

SUMMARY

Linhas ferreas colonias...	211
A questão dos electricos...	212
Parte Official, Ministerio do Trabalho e Provedencia Social — Direcção Geral do Trabalho — 2.ª Repartição — Lei n.º 731...	213
Cartas das trincheiras...	213
Na linha do Valle do Corgo...	214
A rede ferro-viaria da Russia...	214
Pelas colonias portuguezas...	215
Viagens e transportes...	216

O Porto progride — I —	216
Documentos para a Historia (Continuação)...	218
Revista de Turismo...	219
Jornal do Commercio...	219
Parte financeira:	
Carteira...	220
Boletim commercial e financeiro...	220
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras...	221
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes...	221
Companhia dos Andaluzes...	222
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio...	222
Arrematações...	223
Horario dos comboios...	224

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 construcções metallicas, da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações completas de forca 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 «Candiot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLL** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

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

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: «Ransomes & Rapier, London»
«Cablegrammas»: «Sluice London»



Apparehos hydraulicos de parada, de curso de 7 pés, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans

**PÓS DE
KEATING
MATAM**



DEPOSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fanqueiros, 11
TEL-C. 1717 - LISBOA

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

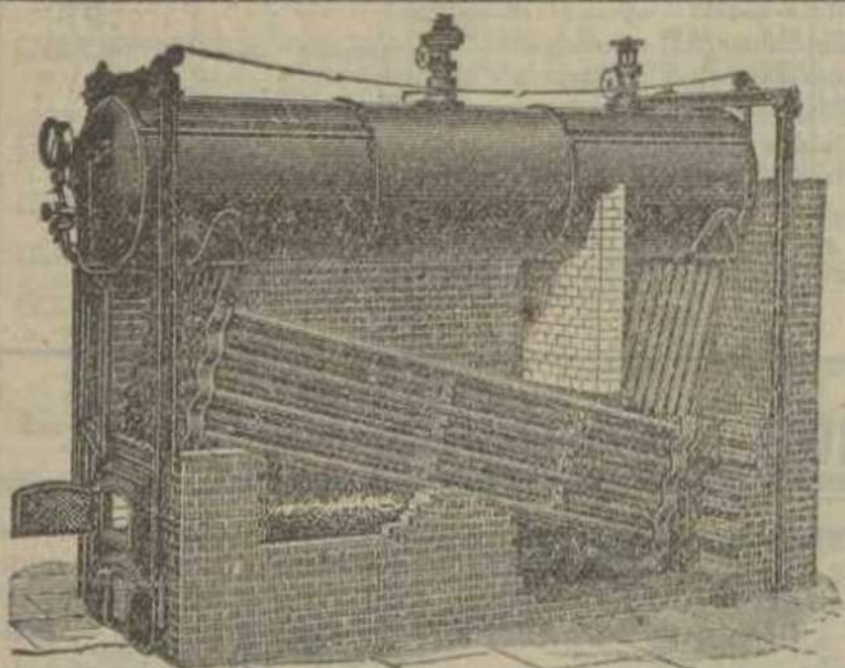
TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES ESTRANGEIROS

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

SEGUROS

Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão
de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio,
maritimos, postaes
e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.^a — Rua da Prata, 59 — LISBOA



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grelhas auto-
maticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. —
Chaminés de ago. — 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

Telegramas: «BABCOCK» — LISBOA

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: In-
ternacional 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

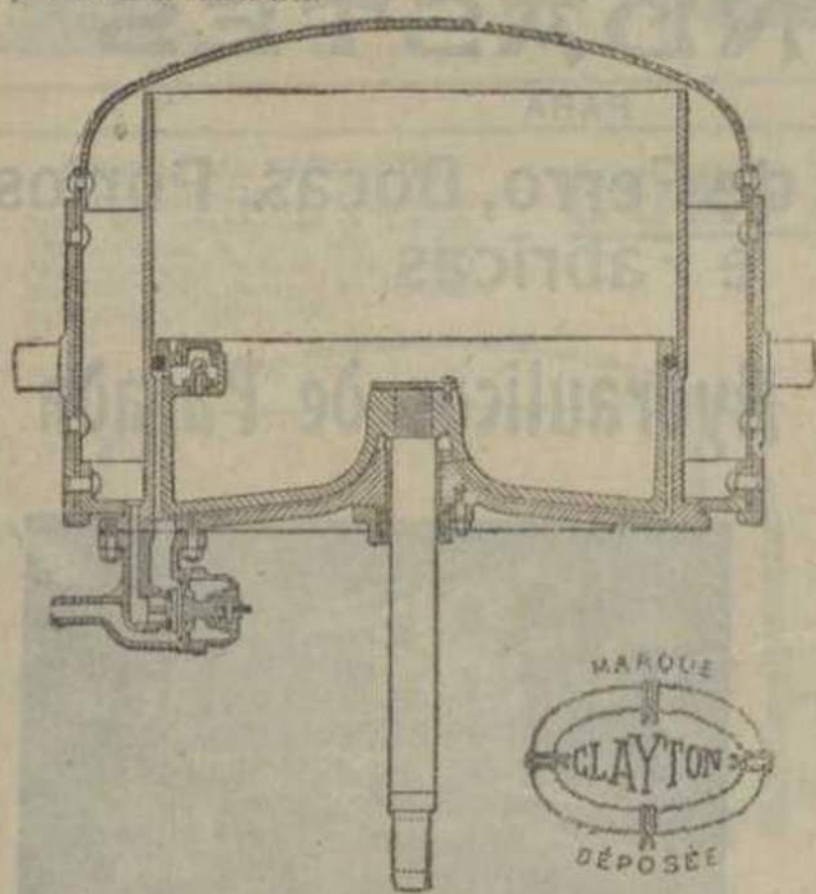
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Cami-
nhos 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 Transvaal.



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 ESTEVES, Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

M. ANDRADE GOMES — ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

14.º do 30.º anno LISBOA, 16 de Julho de 1917 Numero 710

Linhas ferreas coloniasaes

Na Africa do Sul

A nova estação do caminho de ferro de Lourenço Marques, que levou dois annos a concluir, é uma das melhores estações ferro-viarias da Africa do Sul, e é um edificio que faz honra á cidade.

Ao longo das faces principaes do edificio ficam duas gares bastante largas; o edificio central tem bellas salas de espera, um excellente bufete e outras installações para passageiros de ambos os sexos. Tambem alli se vê um lindo jardim e algumas palmeiras ornamentaes, muito artisticamente dispostas.

Além d'outro material circulante, o caminho de ferro dispõe de varias carruagens-salão de luxo, em nada inferiores ás das outras administrações.

A area servida pelo caminho de ferro de Lourenço Marques foi apreciavelmente alargada com a exploração

e durante o primeiro semestre de 1916, foram as seguintes:

	1911	1912	1913	1914	1915	1916
	£	£	£	£	£	£
Janeiro...	28.067	27.367	26.458	22.130	13.221	17.300
Fevereiro	26.124	26.215	23.836	22.300	11.819	21.300
Março...	33.718	26.042	35.674	25.443	20.292	*16.900
Abril....	27.949	26.254	29.330	25.302	16.150	*19.370
Maio....	32.492	28.590	26.842	27.391	16.541	*17.970
Junho...	27.374	22.315	26.329	24.798	18.445	*18.330
Julho....	26.551	24.638	28.205	26.069	21.160	—
Agosto...	28.472	26.572	26.035	27.856	21.730	—
Setembro.	26.409	21.711	28.178	14.381	19.930	—
Outubro..	29.019	31.999	31.462	17.244	18.790	—
Novembro	27.149	28.588	27.307	16.101	20.003	—
Dezembro	26.216	24.374	27.671	19.366	17.446	—
Total...	339.539	314.665	337.317	268.376	215.527	111.170

Compare-se agora a tonelagem do trafego de mercadorias em igual periodo, que consta das estatisticas apuradas:

	1911	1912	1913	1914	1915	1916
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Janeiro...	47.279	51.301	60.342	70.865	36.884	60.867
Fevereiro	44.593	49.780	65.371	84.894	32.249	81.248
Março....	58.495	74.919	78.698	92.982	55.708	68.169
Abril....	53.655	76.026	98.530	77.445	57.597	86.439
Maio....	56.241	68.032	99.784	93.942	60.186	76.999
Junho....	47.612	45.869	88.250	78.765	81.134	83.157
Julho....	42.784	54.132	63.462	85.618	102.759	—
Agosto...	58.730	77.394	74.415	89.683	92.318	—
Setembro.	50.795	71.399	88.886	53.619	76.199	—
Outubro..	48.775	88.807	113.828	80.293	57.880	—
Novembro	47.718	77.124	99.385	50.488	79.892	—
Dezembro	45.652	69.598	119.267	64.379	42.046	—
Total..	601.729	804.394	1.055.278	922.973	775.852	456.879



Caminho de ferro de Valle do Corgo — Ponte sobre o Tamega. — (Vide artigo pag. 214)

da linha de Witbank-Springs, que veio reduzir 26 milhas a distancia que separava este porto do Rand. Com as linhas de Belfast a Lydenburgo e de Nelpruit a Graskop, ligar-se-hão com Lourenço Marques outras vias de commercio.

A ligação de Machadodorp com Breyten abriu novos territorios á exploração. A linha de Piet Retief, na fronteira de Swazilandia, que liga com Vryheid e com a linha do Natal, no entroncamento de Gleuwe, veio dar tambem incentivo ao transporte dos productos agricolas e do carvão, em quantidades cada vez maiores.

E' de um alto valor para o porto de Lourenço Marques, o prolongamento da linha de Selati, em direcção ao norte, linha que se acha já em exploração até Messina, a 373 milhas de Komatipoort. Essa linha ha-de ainda prolongar-se até ligar com o sul da Rhodesia e a linha do Cabo ao Cairo, o que ainda maior influencia virá exercer sobre a prosperidade de Lourenço Marques.

As importancias produzidas pelo trafego interno e combinado com os South Africa Railway, desde 1911 a 1915

Veja-se tambem o que nos dizem as estatisticas com referencia ao transporte de passageiros em igual periodo de tempo:

	1911	1912	1913	1914	1915 (a)	1916
Janeiro...	14.589	14.542	17.113	13.081	13.471	25.340
Fevereiro	12.814	15.251	15.631	12.846	12.380	21.638
Março....	16.564	20.996	15.836	14.397	12.602	20.649
Abril....	12.536	13.766	12.375	13.783	13.063	19.280
Maio....	10.681	12.803	15.909	14.114	13.294	18.763
Junho....	11.831	12.504	15.991	12.446	13.428	19.452
Julho....	12.290	12.283	10.196	13.094	15.655	—
Agosto...	17.348	17.436	10.047	12.558	14.795	—
Setembro.	15.432	13.729	12.294	11.578	15.613	—
Outubro..	13.805	15.444	14.023	12.603	17.863	—
Novembro	14.949	17.834	14.169	12.226	13.713	—
Dezembro	16.314	16.880	14.919	13.981	17.059	—
Total..	169.153	183.468	168.503	156.707	172.936	123.167

Os 72 kilometros de distancia que vão de Lourenço Marques á fronteira da Swazilandia, em Porto Umbeluzi, encontram-se já construidos, estando abertos á exploração 70 kilometros, com terminus em Goba, não havendo tenção de levar a linha mais longe por enquanto.

A parte da linha construída facilita já muito as comunicações com o rio Umbeluzi, onde se encontram em activa exploração algumas propriedades agrícolas de importância, e reduz a distancia para as povoações de Namaacha e Estatuene, chamando a si o tráfego que antigamente seguia para a Swazilândia pelo rio Tembe e Porto Henrique.

Além d'isso, a linha valorisa algumas partes muito importantes do districto de Lourenço Marques.

A primeira estaca da ponte da Matola foi cravada em Março de 1906, pelo duque de Connaught, e a primeira pedra da ponte sobre o Umbeluzi foi collocada pelo príncipe D. Luiz Philipe, no dia 30 de Julho de 1907. Esta ultima ponte tem 60 metros de comprimento e fica 18 metros acima do leito do rio.

O viaducto de Munguene tem 180 metros.

O principal obstáculo que se opõe á ligação do Umbeluzi com a linha de Springs-Johannesburgo dizem ser o facto da Swazilândia não formar ainda parte integrante do Transvaal. Lord Milner disse, porém, n'uma conferencia sobre os caminhos de ferro do Oeste, realisada em 1904, que o tráfego directo de Lourenço Marques, para Johannesburgo e além, seria feito em breve praso, via Swazilândia e Springs; o fallecido Sir Thomas Price, então director geral dos *Central South Africa Railways*, prophetizou que esse projecto se levaria a effeito em 1905. Além d'isso, Lord Milner fez verbalmente uma promessa definitiva ao major Rosado, que então se encontrava á testa do Governo Geral da Provincia de Moçambique. Pois não obstante o Governo portuguez ter sido encorajado a iniciar a construção e ter-se desempenhado religiosamente do seu compromisso, a construção do resto da linha continua a ser dificultada por motivos de ordem politica e varios outros.

Ainda que não se considere viável o prolongamento da linha para o Transvaal, custa a comprehender por que motivo se não chega a um accordo com o Governo portuguez para continuar a linha para lá dos Libombos e explorar o tráfego de carvão e outros minerios.

Em Junho de 1914 foi formado um comité em Mbabane para se occupar do assumpto. Mas, devido á guerra, que tanto se vae prolongando, infelizmente, não foi possível transformar esta ideia em realidade.

Pelos residentes de Lake Chrissie e outros districtos do Transvaal acaba de se encetar um novo movimento para a realisação d'esta obra, consistindo na apresentação ao Parlamento da União, de um memorial acompanhado de numerosas assignaturas de residentes de Moçambique e Transvaal.

Os commerciantes locais, que teem negocios com a Swazilândia e com o Transvaal, anseiam por ver a linha concluída.

No entretanto, já se construiu uma nova estrada desde o terminus da linha até á fronteira, estrada que permite aos carros de bois fazerem o transporte de mercadorias, chegando á estação de manhã e retirando-se para as alturas dos Libombos ainda antes do pôr do sol. Esta estrada tem uma inclinação suave e a sua construção é excellente, adaptando-se não só aos velhos carros de bois como aos automoveis dos tempos modernos.

Para se comprehenderem os vantagens que esta linha offerece, não só aos negociantes como a quaesquer outros residentes da Swazilândia, apresentaremos uma comparação de distancias do trajecto, via Carolina: de Lourenço Marques a Carolina, em caminho de ferro, são 378 kilometros e d'ahi, de carro, a Mbabane, são mais 131, ou seja um total de 509 kilometros. De Lourenço Marques a Goba são 72 kilometros, e de carro, d'este ponto á capital da Swazilândia 144. — 216 kilometros ao todo, o que representa uma differença, para menos, de 293.

A questão dos electricos

Que originalissimas phases tem tomado esta questão, e que inesperados episodios se leem n'ella produzido, formando, já um capitulo interessantissimo da nossa administração municipal, já uma feição caracteristica, muito nossa, do descuro com que nas instancias officiaes se tomam resoluções precipitadas e impensadas, sem se lhes medir o alcance; dando em resultado futuros *gachis* de que não é facil sahir, ou só possível sahir-se com a aza ferida por golpes certos da justiça e do direito.

Resumamos o caso, que ha um mez preoccupa as atenções da população citadina e cuja solução ainda promette protelar-se por bom tempo:

A Companhia Carris, entre varios contractos que tinha com a Camara Municipal, tinha um, de 27 de junho de 1892, pelo qual se obrigava — em troca da Camara a livrar da competencia de outros carros de carreira por tracção animal, impondo a estes a exorbitante licença de 500\$000 reis por anno — a não alterar os preços existentes, a fazer um minimo de carreiras entre os varios pontos extremos e a manter bilhetes annuaes de assignatura ao preço de 50\$000 réis.

Mas veio a Camara republicana de 1907 e, empenhada em fazer popularidade, para dar plena liberdade aos carros de tracção animal, denunciou o contracto, sem reparar, no seu stulto furor do *bota abaixo*, que em troca de conquistara faculdade de consentir na capital um certo numero de carros volantes, muito improprios de circular em nas ruas de uma cidade sertaneja, annullou o unico contracto que dava umas certas e valiosas garantias ao publico.

Resultado: os carros volantes não puderam resistir á competencia que a Companhia Carris lhes fez; mesmo com o imposto de licença limitado a 50\$000 réis por anno, e ainda cremos que pago a prestações, só ficando em campo uma empresa — a do Sr. Eduardo Jorge — que soube lutar com tenacidade, enquanto a carestia dos materiaes, das forragens, etc., não o forçou tambem a desistir.

Pela sua parte a Companhia, mais sagaz do que a Camara — e não precisava mesmo de grande sagacidade — esfregou as mãos de contente e passou a considerar-se mais livre ainda, fazendo o serviço que melhor ia aos seus interesses sem se importar com os do publico.

D'ahi resultou querer agora elevar o preço das assignaturas, figurando primeiro que intentava supprimir essa concessão, para que menos difficilmente fosse acceto esse augmento de preço, a titulo de transigencia.

Os assignantes revoltaram-se e recorreram para a Camara Municipal. Esta, querendo attender-lhes as reclamações, mas, em verdade, *entallada*, permitta-se-nos o plebeismo, com a resolução estupidamente tomada pela sua antecessora, não obtendo bom acolhimento da Companhia, conseguin do Parlamento uma lei pela qual se prohibe á Companhia elevar as suas tarifas.

A Companhia protesta que taes tarifas não existem, ou se existem ella pode annulla-las, visto o contracto de 1892 annullado ter sido.

E publica nos jornaes de grande circulação, enormes consultas de notaveis advogados, o que tem sido uma verdadeira mina para estes e para os jornaes.

Mas entretanto surge a parte comica.

Os assignantes (não todos, salvem-se os que não se prestam a certas coisas) reúnem e resolvem...

Nada menos do que isto:

Que sejam considerados rebeldes, e portanto presos e expulsos do paiz, os directores da Companhia Carris, por não terem acatado a lei, feita *ad hoc* para forçar a Companhia a considerar existente uma condição de um contracto de reciprocas vantagens, para o publico e para a

Companhia, contracto que a antiga vereação annullou deixando, por sua parte de cumprir as clausulas que utilisavam a Companhia, e portanto isentando esta de cumprir as que beneficiavam o publico.

E mais pede a commissão:

Que a direcção seja considerada nada menos do que allemã (!), por haver entre os seus directores um (que por signal é inglez) *que tem um nome que parece de allemão*.

Toda a gente riu immenso com esta descoberta, que a alguns dos commissionados pareceu merecer séria ponderação.

Porque, diziam elles, se se averiguasse que a direcção da Companhia era allemã, os carros poderiam ser considerados bens de inimigos, e, como taes, pelo menos, *requisitados*, o que seria uma mina, porque já não faltariam meios de transporte, de que tanta gente se queixa.

Talvez mesmo, com alguma modificação, pudessem servir para trazer o carvão de Inglaterra e levar para França os nossos vinhos.

A menos que a casa Furness os não quizesse, tambem...

Pelo seu lado, a Companhia não querendo deixar de concorrer, para alegrar a questão, depois tambem de publicar nos jornaes os pareceres favoraveis de advogados distinctos — e até dos proprios que, no Parlamento, votaram contra — vem a publico com uma *nota officiosa*, assignada pela direcção e portanto tudo quanto ha de mais official — pela qual se considera empresa *similar*... às grandes companhias de caminhos de ferro, administração do Estado e Porto de Lisboa, e, sem demonstração de especie alguma, faz umas mirabolantes contas de receitas e despesas, para concluir, lá para ella, que chega a perder 828 contos por anno.

Coitada! até mette dó! Isto logo depois de um anno em que teve de lucros 474 contos!

De tudo isto a unica classe, afinal, que tem lucrado é a dos antigos assignantes, aos quaes a Companhia mandou um rasoavel perú, ampliando-lhes a validade dos bilhetes do anno economico findo, sem nada lhes exigir, até que a questão se resolva, o que não se sabe quando será.

Persuadimo-nos de que resolvida estaria, se, de uma parte e d'outra, não houvesse exageros nem intransigencias e se adoptasse o alvitre que aqui expuzemos em 1 de junho passado.

A Companhia teria assim economisado os bem consideraveis gastos que deve ter feito com advogados e publicações periodicas, e teria já nos seus cofres o melhor de 300 contos de bilhetes de assignatura a 50, 60 e 70 escudos.

E tudo estaria em paz e socego; ao menos n'este ponto.

Por fim, e a proposito de um incidente de que se tem tratado sobre desattenções dos conductores, é de justiça dizer que temos sempre visto que elles são, em geral, bem educados. Ha excepções, mas até nos parece que são mais raras do que n'outras classes.



PARTE OFFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Direcção Geral do Trabalho

2.ª Repartição

Lei N.º 731

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

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a despendar, para completo acabamento das linhas férreas do Vale do Sado, incluindo o ramal de Sines, Barreiro a Cacilhas, Portimão a Lagos e Evora a Reguengos, a quantia de 2.760.000\$.

Para ocorrer a estadespesa é o Governo autorizado a contrair,

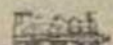
pela forma que julgar mais conveniente, um empréstimo cujos encargos de juro e amortização serão satisfeitos pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, ou deduzidos da renda de 750 contos a entregar anualmente ao Tesouro, quando os recursos daquelle fundo não forem suficientes para lhes fazer face, e que serão restituídos à Fazenda Nacional, acrescidos dos respectivos juros, quando o referido fundo tenha disponibilidades que lhe permitam fazer essa restituição.

Art. 2.º Para ocorrer ás despesas da construcção daquellas linhas férreas, durante o ano economico de 1917-1918, serão consignadas ao referido empréstimo as seguintes quantias:

Linha do Sado, incluindo o ramal de Sines e Barreiro a Cacilhas:	
Conclusão de terraplenagens, obras de arte, incluindo as pontes de Sado, Córna e Judeu, estações e dependências, assentamento de via e acessórios, administração.....	480.000\$00
Linha de Portimão a Lagos:	
Estações e dependências, obras de arte, incluindo a ponte de Portimão, assentamento de via (incluindo algum material a adquirir) e acessórios, administração.....	150.000\$00
Linha de Evora a Reguengos:	
Distrate do empréstimo da Câmara (de 550.000\$), conclusão de terraplenagens, obras de arte, incluindo as pontes de Alcurivis e Pardiellas, estações e dependências, e aquisição d'algum material de via, administração.....	150.000\$00
Soma.....	780.000\$00

Art. 3.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, 5 de Julho de 1917. — Bernardino Machado—Afonso Costa—Eduardo Alberto Lima Basto.



Cartas das trincheiras

Publicamos, como promettemos, a carta que o nosso querido amigo e secretario d'esta redacção, nos enviou das trincheiras onde o Corpo Expedicionario Portuguez luta contra as ambições allemãs.

Não se dão n'essa carta detalhes alguns da luta, nem outras noticias que as varias censuras militares não deixariam passar, mas de toda ella se depreheende que é excellente o estado de espirito do nosso representante, o que por certo traduz o dos seus companheiros no front.

E' caso para se dizer *pas de nouvelles, bonnes nouvelles*.

E basta que a prosa seja do distincto engenheiro que tanto quer á nossa *Gazeta*, e o prova escrevendo-nos na situação em que se acha, para que a publicação d'essa carta seja um agradável prazer para nós e a sua leitura o seja tambem para os nossos habituaes leitores:

19 de Junho

Meu presado amigo

Deve calcular a impossibilidade em que estou de lhe dizer tantas e tantas coisas interessantes, que a censura não permite que se digam, e só lhe posso dar como informação muito geral que esta guerra, vista aqui, da parte de dentro, como poderemos admitir, é bem differente de tudo quanto a nossa imaginação, alimentada pelas informações dos periodicos, possa suppor.

Estamcs de facto n'uma guerra moderna, a que faltará a poesia (permitta-se o termo) das guerras passadas, mas que, em compensação, possui em abundancia todos os recursos materiaes da epocha civilisada em que vivemos.

Talvez podessemos synthetisar esta observação dizendo que não foram só os homens que declararam guerra uns aos outros, mas que tambem se acham presentemente em luta todos aquelles meios scientificos aperfeiçoados de que a humanidade dispõe hoje como fructo do seu valioso cabedal de estudo.

Assim a guerra pode ser tambem encarada como uma guerra entre aéroplanos, uma guerra entre caminhos de ferro, uma guerra entre automoveis, entre telegraphos, etc., partindo do principio que cada um d'estes antagonistas materiaes não luta, como os homens, n'um embate de forças destructivas, mas sim empregando os seus proprios meios de acção para supplantar, destruir ou inutilisar os respectivos meios de acção do adversario, que lhe corresponde.

Encarada assim, esta guerra reveste uma feição absolutamente caracteristica, e muito differente da de todas as outras.

Os technicos militares trabalham a par dos technicos civis, e a chamada febre dos effectivos, que se applicava ao numero collos-

sal de homens que compunham os exercitos que se preparavam para a lucta, estende-se hoje a todos os productos industriaes necessarios a essa mesma lucta, e é assim que hoje são também collosaes os effectivos de granadas, de automoveis, de ferramentas, de carris, de fardamentos, de materiaes de construcção, e até de latas de conserva.

Para attingir este desideratum comprehende-se que, em todos os paizes, a acção principal de todos os seus elementos de trabalho tem por objectivo, mais ou menos proximo, a alimentação das necessidades da guerra, onde a'íás se encontram empenhadas a quasi totalidade das suas populações validas.

Creio que, por esta fórma, lhe tenho exposto, muito resumidamente e dentro dos limites impostos pela censura, a minha impressão pessoal sobre a feição d'esta guerra, em tanto quanto eu tenho apreciado do que estou presenciando.

Detalhes não se podem dar, e mesmo o seu interesse resultará decerto muito maior, quando, acabada a guerra, se vier a fazer o balanço de tudo quanto se inventou, produziu e remodelou durante este periodo tão activo e tão fecundo em creações e destruições.

Por aqui termino, meu amigo, pedindo-lhe o favor de me lembrar a todos os que ahí conosco trabalham como eu não me esqueço d'elles e dos leitores da *Gazeta*.

Raul Esteves



Na linha do Valle do Corgo

Cabe-nos hoje fallar da ponte que, n'esta linha, atravessa o Tamega, ao kilometro 94,900, e a que já nos referimos no artigo do numero passado.

Projectára-se esta ponte em ferro, com os encontros em alvenaria, mas em vista da elevação do preço d'aquelle material, por motivo da guerra, houve que alterar o projecto, substituindo o arco metallico por outro de alvenaria.

Para aproveitar, portanto, o trabalho que já estava feito, os dois encontros, ficou com um arco circular de 32^m,50 de vão e 9^m de flecha. Nos tympanos leva dois pequenos arcos de 6^m de vão e 2^m,25 de flecha. A espessura do arco é de 1^m,26 no fecho e 2^m,40 nas nascenças.

Damos hoje a gravura que não pudémos inserir no numero passado, assim como a reprodução do projecto de casas de habitação do pessoal, estylo portuguez puro, que como se vê são muito interessantes.

Parece que as novas estações de outras linhas, em construcção, n'esta rede, serão também n'este estylo.



A rede ferro-viaria da Russia

A actual conflagração europeia, — como ha pouco ainda fazia notar mais uma vez *Le Temps*, — veio pôr em evidencia toda a grande importancia que tem para qualquer paiz, uma vasta rede de caminhos de ferro, accentuando que se a Allemanha tem conseguido resistir em todas as frentes onde é combatida, é isso devido ao formidavel auxilio que lhe prestam os suas multiplas linhas ferreas; e frisando também que a epocha relativamente tardia em que a Russia construiu as suas primeiras linhas, a collocou em manifesta condicção de inferioridade, sendo a sequencia das suas operações militares bastante dificultada

pela ausencia de uma rede ferro-viaria tão completa quanto a exigia a enorme extensão do paiz.

Em vista d'isso e para corresponder ás necessidades do commercio e da industria, assim como para satisfazer ás exigencias de ordem estrategica, as espheras dirigentes de Petrogrado pensam em dotar o paiz com uma larga rede de caminhos de ferro, não só construindo novas linhas como fazendo prolongar as que já existem.

Vejamos quaes os projectos do governo russo, acerca d'este assumpto de tão alto interesse, utilizando-nos das minuciosas informações que a tal respeito *Le Temps* nos fornece.

A actual rede ferro-viaria da Russia occupa no mundo, pela sua extensão total, o segundo logar, immediatamente depois dos Estados Unidos.

Em 1 de janeiro de 1915, contavam-se na Russia da Europa e da Asia 74.619 kilometros de vias ferreas. Este numero é notoriamente insufficiente comparativamente com a extensão do paiz e com a sua população, a qual, como se sabe, attinge 200 milhões de habitantes. Essa insufficiencia resalta mais claramente quando se estabeleça um paralelo com as outras potencias. Numa area de 22 milhões de kilometros quadrados, a Russia não conta, como acima dizemos, mais do que cerca de 75.000 kilometros de linhas ferro-viarias, ao passo que a Allemanha, n'uma extensão de 500.000 kilometros quadrados, conta 63.000



kilometros de vias ferreas. A França, com os seus 40 milhões de habitantes, possui uma rede de 51.000 kilometros. O Canadá, onde não ha mais do que 7 milhões e meio de habitantes, tem 42.000 kilometros de caminhos de ferro.

O movimento de construcção dos caminhos de ferro na Russia foi bastante intenso no periodo de 1895 a 1904, diminuindo depois, em consequencia do augmento d'outras despesas orçamentais. Essa construcção foi recomeçada em plena guerra com nova energia, dada a imperiosa necessidade de meios de comunicação. Procede-se actualmente, nos raios das operações militares, á construcção de uma serie de linhas de caminho de ferro da rectaguarda, destinadas a facilitar os abastecimentos do exercito e da população civil.

Entre essas diversas linhas deve mencionar-se á parte

o caminho ferro da costa Mourmanica, desembocando no Oceano Glacial Artico, na bahia de Kola, livre de gelos todo o anno.

Além d'essa via, cuja construcção foi um pouco apresada pelas necessidades militares, o ministerio das vias e communicações elaborou — para ser realisado depois da guerra — um plano detalhado de augmento da rede dos caminhos de ferro russos.

Esse plano comporta primeiramente o augmento das vias ferreas da bacia carbonifera do Donetz aos centros industriaes do imperio, com o fim de pôr a Russia nas circumstancias de dispensar, para o seu consumo interno, o carvão estrangeiro, cuja importação attingira uma consideravel cifra nos annos que precederam a guerra.

O plano official prevê depois a extensão não menos indispensavel dos caminhos de ferro nos raios de norte e de nordeste. Trata-se de construir novos caminhos de ferro, conduzindo da Siberia e atravessando regiões ricas em florestas, a Petrogrado, a Arkangel e aos portos do Mar Baltico. Actualmente os Uraes septentrionaes estão ligados a Petrogrado apenas por uma via que passa por Volagda e Perm. Quem conhece as fabulosas riquezas d'estas regiões sabe que uma só via é absolutamente insufficiente se depois da guerra começar a fazer-se alli uma exploração racional.

Convém ainda fazer especial referencia á projectada linha ferrea que ha-de servir as minas de ouro do Lena, dando-lhes a natural expansão a que ellas teem jus.

Projecta-se tambem a construcção de uma serie de linhas directas entre os centros commerciaes mais importantes da Russia, devendo citar-se, entre outras, as linhas Petrogrado-Rybinsk, Kief-Tchernigof, e Petrogrado-Novgorad Orel, que estão já sendo estudadas.

Estas linhas facilitarão largamente as trocas de mercadorias no interior do paiz e, além d'isso, aliviarão as vias obliquas, demasiadamente sobrecarregadas, pelas quaes se efectua actualmente o trafego.

O plano do ministerio das vias e communicações projecta igualmente a construcção de uma nova via ferrea no Turkestão, cuja importancia se torna cada vez maior para a Russia, dada a grande cultura do algodão, que se tem expandido n'esta região desde ha alguns annos.

O projecto de reorganisação não esqueceu as numerosas estações thermaes do Caucaso e da Crimeia, para as quaes convergirão varios ramaes, alguns já em construcção.

Os dirigentes russos esforçam-se, effectivamente, por tornarem conhecidas do publico as suas estações do litoral do Mar Megro ou do Caspio, onde o russo pode encontrar, em sua casa o que ia procurar ainda não ha muito á Allemanha.

Em resumo, os principaes objectivos visados pelo plano do governo russo contêm-se nas seguintes regras geraes:

- 1.^a Contribuir para a exploração das regiões mineiras e florestaes da Russia (carvão, ferro, ouro, naphta, etc).
- 2.^a Prover a industria russa—cujo desenvolvimento é constante—de carvão de proveniencia indigena para libertar o paiz da dependencia do estrangeiro;
- 3.^a Contribuir para uma prompta exportação de cereaes e de todos os productos da economia rural.

Para a realisação dos projectos em estudo será necessario construir não os 2.000 kilometros em que primeiramente se havia pensado, mas sim 6.000 kilometros por anno.

O orçamento russo prevê para o proximo periodo quinquenal a construcção de cerca de 4.000 kilometros por conta do Estado, annualmente, contando com 2.000 kilometros a construir á custa de empresas particulares. De 1917 a 1922 pensa-se, portanto, em construir na

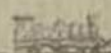
Russia 30.000 kilometros de vias ferreas e o thesouro nacional contribuirá para isso com uma somma annual de 600 milhões de rublos.

O projecto, não ha duvida que é grandioso, mas com razão fez notar *Le Temps* que ainda não collocará o paiz, quando posto em execução, ao nivel das nações da Europa occidental, no ponto de vista da densidade das vias de communicação.

Contribuirá, todavia, para a mais vantajosa exploração das riquezas nacionaes do imperio e para o desenvolvimento da sua industria.

As tarifas de antes da guerra para os caminhos de ferro russos, principalmente para as grandes distancias, eram das mais baixas da Europa. Assim, por exemplo, a viagem de Petrogrado a Vladivostok (mais de 8.500 kilometros) custava 18 rublos, em terceira classe, isto é, cerca de meio kopek por kilometro. Ha uma grande distancia, como se vê, d'esses preços aos estabelecidos nos caminhos de ferro da Europa occidental.

Instituiu-se ha alguns mezes na Russia um imposto sobre os transportes de mercadorias, aggravando as tarifas precedentes em cerca de 25 %. Este augmento será provavelmente mantido depois da guerra, porque a experiencia permittiu constatar que não influin no trafego. Seria inutil, por consequencia, que o Estado se privasse dos novos recursos provenientes d'esta imposição, a qual nada tem de excessiva, mesmo para as populações ruraes, que viram os seus recursos financeiros consideravelmente accrescidos depois da supressão total da aguardente.



Pelas colonias portuguezas

A Sociedade de Emigração para S. Thomé e Príncipe, leve a gentileza de enviar a esta redacção o interessante e desenvolvido relatorio da sua gerencia no exercicio de 1916, ou seja no quarto anno da sua existencia social.

N'esse relatorio se constata que o recrutamento de trabalhadores para a provincia de S. Thomé e Príncipe foi inferior ao do anno transacto, em Angola, se bem que a corrente emigratoria esteja assegurada pelos meios empregados de harmonia com o decreto de 14 de Outubro de 1914. A falta de transportes não permittiu introduzir nas ilhas o numero de trabalhadores que as agencias poderiam recrutar.

A propaganda iniciada nos annos anteriores, especialmente em Angola, tem efficaçmente contribuido para os resultados obtidos: varios sóbas teem visitado S. Thomé e, colhendo boas impressões sobre o tratamento proporcionado aos seus subditos, tornam-se apreciaveis cooperadores na missão d'esta Sociedade, quando regressados ás suas terras. A attestar este facto ha o elevado numero de recontractos effectuados nas ilhas e principalmente o grande numero de indigenas que, tendo já n'ellas servido, espontaneamente se apresentam aos engajadores, manifestando desejo de voltar para os seus antigos patrões. O trabalho regrado, o tratamento, a garantia d'um salario remunerador, de ha muito pratica constante nas ilhas de S. Thomé e Príncipe, civilizam o indigena, creando-lhe novos habitos e mais intensas necessidades. Dissipado o bonus de repatriação e satisfeita a nostalgia da sua terra, o indigena, comparando a sua primitiva maneira de viver com a que, sem perigos e preocupações, levou nas ilhas, volta a contractar-se.

Segundo o balanço apresentado, as contas accusam um saldo negativo de 31.143,585,7 por terem augmentado extraordinariamente as despesas com os contractos dos serviaes, em razão da anormalidade das circumstancias da hora presente.

VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço de banhos

Bilhetes de ida e volta em 3.ª classe de Figueira para Banhos de Amieira ou Bicanho

Desde o dia 10 d'este mez e até 31 de outubro, vendem-se na estação de Figueira da Foz, bilhetes de ida e volta em 3.ª classe, para Banhos de Amieira e Bicanho, ao preço de \$18 cada bilhete.

Estes bilhetes são validos unicamente no dia da venda e não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registada.

Serviço de passageiros entre Regoa e Moledo

Até o dia 30 de Setembro os comboios de mercadorias n.ºs 183 e 184 da linha do Douro, farão serviço de passageiros entre Regoa e Moledo, com paragem de meio minuto nos logares de Quatro Caminhos e Salgueiral.

Bilhetes de gare nas linhas de Guimarães

Entrou em vigor no principio d'este mez, nas linhas de Bougado-Guimarães-Fafe, a nova tarifa especial n.º 4, de grande velocidade, para bilhetes de entrada nas gares, cujos preços são os seguintes:

Bilhete d'uma só entrada.....	\$05
Bilhete mensal { Vizella, Guimarães e Fafe	\$80
{ Qualquer outra estação..	\$60

As condições da nova tarifa são com pequenas alterações as das tarifas anteriores.

Bilhetes de ida e volta entre Alvações e Regoa e Porto

A tarifa especial n.º 16, de grande velocidade, das linhas do Minho e Douro, foi ampliada com a criação dos bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, entre a estação de Alvações e as de Regoa e Porto, aos seguintes preços:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Para Regoa.....	\$28	—	\$15
» Porto.....	\$574	2\$98	2\$08

A validade para a Regoa é de 1 dia e para o Porto de 3 dias.

Trafego internacional de pequena velocidade

Segundo um recente Aviso da Companhia Portuguesa, foi reaberta a recepção de remessas de detalhe, procedentes do estrangeiro, limitada, porém, ao maximo de carga de dois vagões por dia e por cada uma das transmissões de Campanhã, Guarda, Marvão e Elvas.

Além d'isso, continua-se a receber, nas condições normaes as remessas de acidos, algodão hydrophylo, bolachas, carboreto de calcio e mais productos chimicos, chumbo, latão em caixas, massas alimenticias e oxigenio em tubos.

Transporte de polvoras e explosivos

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicou o 3.º additamento à tarifa especial n.º 9, de pequena velocidade, estabelecendo prescripções identicas às que já estavam em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa e do Sul e Sueste sobre o transporte de materias explosivas.

Remessas de cereaes e farinhas

Em virtude de indicações das instancias officiaes, as estações de caminhos de ferro não acceitam, até aviso em contrario, remessas de cereaes e farinhas, senão mediante auctorisação especial do Ministro do Trabalho ou da Commissão de distribuição de cereaes e farinhas.

Comboios especiaes de mercadorias e minimos de percepção

Os Caminhos de Ferro do Minho e Douro estabeleceram, como as demais Administrações de Caminhos de Ferro, o serviço de comboios especiaes, de mercadorias, mediante a sobretaxa de aceleração de \$01 por tonelada e kilometro, com subjeição ao minimo de 14 vagões e de 150\$00 por comboio.

Igualmente subjeitou os preços das tarifas especiaes ao minimo de percepção de \$01 por tonelada e kilometro.

Remessas de grande velocidade nas linhas do Minho e Douro

Por ter sido reduzido o numero de comboios, em consequencia das circumstancias anormaes que se estão atravessando, actualmente, nas linhas do Minho e Douro, as remessas de grande velocidade são só acceitas com reserva pelos prazos de transporte.

A Direcção d'estas linhas procurará, comtudo, abreviar o mais possivel o transporte d'essas remessas.

Local

O Porto progride

1

O GRANDE HOTEL

Uma recente estada de alguns dias na capital do norte deixou-nos a impressão, muito agradável, dos grandes melhoramentos que n'aquella cidade se estão operando, conducentes a uma radical transformação não só da sua esthetica como do seu conforto e commodidades para os habitantes e visitantes, por meio de notaveis trabalhos de reconstrução e remodelação de muitos edificios; da abertura de novas avenidas; do alinhamento e alargamento de velhas ruas; de transformação hygienica de logares, que antes eram focos de infecção; de melhoramentos, ampliações e novas installações de grandes estabelecimentos particulares.

Logo à entrada a velha cidade nos dá uma impressão nova, agradável: A estação do caminho de ferro, nova, como está, e bem traçada, como o foi, dá-nos a sensação da sua frescura, em que as côres vivas se casam com a altura das paredes e das portas e realçam com a abundancia de luz que a illumina.

No vestibulo os artisticos azulejos dão uma nota de elegancia e distincção não vista ainda em estações de caminhos de ferro na Europa, e que nos recorda a monumental estação St. Louiz Junction nos Estados Unidos.

Sahimos os largos portaes: — obras por toda a parte. Logo à direita o alargamento da rua do Bomjardim, que vae, n'aquella troço até a rua de Sã da Bandeira, ficar ladeada de bellos edificios modernos. Mais além, ao fundo da praça, foi-se abaixo o velho edificio da Camara para a abertura da projectada avenida, de que teremos de tratar mais detidamente.

Se o trem, levando-nos para o hotel, sóbe a rua de D. Pedro, passamos no antigo mercado do Bolhão, onde os velhos alpendres desappareceram transformados n'uma edificação imponente, luxuosa mesmo, como poucas ha em mercados das grandes cidades.

Se subimos a rua de Passos Manuel, notamos á esquina da de Santa Catharina os collossaes trabalhos de fundação de um novo edificio enorme, que será o estabelecimento de estofador dos Srs. Nascimento, Filhos, que ficará sendo, pela sua vastidão e bellesa, o mais importante não só do paiz como mesmo da Peninsula.

Seguindo a rua de Santa Catharina, onde varios outros grandes edificios estão em activa construcção, entramos no *Grande Hotel do Porto*, que, depois de alguns annos de grandes trabalhos, se nos apresenta agora todo reconstruido e muitissimo ampliado.

Bem merece por isso uma descripção aqui:

Ha annos ainda o seu actual proprietario, o sr. Oliveira Basto, espirito de grande iniciativa e um intelligente hoteleiro, como raros temos, dizia-nos, com franqueza e espirito, que o seu hotel, de grande só tinha o nome.

E' que o edificio que ha 40 annos fôra construido pelo fallecido Daniel de Moura Guimarães e a que elle deu o nome de *Grande Hotel do Porto*, já agora não podia, com os seus 40 quartos apenas, a sua modesta casa de jantar, a falta de ascensor, de casas de banhos, de lavabos e outras commodidades modernas, corresponder ao seu titulo.

Hoje já isso não succede. Aquelle estabelecimento é mesmo mais do que um grande hotel; é um grandioso hotel, que, se bem pensamos, é hoje o primeiro do paiz, não só pela grande area que cobre, como pelo grande numero de quartos, 112, podendo alojar 160 pessoas, vastidão de todas as dependencias e seu luxuoso conforto.

O hotel tem hoje 5 andares.

No rez do chão foi conservada a vasta sala de leitura, reformados os estuques e o mobiliario, que é em estylo moderno muito elegante e commodo; á direita, o salão de bilhar foi transformado em sala de visitas, para senhoras, estylo do mais puro Luiz XVI. Junto, fica a sala de escripta, onde era antes o escriptorio, o qual passou para o fundo do vestibulo, á direita, illuminado por tres grandes janelas geminadas.

A seguir, onde era a casa de jantar, foi formado um formosissimo *hall* para descanso, para jogos, para fumar e para escripta, ornamentado com grande luxo, tendo no centro bellas columnas, de soccos e capiteis de bronze, e um mobiliario a um tempo rico, moderno, confortavel e originalissimo.

Além d'este ponto tudo é completamente novo, prolongando-se o edificio por mais de 80 metros de comprimento, de nova edificação, com um largo corredor, ao lado direito do qual são os quartos, lavabos, cabelleireiro etc., e ao fundo o luxuoso e vasto salão de jantar, com mesas pequenas, podendo dar lugar a mais de 200 pessoas, tendo uma galeria onde, na proxima epocha de inverno, haverá boa musica durante os jantares.

Nos andares superiores, aos quaes se sobe por um ascensor ou por duas largas escadarias, são os quartos para pessoas ou para familia, havendo habitações com sala de visitas, quarto de banho e gabinete sanitario.

Todos os quartos teem lavatorio fixo, com agua corrente, quente e fria, a toda a hora, e todos vão ter telephone, logo que os necessarios appparelhos cheguem da America.

Havendo além d'isso, em cada andar 4 w. c., 2 salas de banho e 5 lavatorios, vê-se que ha em todo o hotel mais de 40 w. c., 20 salas de banho e uns 140 lavatorios.

Basta isto para se ver que não exageramos reputando-o o principal hotel do paiz.

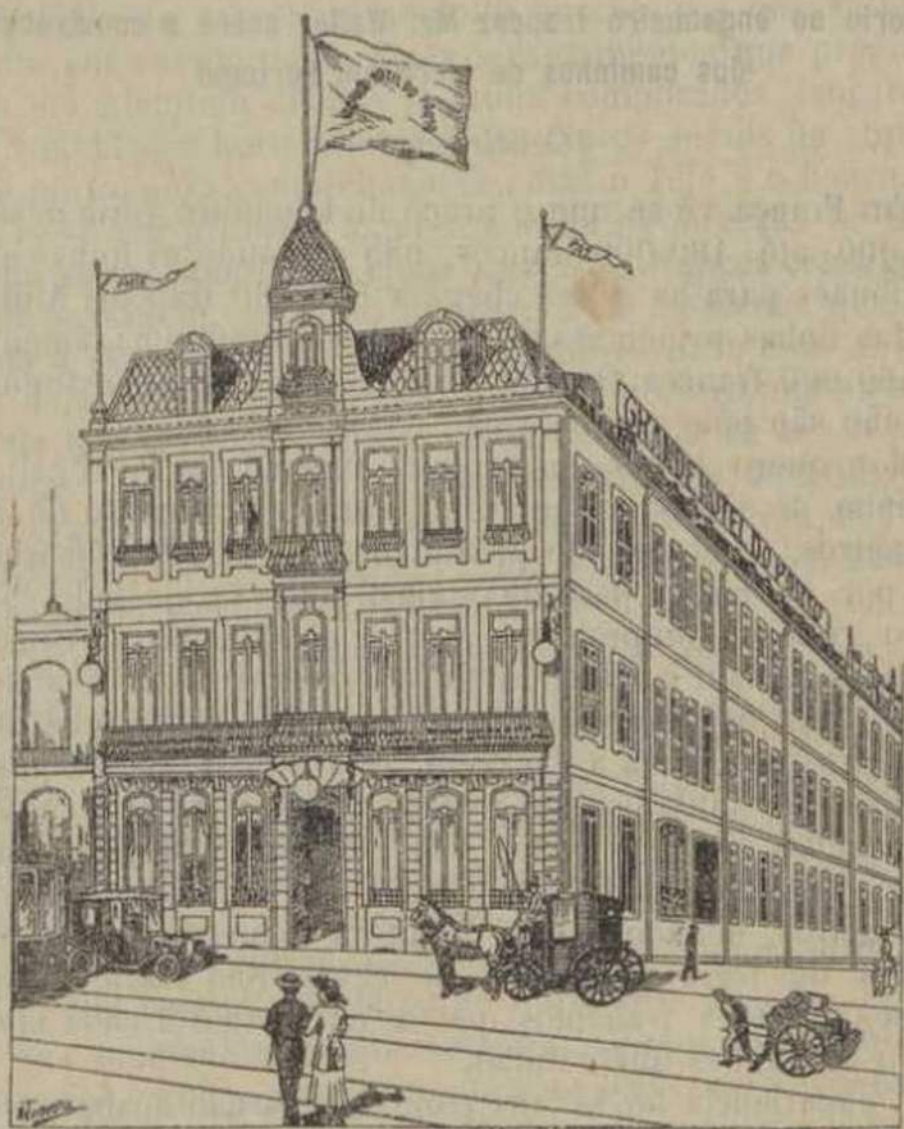
Nos quartos ha ainda umas pequenas novidades que

merecem ser postas em destaque, e provam que o sr. Oliveira Basto não se esquecen, até de inventar as mais pequenas coisas, ao promover a remodelação da sua casa.

Por uma boa disposição de pequenos vidros, nas bandeiras das portas, a ventilação é sempre estabelecida, o que é de grande vantagem hygienica.

Em cada quarto ha um cesto para papeis, podendo, assim, o hospede deixar de deitar para o chão cartas que rasga ou outros despojos, como caixas de phosphoros vazias, sobrescriptos, etc.

Por fim, uma novidade que representa um grande principio de asseio. Cada creado encarregado da limpeza dos quartos tem uma caixa com tampa, onde leva, d'elles, os vasos nocturnos, o que evita que os lavem no lavatorio do quarto, como é de costume (!) em hoteis em que estes teem agua e esgotos. E se algum praticar esta sujeidade já sabe que é despedido *in continenti*.



Em questão de disciplina é tambem exemplar o *Grande Hotel*; o proprietario, conhecedor dos extremos de asseio e ordem que são principio invariavel nos grandes hoteis da Suissa e de outros paizes, tratando o seu pessoal sem rispidez escusada, não lhe permite, comtudo, a menor falta.

Para isso tem luctado sem descanso e diga-se a verdade que a impressão que o pessoal produz no hospede, pela sua delicadeza e correcção, é a mais agradavel.

Notemos ainda o grande terraço de 200 metros quadrados, que se estende por sobre toda a parte nova, a uma altura de cerca de 40 metros, e constituirá, no proximo outomno, ponto de reunião elegante, dando-se ahi animados chás-concertos, como é de uso nos *rufs* dos grandes hoteis da America.

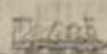
Para elle conduz o ascensor de que fallámos, e de lá se desfruta, por sobre a cidade, um panorama maravilhoso.

Com taes elementos e com o aquecimento central, em todos os quartos, salões e corredores, o novo hotel presta-se a constituir uma estação de repouso durante o outomno e o inverno, para familias, reunião escolhida da sociedade elegante, que alli poderá permanecer, isenta de frios e humidades e com todas as condições exigiveis de conforto, como em vivenda sua propria.

E não só devemos prevêr isso para o futuro como, é facto que já se deu nos dois ultimos invernos; apesar da casa ainda estar em obras, varias familias, mesmo por indicações medicas, alli foram fazer a sua cura de repouso.

E por fim — nota impressionante extraordinaria! — registremos que todas as camas teem colchões de molas! e sobre elles outros de fofa lã ou palha fina! não ha em todo o hotel uma só cama dura! E' caso tão novo, no norte do paiz, que não podemos deixar de soltar um bravo, de enthusiasmo.

Como se vê o Grande Hotel é já uma prova evidente de quanto rejuvenesce e se alinda a bella cidade do Porto. De outros aspectos nos occuparemos a seguir.



Documentos para a Historia

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

(Continuação)

Em França vê-se que o preço do kilometro varia desde 300.000 até 480.000 francos, não contando as linhas excepçoes para as quaes chega a 870.000 francos. A media das linhas principaes de duas vias é approximadamente de 460.000 francos. Os meus caminhos de ferro portuguezes não são pois muito caros.

Mas quero tomar um exemplo mesmo em Portugal: o caminho de Lisboa a Santarem, n'um comprimento de 72 kilometros, era avaliado proximamente em 290.000 francos por kilometro para duas vias. Tinha-se ajustado este preço com os empreiteiros sem conhecimento de causa, os quaes tinham consentido em encarregar-se da totalidade do trabalho; e comtudo este caminho, excepto os dez kilometros de Lisboa a Sacavem, está situado n'uma posição bastante vantajosa em relação á despesa de execução: os trabalhos são bem pouco dispendiosos n'este bello valle do Tejo, no qual basta formar um pequeno dique de dois metros, quando muito, de altura tomada no lado dos aterros de terra bem facil de cavar. Não existe algum d'esses grandes trabalhos que se encontram a cada kilometro nas linhas que estudei.

A experiencia fez-se: os empreiteiros não acabaram o trabalho; o Governo fê-lo acabar pelos seus engenheiros; 36 kilometros estão em estado de exploração, mas não existem nem officinas de reparações, nem estação principal em Lisboa, nem material circulante, nem accessorios das estações, reservatorios de agua, guindastes hydraulicos, depositos de mercadorias, cocheiras de carruagens e de locomotivas, etc., etc. Demais só uma via está assente, e ainda assim é defeituosa; os trabalhos estão simplesmente delineados; as trincheiras se alluem, os aterros descaem, e serão levados pelo Tejo enquanto não forem garantidos por pedrados; o caminho não está fecho, etc.; e comtudo dispenderam-se mais de 16 milhões de francos, isto é, 440.000 francos por kilometro, sem contar o juro dos capitaes empregados. Eu receiaria ferir algumas susceptibilidades indicando a cifra provavel das despesas quando a execução estiver completa; mas este exemplo não deixa de ser todavia uma grande lição. O sempreiteiros inglezes, que executaram quasi todo o trabalho, eram homens habéis e experimentados, que tiraram o melhor partido possivel dos recursos do paiz; depois d'elles os engenheiros portuguezes lançaram mão, com grande ardor, da occasião que se offerecia de pôr em evidencia o seu talento e a sua experiencia: não se pôde duvidar do zelo que empregaram, e comtudo os trabalhos, quando estiverem acabados, sahirão a mais do dobro da cifra em que eu avaliei o resto da rede no meio de um terreno muito mais difficil.

Estação de Lisboa

Disse que não comprehendia nas minhas avaliações o acabamento dos trabalhos começados entre Lisboa e Santarem; supponho os trabalhos acabados pela companhia que os dirige: mas tenho a levar em conta as despesas concernentes á grande estação que se devera construir em Lisboa, quer immediatamente, quer á medida das necessidades da exploração da rede total.

Esta despesa se elevará, segundo um calculo approximado, a 15:000.000 francos; a saber:

Estação para o serviço dos viajantes e mercadorias no local tinto côr de rosa, sobre o plano da cidade de Lisboa (peça n.º 5). Superficie 20 hectares:

Aterros e desaterros.....	2:500.000	
Ruas, praças, vedações.....	300.000	
Pedrados, caes e trabalhos na borda do Tejo.....	500.000	
Edificios propriamente ditos:		
Viajantes.....	1:000.000	
Mercadorias.....	800.000	1:800.000
Vias ferreas na estação e obras accessorias.....	1:400.000	
Indemnisações de terrenos e de danos.....	2.500.000	9:000.000

Officinas de construcções e de reparações do material de construcção no valle de Xabregas.

Superficie 10 hectares:

Aterros e desaterros.....	1:400.000	
Ruas, vedações, etc.....	100.000	
Edificios propriamente ditos.....	1:600.000	
Ferramenta das officinas.....	1:500.000	
Indemnisações do terreno e de danos.....	2:000.000	6:000.000
		15:000.000

Estas despesas não comprehendem nenhuns dos trabalhos respectivos á estação especial do pequeno caminho de Santarem. Utilisar-se-ha como fôr possivel esta estação, se fôr construida antes do grande estabelecimento que deve terminar um dia a rede portugueza.

A avaliação acima não comprehende os trabalhos de prolongamento até á Alfandega actual, nem tão pouco o prolongamento para chegar ás docas projectadas para baixo da cidade, se um dia se executarem.

SEGUNDA PARTE

Linha de Lisboa ao Porto

CAPITULO I

Considerações geraes sobre as directrizes

Caracter e fim especial do caminho

Como já disse no principio d'este relatorio, o programma geral da minha missão prescrevia estudar duas linhas ferreas, uma de Lisboa ao Porto, e a outra de Lisboa a Badajoz. Deixava-se-me a iniciativa completa a respeito da escolha dos traçados. Indiquei a maneira por que resolvi a questão de junção com Badajoz: vou dar conta dos meus estudos relativos ao Porto.

O caracter principal, para não dizer o unico fim d'esta linha, é servir os interesses particulares do paiz, ligando as populosas provincias do norte com as provincias ferreis, mas por assim dizer desertas do meio dia.

Esta linha é o troço central que unirá o Minho com o Alemtejo. Pela sua extremidade do Porto ella formará o tronco d'onde partirão, como outras tantas raizes, as numerosas vias de comunicação de todas as qualidades, destinadas a espalhar para lá do Douro a influencia vivificante da metropole do norte do reino. Pelo contrario, por

Lisboa, a linha de que se trata reúne as arterias que se prolongam pelo Alentejo e pelos Algarves.

Não sómente este caminho é destinado a estabelecer uma ligação íntima entre as duas extremidades do reino, mas ainda a estender lateralmente a sua influencia sobre as provincias intermediarias.

Não se deve pois ter unicamente em vista o ligar Lisboa ao Porto, mas também o servir o melhor possível o paiz comprehendido entre estes dois pontos extremos: é pois necessario penetrar no coração do territorio, e cruzar pelo modo mais conveniente as vias de transporte transversaes, feitas ou a fazer. O fim conseguir-se-ha tanto melhor, quanto o traçado, servindo todavia directamente os principaes centros de povoação ou de commercio intermediarios, dividir melhor a zona productiva, deixando á direita e á esquerda, ás menores distancias possiveis, as localidades importantes que não poder tocar.

Qual seria a directriz mais conveniente

E' baseando-me n'estas considerações geraes que lancei o meu primeiro golpe de vista sério sobre a carta de Portugal, sem me occupar da configuração orographica, que me era ainda desconhecida.

Caminho de Cintra — Caminho de Santarem

Vi sobre esta carta dois troços de caminho de ferro concedidos a partir de Lisboa e dirigidos em sentidos oppostos, um subindo o Tejo para Santarem; o outro descendo este rio, e devendo terminar, não sei de que modo, nos montes de Cintra. Era natural perguntar-se logo ao principio se um d'estes caminhos não devia ser a origem da linha do Porto. A opinião publica punha a mesma questão, e resolvia-a unanimemente a favor do caminho de Santarem: não tive difficuldade em me convencer de que era com razão. Com effeito o caminho de Cintra, confinando com a beira mar, deixa affastado todo o interior de Portugal. Este caminho, de que não tenho que me occupar emquanto fôr considerado como o omnibus das quintas, seria uma monstruosidade se se tornasse a origem da linha do Porto: seria a obra mais desgraçadamente concebida de que tenho tido conhecimento: nunca tomei, pois, a seria os balões de ensaio, que vi lançar a seu favor por algumas pessoas interessadas: o dinheiro que se consagrasse ao prolongamento d'este caminho, se saísse dos cofres do Governo, constituiria uma verdadeira delapidação da fortuna publica: seria a obra mais insensata que se póde imaginar, se tal prolongamento fosse emprehendido pela industria particular.

O traçado verdadeiramente racional deve subir pelo Tejo e penetrar profundamente para a linha central de Portugal, Santarem, Punhete, (ou Constancia), Abrantes, Coimbra, Vizeu e Lamego parecem marcar a linha que chama a attenção, abstrahindo das considerações locais. Vizeu parece estar n'uma excellente posição para se tornar o ponto de bifurcação de dois caminhos de ferro, um dirigido para o Porto, o outro para Torre de Moncorvo para penetrar na Hespanha e chegar á França por Burgos, evitando a volta de Madrid.

Primeiro reconhecimento do terreno

Estava possuido d'estas ideias, quando mandei fazer um primeiro reconhecimento do paiz: as minhas instrucções iniciaes, e as que dei durante a excursão eram procurar o traçado que podesse penetrar mais pela provincia dentro, admittindo que esta fosse susceptivel de prosperar debaixo da influencia de um caminho de ferro, e de o vivificar dando-lhe volumosos productos para transportar.

As difficuldades de execução dominam a questão de escolha dos traçados

Este reconhecimento, ao qual não pude assistir, estando relido em Lisboa, fez reconhecer sem hesitação

que qualquer traçado nas montanhas da Beira era chimerico, e que seria bastante felicidade conseguir achar, entre estas montanhas e a beira-mar, uma directriz se, gundo a qual as despezas da execução ficassem em limites razoaveis. A questão da escolha do traçado achava-se pois dominada por um elemento novo, a das despezas, que vinha pezar com tanta força, que attrahia quasi unicamente a attenção.

Conheci bem depressa que os estudos deviam ser principalmente dirigidos de modo a que se achasse a passagem menos dispendiosa no meio do dedalo das difficuldades naturaes que se apresentavam de todas as partes: desde então as considerações geraes, que ao principio me tinham preocupado, não deviam vir senão em segunda linha.

Golpe de vista orographico da provincia atravessada

Já disse que o sólo de Portugal tinha sabido das aguas por effeito de dois levantamentos successivos que se cruzaram em angulo recto. Estes levantamentos que produziram no Alentejo effeitos já muito complicados, lançaram em convulsões horriveis mais dos cincoos sextos da superficie portugueza comprehendida entre o Tejo e o Douro.

Vê-se em primeiro logar collocada na direcção do mar a alta serra, sobre cujo cimo o exercito francez conseguiu abrir passagem, perto do Bussaco. Esta montanha que foi posta a descoberto pelo levantamento N. S., o mais antigo dos dois, avança de um lado para o Tejo, cruzando a serra da Estrella, cujos cumes estão coroados de neves perpetuas; de outro lado termina na serra de Guerrilheira, que avança para o mar sobre a margem esquerda do Douro. Esta ultima serra, assim como a da Estrella, é devida ao segundo levantamento dirigido de L. a O.

Outros ramaes, menos importantes que a serra do Bussaco, mas dirigidos como ella do N. ao S., formavam, no tempo dos cataclysmos, ondulações já muito profundas quando veio o levantamento ulterior. Este cruza estas inflexões cortando-as no local dos grandes rios, o Tejo, o Zézere seu affluente, o Mondego, o Vouga e o Douro, que correm de L. a O.; os valles d'estes rios são abysmos profundos pelos quaes nenhum trabalho humano faria penetrar um caminho de ferro na Hespanha.

Nas montanhas de que se trata, os proprios valles secundarios, que correm geralmente de N. ao S. ou do S. ao N., são barrancos, ao fundo dos quaes correm correntes impetuosas: são muito numerosas e se ramificam infinitivamente debaixo da influencia das causas que os produziram.

(Continua)

Revista de Turismo

Completo o seu 1.º anno de publicação este nosso estimavel collega, celebrando-o com um numero em que collaboraram alguns escriptores dos que mais se teem dedicado ao assumpto d'esta especialidade.

- Desejamos que complete não só muitos annos mas muitos lustros, decadas e seculos.

Jornal do Commercio

Tendo fallecido o director d'este nosso collega, decano da imprensa de Lisboa, o Snr. João Augusto Melicio, enviamos áquella redacção os nossos mais sentidos pesames por tão lamentavel perda.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação ordinaria do 2.º semestre de 1916

70 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau:

N.º	568	569	1.385	1.386	1.428 a	1.440
1.846	1.847	3.157	3.636 a	3.638	3.936	3.937
5.098 a	5.100	5.457	5.458	6.792	6.919	7.688
8.899	8.900	10.120	10.853	11.955 a	11.959	12.692 a
12.697	12.736	13.040	13.041	13.634	13.635	13.858
13.859	14.497	14.498	18.020	18.126	18.127	18.129
18.340	19.125	19.233	22.613	24.878 a	24.882	27.399
27.549	27.550	28.337	28.338	30.300	30.584	30.585
31.759	32.572					

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

30 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau:

N.º	1.351	2.052	2.923	3.459	3.720	3.769
3.770	3.874	3.875	4.478	4.479	4.610	4.611
4.620	5.306	5.323	5.324	5.547	5.548	5.926
6.097	6.098	6.415	6.445	6.446	6.654	6.656
6.748	6.749	7.110				

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 43 e seguintes.

295 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»:

28 títulos de 5 obrigações

N.º	2.685	2.706	2.760	2.762	2.799	2.837
2.842	2.815	2.871	2.928	2.929	2.934	3.063
3.157	3.168	3.177	3.186	3.209	3.218	3.311
3.327	3.517	3.580	3.643	3.665	3.699	3.718
3.722						

155 títulos de 1 obrigação

N.º	15.185 a	15.187	15.264	15.390	15.669	15.670
15.741	15.773	15.781	15.856	15.923	15.964	16.019
16.026	16.059	16.235	16.240	16.247	16.252	16.293
16.298	16.299	16.306	16.357	16.358	16.360	16.474
16.564	16.631	16.632	16.692	16.830	16.899	17.124
17.178	17.334	17.340	17.350	17.803	17.804	18.043
18.156	18.172	18.269 a	18.273	18.357	18.380	18.461
18.647	18.818	18.819	18.840	18.886	18.953	19.138
19.239	19.372	19.387 a	19.389	19.406	19.748	19.764
19.894	19.923	19.491	19.979	20.125	20.173 a	20.175
20.192	20.201 a	20.203	20.216	20.248	20.249	20.541
20.643	20.713	20.718	20.719	20.727 a	20.729	20.747
20.781	20.785	20.937 a	20.939	20.971	20.972	21.167
21.244 a	21.247	21.494 a	21.498	21.529	21.530	21.550
21.631	21.649	21.714	21.747	21.820	21.855	21.880
21.980	22.088	22.090	22.170	22.171	22.185	22.186
22.366	22.370	22.414	22.493	22.504	22.535	22.724
22.976	23.207 a	23.212	23.214	23.341	23.496	23.859
23.936 a	23.939	24.079	24.538	24.848	25.063	25.101
25.115	25.116	25.129				

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 44 e seguintes e o n.º 11 complementar e seguintes.

150 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau:

N.º	3.638 a	3.651	3.873	3.924 a	3.932	5.001
4.695	6.583	6.584	6.897 a	6.910	9.312	9.313
11.567	12.059	13.793	13.794	14.202	14.485	14.486
15.631	16.017	16.926	16.927	10.144	21.746	22.066
22.067	22.742	23.414	25.843 a	25.848	26.471	26.472
30.218 a	30.221	30.224 a	30.227	34.671 a	34.675	35.167
35.198	35.474 a	35.476	35.919	36.068 a	36.070	36.701
36.702	37.932 a	37.934	38.425	38.426	39.811	39.812
42.127	42.128	43.227	43.228	44.278 a	44.287	45.720
46.601 a	46.604	47.407 a	47.410	49.393	49.596 a	49.601
49.606	53.487	53.488	55.074 a	55.076	55.371	55.372
57.102 a	57.104	57.982	57.983	58.227	59.448	59.449
63.159 a	63.161	63.620				

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 18 e seguintes.

60 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau:

N.º	5.919	5.941 a	5.948	5.975	5.996	6.103 a
6.106	6.116	6.126	6.137 a	6.144	6.169	6.223
6.256	6.280	6.322	6.327	6.331	6.372	6.416
6.440	6.497	6.507	6.645	6.873 a	6.875	6.899
6.900	5.903	6.904	6.910	6.980	7.283	7.331
7.357	7.432	7.433	7.437	8.016 a	8.021	8.493

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 18 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 1\$96.

— pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha — Esc. 1\$96.

— « » « » « » n.º 44 « » « » — « » 1\$96

— « » « » « » 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. 2\$94.

— pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha — Esc. 2\$93.

— « » « » « » n.º 43 « » « » — « » 2\$93

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. 1\$21.

— « » « » « » n.º 18 « » « » — « » 1\$24.

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.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Julho de 1917.

Brazil. — Calcula-se que a exportação brasileira no 2.º trimestre do corrente anno ultrapassará 400 milhões ouro, á do 1.º trimestre.

Esta sensível melhoria dará logar a que o Brazil possa assegurar o serviço da sua divida externa.

Calcula-se que a colheita de cacau no estado da Bahia este anno é de 700.000 saccos.

França. — O Caminho de ferro metropolitano teve de receitas de 2 a 8 do corrente: 1.233.125 francos dando desde o 1.º de Janeiro de 1917, 35.968.759 francos contra 20.059.249 francos em 1916. Saldo a favor de 1917, 5.109.510.

A depreciação do marco. — Na Suissa a depreciação do marco é de 47,02 % e a do franco é de 17,60 %.

Na Hollanda, depreciação do marco 43,32 %, do franco 11,87 %.
Em Genève, 100 francos francezes valem 82,40; 100 marcos (123 fr. e 50), 65,30; 100 coroas austriacas 44; 100 rublos 105; 100 pesetas 111 francos.

Bolsa de Lisboa — O movimento no nosso mercado de fundos que no principio do mez era bastante intenso, mostrou nos ultimos dias uma certa calma; no entanto, tem-se mantido firme, não obstante os nossos capitalistas terem restringido as suas transacções, vendendo-se pois que a alta da maior parte dos valores não é devida a uma situação prospera e dasafogada, mas sim uma alta ficticia no fundo, visto a nossa situação financeira ser bem precaria.

Os movimenros socialistas que se esboçam cada dia com mais accentuada persistencia, impressionam o capital e tornam-o esquivo, desconfiado.

Cambios — O mercado cambial desde o principio do mez que tem soffrido varias oscillações, registando uma baixa bastante sensivel devida a varias causas, entre ellas os boatos de que o

emprestimo contrahido na Inglaterra é um facto e devido tambem á grande quantidade de coupons que tem apparecido no mercado, como é costume n'esta epocha.

A situação florescente do Brazil tambem tem contribuido para esta melhoria, mas contudo se examinarmos bem a nossa situação financeira veremos que no fundo a tendencia do cambio é firme.

O cambio do Brazil sobre Londres tem tido pequenas alterações, ficando (cotação recebida hoje) a 13 ⁵/₈ ou seja a libra a 175614.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE JULHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	32 ³ / ₁₆	32 ¹ / ₁₆	31 ¹¹ / ₁₆	31 ¹ / ₈
90 d/v.....	32 ⁵ / ₈	—	32 ¹ / ₈	—
Paris cheque.....	815	824	830	835
Amsterdam cheque	640	650	660	670
Madrid cheque	1815	1830	1865	1875
Libras.....	8595	9505	9520	9530

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JULHO

Bolsas e titulos

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento	—	40,00	40,80	40,00	40,00	—	40,00	40,20	41,00	40,15	39,80	40,05	—
Divida Interna 3%, coupon.....	—	—	39,95	39,95	40,00	—	40,00	40,20	40,20	40,15	40,15	40,15	—
4%, 1888, c/premios.....	—	22,65	—	—	—	—	22,65	—	22,65	—	—	22,65	—
4%, 1888/9 c.....	58,00	58,00	58,50	—	58,50	—	58,80	—	58,80	—	58,80	58,80	—
4%, 1890 c.....	—	—	—	51,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 1905 c/premios.....	—	10,10	—	10,15	—	—	10,15	10,15	10,15	10,15	—	10,15	—
5%, 1905, (C. de F. E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81,50	—	—
5%, 1909, ob. (C. de F. E.) c.....	—	—	80,50	—	—	—	80,50	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro.....	—	108,00	108,50	—	—	—	—	—	108,00	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	90,50	90,20	90,20	90,10	—	—	89,60	90,50	90,20	90,20	90,20	90,30	—
3%, 2.ª serie.....	88,50	89,00	88,80	88,80	—	—	88,80	89,00	—	88,80	89,00	—	—
3%, 3.ª serie.....	—	91,50	91,50	91,20	—	—	90,60	91,00	91,10	91,40	91,60	91,80	—
Obrigações dos Tabacos 4%, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	194,00	—	193,00	193,00	—	193,00	192,50	192,50	193,50	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	106,50	—	—	—	—	—	—	106,50	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	—	152,50	—	—	—	—	—	154,00	154,50	—	154,00	154,00
Lisboa & Açores.....	—	139,00	—	139,50	—	—	139,50	—	139,50	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	54,00	—	33,50	32,00	—	33,50	33,00	33,00	—	—	33,50	33,50	—
Companhia Nacional.....	—	—	3,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	108,50	108,00	108,00	108,00	108,00	108,00	108,20	—	108,20	108,50	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	52,50	—	52,50	52,50	—	52,50	—	52,50	—	—	52,50	52,50	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	—	108,50	—	109,00	109,00	109,00	109,50	—	109,50	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela III. 1.....	—	—	86,50	83,70	86,70	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	—
tit. 5.....	—	86,50	86,50	86,10	86,10	86,50	86,30	86,20	86,30	86,20	86,00	86,00	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau.....	—	—	84,00	84,50	—	84,50	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau.....	—	—	36,20	—	—	—	35,50	—	35,00	—	—	—	34,60
Companhia da Beira Alta 3%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.ª grau.....	12,40	—	12,30	—	—	—	—	—	12,40	12,40	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	75,00	—	76,50	—	76,50	—	75,50	76,50	76,50	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	66,50	—	66,50	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	83,50	81,00	84,00	84,20	84,30	—	—	—	84,30	84,50	—
prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	93,00	—	92,50	—	—	—	—
5%.....	—	—	—	—	—	—	90,50	—	—	—	—	—	—
4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	88,50	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	64,55	—	—	—	64,10	—	—	—	—	—
3%.....	—	60,00	—	—	—	—	—	62,20	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau.....	—	302,00	—	—	—	—	—	295	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau.....	—	—	—	—	129	130	130	130	250	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	57,50	—	57,50	—	—	—	57,50	58	57,75	—	—	—

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				
Portuguezas									
Companhia Cami- nhos de ferro	—	1.073	Escudos	1.073	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	30 Junho	722	1.456.637.569	722	1.089.017.508	+ 406.650.561	2.017.556	1.508.533	+ 563.523
Minho e Douro.....	31 Março	484	524.264.531	480	469.035.535	+ 55.227.566	1.083.541	969.508	+ 114.511
Beira Alta.....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	31 Maio	485	83.625.525	485	71.254.575	+ 12.370.550	452.502	385.516	+ 66.586
Valle do Vouga.....	20 Junho	176	69.119.502	176	85.108.660	- 15.989.558	392.572	483.557	- 90.585
Porto à Póvoa e Famalicão.....	31 Março	64	48.242.521	64	47.490.524	+ 751.597	753.578	742.503	+ 11.575
Guimarães.....	30 Abril	56	51.570.506	56	4.574.535	+ 2.995.571	920.589	867.539	+ 53.550
Hespanholas									
Norte de Hespanha.....	10 Junho	3.681	75.875.686	3.681	71.570.243	+ 3.305.443	20.341	19.443	+ 899
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 "	3.664	73.902.481	3.664	66.585.729	+ 7.316.752	20.169	18.172	+ 1.997
Andaluzes.....	10 "	4.083	15.145.786	4.083	14.831.661	+ 314.125	13.985	13.694	+ 291
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.....	20 "	777	5.406.468	777	4.863.376	+ 603.092	7.035	6.259	+ 776
Lorca a Baza e Aguilas.....	30 "	168	2.442.201	168	1.802.529	+ 639.862	14.537	10.729	+ 3.808

Companhia dos Andaluze

O relatório da gerência de 1916 d'esta Companhia expõe que os productos brutos da exploração se elevaram a 35.795.887 pesetas contra 31.133.979 pesetas no anno anterior, representando um augmento de 13 por cento.

Tambem o producto annual kilometrico, tendo sido de 28.388, foi superior 3.698 pesetas ao de 1915.

Este augmento, porém, foi todo absorvido pela subida dos gastos que foram de 21.596.994 pesetas, ou mais 4.712.536 pesetas sobre o anno antecedente, representando um augmento de 21 por cento.

Além d'isso o Conselho de Administração faz salientar que aquelle augmento de receitas obrigou a um excessivo desenvolvimento de trabalho do material, cujas consequencias serão custosas reparações de gastos e avarias e novos encargos que recahirão sobre os exercicios futuros.

O coefficiente de exploração que em 1915 foi de 54,23 % elevou-se no anno findo a 60,33 %.

O producto liquido de exploração, com o saldo do anno anterior, somou 14.217.716 pesetas, e a conta de ganhos e perdas apresenta um saldo de 3.174.471 pesetas de que o Conselho propõe retirar 1.500.000 pesetas para a conta de amortisação do material movel, o que a elevará a 5.962.499 pesetas.

Do saldo final d'aquella conta foi distribuido um dividendo de 18 pesetas a cada acção, ficando o resto para conta nova.

Recet

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.

(Continuado do numero 709)

Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1916 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

Fundo de reserva especial

Não teve movimento em 1916 este fundo de reserva, que está constituido como segue:

Deduccões segundo a alinea b) do Art. 61.º dos Estatutos..... 51.331.588

Deduccões segundo a alinea c) do referido Artigo:

Em 1899.....	8.440.338,7		
Em 1900.....	29.990.530		
Em 1901.....	42.474.84,8		
Em 1902.....	62.341.388,4		
Em 1903.....	56.752.558,1	200.000.000	231.331.588

Producto de vendas:

Imoveis:

Em Lisboa — Nos exercicios anteriores..... 13.326.501

Titulos:

1.446 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal. — Nos exercicios anteriores..... 13.075.546 26.401.547

Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego..... 28.350.500

Juros dos depositos em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 7 de Abril de 1913: £ 10.815-5-6, ao cambio do par..... 48.668.574 103.420.521

Somma — Escudos..... 351.952.509

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

£ 3.408-14-4 a 4550.....	15.339.522,4
» 655-1-11 » 4552,879688.....	2.966.579,6
» 608-18-6 » 4557,6877.....	2.786.597,5
» 268-8-11 » 4565,4545.....	1.219.549
» 52-13-9 » 4570,05.....	247.565,6
» 1.290-6-10 » 4570,5882.....	6.072.519,5
» 1.090-4-3 » 4571,1656.....	5.136.570,4
» 0-9-8 » 4585.....	2534,7
» 484-16-1 » 4587,3096446.....	2.362.550
» 478-13-1 » 4591,573264.....	2.362.550
» 59-0-0 » 4598.....	223.582
» 280-10-11 » 5505,2631.....	1.417.550
» 1.120-14-3 » 5505,9286.....	5.670.500
» 26-6-10 » 5505,928853.....	153.527,6
» 465-14-8 » 5507,2655.....	2.362.550
» 1.777-8-0 » 5533.....	9.473.554
» 2.000-0-0 » 5537.....	10.740.500
» 4.235-12-6 » 5539,3253.....	22.813.580,6
» 2.000-0-0 » 5540.....	10.800.500
» 10.000-0-0 » 5551.....	55.100.500
» 500-0-0 » 5557,5.....	2.787.550
» 9.250-0-0 » 5558,5.....	51.661.525
» 1-0-0 » 5559,5.....	5.559,5
» 8-0-0 » 5560.....	44.580
» 791-13-4 » 5564,7058.....	4.465.500
» 1.749-0-0 » 5569.....	9.951.581
» 7.000-10-0 » 5587.....	41.092.593,5
» 3.232-0-0 » 6519.....	20.006.508
» 1.500-0-0 » 6525.....	9.375.500
» 1.500-0-0 » 6529.....	9.435.500
» 15-10-0 » 6529,4.....	97.555

Somma £ 55.851-7-10, que custaram..... 306.283.534,9

A mesma quant.º de £ ao cambio do par..... 251.331.525,9

Diferença de cambio..... 54.952.509

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1916:

Em ouro £ 66.666-13-4, ao cambio do par..... 300.000.500

Fundo de reserva ordinario

Não teve movimento em 1916 este fundo de reserva, continuando portanto a sua importancia a ser de..... 6.542.569

Venda de terrenos e applicação dos seus productos

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1916:

Em 1855—14.960, m ² 60 a 3.500 Esc. por metro quadrado	44.880.500
» 1896 — 450, m ² 200 » 2.522,2 » » »	1.00.500
» 1897 — 3.491, m ² 25 » 6.500 » » » »	20.947.550
» 1898 { 2.416, m ² 37 » 6.500 » » » »	14.499.542
» 1898 { 223, m ² 18 por.....	300.558
» 1899 { 1.089, m ² 91 a 6.500 Esc. por metro quadrado	6.539.546
» 1899 { 2.250, m ² 99 » 7.500 » » » »	15.750.500
» 1901 — 2.290, m ² 25 » 7.500 » » » »	16.031.575
» 1902 — 3.300, m ² 60 » 7.500 » » » »	23.100.500
» 1907 — 3.737, m ² 71 » 6.500 » » » »	22.100.500
» 1908 { 6.432, m ² 28 » 8.550 » » » »	54.674.538
» 1908 { 26, m ² 42 » 6.500 » » » »	158.552
» 1911 — 1.018, m ² 73 » 7.500 » » » »	7.131.511
» 1913 — 2.000, m ² 200 » 8.550 » » » »	17.000.500
» 1915 — 2.647, m ² 200 » 8.500 » » » »	22.499.500
» 1916 — 1.208, m ² 55 » 8.550 » » » »	10.272.567

Totales... 47.540, m² 85..... Escudos 277.205.515

Por estas vendas recebemos em 1846—40 obrigações de 4 % (série unica) no valor..... 1.000.500

Compramos em 1897—para serem amortisadas, 200 obrigações de 4 % de 1.º grau, por..... 18.918.519,3

Compramos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (série unica), por..... 98.566

Compramos em 1900—437 obrigações de 4 % de 1.º grau, por..... 45.522.529,7

Compramos em 1901—231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 4 % de 2.º grau por..... 38.360.574,4

Compramos em 1903—193 obrigações de 4 % de 1.º grau e 388 obrigações de 4 % de 2.º grau por..... 39.143.519,4

Comprámos em 1907—103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 4 % de 2.º grau por	22.572.502,6
Comprámos em 1908—61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 4 % de 2.º grau por	13.820.570,5
Comprámos em 1909—184 obrigações de 4 % de 1.º grau e 369 obrigações de 4 % de 2.º grau por	40.837.584,2
Comprámos em 1911—29 obrigações de 4 % de 1.º grau e 71 obrigações de 4 % de 2.º grau por	7.122.578,8
Em 1913—Diferença de mínimos para regularização da nova moeda	500,1
Comprámos em 1914—89 obrigações de 4 % de 1.º grau e 177 obrigações de 4 % de 2.º grau por	16.995.508
Comprámos em 1915—417 obrigações de 4 % de 2.º grau, por	22.518.500
Total das obrigações { 1.541 de 4 % de 1.º grau adquiridas { 2.212 de 4 % de 2.º grau } por	266.900.553
Resta aplicar, em 31 de Dezembro de 1916, a verba de Escudos.	10.295.562
Somma—Escudos.	277.205.515

Prejuizos por diferenças de cambio

O encargo cambial, por comparação com o anno anterior, está discriminado nos numeros abaixo indicados:

	1915	1916
Serviço de juros das obrigações de 1.º grau	496.775.519	495.843.589
Diversos	9.291.570	30.809.526
Escudos.	487.483.549	526.653.515

SEGUNDA PARTE

Resultados da exploração

Considerações geraes

a) Extensão da rede em 1916

Explorámos a mesma extensão kilometrica a saber:

1.º — Rede propria:

Não garantida.....	693 kilometros	1.073 km.
Garantida.....	380 "	

2.º — Rede alheia:

Setil a Vendas Novas.....	70 "	99 km.
Coimbra a Louzã.....	29 "	

Total. 1.172 km.

Na dupla via do Norte não houve assentamento, mantendo-se a mesma extensão de 1915, de 305,862 kilometros.

b) Pedido de sobretaxa

O augmento de encargos que se vem accentuando cada dia devido a causas de todos bem conhecidas, determinou a nossa solicitação ao Governo para auctorisar a elevação a 25 % da sobretaxa sobre o preço das nossas tarifas. Essa solicitação foi atendida. As sobretaxas cobradas em 1916 foram de 10 % até 31 de Março e de 25 % d'essa data em diante. Estas sobretaxas não incidiram senão sob e uma parte do trafego, havendo isenções varias.

Como o preço d'acquisição do carvão tenha attingido proporções verdadeiramente assustadoras, que infelizmente não cremos que desapareçam e pelo contrario teem toda a tendencia d'aggravar-se, ponderámos novamente ao Governo a necessidade da elevação da sobretaxa a 40 % sem restricções, tendo obtido auctorisação para a sua applicação durante um anno a comegar em Maio de 1917.

Ainda assim a tranquillidade esta longe de existir, visto que o preço pedido por tonelada de carvão excedeu toda a previsão.

Envidamos todos os esforços para o emprego de lenha nas nossas machinas, o que tem sido objecto d'um estudo apurado, não podendo deixar de se dizer que as difficuldades são muito grandes, que o seu emprego exclusivo não dará resultado pratico

no maior numero de comboios e que é mister limitar o numero d'estes ultimos ao absolutamente imprescindivel.

c) — Aquisição de materiaes

Peoraram as condições de aquisição de materiaes, quer pelo augmento de preço em todos os mercados nacionaes e estrangeiros, quer pelas difficuldades sempre crescentes dos transportes.

O carvão, elemento principal da nossa exploração, attinge como acima dissemos, preços elevados, mas, independentemente d'isso, o que ha de peor é a falta de navios que o transportem, tão grande que durante o periodo decorrido do anno actual de 1917 é minima a quantidade recebida.

Em 1916 importámos 125.792,926 toneladas que custaram Esc. 2.992.688.575.

Em 1915 tínhamos importado 105.104,917 toneladas que tinham custado Esc. 1.342.765.543.

Em 1914 a importação foi de 114.430,081 toneladas e o seu custo foi: Esc. 657.505.587.

o que representa os preços médios de compra, por tonelada:

em 1916.....	de Esc.	23.579
em 1915	" "	12.571
em 1914.....	" "	5.575

bem inferiores ao preço actual, pois que já chegaram a pedir Esc. 145.530.

d) — Melhoria de situação ao pessoal

Não esqueçamos no momento critico que atravessamos as condições de vida do nosso pessoal, tendo creado abonos, extraordinarios e adoptado outras disposições tendentes a minorar-lhe a carestia da vida.

Continua

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO Caminho de ferro do Vale do Tamega

Lanço de Amarante a Freixieiro

EMPREITADA J

EXTENSÃO 7,120^m

Terraplenagens, obras d'arte correntes e especiais, muros de suporte e serventias, entre kilometros 6,420 e 13,540.

No dia 7 de Agosto de 1917, pelas 13 horas, se hade proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 3.670.569 e poderá ser feito, até ás 3 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que devera ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5 % do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do attestado de capacidade do individuo que se propoe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 13 horas, no Serviço de Construção d'esta Direcção Estação do Porto, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 hor's

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

A MASCARA DOS DENTES BRANCOS

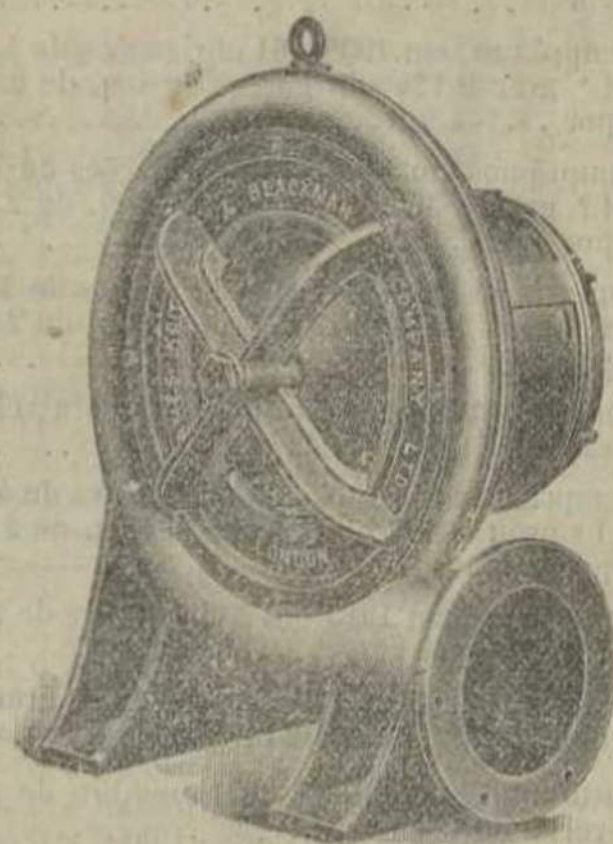
Episodios 3.º e 4.º

Um barril de cognac, 2 partes

Homem ou mulher? 2 partes

BLACKMAN

VENTILADORES PARA FORJAS E FUNDIÇÕES



Para preços e catalogos endereçar a

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

374, Euston Road

LONDON (N. W.)

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 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	6 48	9 45
12 5	1 34	12 5	1 14
6 25	7 43	4 10	5 25
8 20	9 49	8 40	9 42
12 25	1 54	10 20	11 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 14	8 51	9 25
5 50	6 34	7 15	7 47

Mais os de Cintra, excepto os b

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 43	5 55	7 11
8 10	9 30	8 40	7 58
10 10	11 30	8 40	9 36
6 10	2 47	10 30	11 46
5 30	6 50	6 12	12 56
6 5	7 25	3 44	5
6 50	7 54	7 20	8 36
9 25	10 45	10	11 16
12 25	1 45	11 20	12 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
7 15	7 57	8 50	9 29
11 40	12 22	12 45	1 21
6 55	7 37	9 15	9 54

Mais os de Cascaes, excepto os b

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 49
6 20	6 50	8	9 36
6 2	7 39	8 30	10 6
10 20	11 54		
12 16	1 48		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 41	9 36
6 20	6 8	10 40	11 30
6 2	6 55	9 14	10 6
10 20	11 13	11 1	11 36
12 16	1 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
7 40	7 50	7 20	7 30
5 10	5 20	9 20	9 30
6 15	6 26	5 10	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
	8 54	11 36	

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 20	9 33	11 26	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 30	4 25	7 9	8 36
8 50	11 3	1 33	10 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	12 40	9 25	2 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Alfarellos	Entrone	
4 25	2 19	1 57	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
3	6 23	4 8	6 15
4 7 35	9 20	6 30	8 15
11 35	2 13	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	8 40	12 21
		12 40	4 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Lousã	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 39

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8	4 45	2 55	11 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 30	10 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1 49	10 55	11 40	8 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 36	4 40	7 40
2 5	4 55	6 25	9 32
5 21	8 12		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 41

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
4 26	5 26	6	7 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Val. d'Alc.	Lisboa-R	
8 50	7	8 28	8 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
8 50	10 50	5	8 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
8 40	2 34	9 35	2 31

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	T. Vargem	Entrone	
8	1 49	4 40	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
5 50	10 25	5 59	9 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 49	4 38	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
4 45	6 48	11 40	1 46
11 30	1 45	8 50	10 52
8 40	11 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
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 30	1 25	2
4 25	5	4 35	5 30
6 40	7 10	5 55	6 30
8 10	8 50	9 54	10 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setúbal	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		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 30	2 20	7 10
8 10	12 15	9 28	2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 32	12	10 10	10 39
11 7	11 35	10 15	10 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8 15	4	6 15	2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
7 12	7 1	12	8 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
2 30	8 53	9 5	3 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	7 34	10 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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 39	8 35	1 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
8 22	10 50	4 5	6 46
10 12	12 55	8 15	10 10
5 10	7 1	11 58	2 40
9 21	11 16	5 47	8 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 35	8 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Monsão	Porto	
8 22	1 53	4 25	10 10
5 10	10 34	2 47	8 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Vianna	Valença	Vianna	
8	10 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 59	9 50	4 5	6 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 46

Porto	Tua	Porto
4 43	9 24	5 51
Porto	Porto	Porto