficits* e da alta universal dos preços, que está onerando consideravelmente as explorações ferro-variarias, não podiam ficar imutaveis os preços dos transportes nas respectivas linhas.

O aumento proposto de 15 % representa uma receita suplementar 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 rôdes não aumentaram senão 400 milhões, ao passo que as despesas de exploração aumentaram de 430 e os encargos do capital de 100. O coeficiente 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 aumentaram de 75 milhões, mas as despesas tiveram um aumento de 300 milhões e os encargos de capital o de 65 milhões. Para os trez 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 foco e por toda a parte tem tido a unica solução logica que elle comporta: o aumento das tarifas.

O projecto do governo, que não traz inovação 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 encarar-mos 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 milessimos 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 aumento 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 lógico 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, válidos 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 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 várias mercadorias entre Lisboa e Toledo, via Bargas, fica anulada a partir do dia 15 do corrente mês.

Sobretaxas

Em virtude da portaria de 21 de Junho, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga e a Companhia Nacional foram autorizadas 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 encerados 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 encerados com que luta para a cobertura das mercadorias que tem a transportar, as requisições de encerados para cobrir os vagões com remessas para as linhas combinadas, cujo fornecimento não é obrigatório, 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 providências convenientes.

Transporte de adubos para Espanha

A Companhia Portuguesa acaba de publicar um Aviso dando a conhecer que, segundo comunicação das linhas espanholas, os adubos só podem transitar no país vizinho, quando os sacos que os contêm sejam acompanhados de uma etiqueta em que se indique a riqueza de cada um dos seus principais fertilizantes, (nitrogénio, potássio e ácido phosphorico).

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

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

Trafego Internacional de pequena velocidade

Restrição do serviço de recepção nas linhas da Companhia Portuguesa

Em virtude de se acharem pejadas com grande número de vagões, paralisados por falta de espaço nos cais e armazéns onde deviam ser descarregados, por causa das formalidades aduaneiras, a Companhia Portuguesa viu-se forçada a suspender temporariamente a recepção de remessas de Espanha 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 aceitas nas condições normais:

Acidos, algodão hydrophilo, bolachas, carboreto de calcio e mais productos químicos, chumbo, latão em caixas, massas alimentícias e oxigénio em tubos.

Restrições no serviço de Portugal para Espanha

Segundo o último Aviso da Companhia Portuguesa, o serviço para as estações das linhas espanholas está sujeito às seguintes restrições:

Remessas ao portador ou d'ordem — Em conformidade com as determinações legais em vigor no país vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca à ordem ou ao portador, enquanto se não dispuzer o contrário.

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

Estação de Valencia — Não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto gado, carvão e artigos de consumo de primeira necessidade, compreendendo-se de baixo d'esta designação, farinhas, legumes, tubérculos, frutas, hortaliças, pão, ovos, carnes salgadas, peixe fresco ou em conserva, açúcar, vinho, azeite e qualquer outro artigo considerado de consumo geral, com exceção dos cereais.

Estações de Zaragoza-Arrabal e San Juan de Mozarrifar — Não se aceitam 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 Vale do Vouga

Como noticiámos no número anterior, recomeçou 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 prejuízo superior a 15:000\$00. O público foi imensamente prejudicado pela interrupção de comunicações. O pessoal esteve todo aquele tempo em situação ilegal, em reunião permanente, que só por tolerância das autoridades 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 quaisquer manejos de desordem, a Companhia publicou a ordem do dia n.º 101, que em seguida reproduzimos.

Além disso, reeditou e distribuiu novamente as ordens de serviço n.º 92, e de dia n.º 99 que na véspera da greve haviam sido interceptadas.

Como documento para a história d'este caso sem precedentes (pois o que se pretendia era prolongar a greve além de 30 dias, na suposição 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.º Ministro do Trabalho, em 22 de maio ultimo, por S. Ex.º considerados suficiente concessão como consequência da prometida volta do pessoal ao trabalho, a saber:

- a) os abonos dos vencimentos durante a greve;
- b) a renúncia, por parte da Companhia, à aplicação de sanções disciplinares;
- c) conservação das regalias usufruídas antes da greve;
- d) os abonos extraordinários, já prometidos, que se elevariam ao dobro (50 a 20 %) quando entrasse em aplicação 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 organissem os serviços por classes com regras de promoção;
- f) concessão dos fornecimentos de géneros ao pessoal pela Cooperativa que o mesmo organize, com os descontos em folhas.

Foi igualmente prometido a S. Ex.º que logo que recomeçasse a exploração seria publicada a Ordem de dia respectiva. Foi esta publicada e distribuída em 6 e 7 do corrente, com o carácter 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 ocasião só cabia a denominação de *ordem do dia*.

Para que se não possa alegar ignorância ou errada interpretação do texto da referida ordem, fica bem explicitamente ratificado e declarado pela presente, que o acordo celebrado com o Ex.º Ministro do Trabalho abrangeu as concessões acima especificadas sob as alíneas a) a f) que são explicitamente mantidas, e que, apesar de não se ter instado pela criação da Caixa de Reformas e Pensões, a Companhia mantém o seu propósito, 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 exercício do anno económico de 1915-1916.

Nesse exercício, em comparação com os anteriores, os rendimentos das linhas ferreas portuguesas 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 à Povoa...	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 à Lixa...	23.209\$120	23.675\$520

O total geral d'esses rendimentos foi, em relação ao exercício de 1915-1916, de 13.367.678\$230, tendo sido, em relação ao exercício anterior, de 10.994.134\$750, havendo a favor do primeiro uma diferença 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 exercício 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 à Povoa.....	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 à Lixa	157\$160

Em relação ao exercício anterior constata-se um aumento de 77.141\$730; e para o fundo nacional da Assistência Pública, que teve o aumento 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 circunstâncias 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 aumento sensível, 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 dificuldades de momento que se torna quasi impossível 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 sobejá razão — se ha obra util, de verdadeiro interesse económico e de fomento inquestionável, é esta dos caminhos de ferro, que bem merece todos os cuidados e atenções, para que progride e não desinhe, para que tome todo o incremento possível 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 acelerada, que tantas riquezas valorisa e faz explorar.

Os tempos não correm de molde para se realizar o que por todas as fórmas tanto se impõe. No entanto, é forçoso não descurar o futuro económico de Portugal e empregar todos os esforços, para que elle não venha a sair minguado do cataclismo a que todos assistimos, apavorados com as suas terríveis consequencias por todos os sentidos.

Concurso para um livro

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, abriu concurso entre os silvicultores portugueses para a elaboração de um livro destinado a promover a arborização em geral e em especial a da região atraçossada 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 Árvore e delegados da Companhia, o qual funcionará em Lisboa, em dia para isso aprazado pelo presidente da direcção d'aquella Associação.

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

Santarem, edifício da Contraria), 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 legível e em caracteres mais fortes.

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

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

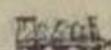
O resultado d'este será noticiado nos jornais mais lidos de Lisboa.

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

O livro não deverá constituir materia que, quando publicada, exceda tres folhas de impressão, em tipo 10 e formato 8.º. Deverá ser escripto em linguagem accessível ás populações rurais a que se destina, e versará, por esta mesma ordem de sequencia, os seguintes assumptos, que formarão os capítulos 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 phisica e economica da arborização. — Especies florestaes de cultura mais aconselhável na região da Beira Alta, accommodadas 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 advêm da submissão ao regimen florestal para os possuidores de mattas e de terrenos a arborizar.

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 dificuldades que a suppressão de carruagens de cãmas nos correios e dos rápidos diários criaram ás suas idas seianas a Espinho, delegou no Sr. engenheiro G. Prévault as funções de chefe de exploração, enquanto dure o impedimento do chefe efectivo, 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 carença de materiais, ainda levará algum tempo a concluir, o que torna impossível o encurtamento, para já, da viagem ao Algarve.

Parece, porém, que a Direcção do Sul e Sueste, tenta, 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 comunicações mas põe ou nada abrevia, pela inorosidade do trasbordo, aquella viagem ao Algarve.

— O parlamento aprovou ante-hontem a lei que autoriza o empréstimo de 2.700 contos, para a conclusão das linhas de Valle do Sado, Barreiro a Gafilhas, Portimão a Lagos, Evora a Reguengos e construção do ramal de Silves.

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

Companhia Portugueza. — Esta Companhia resolviu modernizar mais uma serie de carruagens, adoptando o tipo de mixtas de 1.ª e 2.ª, 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.

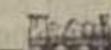
Dispõem estes vehiculos de 17 logares de 1.ª classe e 21 de 2.ª, um amplo corredor lateral, retrete, lavabo e apparelhos de iluminação a gaz, agora substituidos por lampadas de azeite, devido á falta d'aquella luz.

Os assentos de 1.ª 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.ª classe, revestidos de fazenda escura, têm 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 reconstrução de mais alguns d'este tipo.



LINHAS ESTRANGEIRAS

França

A Sociedade dos Caminhos de Ferro Economicos, no exercício de 1916, teve ainda melhores receitas do que tivera no exercício anterior. As receitas totaes elevaram-se a 13.373 29 francos contra 9.378.683 francos em 1915. Dedução feita de todos os encargos o beneficio liquido attingiu 1.262.019 francos, superior em 19.817 francos ao exercício 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 accões ...	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 dedução 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, atingiram a somma de 1.342.177,25 francos, dando um total, depois do 1.º de Janeiro, de 29.527.426,50 fr. contra 24.714.015,40 em igual periodo de 1916, ou seja uma diferença 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 exercício 324.853 francos contra 1.197.400 francos que auferira no exercício precedente. Acrescentando a essa receita o saldo do exercício anterior, que fora de 957.920 francos, o saldo disponível fica elevado a 1.482.773 francos.

Brazil

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

a) o prolongamento que deveria atingir a Itabira do Matto 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 apparellamento dispensoso que se estipulara no contracto de 31 de Dezembro de 1911, receberá simplesmente os melhoramentos que, a juizo do Governo, forem necessários à facilitação das embarcações ao serviço da linha ferrea;

c) o capital a despender-se, com a construcção da estrada até Itabira, que atingiria, segundo as opiniões mais autorizadas, quantia superior a 140 000 000 \$000, fica reduzido a 4 000 000 \$000 réis.

Também foi revisto o contracto da linha ferrea de Victoria a Minas, sendo a principal clausula d'essa revisão a 3.º, 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.º 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 qualesquer, após a deducção das quotas de amortização, excederem o limite de 12 por cento dos respectivos capitais.

2.º A reducção de tarifas, segundo a citada clausula IX do acordo 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 empreza. 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.º 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 necessários à construcção, conservação e custeio das linhas a que o mesmo se refere, bem assim, à que faz objecto, do contracto de 12 de Novembro de 1888.

Concluiu-se recentemente a construcção de mais um trôco 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 às despesas da construcção do prolongamento e de varios ramaes da linha cearense.

Foram ha pouco devidamente aprovadas 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 Paranápanema, trecho de Jaguariahyba a S. José:

Receita	31.325 \$278
Despesa	37.723 \$603
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

Al. Ao Presidente do Tribunal de Contas remeteu 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 goso 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 Andaluzes, foi de 35.793 887 pesetas, contra 31.433.979 do anno anterior, ou seja um aumento de 4.661.908 pesetas, ou 13%.

O rendimento kilometrico bruto atingiu 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 16.881.455 do exercicio anterior, tendo aumentado 4.712.536 pesetas ou seja em 21%. O combustivel entra n'esse aumento pela importancia de 3.135.000 pesetas.

O produto liquido da exploração, acrescentado do saldo credor 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, atingiu 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 sucedera precisamente no exercicio anterior.

Acerca d'estes caminhos de ferro, informa o *Tagblatt*, de Viena, que um grupo de portadores alemães dos titulos respectivos, alarmado com a situação financeira d'esta empreza, perguntará 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

Amortisacão ordinaria do 2.º semestre de 1916

1:240 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º gran:

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
32.019	35.371 a 35.374	35.645	38.775	38.776
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
53.779 a 55.781	62.802	63.284	63.285	63.291
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
152.873 a 152.785	154.164 a 154.166	154.267 a 154.273	165.683	
174.432 a 174.437	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
193.616	198.568	200.857	206.309	207.740
213.018 a 213.021	213.025	213.377	215.254	215.255
218.627	218.628	219.239	219.372 a 219.374	219.638
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
232.428	232.449	232.451	232.696	232.697
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
237.531	238.085	238.302	240.230	240.662 a 240.664
241.638	245.285 a 245.292	246.012	246.134	246.490
246.491	247.109 a 247.112	248.766	249.368	250.140
250.986	251.486 a 251.499	251.587	251.915	251.916
252.403	252.624	252.625	253.671 a 253.674	253.735
256.071 a 256.073	256.631	258.363	258.792	263.367
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	276.018 a 276.031
276.764	277.849	278.269	278.504	279.763 a 279.777
280.416	282.577	284.144	293.164	293.290 a 293.291
293.663	294.664	295.241	284.145	284.566
286.486	288.288	288.289	288.944 a 288.946	288.963
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 301.411	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

Brazil. — A divida consolidada — Em 31 de dezembro de 1916 a divida externa federal elevava-se a £ 112.332.968, tendo sofrido n'um anno o aumento 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 capitais, que se achavam imobilisados, tem 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 anunciou 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 Brazileiro, com séde em Lisboa, vae abrir succursaes e agencias nas principaes terras do Brasil.

Bolsa. — O nosso mercado de fundos, que no meio do mes mostrou uma certa apatia, 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 fruixidão, atribuindo-se esta baixa ás necessidades de fim de mes e tambem á situação florescente do Brazil, o que dá esperanças de remessas de papel d'aquele paiz, devido á melhoria do seu cambio. São estas as opiniões abalizadas de alguns financeiros da rua do Commercio, com o que nós concordamos.

O Rio s/ Londres ficou hoje a 13 1/16 ou seja a libra a 17 5/375.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	31 11/13	31 1/8	31 7/16	31 3/16
90 d/v.....	32 1/8	—	31 7/8	—
Paris cheque.....	830	835	838	843
Amsterdam cheque	660	670	660	670
Madrid cheque	1865	1875	1905	1915
Libras.....	9 5/20	9 5/30	9 5/20	9 5/30

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JUNHO

Bolsas e títulos

	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	
Lisboa: 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 5/70	40,70	39,65	40,75	39,75	39,85	40	40	40	
4 1/2%, 1888/9 c.....	—	—	—	—	—	—	—	22 6/85	22 6/90	—	—	—	—	
4 1/2%, 1888/9 c.....	58 5/50	—	—	—	58 5/70	—	—	—	—	58 5/70	—	—	—	
4 1/2%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3 1/2%, 1905 c/premios.....	9 5/90	—	9 5/90	—	9 5/90	—	9 5/95	—	—	—	—	—	—	
5 1/2%, 1905, (C.** de F. E. E.) c.....	—	—	—	—	82 5/00	—	—	—	—	—	—	—	—	
5 1/2%, 1909, ob. (C.** de F. E. E.) c.....	—	80 5/20	80 5/70	80 5/80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4 1/2%, 1912, ouro	—	110 5/00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
externa 3 1/2%, coupon 1.ª serie	90 5/70	90 5/90	91 5/00	91 5/20	91 5/40	91 5/50	91 5/70	91 5/90	—	111 5/00	—	—	—	
3 1/2%, 2.ª serie	—	—	89 5/50	—	90 5/00	—	—	—	—	92 5/80	93 5/00	92 5/70	92 5/60	
3 1/2%, 3.ª serie	—	92 5/00	92 5/30	92 5/40	92 5/50	—	93 5/00	93 5/20	—	91 5/00	91 5/50	90 5/50	90 5/50	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94 5/00	94 5/00	93 5/80	93 5/80	
Acções Banco de Portugal.....	—	194 5/00	—	—	194 5/00	—	—	—	—	195 5/50	—	—	195 5/50	
Commercial de Lisboa.....	—	160 5/50	—	—	194 5/00	—	—	—	—	—	—	—	169 5/00	
Nacional Ultramarino.....	153 5/20	153 5/50	154 5/00	154 5/00	153 5/70	—	153 5/80	154 5/00	—	154 5/30	154 5/90	154 5/90	141 5/50	
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	34 5/50	—	141 5/00	141 5/00	141 5/50	—	141 5/50	—	—	
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 5/80	
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	3 5/80	—	—	—	—	3 5/80	
Companhia Tabacos, coupon.....	—	106 5/50	107 5/70	108 5/00	109 5/40	109 5/90	109 5/80	109 5/60	109 5/60	109 5/20	—	108 5/70	106 5/50	
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	52 5/20	52 5/00	—	111 5/00	—	111 5/00	111 5/00	111 5/50	112 5/00	112 5/00	—	52 5/50	52 5/30
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia G. F. de Benguela tit. 1 tit. 5	—	—	—	—	89 5/00	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.ª grau	83 5/00	83 5/00	83 5/00	83 5/00	83 5/00	89 5/00	83 5/30	—	—	—	83 5/00	36 5/20	89 5/80	
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 2.ª grau	35 5/20	35 5/20	—	—	36 5/40	—	86 5/20	31 5/20	—	36 5/20	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.ª grau	—	70 5/00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 5/20	—	
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	74 5/80	75 5/00	—	75 5/80	—	75 5/80	—	
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	84 5/50	—	—	—	67 5/50	—	—	75 5/80	
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia das Aguas de Lisboa.....	84 5/30	67 5/00	84 5/30	84 5/30	—	84 5/50	—	—	—	67 5/50	—	—	—	
prediaes 6 1/2%.....	95 5/00	84 5/30	—	—	—	—	90 5/50	90 5/50	—	—	90 5/50	—	—	
5 1/2%.....	90 5/50	95 5/00	—	92 5/00	—	—	—	—	—	64,50	65,50	—	—	
4 1/2%.....	—	90 5/50	88 5/30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3 1/2%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	65,40	—	—	—	—	
3 1/2%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,96	—	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130	—	—	
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.ª grau	—	—	—	2,93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.ª grau	—	—	—	130,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	243	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3 1/2%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	58,50	58,50	—	—	—	—	

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Atravez do Simplon

O segundo tunnel

A revista *L'Ingegneria ferroviaria*, de Italia, n'um dos seus recentes numeros, informa-nos do atraso sofrido pelas obras do segundo tunnel do Simplon desde que começou a guerra actual, e dá conta da repercussão que as presentes circunstancias 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 sofreram interrupção os trabalhos, mas a entrada da Italia na guerra, a 25 de Maio de 1915, produziu uma consideravel reducção 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 difícil 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 condicões 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 atingido 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 dificuldade, cada vez maior, de procurar obreiros especiaes, obrigará sem duvida a suspender temporariamente os trabalhos de escavação, 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 longitude. Isto, pelo que respeita à 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, emprehender-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 necessarias 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 realização 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 débito:

Despesa feita com Novas Construções e Trabalhos Complementares.....	278.344\$76
Trabalhos na 2.ª Via do Norte, comprehendido o rebaixamento do tunnel de Chão de Magães.....	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 inutilisou, e o valor atribuido á parte utilisavel do referido material.....	31.418\$26
--	------------

Somma.....

575.021\$39

a credito:

Recebido das Companhias Reunidas Gaz e Electricidade, por venda de 1.208 ² m ² 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 débito:

Despesa feita com a construção 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 ^M	2.026\$90
--	-----------

Dita de 4 carruagens B antigas em carruagens C ^D	7.117\$10
---	-----------

Dita de 4 carruagens automoras em carruagens mixtas.....	1.539\$12
--	-----------

Dita de 2 carruagens A de 9 ² ,10 e de 2 de 2 ² 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 ² classe, typo normal.....	4.861\$37
---	-----------

Construção de 1 vagão dormitorio ambulante	162584
Dita de 3 carruagens ABD	9.930549
Mão d'obra e madeiras para 50 vagões J	7.851532
Disposição para adaptar encerados a 916 vagões...	2.861530
Montagem de tubos de intercomunicação em 100 vagões fechados	416565 43.705527

a credito:

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

Pelo Estabelecimento 31.418526

Por Abastecimentos—materias aproveitáveis 2.778563 34.196589

Baixa no inventario, do material adquirido posteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilisou, liquidada pela despesa de Conservação..... 4.139597 35.336586

Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1916

Mobilia, Utensilios e Ferramentas

O inventario de Mobilia, Utensilios e Ferramentas era em 31 de Dezembro de 1915 no valor de... Em 1916 teve o seguinte movimento:

a debito:

Acquisição de machinas ferramentas destinadas ás nossas oficinas..... 4.198520

Dita de mobilia, utensilios e ferramentas diversas 29.857551 34.055571

a credito:

Baixa no inventario, por inutilização de diferentes artigos..... 8.063584 25.991587

Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1916 1:167.458538

Subsídio Necessario da Exploração ao Estabelecimento

O saldo credor em 31 de Dezembro de 1915 era de 8.050.080597

Em 1916 foi aumentado da importancia das despesas feitas com:

Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros..... 543.603513

Material Circulante..... 43.705527

Mobilia, Utensilios e Ferramentas... 34.055571

o que o elevou em 31 de Dezembro de 1916 a..... 8.671.445508

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria

Obrigações d'esta Companhia, privilégiadas de 1.º grau.....	de 3%..... 9.442
de 3% *Beira Baixa.....	44
de 4%..... 56	40.210 títulos
de 4 1/2%... 668	

Por memoria

Especial

Carteira — Títulos

7.493 Acções da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal.....

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

1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena.....

500 Acções do Banco Luzitano (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 ao par.....

300.000500

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

(Con 1.116)

ARREMATAÇÕES

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 provisório de setecentos escudos ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, e o respectivo caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e 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 Cândido da Cunha & Sobrinho, Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 113.º da Tarifa Geral, proceder-se-ia 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 vinhos em 15 atados, com 673 kilos, a António 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; 80.201, 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 SENSACIONAIS DA SEMANA

Bufalo, 4 partes

Casa misteriosa, 3 partes

Brevemente estreia do famoso film

A máscara dos dentes brancos

HORÁRIO 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 8 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 7 34 10 20 11 27

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 20 7 40 5 55 7 11

8 10 9 30 7 30 5 48

10 10 11 30 8 20 9 36

5 10 2 17 10 30 1 46

5 31 6 50 12 1 16

5 9 7 25 3 44 5

7 8 29 7 20 8 36

9 25 10 45 10 11 11 16

12 25 7 45 11 20 12 36

Lisboa-R. V. França Lisboa-R.

6 7 37 6 10 7 49

a 5 20 6 50 8 9 36

5 2 7 39 8 30 10 6

10 20 11 54 — —

12 16 1 48 — —

Lisboa-R. Sacavém Lisboa-R.

6 6 56 6 55 7 49

9 5 9 57 8 44 9 30

a 5 20 6 8 11 11 52

6 2 6 58 9 14 10 6

10 20 11 13 a 11 1 11 36

12 16 1 7 — —

Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.

e 7 40 7 50 e 7 20 7 30

e 5 10 5 20 e 9 20 9 30

e 6 15 6 26 e 5 40 5 50

Lisboa-R. Setil Lisboa-R.

6 1 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.

n 8 30 a 4 25 7 9 8 36

8 50 11 3 a 1 33 a 10 20

8 5 d 7 57 7 55 8 44

8 40 12 10 8 d 2 31

Entrone. Alfarelos Entrone.

4 25 1 57 1 57 10

CHEG. PART. PART. CHEG.

Alfarelos Aveiro Alfarelos

10 55 6 49 12 10 7 37

Coimbra Figueira Coimbra

3 6 23 4 8 6 15

2 7 35 9 20 8 15

a 11 35 2 3 11 35 1 27

4 35 6 25 5 30

12 30 3 43 12 21

— 12 40 6 15

Coimbra Louzã Coimbra

6 35 7 55 8 39

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 4 45 2 55 11 50

Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.

5 30 11 15 10 5

Caldas Alfarelos Caldas

1 40 10 55 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 26 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'Alc. 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 1 49 1 40 9 40

C. Branco Covilhã C. Branco

h 5 50 10 25 h 8 5 10 10

Setil Vendas Novas Setil

6 10 49 4 38 11 36

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

p 4 45 6 48 11 40 1 46

n 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.

n 2 30 8 53 o 9 5 1 3 6

PART. GHEG. PART. CHEG.

Pampilh. Mangualde Pampilh.

o 7 45 10 40 n 7 34 10 53

Coimbra Figueira Coimbra

3 6 23 4 8 6 15

2 7 35 9 20 8 15

a 11 35 2 3 11 35 1 27

4 35 6 25 5 30

12 30 3 43 12 21

— 12 40 6 15

Coimbra Louzã Coimbra

6 35 7 55 8 39

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 4 45 2 55 11 50

Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.

5 30 11 15 10 5

Caldas Alfarelos Caldas

1 40 10 55 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 26 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'Alc. 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 1 49 1 40 9 40

C. Branco Covilhã C. Branco

h 5 50 10 25 h 8 5 10 10

Setil Vendas Novas Setil

6 10 49 4 38 11 36

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

p 4 45 6 48 11 40 1 46

n 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.

n 2 30 8 53 o 9 5 1 3 6

PART. CHEG. PART. CHEG.

C. Branca Faro C. Branca

3 45 7 30 8 35 1 10

Coimbra Figueira Coimbra

3 6 23 4 8 6 15

2 7 35 9 20 8 15

a 11 35 2 3 11 35 1 27

4 35 6 25 5 30

12 30 3 43 12 21

— 12 40 6 15

Coimbra Louzã Coimbra

6 35 7 55 8 39

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 4 45 2 55 11 50

Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.

5 30 11 15 10 5

Caldas Alfarelos Caldas

1 40 10 55 8 23

Porto Aveiro Porto

7 9 10 12 50 8 10

10 12 12 53 8 15

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

5 10 9 50 3 26

8 10 8 10 8 10

Porto Monsão Porto

8 22 1 13 4 26

5 10 10 34 2 47

8 10 8 10 8 10

Vianna Valença Vianna

8 10 10 1 5 10

5 31