

Gazeta dos Caminhos de Ferro

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

15.º do 30.º anno

LISBOA, 1 de Agosto de 1917

Numero 711

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — AVISO ao Publico : 5.º Additamento á Tarifa de Despesas Accessorias — Tarifa especial interna n.º 15 (P. V.)

SUMMARIO

Caminhos de ferro de campanha, de J. Fernando de Sousa.....	227
Linha do Valle do Vouga.....	228
A ventilação nos tunnels.....	228
Parte Official, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Secretaria Geral: Lei n.º 745 — Repartição dos Caminhos de Ferro: Portaria n.º 1.032.....	229

Linha da Swazilandia.....	229
Repartição de turismo.....	230
Joaquim da Silveira Ramos.....	230
As linhas ferreas do Brazil.....	231
Viagens e transportes.....	232
Excursões no paiz.....	232
A varo de Castellões.....	234
Na provincia de Angola.....	234
Na região do Nyassa.....	235
Linhas Portuguezas.....	235
Linhas estrangeiras.....	235
Publicações recebidas.....	236
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	236
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	237
Recostas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	237
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio.....	238
Arrematações.....	239
Horario dos comboios.....	240

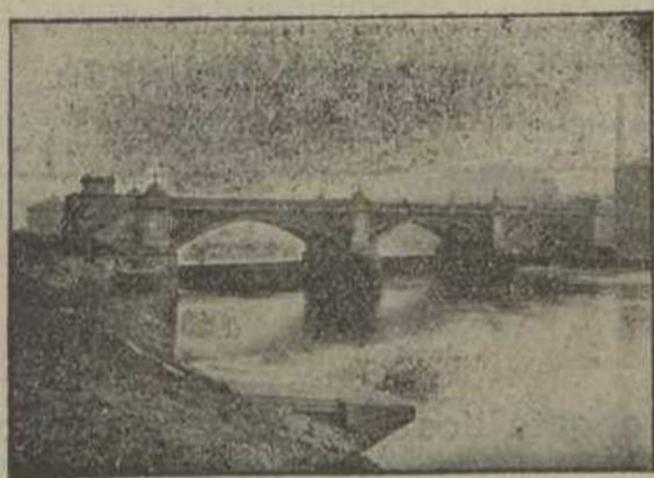
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS NO CLYDE EM GLASGOW
Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 2,5 metros

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

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

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

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONEY"

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



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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Inglezes, 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 ESCREVER 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 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.

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 maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias



BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

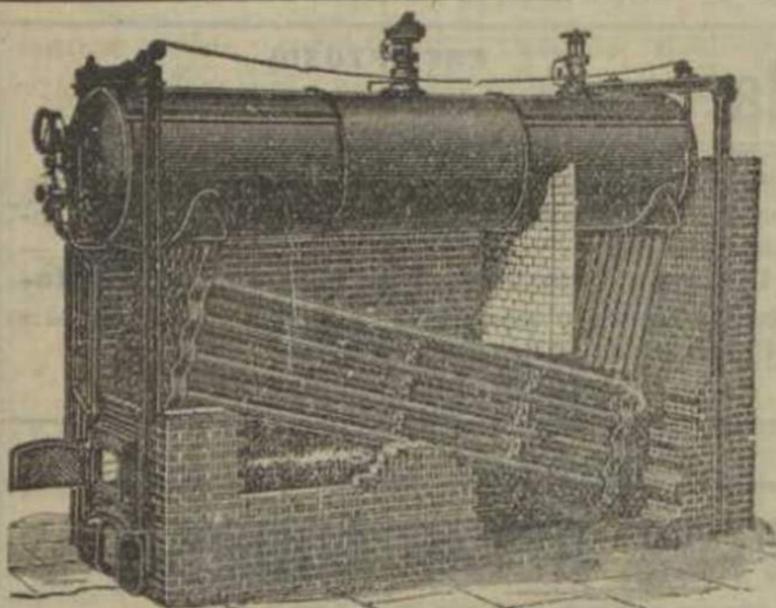
Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem : Superaquecedores de vapor. — Grelhas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — 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» type 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 ESTEVES Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

M. ANDRADE GOMES ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

15.º do 30.º anno LISBOA, 1 de Agosto de 1917 Numero 711

Caminhos de ferro de campanha

Li ha tempos um proficiente estudo, no *Correspondant*, acerca do papel que os caminhos de ferro de campanha estão representando na guerra actual, papel cuja importancia é incalculavel.

Bem o demonstra o afan com que os Governos francez e inglez procedem entre nós á aquisição de grandes quantidades de travessas destinadas aos campos de batalha.

Não será pois destituída de interesse para os leitores uma resumida noticia da funcção hoje representada na guerra pelos caminhos de ferro de via minima, considerados instrumento necessario do avanço das tropas. Para ella encontramos sobejos elementos no trabalho de Emile Eude, que allega a sua pratica de 40 annos, tendo, ao que parece, trabalhado em Portugal, se bem que do seu nome não tenha reminiscencia.

Entre as características da guerra actual, sem precedentes na historia, pela enormidade dos effectivos em lucta e pela extensão das frentes de combate — as unidades por que se conta são os milhões para o numero de soldados e a centena de kilometros para aquella extensão — avulta a importancia extraordinaria do serviço de transportes, de tal modo consideravel é o material de guerra a levar á frente de combate.

A guerra de movimentos foi substituida pela guerra de sitio, pela lucta nas trincheiras e fortificações de campanha. Os effectivos da artilharia e o consumo de munições attingem proporções que excedem tudo o que se tenha previsto. As vicissitudes da lucta exigem o rapido transporte de tropas aos differentes pontos da frente, que demandam reforços.

Por isso, com razão disse um allemão que "o general que mais batalhas ganha é o *general Caminho de Ferro*."

E' certo que os automoveis, os camions, as viaturas de toda a especie são empregadas em larguissima escala, mas não dispensam, nem supprem, os caminhos de ferro.

A' medida que se avança em regiões abandonadas por tropas inimigas, em que os caminhos de ferro e as estradas foram systematicamente destruidas, é indispensavel assegurar os abastecimentos dos exercitos e para isso improvisar meios de transporte de grande vasão.

Entre os pontos extremos utilisaveis das linhas normaes e permanentes e a frente de combate, tem de se estabelecer communições, de que é instrumento precioso a via de 0^m60, rapidamente construida. Conforme a comparação consagrada, "as linhas normaes são as arterias principaes, os caminhos de ferro de campanha as secundarias, os automoveis os capillares da circulação" n'esse terrivel organismo.

E' a via de 0^m60 que está consagrada pelo uso.

No seu livro classico *A guerra de hoje*, Bernhardt

mostrou a sua importancia, affirmando que a construcção completa de linhas de campanha poderia attingir 15 kilometros e mais por dia, avançando pois tão depressa como o exercito por ellas servido.

Para essas linhas aproveitam-se as bermas das estradas, ou se prepara leito proprio summariamente. A exiguidade dos raios de curvas dá-lhes extraordinaria facilidade de adaptação ao terreno.

Foram os francezes que primeiro organisaram o material de campanha para a via de 0^m60, sendo o problema estudado minuciosamente pelo coronel Péchot, com a collaboração do engenheiro Bourdon, especialista de locomotivas e material circulante.

A proposta de Péchot, do novo typo de via militar, data de 1882, até que em 1887 foi adoptado por Freycinet o material regulamentar da artilharia.

Ao mesmo tempo os allemães, attentos aos estudos emprehendidos em França, preparavam-se egualmente.

Em 1892 foi introduzida por lei a via de 0^m60 no Imperio e no anno seguinte votado o credito para o fabrico de 400 kilometros de via de 0^m60 com as respectivas locomotivas e material circulante.

Creou-se então a nova cathegoria de officiaes de caminhos de ferro.

Nas experiencias effectuadas em 1895, as tropas allemãs construíram 45 kilometros de linha em 3 dias, trabalhando dia e noite. Nas manobras de 1897, construíram 83 kilometros em 8 dias. Em 1901, organisaram as tropas de communicação, formando uma arma especial.

A Russia, que acompanhara o movimento, adoptando a via de 0^m74, tambem creou, em 1908, tropas especiaes de caminhos de ferro.

A organização allemã visou sobre tudo a obter a velocidade maxima na construcção. Para a realisar vae na frente a *companhia de traçado*, precedida de um estado maior necessario, em automovel, encarregado de escolher o local das estações e determinar as obras de arte necessarias. Aquella companhia marcha 8 dias e pára depois 48 horas para rever calculos e preparar nova etapa, traça, nivela, faz a piquetagem e assenta a linha telephonica. Seguem atraz as quatro companhias de infrastructura, que trabalham dia e noite, preparando a plataforma e construindo as obras de arte. Seguem nas as tres companhias de assentamento, que por turnos de 8 horas, em trabalho continuo, assentam a via, typo Decauville, por tróços de 5 metros. Vem depois a companhia de ballastragem, seguida de um destacamento de acabamento.

O material é transportado em comboios, que utilisam a via, apenas posta.

Em 8 horas são assim construidos, da primeira á ultima operação, 6,5 kilometros de linha, o que representa 19 kilometros em 24 horas, trabalho excepcionalmente rapido obtido pelo systema de premios, mas do qual se infere a média normal de 12 kilometros por dia.

O material francez, que é talvez o mais perfeito e bem estudado, pode transportar massas indivisiveis que vão até 60 toneladas e attinge um rendimento de 2.500 toneladas por dia, susceptivel de ser quasi duplicado em condições especiaes.

O programma a que se subordinou o estudo dos caminhos de ferro de campanha francezes, baseia-se nos seguintes objectivos, principalmente no que respeita a guerra de sitio: levar, com qualquer tempo, a todos os pontos susceptiveis de receber baterias, as peças mais pezadas; evitar trasbordos na zona batida pelos fogos do inimigo; fazer cargas e descargas sem caes nem aparelhos especiaes de trasbordo; organisar rapidamente linhas entre a estação de trasbordo das

grandes linhas ou das vias navegaveis e os parques ou baterias; obter, em prazo muito curto, grande intensidade do trafego diario.

A via escolhida, de 0^m,60, tem o material todo metallico, de aço, em condições de ser muito portatil. Cada elemento de 5 metros pesa 170 kilogrammas e é levado por quatro homens. As curvas podem descer a 20 metros de raio. Os carris arrebitados nas travessas são do pezo de 9,5 kilogrammas por metro e podem supportar a carga de 35 toneladas por eixo. As grandes cargas distribuem-se pois por muitos eixos.

A travessa, com a concavidade para baixo incrusta-se facilmente no terreno.

O elemento de transporte é o vagão de 2 a 4 eixos, isolado ou formando grupos de dois, com suportes que podem girar, ou com plataformas a que servem de *boggies* dois vagões. A suspensão faz-se por intermedio de molas de folhas na extremidade de balanceiros oscillantes o que dá grande flexibilidade ao material e poder de adaptação ás desigualdades da via.

A locomotiva satisfaz as seguintes condições: passagem em curvas de 20 metros e rampas de 100 ^m/_m; pezo maximo de 15 toneladas para facilidade de carilamento; marcha indifferentemente nos dois sentidos sem necessidade de inversão; possibilidade da dupla tracção corrente; circulação sem descarrilar nem fátigar o material em linhas de grande desigualdade.

A locomotiva Péchot-Bourdon, typo Faèrlie, isto é, caldeira unica com duas fornalhas centraes, peza 10 toneladas vasia e 14 em serviço.

Assenta sobre dois grupos de *boggies* e o machinista vae no centro, entre as duas caixas de fogo. O nivel da agua sobre estas não varia pois com a inclinação da via, o que permite attingir rampas de 100 ^m/_m.

Para massas indivisiveis, que vão a 60 toneladas, empregam-se dois grupos de 2 vagões cada um e cada vagão tem 4 eixos, o que distribue o pezo por 16 eixos.

Tal é, nos seus lineamentos principaes, o maravilhoso instrumento de transporte constituido pelos caminhos de ferro de campanha.

A via de 0^m,60 está consagrada pela experiencia. Mais estreita careceria de estabilidade; mais larga não poderia attingir a mesma rapidez de desenvolvimento.

Accomoda-se a qualquer estrada e facilmente se lhe improvisa, fóra d'ellas, uma plataforma em qualquer terreno.

O avanço dos allemães na Polonia e em França foi enormemente facilitado pelas linhas de aquella natureza.

De igual instrumento se serviram os russos na sua offensiva.

No terreno reconquistado, na Champagne, aos allemães, havia uma rêde completa de linhas de campanha. A ellas terão de recorrer os alliados á medida que a sua offensiva lhes permittir novos avanços para poderem mobilisar convenientemente a sua artilharia pezada.

J. Fernando de Souza



Linha do Valle do Vouga

Por circumstancias supervenientes o sr. Fernando de Souza, não delegou, como tencionava e nós noticiámos, as funções da direcção da exploração da linha do Vouga no sr. G. Prévault.

Continua exercendo aquellas funções, cummulativeamente com as de representante da Companhia, sendo coadjuvado por aquelle engenheiro, que desempenhará o cargo de sub-chefe de exploração enquanto estiver mobilizado o engenheiro chefe de exploração, o sr. Leon Heltz.

A ventilação nos tunneis

Numa das ultimas sessões da Sociedade dos Engenheiros Civis de França, foi lida uma interessante communicação referente ao tunnel submarino em projecto entre França e Inglaterra, na qual se expunha a questão da ventilação do mesmo tunnel, dando como solução possivel o installar nos ramaes e galerias, umas comportas, que devem ser postas em movimento n'um só sentido, á passagem dos comboios, precipitando o ar nos ramaes, e d'elles á galeria de passagem, aos poços e ao ar livre. Tambem se preconisava a installação de ventiladores de grande força dentro do tunnel.

M. J. Pillet fez algumas considerações acerca da ventilação dos tunneis, dizendo não acreditar que a autoventilação, devida á passagem rapida dos comboios, seja sufficiente para renovar o ar, mesmo com o emprego dos tubos parallellos, como se consigna no respectivo projecto.

Tomando-se como exemplo o Metropolitano de Paris, ver-se-ha que esta solução, foi adoptada pelos engenheiros encarregados da construcção do tunnel, não obstante a opposição de certas pessoas competentes e o haverem-se insinuado procedimentos melhores, e todavia, não deu os resultados que se desejavam.

A ventilação imperfeita do Metropolitano demonstra que o resultado seria decerto peor no tunnel submarino, devido á ausencia de communicação com o ar exterior, de estações e de escadas. Para remediar dentro do possivel a ventilação defeituosa do Metropolitano, foram abertas, de espaço a espaço, chaminés de tiragem, recurso de uma efficacia apenas relativa.

Admittindo mesmo que possa obter-se uma boa ventilação com a passagem dos comboios, não seria demais a construcção de galerias transversaes de communicação, que ligassem os dois canaes, galerias que poderiam construir-se de paredes curvas convergentes, affectando a fórma de chifre de boi, de secção decrescente. Com esta disposição facilitar-se-ha a condensação do ar á passagem dos comboios descendentes, com um minimo de resistencia de compressão e de redemoinhos. O ar, ao comprimir-se, sahirá com força abrindo umas valvulas ou comportas de eixos verticaes, effeito que augmentará sob a acção dos comboios ascendentes.

A entrada do ar puro realizar-se-ha por cada metade da travessia, pelo extremo de um dos canaes, fazendo-se pelo outro a sahida do ar viciado.

Nos estudos de ventilação admittit-se uma relativa immobilidade do ar que tem de renovar-se, e é talvez devido a esta apreciação que se tem obtido resultados pouco favoraveis, longe do que se pretendia que elles fossem.

E' natural que a passagem dos comboios provoque redemoinhos devidos á compressão deanteira e á aspiração posterior do vehiculo; devendo, portanto, tomar-se em linha de conta este facto, mas nunca acceital-o como uma solução para ventilar o tunnel.

Por outra parte, nos intervallos da passagem dos comboios ha um periodo de repouso relativo e de diminuição de compressão, devido ao que, poderá succeder no tunnel o mesino que acontece no Metropolitano: uma separação devida á densidade e os gazes mais pezados, como o acido carbonico, terão tendencia a dilatar-se pelas partes baixas, permanecendo os gazes mais leves na parte alta do tunnel, e renovar-se-hão mais facilmente com o systema apontado. Consequentemente, depois de algum tempo de funcionamento comprovar-se-ha uma renovação cada vez mais imperfeita do ar respiravel.

Os poços e galerias previstos, cuja disposição favoravel para a construcção é tão vantajosa para o arraste methodico das aguas, poderiam servir, dando-se-lhes uma secção um pouco maior, para a passagem das canalisações de ar sob pressão.

O ar puro tomado no exterior a uma altitude bastante apreciavel para que tenha maior pureza, humedecido ou secco e filtrado de maneira apropriada, passaria pelas galerias até chegar a pontos separados regularmente, na parte alta do tunnel, e em outros pontos debaixo d'elle os conductos de aspiração lançariam ao exterior os gazes pezados e o pó arrastado por elles.

Finalmente, a electricidade permite que sejam independentes as evacuações de entrada e de sahida do ar, collocando-se em ditos pontos os ventiladores especiaes se se julgar preferivel. O seu funcionamento pode dirigir-se e regular-se independentemente e a distancia.

O problema da ventilação tem outra parte a ser ponderada.

Ventilar um espaço fechado, immovel, um edificio por exemplo, e ventilar um espaço fechado em marcha, como um navio ou um comboio, são duas coisas absolutamente distinctas. A solução dada ao primeiro caso pode ser inutil para o segundo.

Quando um corpo se põe em movimento e á medida que augmenta a sua velocidade, fórma-se em seu redor uma capa aeriforme mais ou menos extensa, que constitue uma verdadeira atmospherá posta em movimento pelo objecto em rotaçáo.

A relação entre o corpo e a atmospherá sensível affirma-se á medida que augmenta a velocidade do objecto, diminuindo assim a differença entre a atmospherá e o meio ambiente.

Se se trata de um comboio ao ar livre, e mesmo de um comboio que atravesse rapidamente o ar de um tunnel submarino, pode affirmar-se sem receio que as mudanças do ar interior dos vagões, e da atmospherá arrastada pelo ar do tunnel serão muito deficientes e talvez nullas.

Os depositos de ar collocados sobre vagões, com o fim de que sejam alimentados pela velocidade do comboio em marcha, não representam nenhuma solução seria, pois que o ar aspirado, que é o que contém a atmospherá propria do comboio, volta a ser aspirado pelos passageiros dos vehiculos seguintes. Com effeito, um comboio que corre a grande velocidade respira de igual modo que um espaço fechado completamente e os passageiros vão n'elle como se transitassem n'um submarino, accentuando-se este effeito em um subterraneo de grande longitude.

A dôr de cabeça que se contrahe nos vagões, demasiado cheios, de um metropolitano, é uma demonstração palpavel de que a ventilação authomatica não é satisfatoria. O ideal seria, como nos submarinos, a provisáo de ar fresco em depositos especiaes installados no comboio, cujo ar penetraria nos vagões ao mesmo tempo que o ar nocivo aspirado.

Do mesmo modo que se canalisa o ar comprimido para os freios, a electricidade para a illuminação, a agua quente e fria para os lavabos, é de esperar que podesse canalisar-se o ar puro e o ar viciado, em attenção á saude dos passageiros.

E isto obter se-ha, da maneira mais perfeita possivel, no dia em que se estude a questão, independentemente da ventilação geral do tunnel.

sobre as tarifas ferro-viárias, autorizadas pela portaria n.º 921, de 30 de Março de 1916, ao pessoal dependente da Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro, em serviço no Ministério do Trabalho e Previdência Social, serão abonadas, mensalmente, as seguintes subvenções extraordinárias isentas de descontos:

1.º 50 por cento sobre os vencimentos cuja importância annual não exceda 324\$;

2.º 30 por cento sobre os vencimentos cuja importância annual não exceda 432\$;

3.º 15 por cento sobre os vencimentos cuja importância annual exceda 432\$ até 684\$.

Art. 2.º A despesa descrita no artigo 1.º será paga no corrente ano económico pelas disponibilidades das verbas consignadas, respectivamente, á satisfação dos vencimentos do pessoal dos quadros e destacado da Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro e dos vencimentos do pessoal na disponibilidade e em serviço da mesma Direcção Fiscal, nos artigos 17.º e 18.º, capítulo 4.º, do orçamento do Ministério do Trabalho e Previdência Social, para 1916-1917.

§ único. No ano económico de 1917-1918 as aludidas despesas liquidar-se hão de conta das autorizações orçamentaes correspondentes ás verbas a que se refere este artigo, as quais serão reforçadas por meio de crédito especial necessário ao mesmo fim, cuja abertura se efectuará.

Art. 3.º O imposto de trânsito nas linhas férreas do país incidirá, também, nas sobretaxas criadas pelas portarias n.ºs 597 e 921, respectivamente, de 28 de Fevereiro de 1916 e 30 de Março de 1917.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Trabalho e Previdência Social a faça imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 24 de Julho de 1917. — Bernardino Machado — Eduardo Alberto de Lima Basto.

Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 1.032

Atendendo a que o rendimento da linha da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego durante o ano de 1915 foi de 40 241\$37 e as despesas de exploração correspondentes de 25.725\$97, havendo portanto um excesso de 892\$59(5) sobre a anuidade de 24.833\$37(5) correspondente á amortização de capital e juro: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o Estado seja reembolsado pela referida Companhia do adiantamento de 1.813\$86 feito no primeiro semestre de 1916, em virtude da carta de lei de 1 de Julho de 1904, e que o excesso verificado de 892\$59(5) dê entrada na Caixa Geral de Depósitos para ser rateado, como determina o artigo 3.º da citada carta de lei, pela autoridade a quem pertença fazer essa distribuição.

Paços do Governo da República, 26 de Julho de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de Estado, Ernesto Julio Navarro.

Linha da Swazilandia

Uma rectificação

Do sr. major Rosado, um dos nossos mais distinctos coloniaes, recebemos a seguinte carta, a que damos gostosamente publicidade, como é denosso dever:

Lisboa, 17-7-17.

Sr. Redactor

N'um interessante artigo acerca das linhas ferreas coloniaes na Africa do Sul, publicado no numero 710 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, afirma-se que, relativamente á construcção da linha ferrea na Swazilandia, «Lord Milner fez verbalmente uma promessa definitiva ao major Rosado, que então se encontrava á testa do Governo Geral da Provincia de Moçambique».

Chegando ao meu conhecimento esta affirmacáo, o meu silencio representaria um tacito assentimento. Mas sendo inexacto que tal promessa me tenha sido feita, rogo a V. que seja feita a conveniente rectificação.

Agradecendo antecipadamente este favor, peço a V. me creia com a mais elevada consideração. De V. etc. Thomaz Antonio Garcia Rosado.

Com a publicação d'esta carta fica implicitamente feita a devida rectificação.

PARTE OFFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Secretaria Geral

LEI N.º 745

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

Artigo 1.º Desde 1 de Maio de 1917 a 30 de Abril de 1918, prazo em que podem ser cobradas as sobretaxas de 40 por cento

Repartição de turismo

Tinha já o director da nossa *Gazeta* um grande amor por esta instituição, filha — sem vaidade pode dize-lo — das suas ideias exteriorizadas em 1906, e concebidas muitos annos antes.

Com effeito, quando pensava na necessidade de se crear em Portugal uma entidade que curasse com empenho do desenvolvimento do turismo entre nós, muitas vezes hesitou entre o caminho que melhor conduziria a esse fim: se a criação de uma repartição official, como a França, fez, em 1915, crêmos, se a fundação d'uma associação particular de patriotica iniciativa.

E muitos estudos e conjecturas fez n'esse sentido.

Fundar uma associação, a exemplo dos Touring-clubs que já existiam na França, na Belgica, na Italia, no Japão (*Wilcome Association*), etc., era muito sympathico, mas affigurava-se-lhe duvidoso se haveria entusiastas que a tarefa tão trabalhosa mettessem hombros e força tivessem para lhes transmittir e manter o continuo impulso energico, necessario, indispensavel.

Impressionava-o muito o consabido perigo dos desfalecimentos, das disputas de commando; da intromissão da politica, das questões de preponderancia, tão vulgares entre nós.

Pedir ao Governo a criação de uma entidade official, repartição, direcção ou o que fosse julgado melhor, tinha tambem o inconveniente dos defeitos burocraticos: da indolencia das repartições publicas e moralmente o defeito de se confessar que para tudo e por tudo se recorria ao Governo — prova de que a iniciativa privada estava morta, ainda para fins do mais alto beneficio do paiz.

Na memoravel sessão, realisada no salão da Liga Naval, em 28 de fevereiro de 1906, ainda essa hesitação se esboçou, até certo ponto; mas o sympathico e caloroso acolhimento que o iniciador encontrou nos concorrentes a essa reunião, escolhidos nas classes mais graduadas e preponderantes da capital, conduziu á fundação de uma sociedade patriotica particular.

Como succedeu em França, tambem da existencia d'essa sociedade surgiu ao Governo, poucos annos depois, a ideia de crear uma repartição official, superiormente dirigida por um Conselho, e praticamente regida por um director.

Não recordamos estes factos para, de fórma alguma amesquinhar essa entidade official, antes muito — e bem pelo contrario — o fazemos com o prazer de vermos os primorosos fructos que brotam hoje da modesta raiz que se lançou á terra ha onze annos, e para contemplar-mos, com amor, como no principio dissemos, esse ramo de serviço publico, vendo-o tão florescente e tão zelosamente dirigido.

O Relatorio do seu Director, o sr. José d'Athayde, que acabamos de receber, relativo ao anno de 1915-1916, mostra bem o utilissimo trabalho que alli se fez, as insistentes tentativas (algumas infelizmente sem resultado) feitas para promover diversos melhoramentos necessarios no paiz; o quanto e o muito de aproveitavel tarefa a que, sem descanso, com boa iniciativa e possante folego productivo, a Repartição de Turismo se entregou durante aquelle periodo; os cuidados que a todos os pontos e a todos os assumptos que se prendem com a sua missão, o sr. Athayde dispensou.

Vê-se que não é uma repartição que trabalha porque o Thesouro lhe paga, mas porque se compenetrou de que exercendo por completo a sua missão promove o bem do paiz. O patriotismo sobrepõe-se alli por completo á burocracia.

E' raro, mas é isto mesmo o que se deprehe de da leitura do relatorio.

E por entre ella, quantos motivos de desanimo, quantas boas tentativas infructiferas esbarrando no *amanhã* portuguez, no empata nacional!

Para exemplo transcrevemos uma nota interessante que respeita á capital.

Diz o relatorio:

— Como é do conhecimento de todos, ha mais de um anno que Lisboa não sabe o que é um automovel taximetro. Por causa da carestia dos artigos utilizados pelos automoveis, sobretudo em virtude do enorme preço da gasolina, os *chauffeurs* dos carros taximetros sollicitaram da Camara Municipal, transitoriamente—isto é, sómente enquanto durasse a presente anormal situação, que as tabellas dos taximetros fossem modificadas, soffrendo um augmento d'uns tantos por cento.

Este pedido, no meu modo de ver, tudo quanto ha de mais razoavel, foi a informar não sei a que repartição da Camara ou a que commissão. Passam-se os dias, mesmo os mezes, e a Camara nada de decidir. Dirigi-me em officio a esta corporação expondo-lhe os enormissimos inconvenientes resultantes de tal estado de cousas e os transtornos que elle estava causando ao publico, visto os *chauffeurs* terem, desde ha muito, desmontado dos seus carros os apparatus registadores e só acceitarem serviço á hora ou por corrida, um e outro excessivamente caros e, por consequencia, só muito raramente aproveitados.

O sr. Presidente da Camara communicou-me que o assumpto estava sendo objecto de estudo, mas que muito brevemente seria discutido. Passam-se mais dias, mais mezes. Em varias sessões do Conselho o assumpto é debatido. O proprio presidente e secretario são commiss-ionados para se avistarem com o sr. Presidente da Camara e sollicitarem d'este senhor a sua valiosa intervenção no sentido do assumpto ser resolvido sem delongas prejudiciaes a todos. N'um dos mais importantes jornaes do Porto, o correspondente politico de Lisboa informa os seus numero-issimos leitores de que se não podem utilizar os carros automoveis n'esta cidade, tal a exorbitancia do preço. Sou procurado por uma delegação da Associação dos *chauffeurs*, que alarmada com estas noticias e com o facto de lhe ir diminuindo a clientella me pede providencias immediatas, como se porventura eu pudesse satisfazer os seus desejos. Emfim o caso está ainda por decidir. A repartição ou commissão a que foi affecto o projecto da nova tabella não quer evidentemente dar um parecer precipitado, sem duvida porque receia que uma resolução irreflectida e tomada no ar, sobre as tabellas dos taximetros em Lisboa, possa contribuir para o aggravamento da conflagração europeia ou complicar a nossa politica externa.

Se transcrevessemos tudo que de notavel se deduz d'esse documento... copiavamo-lo todo.

O espaço não o permite.

Joaquim da Silveira Ramos

Mais um funcionario da *velha guarda* da Companhia Portugueza, companheiro e amigo do director d'esta folha, desceu á campa.

Joaquim da Silveira Ramos possuindo algumas habilitações litterarias, foi admittido na Companhia, em abril de 1871, como praticante telegraphico, na estação de Lisboa, tendo 8 annos depois pedido a sua demissão, quando já era chefe da estação do Carregado.

Era alli escripturario e como que chefe do escriptorio de mercadorias chegadas quando, quem agora aqui lhe lança uma saudade sobre os seus restos, entrou, hesitante, para o serviço da Companhia.

Em julho de 1881 foi readmittido, mas como amanuense no serviço do Movimento, sendo em 1884 transferido para o serviço de Material e Tracção e o antigo neophito para o trafego, tendo elle alli servido até setembro de 1914, data em que, devido ao precario estado da sua saude pediu a reforma, tendo n'essa occasião a cathogoria de chefe de secção, com 33 annos de serviço effectivo de repartição, além dos 8 desempenhados anteriormente nas estações, e contando 66 de idade.

A sua fórma correcta de tratar e o impecavel cuidado no desempenho do serviço que lhe estava affecto, gran-gearam-lhe a estima e a consideração de todos os seus collegas e superiores, sendo por isso com bastante consternação que a noticia do seu fallecimento foi recebida por todo o pessoal da Companhia.

As linhas ferreas do Brazil

O seu desenvolvimento

Na ultima mensagem presidencial apresentada ao Congresso Nacional, o presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, deu conta, como é da praxe, do desenvolvimento obtido pelas diversas linhas ferreas da grande nação irmã, pela forma que entendemos dever extractar para a nossa *Gazeta*.

Alludindo ás diferentes rêsdes de viação ferrea fiscalizadas pela Inspectoria Federal, e bem assim á Rêde de Viação Cearense, actualmente a cargo da mesma Inspectoria, diz que proseguiram com regularidade os trabalhos de construcção de linhas, executados em virtude de contractos anteriormente celebrados.

Na linha de S. Luiz a Caxias, de 370 kilometros e 941 metros de extensão, acha-se assente a via permanente em 251 kilometros e 945 metros, que representam a somma de diversos trechos, cuja ligação aguarda o assentamento de trilhos em 118 kilometros e 996 metros.

Na Central do Rio Grande do Norte acham-se em trafego 144 kilometros e 317 metros, e em construcção 50 kilometros na linha de Lages a Caiacó, e 80 no ramal de Macão. O leito da linha de ligação acha-se prompto até á estaca 135 depois da ponte sobre o Potengy. Depois de effectuadas com resultados satisfatorios as experiencias de estabilidade, foi auctorizado o trafego provisório.

A rêsde de viação ferrea da Bahia tem sido objecto de attento estudo e cautelosa inspecção para dirimir importantes questões technicas e administrativas que allí reclamam soluções inadiaveis.

A extensão já em trafego é superior a 1.700 kilometros, e acham-se em construcção mais cerca de 440.

A ligação com as rêsdes de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará-Piauí, será feita opportunamente pela linha de penetração d'essa rêsde, que segue o rumo de Joazeiro em busca da região do nordeste, assolada pela secca, ficando assim tambem ligados os valles de S. Francisco e do Parnahyba.

A unificação da medida de largura das linhas pela sua redução a 1 metro, ficou já concluida.

Pelo que diz respeito á rêsde de viação a cargo da Companhia «Great Western», foram meticulosamente estudadas diversas questões de notavel relevancia, entre as quaes avultam a da revisão do contracto e a da modificação das tarifas, afim de corrigir-se o grave inconveniente da falta de uniformidade das bases dos frêtes de mercadorias e transportes de passageiros.

Na rêsde de viação cearense manifestou-se toda a actividade nos trabalhos de construcção e prolongamento, trabalhando allí cerca de 3.000 operarios durante o anno. O avançamento das obras progride em condições satisfatorias, sendo vantajosa a relação entre os trabalhos executados e a respectiva despesa.

Foi ultimada a consolidação dos contractos das diversas linhas que constituem a rêsde S. Paulo-Rio Grande e assim se evitou o inconveniente da diversidade de regimens em que se encontravam.

No Rio Grande do Sul continuam sem particularidade digna de nota os serviços das linhas em trafego; e segundo as condições estipuladas na revisão dos contractos referentes ás linhas de S. Pedro a S. Luiz, Santiago a S. Borja e Santiago a Alegrete, proseguem os trabalhos para a conclusão do trecho entre S. Pedro e a margem esquerda do Jaguar, e demais obras.

No intuito de remover embaraços que se oppunham ao desenvolvimento natural do commercio e de industrias nascentes em algumas regiões, e para fomentar a expansão economica, foram objecto de estudo e organização as tarifas da linha de S. Paulo-Rio Grande, da «Great Western» e da de Santa Catharina, sendo revistas as da Madeira-Mamoré.

Nas diversas rêsdes de viação foram inauguradas e entregues ao trafego os seguintes trechos:

Rede de Viação Cearense

Estrada de Baturité:

Iguatú-José de Alencar	19,761
José de Alencar-Malhada Grande.....	17,117
Malhada Grande-Cedro	14,677

Linha de Sobral:

Cratheus-Poty	22,202
S. Pedro de Alcantara e Cotiara.....	57,562

Rede de Viação da Bahia

Bomfim-Pindobassu	45,650
Ramal de Campo Formoso.....	9,905

Linha de Sorocabana:

Cardoso de Almeida a Sapezal	27,090
Sapezal a João Ramalho	29,455
João Ramalho a Rancharia.....	15,835
Rancharia a Bartyra.....	17,195
Bartyra a Laranja Doce	13,040

Linha Paulista:

Rio Claro e Itirapina	40,594
-----------------------------	--------

Total 330,011

Ficou assim accrescida de 330,011 kilometros, a extensão total em trafego, da viação a cargo da Inspectoria Federal, que em 1915 era de 12.005,976 kilometros, e se eleva hoje a 15.335,987. A somma total dos trechos em construcção monta a 2.096,085 kilometros.

Na linha Central do Brazil a extensão total em trafego em 31 de Dezembro de 1916, era de 2.288,892 kilometros, assim distribuidos:

Via larga, de 1 ^m ,60	951,493
Via estreita, de 1 ^m ,00	1.235,614
Via mixta	81,785

e em construcção:

Via larga para Bello Horizonte.....	143
-------------------------------------	-----

Da extensão da linha em trafego acham-se lastrados de pedra britada e cascalho 1.501 kilometros; assim discriminados:

Linha do Centro e ramaes	980
Ramal de S. Paulo.....	375
Linha auxiliar e ramaes	146

No 1.^o semestre de 1916 houve os seguintes saldos nas linhas sob o rêsde de garantia de juros:

Caxias a Cajaleiras.....	6:252\$428
Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim.	1:493\$748
S. Paulo-Rio Grande	567:735\$988
Sorocabana (ramaes de Itaífaré e Tibagy)...	331:114\$473
	<u>906:596\$637</u>

Votado pelo Congresso Nacional, o credito especial de 23.453:300\$720 para pagamento de serviços de prolongamento e ramaes da secção de construcção, foi aberto o respectivo credito, sendo extrahidos e processados documentos para pagamento d'aquelles serviços na importancia de réis, 22.036:557\$238, havendo o saldo de réis, 1.416:743\$238.

Das locomotivas existentes 53 estão trabalhando com oleo combustivel e 113 com lenha.

O serviço dos transportes em geral faz-se com bastante regularidade, não obstante resentir-se, a parte referente ao transporte de viajantes, da insufficiencia de carros e de grandes difficuldades para a illuminação, devidas á falta de material.

VIAGENS E TRANSPORTES

Nova tarifa do Sul e Sueste

Entra hoje em vigor, nas linhas do Sul e Sueste, a nova tarifa especial interna n.º 15, de pequena velocidade, para o transporte de diversas mercadorias entre quaesquer estações além de S. Marcos.

A nova tarifa, que vem substituir a tarifa 17, que vigorava desde 1 de janeiro de 1910, contém uma classificação de mercadorias distribuídas por quatro series, com preços para remessas de detalhe e de vagão completo.

A tabella de preços, que consta da tarifa é estabelecida por zonas de cinco kilometros, e para expedições do peso minimo de 100 kilos e de vagão completo.

Para as remessas de adubos, cal, cortiças, madeiras e sal, a Administração só fornece vagões descobertos, podendo os expedidores cobri-los com encerados seus ou alugados.

A tarifa concede ainda a devolução gratuita das taras vazias, e estabelece para as peças de madeira de comprimento superior a 6^m,5 a sujeição aos minimos de:

8 toneladas para os objectos até 13 metros.
12 " " " de mais de 13^m até 19^m,5.

Aluguer de encerados

Entra amanhã em vigor, nas linhas do Sul e Sueste, o 5.º additamento à tarifa de Despesas Accessorias, que modifica o regimen de aluguer de encerados em vigor (§ 1.º do artigo 9.º), pela seguinte fórmula:

Encerados alugados a Administração: Taxa pelo trajecto, §10 por tonelada de carga indivisivel e por encerado.

Minimo de cobrança: §50 por encerado.

Encerados cobrindo remessas sobre vagão no destino: Durante os prazos de estacionamento dos vagões—*Gratis*.

Por fracção indivisivel de 24 horas além do prazo gratuito — §20 por encerado.

Encerados cobrindo remessas nos caes: Cobrindo mercadorias antes de feita a expedição — §20 por encerado e fracção indivisivel de 24 horas.

Cobrindo remessas depois da chegada:

a) Tendo a descarga sido feita pelo caminho de ferro (quer a pedido do expedidor, quer por conveniencia da Administração):

Durante os prazos gratuitos de estacionamento dos vagões — *Gratis*.

Além dos prazos gratuitos — §20 por encerado e fracção indivisivel de 24 horas.

b) Tendo a descarga sido feita pelo consignatario — §20 por encerado e fracção indivisivel de 24 horas, contadas da hora da descarga.

Os encerados devem ser requisitados com 24 horas de antecedencia, não sendo, contudo, obrigatorio o aluguer.

As requisições devem ser feitas no modelo competente, à disposição do publico nas estações.

Os expedidores que desejarem que as suas remessas sejam cobertas durante a permanencia no caes de destino, devem fazer essa declaração na nota de expedição. Os consignatarios que desejam que as remessas continuem a ser cobertas em destino, devem requisita-lo ao chefe da estação.

Transporte de adubos nas linhas do Sul e Sueste

Começa hoje a ter effectividade o minimo de percepção por tonelada e kilometro a que se refere o Aviso ao

Publico B n.º 476 de 24 de Abril ultimo, para as remessas constantes de adubos chimicos.

Trafego internacional de pequena velocidade

O serviço de recepção de mercadorias do estrangeiro nas linhas da Companhia Portugueza, está actualmente subordinado às seguintes condições:

Para *Porto-Campanhã e Figueira da Foz* aceita-se todo o trafego.

Para *embarque nos entrepostos de Santa Apollonia e Santos*, aceitam-se quaesquer remessas de vagão completo ou pagando como tal, uma vez que sejam despachadas directamente para os referidos entrepostos.

Para *quaesquer estações da Companhia*, com excepção de *Campanhã e Figueira*, só serão aceitas remessas de *acidos, algodão hydrophilo, bolachas, carboreto de calcio e quaesquer productos chimicos, chumbo, latão em caixas, onças, massas alimenticias e oxygenio em tubos*.

Não obstante estas restricções, serão aceitas quaesquer remessas e para quaesquer estações da Companhia, uma vez que os interassados se encarreguem, por si mesmos ou por agente seu ou dos caminhos de ferro, de effectuar o seu completo desembaraço aduaneiro na fronteira portugueza por onde as remessas entrarem, e, portanto, obtenham a livre circulação aduaneira dentro do paiz.

Não é permittida a reexpedição de mercadorias estrangeiras para nenhuma das estações da Companhia, excepto quando já tenham sido nacionalisadas.

Transportes de madeira, lenha e palha nas linhas do Valle do Vouga

Segundo um Aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga, esta Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos para as remessas de madeira, lenha e palha, declinando toda e qualquer responsabilidade por avarias de molha ou incendio, que se possam dar.

Os expedidores podem, porém, resguardar a mercadorias com encerados seus, ou alugados nas condições da tarifa de despesas accessorias.

Excursões no paiz

I

De mal a peor!

A guerra maldita, logo no seu inicio começou por dificultar, até por fim impossibilitar, as viagens no estrangeiro; e à medida que as suas terriveis consequencias se vão rudemente fazendo sentir em todos os paizes, vão-se tornando quasi impossiveis, tambem, até as simples e modestas excursões dentro de fronteiras.

Como entre nós, lá por fóra os comboios acham-se reduzidos ao minimo, não só no seu numero como nas commodidades que offereciam aos viajantes. Salões, carros-restaurantes, *sleepings-cars*, vagões-leitos e de outras accomodações para se comer ou se repousar em transitio, tudo desapareceu, tudo está guardado nas cocheiras, para só depois da paz — d'essa paz tão ambicionada e que, por tão difficil ser, tão esquiva ainda se torna — reentrarem em serviço.

Comboios rapidos, expressos, relampagos, foram suprimidos, para só ficarem os mixtos, ronceiros, em que se

leva o triplo do tempo para fazer qualquer percurso; em que se viaja como mercadoria empilhada em velho material desconfortavel, mas que é o que mais se amolda ás circumstancias de hoje, que obrigam a poupar peso morto para economisar carvão, rodados, chumaceiras e carris, porque tudo está carissimo, visto que todo o metal é pouco para a fabricaçãõ de machinas de matar gente.

Resultado: as viagens são agora muito menos faceis e muito mais caras e mais demoradas, o que afugenta excursionistas de prazer e causa grandes prejuizos aos caminhos de ferro.

No verão de 1914 quando, em Portugal, havia dois rapidos diarios e um correio de marcha accelerada, Lisboa-Porto e volta, não se comprehendia como essa enorme massa de viajantes que diariamente se transportavam na linha do Norte poderia caber em um só comboio de marcha muito menos veloz, tres vezes por semana.

Pois cabe hoje; e se bem que á partida de Lisboa ha certas difficuldades em se obter logar, tendo que se tomar senha de lotaçãõ ou de marcaçãõ de logar, — o que é mais seguro — mesmo em 2.^a classe, com um ou mais dias de antecedencia, nas intermedias ainda não se sentiu a falta de logares, mesmo no comboio que marcha de dia e só tres vezes por semana.

Nas outras linhas o serviço está egualmente reduzido ao infimo: um só trem diario, uma só ligaçãõ de umas para outras. De fórma que quem venha do Norte para Leste ou Beira Baixa, e, por partir de ponto afastado da linha ou por outro motivo, não possa viajar de noite, tendo que tomar o descendente, do dia, tem que esperar no Entroncamento apenas 21 horas e 6 minutos!

Emfim! *C'est la guerre*, é a simples phrase que os francezes adoptaram para todos os casos e que o mundo inteiro vae repetindo a cada momento.

Mas se os caminhos de ferro estão difficeis, recorramos ao automovel, que nos dá a liberdade de partir e chegar á hora que queremos e por caminhos variados, segundo nos apraz.

Isso mesmo é difficil no nosso paiz.

Os ricos, os que possuem esses vehiculos, já lhes vão parecendo caros a gazolina, os pneumaticos, os protectores e outros accessorios; os remediados, esses teem que pagar os alugueis carissimos e raras vezes por preço accessivel.

E teem certa razão os alugadores: não só os materiaes e o pessoal subiram de preço; o estado das nossas estradas causa frequentes avarias aos vehiculos.

E ainda é quando ha estradas...

No caso da pequena excursãõ que vamos descrever, nem de automovel se pode fazer todo o trajecto, porque n'um ponto — e tão importante que é o unico caminho que liga directamente os districtos de Coimbra e Castello Branco — não ha estrada, existindo um simples camiinho antigo onde nem os trens com difficuldade passam.

Só para cabras; e assim é, tanto que se chama Cabril.

O comboio leva-nos a Thomar, a aprazivel cidade nas margens do Nabão e que deveria ser ponto obrigado de numerosas excursões de turismo, se o nosso *feitio* não fosse avesso a tudo o que é conforto moderno.

Ahí parámos no antigo hotel União, um modesto hotel de provincia — ao menos limpo, com boa meza e camas pouco duras.

E vamos rever a cidade que ha tanto tempo não visitamos.

Tudo na mesma, como ha dez annos.

Na mesma, não.

O caminho do convento, pelo qual o nosso querido amigo doutor Vieira Guimarães, com o seu grande amor pela sua terra, tanto tem luctado para que seja melhorado, está em parte obstruido pela quèda de uma trincheira; e quem quizer ir vêr aquella preciosidade historica tem que ir pelo caminho velho, partindo da Varzea, se

não quizer arriscar a integridade dos ossos, marinhando sobre montes de pedras e terras em dèrrocada.

Mais e melhor — ou peor!

O convento está applicado a quartel do regimento de infantaria 15, que se actua na posse de todos os claustros e dependencias, inclusivé o bello claustro de D. João III.

Aos visitantes só se mostra o pequeno claustro do Cemiterio e para se ver a lindissima janella do Refeitório ha que passar por um corredor e descer uma ingremè escada.

Mas é melhor não ir lá, porque se evita o desgosto de ver que alguns dos bellos ornamentos que a emolduram estão quebrados por pedras (que se veem cahidas em grande numero) atiradas pela estupidez de alguns vandalos que n'isso tem encontrado prazer.

Isto é o que se vê; como estará o resto?!

Com vista á Commissãõ de Monumentos Nacionaes e á sollicita Repartiçãõ do Turismo, que ellas vejam, se é factõ, como nos contaram, que até taboas do tecto da sala dos Tres Estados foram arrancadas... para queimar!...

E houve até, ao que nos disseram, um *artístico* official que chegou a aventar a ideia de se installar a secretaria do regimento ou os dormitorios... na igreja dos Cavalleiros de Christo, valendo o voto do commandante para se salvar esta pequena parte do monumento!

Sabindo d'alli, penalizados, consolamos a vista, e a alma, ao ver que, ao menos, algum cuidado tem merecido a conservaçãõ das ameias do castello de Gualdim Paes.

Algumas acham-se reparadas e consolidadas, bem que melhor fóra que os ferrolhos que se applicaram para este fim fossem escondidos na grossura da alvenaria evitando-se o aspecto anachronico que offerecem as modernas rodellas de ferro, por fóra dos muros. Mas, emfim, antes isso.

No resto da cidade nem um melhoramento!

E leramos, e temos ainda na memoria, o livro ultimamente publicado pelo sr. Torres Pinheiro, que foi presidente da Camara Municipal, durante 14 annos, e em que se demonstram os serviços, que elle e as vereações a que presidiu, prestaram á cidade até 1904.

Escolas, industrial e central; estradas; plantaçãõ de arvores e embelezamentos do jardim; abastecimento de bella agua potavel; construcçãõ do coreto na avenida; canalisações de esgotos; e quantas obras importantes alli se fizeram! De então até hoje, vae quasi outro equal periodo, e nada consta que se tenha feito!

A proposito do auctor d'este livro, tão interessante para a historia de Thomar, vem fallar da bella propriedade que o sr. Torres Pinheiro possui, junto á ponte, e que é notavel não só pela enorme variedade de rosas, todas perfeitamente classificadas, pela multiplicidade de outras flores, que pela sua quantidade e primoroso tratamento transformam a horta n'um enorme jardim, e ainda especialmente pela grande magnolia, exemplar unico no paiz, que faz a admiraçãõ de botanicos e profanos.

Calcula-se que ella terá não menos de tres seculos. O seu tronco eleva-se a mais de 20 metros, medindo, á altura de um metro, 3^m,80 de grossura; a ramagem attinge a prodigiosa circumferencia de 40 metros.

O visitante que deseje ver este precioso exemplar, obtem facilmente licença para isso, do seu feliz possuidor, sempre amavelmente prompto a mostrar a extranhos as bellas da sua terra.

Para excursionar de Thomar ia-se antigamente alugar carro ao escriptorio da Companhia Viaçãõ. Era ella um Estado no Estado, e tal influencia tinha, que, exercendo-a, impediu em tempo (1887 e annos seguintes) que fosse por diante a ideia da construcçãõ d'uma linha ferrea de Payalvo a Thomar.

Se tal opposiçãõ não tivesse havido, já ha cerca de 30 annos Thomar estaria ligada por caminho de ferro a todo o paiz.

Hoje a companhia acaba de liquidar com um passivo de algumas dezenas de contos; os seus haveres foram vendidos ha dois dias, e quem quer trem para passeios pode servir-se dos do alquilador Pimenta Leal, que serve rasoavelmente.

E' de uma excursão em *victoria*, por Ferreira do Zezere e Sernache do Bom Jardim á Certã, que trataremos no artigo a seguir.



Alvaro de Castellões

Fez no dia 29 dois annos que este distincto engenheiro tomou a seu cargo a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Celebrando esta data, o pessoal d'estes caminhos de ferro organisou uma festa em homenagem ao seu director e como manifestação de agradecimento pelos serviços que elle lhe tem prestado.

Consistiu ella n'uma sessão solemne, realisada no baracão de mercadorias da estação de S. Bento, enchendo-se completamente de ferro-viarios todo o local, cujas paredes se achavam adornadas com bandeiras e colgaduras.

N'um estrado, ao fundo, tomaram logar o homenageado, os promotores da manifestação e varios agentes superiores das repartições, da linha, da revisão, das officinas e armazens, etc., sendo lidas mensagens e proferidos discursos de congratulação que levantaram o entusiasmo dos assistentes e que o sr. Castellões agradeceu commovido.

Ao principiar a sessão foi descerrado um retrato do sr. Castellões, offerecido pelo pessoal para a sala da Direcção.

Duas muzicas abrilhantaram a festa.

A gare tambem estava engalanada de colchas, bandeiras e arbustos, ostentando o kiosque-bibliotheca uma mimosa ornamentação de flores artificiaes, extremamente artistica.

Foi uma festa sympathica e merecida a que assistimos com prazer, porque o temos sempre quando vemos que na familia ferro-viaria se comprehende que a affeição e o respeito são as bases da ordem e da disciplina, requisitos tanto mais indispensaveis quanto mais numerosa é a corporação.

Aqui reiteramos ao sr. Castellões as felicitações que lhe demos pela affectuosa manifestação de que foi alvo por parte do seu pessoal.



Na provincia de Angola

Linhas ferreas em projecto

A nossa provincia de Angola, com uma extensão de 1.600 kilometros, para a valorisação do seu *interland*, ou seja da Lunda, Lobala e Cubango oriental, necessita de ser atravessada por quatro linhas ferreas chamadas de penetração.

Uma partindo do baixo Zaire e cortando obliquamente o districto do Congo, ao sul d'aquelle rio, em direcção a Tembo Aluma, subindo o vale do Cuango até á confluencia do Utungila, d'onde deverá inflectir para leste, aavez da Lunda, acompanhando a actual linha de postos até Camachilo e d'aqui em direitura ao Cassai, que atingirá perto do seu affluente, o pequeno rio Liba.

A segunda linha ferrea, é a de Loanda a Ambaca, Malange e Xissa, a prolongar depois a Cassanje para se dirigir a Quimbundo, procurando então o Cassai proximo do paralelo de 10° se assim convier aos interesses do Estado.

A terceira via ferrea, é constituída pelo Caminho de Ferro de Benguella, conforme está projectado, com a con-

dição de se não afastar muito para o norte do paralelo de 12°, na região que segue do Maxico á fronteira.

A quarta e ultima linha ferrea, é a de Mossamedes ao Lubango, prolongada por Huilla e Chibia ao Mulondo, cortando depois a região aurifera de Cassinga e indo passar o Cubango em Massaca; seguindo para leste cortaria o Cuito e o Cuando, que são navegaveis por canoas, attingindo a fronteira no valle do Ninda, que é caminho commercial de Lialui ou Barotze.

Estas quatro grandes linhas ferreas, ligar-se-hão, n'um futuro mais ou menos remoto, pela seguinte fórma, e por esta ordem, talvez:

1.º — Do Humbe a Mulondo, seguindo ao norte sensivelmente pelo valle de Cunene até ao Huambo, cerca do qual entroncará com a linha de Benguella;

2.º — Das alturas da nascente do Munhango (Cassai), na linha ferrea de Benguella; a ligar entre os rios Quanza e Cuango, por uma via ferrea que cortasse o Luimbe e Songo, e se dirigisse a Xissa, na linha de Loanda a Quimbundo;

3.º — De Xissa a ligar por uma linha que seguisse, pelo valle do Cambo, a Tembo Aluma, na linha ferrea do baixo Zaire.

Todas as vias ferreas de Angola devem ter a bitola da rede ferro-viaria da Africa do Sul.

A primeira d'estas tres linhas transversaes, na sua secção de Mulondo ao Humbe, a que poderemos chamar ramal do Humbe, poderia ainda prolongar-se para o sul até á fronteira, se assim conviesse, para permittir que a região mineira de Otavi, no Sudoeste, derivasse o seu trafego para o porto de Mossamedes, incomparavelmente superior a Suakopmund.

Para o norte do Molondo, a linha terá a grande vantagem de atravessar, valorisando-o para a colonisação, o planalto sul de Angola. Capelongo, Luceque, Caconda, Galangue e Sambo, seriam rapidamente colonisados, dada a extraordinaria feracidade dos territorios de que são centros, se fosse promulgada uma liberrima lei de concessões que facilitasse a entrada de capitaes estrangeiros, sob a condição de que os nucleos coloniaes fossem portuguezes, visto estar provado que o portuguez é, pelas suas qualidades de resistencia e sobriedade, um bom colono.

O processo de ligação transversa das quatro grandes linhas de penetração, em cousa alguma póde contrariar o movimento d'estas linhas, porquanto ellas sempre aproveitam uma parte do seu percurso, em qualquer sentido, para o movimento nas linhas transversaes. De maneira que as linhas de penetração, já por esta condição, já pela grande distancia a que ficam umas das outras em cousa alguma se prejudicarão.

E' claro que este systema ferro-viario, preconizado pela *Revista Colonial* é o que poderemos chamar principal, e de certo se completará com linhas secundarias e subsidiarias, de vária ordem, em conformidade com as exigencias do progressivo desenvolvimento da provincia de Angola.

Duas linhas de penetração, como se diz, atravessarão a Lunda; uma junto á fronteira norte d'este districto, outra pelo sul, ficando a cerca de 170 kilometros da primeira. Esta circumstancia facilitará a valorisação da Lunda, que poderá dividir-se em duas zonas, separadas pelo paralelo de 9° latit. S, uma aberta a capitaes inglezes, outra a capitaes italianos, mediante todas as seguranças, e em attenção a ser a região para o typo da colonia de commercio e plantação.

Tal é o que de momento se poderia fazer, desde já, em Angola para a pôr em rapido movimento e valorisação, regando-a com os capitaes indispensaveis para se realisarem taes empreendimentos, que lhe levariam a vida de que ella tanto precisa.

Na região do Nyassa

A linha ferrea de Pemba

O traçado e plano do caminho de ferro de Pemba ao Nyassa, que a Companhia do Nyassa pretende fazer construir nos territorios da sua vasta concessão na Provincia de Moçambique, foram encarregados á importante casa *Pauling* a quem são devidas as grandes construcções das linhas a través d'Africa.

De ha muito que a Companhia do Nyassa pensava em realizar esta parte da sua missão em Africa, mas circumstancias diversas a inibiram d'esse seu desejo. Em breve, porém, mais um caminho de ferro valorizará a provincia de Moçambique servindo uma região riquissima e de largo futuro agricola e industrial.

A nova construcção terá o seu início na famosa bahia de Pemba ao norte de Moçambique, a melhor da Africa Oriental, e, atravessando as bacias do M'salu e Lugenda, irá terminar na margem portugueza do lago Nyassa, talvez em M'tengula, sede administrativa do Conselho de Lago, servida por uma bella bahia já hoje ancoradouro dos vapores do lago.

E' a extenção total da nova linha de 750 kilometros approximadamente e até ao Lugenda poucas serão as obras d'arte: o leito da actual estrada carreteira, será aproveitado e assim os primeiros 400 kilometros serão de facil e rapida construcção.

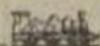
O mesmo não pode dizer-se dos restantes 350 kilometros, que atravessando a região dos montes *ajauas*, apresentam difficuldades de construcção importantes.

A missão de estudos apresentou dois projectos de construcção d'essa parte, sendo adoptado o que maiores vantagens e menores difficuldades offereceu.

Escusado é encarecer a importancia da nova construcção; sabido como é que a riqueza propria dos territorios que atravessa seriam causa sufficiente do novo caminho de ferro, mas o facto de resolver a difficuldade de communicações do Nyasaland e ainda de toda a região dos grandes lagos com o litoral, mais faz avultar a sua importancia.

Da febre constructora de caminhos de ferro em Africa resulta que a realisarem-se os projectos já discutidos, em poucos annos teremos a Africa Central em continuas relações com o litoral, e, embora pareça á primeira vista que a construcção do caminho de ferro de Pemba ao Nyassa possa ser prejudicada pela linha de Moçambique e pela de Quelimane, postas em connexão com a de Blantyre—Port Herald, a verdade é que aquella que a Companhia do Nyassa em breve terá construido será a preferida não só porque sendo a de menos trajecto offerecerá taxas mais convidativas, como porque sendo a sua construcção de menores difficuldades em toda a sua extensão é também a que, quer na sua *testa* quer no seu *terminus*, é servida por duas bellas bahias accessiveis a qualquer hora da noute ou do dia.

Convém dizer ainda que para que as novas linhas de Moçambique e Quelimane satisficam por completo ao seu fim, urge que o Nyassaland reconheça a necessidade de obviar desde já as difficuldades resultantes do açoreamento do Chire, hoje inavegavel quasi em toda a sua extensão mesmo na epocha das chuvas.



LINHAS PORTUGUEZAS

Beira Alta.—Está em construcção entre as estações de Cerdeira e Freineda, junto á ponte do Côa, um novo apeadeiro, que será denominado Noemy, nome de um rio que tem ali a sua foz, e que vae servir umas poucas de terras de relativa importancia.

A distancia de 10 kilometros, que separa Cerdeira de

Freineda, n'uma região tão populosa como aquella, justifica bem o novo apeadeiro.

— Como já aqui o dissémos, esta Companhia, na impossibilidade de construir carruagens novas para passageiros, pela difficuldade que tem em obter materiaes, principalmente ferro, vae transformar as antigas carruagens, que a avaliar pelas duas que já estão sendo reconstruidas, constituirão um material bastante confortavel.

Assim os tectos vão ser elevados á altura das modernas carruagens d'aquella Companhia, e os leitos estendidos de fórma que a distancia entre eixos seja maior, para o rolamento se tornar mais suave.

As duas carruagens já em reconstrucção, são uma de segunda e outra de terceira classe.

As caixas ficam com cerca de 9 metros, sendo os compartimentos alargados, principalmente os de 3.^a que ficarão com 1^m,40 de largura.

O revestimento exterior será em nogueira, o que permitirá uma melhor conservacão da temperatura, e dará um effeito mais elegante á esthetica das carruagens.

Interiormente serão divididas por 4 compartimentos, as de 1.^a classe, 5 as de 2.^a e 6 as de 3.^a; ficando todas com corredor lateral, lavabo e aquecimento.

Parece que é intenção da Companhia da Beira Alta transformar assim todo o seu material.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Uma revista financeira hespanhola formou uma estatística dos dividendos distribuidos, desde o anno de 1855, pelas tres principais companhias ferro-viarias de Hespanha: a do Norte, a Andalusia e a de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Essa estatística demonstra não ser o negocio ferro-viario em Hespanha de tão grandes rendimentos para os accionistas como tratam de demonstrar os detractores systematicos das Companhias.

As accões do Norte não perceberam dividendo algum nos annos de 1865 a 1874, ambos inclusivé, nem nos de 1892 a 1906, ou seja 25 annos sem dividendo, cuja privação não foi compensada pelas distribuicões feitas nos annos restantes, as quaes ascendem a 462 pesetas em total, para os 27 annos em que as houve, ou seja uma média de 17,11 pesetas por accção, representando algo menos de 3,5 por cento do seu valor nominal.

Mais favorecidas tem sido as accões de Madrid a Zaragoza e Alicante, que estiveram privadas de dividendo apenas 15 annos, e nos outros 37 perceberam um total de 561,25 pesetas, ou seja 3 % de interesse, menor do que as accões da Companhia do Norte.

Acerca da Companhia da Andaluzia, as suas accões não perceberam dividendo durante 15 annos, e nos 25 restantes, tiveram a somma de 411,58 pesetas, dando uma média annual de 16,46, pouco mais de 3 %.

Convém advertir que na Companhia do Norte os impostos ficam a cargo do accionista, e que até 1893 os dividendos representam francos, sendo em pesetas depois d'esse anno.

~~Em~~ Nas linhas de Oviedo a Figaredo e Santo Estevão de Pravia, da empresa Vasco-Asturiana, o numero total de passageiros transportados no exercicio findo foi de 794.255, contra 634.600 do exercicio anterior, sommando 426.035 os kilometros de percurso de comboios, e 20.316 os do percurso de locomotivas isoladas.

O producto lento da exploracão supperou consideravelmente o do anno anterior, pois no transporte de passageiros se registou um augmento de 89.574,49 pesetas; no de mercadorias em geral o de 74.164,08; no de carvão, o de 220.515,51; e em varios outros o de 4.930,60, importancias estas que constituem um total de 393.424,62 pesetas a mais do que a somma de ingressos de 1915.

França

Segundo o relatório do exercicio de 1916, da Companhia dos Caminhos de Ferro Norte-Sul, a receita de passageiros elevou-se a 11.626.044 francos, contra 9.417.893 em 1915. Juntado-lhe a totalidade das receitas diversas, aquella cifra eleva-se a 12.012.382 francos, contra 9.576.733 do anno anterior.

O coeficiente de exploracão passou de 48,98 % a 56,79 % de um anno a outro.

A somma das despesas do exercicio em referencia attingiu 6.822.852 francos, contra 4.691.403 de 1915.

Feita a dedução de todos os encargos, a conta de ganhos e perdas saldou-se por um credito de 721.033 francos, contra 396.726 do anno precedente.

Esse saldo foi levado á conta provisional, que ficou elevada a 2.448.802 francos, não se distribuindo dividendo algum.

A Companhia dos Tramways de Limoges teve, no exercicio de 1916, um lucro liquido de 207.256 francos, progredindo sobre as dos annos anteriores, que haviam sido de 196.807 em 1915 e de 197.999 em 1914.

Foi fixado para as acções um dividendo de 20 francos, tal como já succedera n'esses dois referidos annos.

Um tal resultado permite á Companhia evitar a emissão de obrigações auctorizada pela assembleia geral dos accionistas em 1914.

No anno findo, as receitas totaes da exploração do Metropolitan de Paris, elevaram-se a 57.799.810,27 francos, subindo as despesas a 27.216.966,43. Os productos da exploração nas linhas de conta da respectiva Companhia attingiram 40.552.873,84 francos, contra 25.989.523,87 em 1915; e o coeeficiente de exploração foi de 47,14 %, contra 43,69 % do anno anterior.

O total da receita de 1916 comprehende 919.247,88 francos de proveniencias diversas, como publicidade mural, venda de livros e jornaes nas estações, receita dosapparehos automaticos, etc., e 58.922.125,10 francos da venda de bilhetes de passagem.

Nove estações venderam numero de bilhetes superior a 6 milhões. Vincennes, 9 889 267; Maillot, 9.482.224; Nord, cerca de 8 milhões; Bastilha, Est e Italie, para cima de 7 milhões; e Opera, Republique e gare de Lyon aproximaram a sua venda de seis milhões e meio.

O augmento de receitas foi de 6 %, sobre a linha n.º 1, Vincennes-Maillot; de 12 % na linha n.º 3, Gambetta-Champerret; de 17 % na secção Italie-gare do Nord, da linha n.º 5 e tambem de 17 % na linha n.º 2, Nation a Dauphine, pelos boulevards exteriores do Norte.

O dividendo a distribuir foi fixado em 14 francos por acção de capital.

Brazil

Foi inaugurada solemnemente a linha ferrea de Campo Grande a Guaratiba de que é concessionario Antonio Fernandes dos Santos, presidente da Companhia de Tecidos de Linho de Sapopemba.

A concessão comprehende tres linhas electrificadas, das quaes a primeira, agora inaugurada, tem 17 kilometros de extensão, devendo mais tarde ser inaugurada a linha denominada da Ilha, mais ou menos com a mesma extensão d'aquella, e o ramal de Cabuçú, com seis kilometros de extensão.

Vae construir-se uma linha ferrea de Porto Alegre a Torres, passando por Vianna e Conceição, que collocará a capital em commuicação com o porto de mar (Torres), a quatro horas de distancia, com uma velocidade de 60 kilometros por hora.

A linha em questão terá longas tangentes e as curvas serão de raios de mais de 400 metros. Poucas obras de arte; somente uma ponte importante na travessia do Passo da Lagoa, defronte da Conceição do Arroyo, sobre o rio Tamandahy.

O custo kilometrico da construcção com material, estações, cercas, telegrapho, etc., será no maximo de 60 contos por kilometro, e a sua extensão de 220 kilometros, de Porto Alegre a Torres.

A linha prompta custará de 13 a 14 mil contos. Com quatro horas de viagem em expresso ir-se-ha de Porto Alegre a Torres.

O augmento da producção do Estado da Bahia tem influido naturalmente no accrescimento da receita e na avolumação do trafego das vias ferreas. E' interessante, como demonstração d'esse facto, o seguinte quadro do movimento da linha ferrea de Nazareth, de propriedade do Estado, pelo qual vemos que a receita de 1916 foi a maior que se verificou a partir de 1908:

Anno	Receita	Despesa	Saldo
1908.....	757:523\$733	513:461\$113	244:062\$620
1909.....	865:669\$509	572:493\$338	393:175\$911
1910.....	862:315\$901	583:381\$337	278:961\$564
1911.....	964:870\$179	600:028\$913	365:811\$266
1912.....	1.139:430\$745	580:221\$758	559:208\$987
1913.....	963:294\$965	675:777\$476	287:517\$482
1914.....	679:755\$658	541:907\$219	137:848\$439
1915.....	1.119:559\$347	805:572\$612	313:986\$705
1916.....	1.389:617\$420	1.083:510\$968	306:106\$452

Foi apresentado ao Governo o relatorio acerca da linha de Itapura a Corumbá, referente aos annos de 1914 e 1915.

Segundo o balanço, verifica-se que o trecho de Itapura a Porto Esperança, unico construido, com 837 kilometros, custou aproximadamente 70.000:000\$000 reis. Deduzida, porém, a quantia de 15.531:000\$000, divida já reconhecida, tem-se para despesa total 55.000:000\$000 de onde o preço kilometrico médio de 65:710\$800.

Em 1914 o rendimento da linha foi de 539:224\$940; em 1915 elevou-se a 706:265\$235 e já em 1916 alcançou 1.027:583\$439.

A despesa com pessoal elevou-se a 2.552.102\$192, mas em

1915 desceu a 2.400:000\$000 e ainda foi reduzida em 1916 a 2.190:912\$000.

N'esta linha, a ponte sobre o rio Paraná, será a mais extensa das existentes no Brazil.

A sua extensão será de 1.006 metros, com os encontros, sendo 950 metros de vigas metallicas.

De accordo com o projecto, a ponte será dividida em 12 vãos de 50 metros cada um, 2 de 100 metros e 1 central, de 150 metros. Os vãos de 50 metros serão constituídos por vigas independentes, mas os dois de 100 metros e o de 150 metros serão constituídos por uma viga continua de 350 metros.

O peso total da superestrutura metallica é de 2.476 toneladas. Os encontros e pilares serão construídos sobre rocha.

No vão central de 150 metros passará o canal do rio, que na maxima vazante fica reduzido a 117 metros de largura, com 46 metros de profundidade.

Na maxima enchente o rio sobe a mais 8 metros.

As vigas de 50 metros serão distribuidas de modo que a partir da margem esquerda (no Estado de S. Paulo) a ponte terá 2 vãos de 50 metros cada um, um de 100 metros, o vão central de 150 metros, outro de 100 metros e a seguir dez de 50 metros, até á margem direita (do Estado de Matto Grosso).

Nas proximidades da ponte deverá ser construída uma obra de arte de importancia, constituída por um viaducto com 32 metros de extensão.

Argelia

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Argelia, no relatorio do exercicio findo, constata que as receitas de exploração attingiram um total de 4.050.776 francos, contra 3.893.074 do exercicio anterior.

O excedente, de 157.762 francos é devido ao augmento dos transportes, tanto de mercadorias como de passageiros.

As despesas foram de 2.969.000 francos, contra 2.645.000 do anno de 1915.

A receita bruta teve um augmento de 1.081.000 francos.

A conta de ganhos e perdas salda-se por um beneficio de 421.880 francos, que junto ao dos exercicios anteriores, attinge a somma total de 522.950 francos.

Foi fixado o dividendo de 10 % ou 10 francos para as acções de preferencia e para as ordinarias.

Porto Rico

As receitas dos caminhos de ferro de Porto Rico, no exercicio de 1916 elevaram-se a 1.540.480 dollars, ou seja um augmento de 355.122 dollars sobre as de 1915.

Apesar do consequente e inevitavel augmento das despesas, graças aos esforços da American Railroad Company, o exercicio salda-se com um beneficio de 776.416 francos contra 345.722 do anno precedente. Juntado-lhe o saldo d'esse anno, ou sejam 179.504 francos, a somma total é de 955.920 francos.

Foi deliberado repartir 6,50 francos por titulo ás obrigações de 3.ª hypotheca (series Mayaguez e Hamacao) e fixado em 6,16 francos o dividendo ás acções, devendo o pagamento comecar a partir do 1.º de Outubro proximo, com deducção dos impostos legaes, o que quer dizer que cabem 6 francos liquidos ás obrigações referidas, e 5,70 francos liquidos ás acções.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

De Aguilas, Hespanha, recebemos um opusculo sob o titulo: *Solicitudes que tiene dirigidas esta Compañia (a dos Caminhos de Ferro de Lorca a Biza e Aguilas) al Ex.º Sr. Ministro do Fomento, en peticion de autorizacion para la subida de los precios de las tarifas generales vigentes en sus lineas.*

Insere este opusculo as duas representações enviadas ao governo, um em data de 20 de Maio e outra na de 30 de Junho passados, ambas firmadas por Jorge L. Boag, director geral da alludida Companhia ferro-viaria.

Agradecemos a remessa.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Julho de 1917.

Dizem do Mexico que a Camara dos Deputados auctorizou o presidente Carranza a negociar um emprestimo de cem milhões de piastras, para constituir o capital d'um banco emissor.

O Congresso approvará tambem mais dois emprestimos, dos

quaes um de duzentos milhões de piastras, destinado ao desenvolvimento dos caminhos de ferro e ao pagamento dos juros em atrazo da divida externa.

Depreciação do marco. — Na semana finda a depreciação do marco era a seguinte:

Suissa, marco 48,94 % e o francos 20,40 %.
 Hollanda, marco 41,6 %; franco 11,87 %
 Genève, 100 francos valem 79,60; 100 marcos (123,50) 63,15;
 100 coroas austriacas 40,80; 100 rublos 100; 100 pesetas 104,75.

Causou agradável impressão no commercio de exportação a noticia de que o deputado sr. Vieira da Rocha, propõe a criação d'um banco destinado a auxiliar este ramo de commercio. De facto não existe entre nós um banco que auxilie com facilidade o pequeno exportador, pois é certo que se a exportação se acha hoje quasi paralyzada por falta de transportes, depois da guerra o seu desenvolvimento será grande, sendo, pois, de grande alcance economico a fundação d'este banco. Mas, para isso, é necessario que a proposta não fique, como todas as outras de utilidade, na gaveta.

Bolsa. — A situação do mercado de fundos, que desde algum tempo vinha sendo bastante desafogada e firme, embora essa fir-

meza não fosse de molde a haver n'ella grande confiança, como já tivemos occasião de dizer, tem nos ultimos dias mostrado um certo retrahimento e as tendencias um tanto fracas, devido, sem duvida, á nossa situação financeira.

Cambios. — O movimento no mercado de cambios foi muito limitado.

Nos ultimos dias, devido á intensa offerta de papel, o mercado mostrou tendencia frouxa, sendo diminuta a procura.

O cambio do Rio s/ Londres teve varias oscillações, variando entre 12 7/8 e 13 1/8, ultima cotação recebida, ou seja a libra a 185285 reis.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 14 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	32 3/16	32 1/16	32 3/16	32 1/16
" 90 d/v.....	32 5/8	—	32 5/8	—
Paris cheque.....	813	818	815	824
Amsterdam cheque	640	650	640	650
Madrid cheque	1795	1805	1815	1830
Libras.....	8585	8595	8595	9505

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JULHO

Bolsas e titulos	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JULHO														
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Divida interna 3% assentamento	—	—	39,90	39,90	—	40,05	40,05	40,05	40,05	40,5	—	—	—	40,00	40,05
Divida interna 3% coupon.....	—	—	40,00	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90	39,90
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	22555	—	22560	—	—	22555	—	22560	22560	22560	22560	22560	—
" 4% 1888/9 c.....	—	—	—	—	58550	—	—	—	58520	58520	58550	—	58550	—	—
" 4% 1890 c.....	—	—	51500	51550	—	50580	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	—	—	10515	10515	—	—	10510	10510	—	10515	10515	—	—	—
" 5% 1905, (C.** de F.* E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.** de F.* E.) c	—	—	80550	—	—	—	—	—	—	—	82580	—	—	—	—
" 4% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	108500	—	—	—	—	—	—	—	—	107550
externa 3% coupon 1.ª serie.....	—	—	90530	90510	90500	—	89580	89580	90500	90500	90500	90500	90500	90500	90520
" 3% 2.ª serie.....	—	—	88580	88580	—	—	—	—	—	88540	—	—	—	88500	—
" 3% 3.ª serie.....	—	—	91570	91520	—	—	—	—	91550	91560	91560	91560	91550	91550	91540
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	193500	193500	193500	—	—	—	194500	194500
" Comercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166500	166500
" Nacional Ultramarino.....	—	—	154580	—	154580	—	154500	154500	154500	154500	154500	154500	154500	154500	154500
" Lisboa & Açores.....	—	—	—	139550	—	—	—	—	—	139500	—	—	—	—	138550
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	33500	34500	34530	—	—	—	—	—	34500	—	34530	34530
" Companhia Nacional.....	—	—	—	3580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	108500	109500	109500	—	109550	109500	108550	—	—	—	108550	109500
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	52570	52550	—	52570	—	—	52570	52570	52570	52570	52570	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	109550	—	—	109570	—	—	109550	—	—	—	—	—	109550
" Companhia C. F. de Benguela lit. 1	—	—	—	85570	85550	86580	86580	86580	86580	86540	86550	86550	—	86540	—
" " lit. 3.....	—	—	—	85580	86510	85580	86500	86500	86500	86540	86550	86550	—	86540	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	84550	—	—	—	—	—	—	82550	—	82500
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	84550	34500	34500	34500	34500	37550	—	—	34580
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12530	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76550
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	66500	—	—	—	—	—	66500	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	84500	—	—	—	—	—	—	—	—	84580	—	—
" prediacas 6%.....	—	—	93500	—	93500	—	—	—	93515	93500	—	—	93520	—	—
" " 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	92500	92500	—	92500	92500	—	—
" " 4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	64,80	66	—	—	—	—	—	—	54,50	54,25	—	—	—	—
" " 2.ª ".....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	293,50	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.ª grau	—	—	—	—	130,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	245	—	245	—	—	245	—	—	—	130	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	57,75	57 7/8	—	—	58 25	—	—	—	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 Caminhos de ferro Portuguezes (Coimbra a Louzã Sul e Sueste).....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
" Vendas Novas.....	—	70	—	70	—	—	—	—	—
" Beira Alta.....	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	10 Julho	722	1.554.072,547	722	1.161.368,557	+ 429.703,990	2.203,570	1.608,554	+ 595,016
Valle do Vouga.....	31 Março	484	524.264,551	480	469.035,555	+ 55.227,996	1.083,519	969,508	+ 114,011
Porto á Pova e Famalicão.....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Guimarães.....	30 Junho	185	100.499,593	185	85.637,560	+ 14.862,033	543,524	462,590	+ 80,934
" Norte de Hespanha.....	20 "	176	69.119,502	176	85.108,560	- 15.989,058	392,572	483,557	- 90,985
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	31 Maio	64	78.069,557	64	76.411,551	+ 1.658,006	1.219,583	1.193,592	+ 25,991
" Andaluzes.....	30 Abril	56	51.570,506	56	4.574,535	+ 2.995,971	920,589	867,539	+ 53,050
Hespanholas									
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	10 Julho	3.681	92.365,349	3.681	85.962,491	+ 6.402,858	25,092	23,353	+ 1,739
" Andaluzes.....	30 Junho	3.664	79.400,141	3.664	71.214,692	+ 8.186,049	21,670	19,436	+ 2,234
" Madrid-Zac.-P. e Oeste de Hesp	10 Julho	1.083	18.028,191	1.083	17.587,219	+ 440,972	16,646	16,239	+ 407
" Lorca a Baza e Aguilas.....	10 "	777	6.202,750	777	5.467,911	+ 734,839	7,982	7,037	+ 945
" Lorca a Baza e Aguilas.....	14 "	168	2.554,856	168	1.942,487	+ 612,369	15,207	11,562	+ 3,635

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 710)

Réde propria

Os resultados geraes da exploração da réde propria durante o exercicio de 1916, comparados com os de 1915, constam do seguinte quadro:

Designação	1915	1916	Differenças em 1916	
			Augmentos	Diminuição
Kilometros explorados.....	1.079	1.079	—	—
Percorso de comboios.....	5.597.209	5.537.599	—	59.610
Recostas d'exploração.....	7.571.638.867	9.579.596.867	2.007.868.000	—
Despesas d'exploração.....	4.108.406.869	5.947.667.831	1.839.260.962	—
Coefficiente medio d'exploração	54,26 %	62,09 %	7,83 %	—
Recostas liquidas d'exploração	3.463.221.998	3.637.839.886	168.617.888	—
A acrescentar:				
Recostas fóra do trafego.....	88.718.845	109.834.838	21.125.993	—
Coefficiente medio d'exploração (contando com a recosta fóra do trafego).....	53,64 %	61,38 %	7,74 %	—
Garantias de juro.....	144.735.816	67.460.850	—	77.274.966
Total dos productos da réde concedida á Companhia.....	3.696.665.659	3.809.134.824	112.468.165	—
A deduzir:				
Impostos em Portugal.....	138.617.839	143.118.803	4.500.964	—
Saldo credor da Conta Geral da Exploração.....	3.558.047.820	3.666.016.021	107.968.201	—

As recostas augmentaram consideravelmente, como se vê do mappa acima, de fórma a cobrir o notavel accrescimento das despesas, do que resultou em 1916 um excedente de recostas sobre as despesas d'exploração e impostos, superior ao de 1915 em Esc. 107.968.201.

Do augmento das recostas do trafego trataremos mais adiante.

As recostas fóra do trafego mostram-nos um augmento sobre o anno precedente de Escudos 21.125.993, devido ao emprego de todas as nossas disponibilidades em depositos á ordem, no estrangeiro, em excellentes condições.

As garantias de juro diminuiram de Escudos 77.274.966, — que se explica como segue:

Linha da Beira Baixa:

Garantia recebida	em 1915.....	211.848.504
	em 1916.....	160.032.523
Recebido para menos em 1916.....		81.815.981

Linha de Torres-Figueira-Alfarellos:

(*) Garantia reembolsada	em 1915....	97.112.888
ao Estado.....	em 1916....	92.571.873
Reembolsado para menos em 1916.....		4.541.015
Como acima, diminuição em 1916 de:..		77.274.866

Das causas do aggravamento das despesas occupar-nos-hemos no capitulo especial «Despesas».

O augmento dos impostos em Portugal, de Esc. 4.500.964, é devido a lançamento de maior percentagem.

Resumindo temos em 1916 as seguintes differenças:

Em recostas do trafego.....	+ 2.007.868.000
Em garantias de juro.....	— 77.274.966
Em recostas fóra do trafego.....	+ 21.125.993
Para mais em recostas.....	1.951.719.027
deduzido:	
Em despesas ordinarias da exploração.....	+ 1.839.250.962
Em impostos em Portugal.....	+ 4.500.964
Para mais em despesas e impostos.....	1.843.751.926
Recosta para mais em 1916.....	107.968.201

(*) Em 1915 reembolsámos as garantias relativas a tres semestres, e em 1916 só as do mesmo anno.

Impostos recebidos por conta do Thesouro

O seguinte quadro indica os impostos cobrados por conta do Estado, em 1915 e em 1916:

Designação	1916	1915	Augmento em 1916
Imposto de transito.....	350.604.515	437.276.587	86.672.072
Imposto de sello.....	146.589.880	151.111.870	7.521.990
Imposto de Assistencia Publica.....	31.478.569	39.910.894	8.432.325
Total.....	528.672.964	631.299.351	102.626.387

Recostas da Exploração

O seguinte quadro mostra as recostas de exploração, liquidas de impostos e reembolsos, do anno de 1916, comparadas com as do anno anterior:

Designação	1916	1915	Augmentos em 1916
Passageiros.....	3.480.032.550	2.869.892.547	610.190.003
Mercadorias:			
Grande velocidade.....	282.042.228	609.450.815	272.592.513
Pequena velocidade.....	4.386.072.592	3.523.723.889	862.348.703
Recostas diversas fóra do trafego.....	831.308.897	568.572.816	262.736.081
Totales.....	9.579.506.867	7.571.638.867	2.007.868.000

Como se verifica da comparação supra, houve em 1916, para mais, em recostas do trafego, deduzidos os impostos e reembolsos, Escudos 2.007.868.000.

Este consideravel augmento de recosta foi, em grande parte, devido á applicação das sobretaxas, de cujo emprego o Estado igualmente beneficiou na réde garantida, quer por pagamento de menor subvenção na linha da Beira Baixa, quer por maior reembolso na linha de Torres á Figueira da Foz e Alfarellos.

No entanto, excluida a recosta derivada de applicação das sobretaxas, houve um augmento sensível em 1916 com relação a 1915.

I — Passageiros

O numero de passageiros transportados em 1916 augmentou em perto de 10 % em relação a 1915, do que resultou um accrescimento de recostas na importancia de Escudos 610.190.003, incluindo as sobretaxas.

O seguinte quadro apresenta a comparação da recosta dos comboios tramways de 1916 com a de 1915:

Linhas	Recostas das linhas suburbanas		Differenças em 1916	
	1915	1916	A mais	A menos
Suburbias de Lisboa				
Lisboa a V. Franca	95.246.817	101.389.541	9.143.724	—
Lisboa a Cintra.....	169.119.823	174.642.814	5.522.991	—
Lisboa a Cascaes.....	250.148.809	250.143.812	—	4.997
Coimbra a Figueira.....	43.342.806	46.939.860	3.597.054	—
Porto a Aveiro.....	165.012.887	183.036.558	18.023.671	—
Total.....	722.868.842	759.140.885	36.272.043	4.997
Differença a mais.....			36.272.043	

O movimento local e nos comboios tramways desenvolveu-se em todas as linhas, exceptuando a de Cascaes, na qual houve diminuição insignificante.

Em relação ás classes, diminuiu o movimento, nas linhas de Cintra e Cascaes, da 1.ª e 2.ª, augmentando o da 3.ª; na linha de Lisboa a Villa Franca diminuiu um pouco o da 1.ª, augmentando o das outras duas, especialmente o da 3.ª; na linha de Coimbra a Figueira diminuiu tambem, embora em fraca proporção, o da 2.ª, diminuição que foi largamente compensada pelo accrescimento que houve no da 1.ª e ainda mais no da 3.ª; finalmente, na linha de Aveiro ao Porto augmentou em todas.

A venda em transito deu uma recosta maior em todos os tramways, especialmente nos de Aveiro ao Porto e de Cascaes.

No conjuncto das tres classes o augmento foi de:

Lisboa a Villa Franca.....	8,5 %
Coimbra a Figueira.....	8,3 %
Aveiro a Porto.....	10,9 %
Cintra.....	3,2 %

A venda de bilhetes de assignatura rendeu menos 14.210\$14 do que em 1915, como se vê do seguinte quadro:

Comparação da receita dos bilhetes de assignatura

Linhas	Receltas em		Diferença em 1916	
	1915	1916	Para mais	Para menos
Subúrbios de Lisboa				
Lisboa a V. Franca	12.606\$23	11.320\$41	—	1.285\$82
Lisboa a Cintra...	28.810\$14	24.280\$87	—	4.529\$27
Lisboa a Cascaes.	70.667\$47	63.013\$84	—	7.653\$63
Coimbra a Figueira.....	358.50	76\$80	—	281\$70
Aveiro a Porto.....	7.255\$60	6.795\$88	—	459\$72
Total.....	119.697\$94	105.487\$80	—	14.210\$14
Diferença.....	— 14.210\$14		— 14.210\$14	

Serviços especiais

a) Serviço de banhos

O seguinte quadro apresenta a comparação em detalhe do ano de 1916 com o de 1915:

Designação	Em 1915		Em 1916		A menos em 1916	
	Numero de passageiros	Importancias	Numero de passageiros	Importancias	Numero de passageiros	Importancias
Serviço interno.....	47.448	87.376\$61	39.186	84.909\$93	8.262	2.466\$68
Serviço combinado	2.672	11.042\$13	1.758	8.410\$39	914	2.631\$74
com M. C. P.....	751	5.089\$21	38	3.101\$35	306	1.987\$87
com M. Z. A.....	10.541	70.434\$09	7.249	41.706\$00	3.292	28.728\$09
Total.....	61.122	173.922\$00	48.183	138.027\$32	12.939	35.894\$68

b) Serviço de passageiros directos para França

Em virtude da guerra em que se acha envolvida quasi toda a Europa e que tanto tem perturbado as naturaes relações entre os diversos paizes, não diminuiu e antes augmentou em 1916 o trafego de passageiros directos para França, rendendo 8.809\$83 mais do que em 1915:

Designação	1915	1916	A mais em 1916
Numero de passageiros.....	3.477	5.899	2.422
Receita.....	13.180\$10	21.990\$23	8.809\$83

II — Mercadorias em grande velocidade

Nos transportes das mercadorias em grande velocidade houve um augmento de receita, em 1916, de Escudos 272.592\$13, o que representa 44,7 % em relação á receita da mesma natureza no anno de 1915.

III — Mercadorias em pequena velocidade

Nos transportes de mercadorias em pequena velocidade houve em 1916 o augmento de receita de Escudos 862.349\$03, ou seja mais 24,5 % do que em 1915.

Trafego entre Portugal e Hespanha

O trafego entre Portugal e Hespanha e vice-versa, pelas duas fronteiras, de Badajoz e Valencia de Alcantara, em 1916, comparado com o de 1915, é o representado nos seguintes quadros:

Fronteira de Badajoz

Designação	1915	1916	Diferenças em 1916	
			Para mais	Para menos
Passageiros (Quantidade.....)	10.637	7.680	—	2.957 = 27,8 %
Partidas.....	9.903	7.492	—	2.501 = 25 %
Chegadas.....	704	1.188	484	—
Mercadorias (G. V. e P. V.) Tonel.***	9.915,3	15.828,4	5.882,9 = 59,2 %	—
Partidas.....	51.573,8	38.652	—	12.921,8 = 27 %
Chegadas.....	—	—	—	—

Fronteira de Valencia de Alcantara

Designação	1915	1916	Diferenças em 1916	
			Para mais	Para menos
Passageiros (Quantidade.....)	7.877	6.913	—	964 = 12,2 %
Partidas.....	9.468	9.736	268 = 2,8 %	—
Chegadas.....	—	—	—	—
Mercadorias (G. V. e P. V.) Tonel.***	12.191,9	17.739,2	5.547,3 = 45,6 %	—
Partidas.....	22.667,1	26.851,8	4.184,7 = 18,4 %	—
Chegadas.....	—	—	—	—

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro do Vale do Tamega

Lanço de Amarante a Freixoieiro

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 construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 3.670\$69 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 deverá 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 propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação e 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 Construcção d'e-la Direcção Estação do Porto, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de barris usados

A Direcção da Exploração em Figueira da Foz, recebe propostas até 10 do corrente mez, para a venda de cem barris servidos no transporte de creosote, de 180 a 200 litros de capacidade.

Os barris serão entregues na estação de Figueira da Foz, até ao fim do mez de setembro proximo futuro.

A Companhia reserva-se o direito de não adjudicar se os preços offerecidos lhe não convierem.

O adjudicatario obrigar-se-ha a retirar mensalmente os barris disponiveis, pagando a sua importancia. E, para garantia do contracto, depositará na Thesouraria da Companhia, n'esta cidade, a quantia de 25\$00.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Falena

(5 Partes)

Notavel creação de Lyda Borelli

A MASCARA DOS DENTES BRANCOS

ESTREIA — A Fuga de Charlot, 2 partes

