

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez.

FUNDADA

EM

1888



Caminhos de Ferro Portuguezes
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º _____

DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contem uma PARTE OFFICIAL, dos Ministerios do Commercio e 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).

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1908

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 — S. LUIZ, ESTADOS UNIDOS, 1904

DIRECTOR-PROPRIETARIO:

L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

REDACTOR PRINCIPAL:

J. Fernando de Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira

SECRETARIO DA REDACÇÃO:

Alberto Bessa, do Instituto de Coimbra

REDACTORES:

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe de repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Parte Financeira — Carlos Gonçalves

Correspondente em Madrid — D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro

31.º ANNO—1918

Redacção, Administração e Typographia

13, Rua da Horta Sêca, 1.º — LISBOA

Telephone: Central-27 — Endereço telegraphico: ÇAMIFERRO

ARTIGOS E SECÇÕES DO 31.º ANNO — 1918

<p>Aguas (As) do Tejo, 198 e.... 251</p> <p>Alimento (O) das locomotivas. 350</p> <p>Anuario Commercial..... 155</p> <p>Aproveitamento de cinzas 139</p> <p>Armistício (O)..... 344</p> <p>Arrematações: 15, 31, 63, 79, 127, 159, 175, 207, 239, 271, 303 e..... 367</p> <p>Assembleia da Companhia Portuguesa, 203 e..... 236</p> <p>Associação Commercial do Porto 71</p> <p>Atlantico (Do) ao Pacifico, por A.B. 37</p> <p>Atrasos do correio..... 376</p> <p>Atravez dos Pyreneos..... 206</p> <p>Bilhetes circulatorios 140</p> <p>Boletim Commercial e Financeiro: 12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 172, 188, 205, 220, 237, 253, 267, 285, 300, 316, 332, 348, 364 e..... 332</p> <p>Calefaccão das caldeiras pelo carvão pulverizado..... 111</p> <p>Caminhos de ferro allemães.. 70</p> <p>Caminhos de ferro catalães... 14</p> <p>Caminhos de ferro coloniaes, 154, 171 e..... 247</p> <p>Caminhos de ferro da peninsula 358</p> <p>Caminho (O) de ferro de Benguella em 1917, por J. Fernando de Sousa..... ♦ 259</p> <p>Caminhos de ferro dos Estados Unidos..... 135</p> <p>Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por J. Fernando de Sousa ♦ 3</p> <p>Caminhos (Os) de ferro e a guerra, 22 e..... 267</p> <p>Caminhos de ferro inglezes... 85</p> <p>Caminhos (Os) de ferro ligeiros 358</p> <p>Caminhos de ferro suissos, 183 e 260</p> <p>Capital inglez na Republica Argentina..... 351</p> <p>Carris (A) de ferro de Lisboa, 87, 153 e..... 167</p> <p>Carteira dos Accionistas: 12, 59, 76, 92, 107, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348 380</p> <p>Carvão e cinzas 123</p> <p>Carvão em Portugal, por J. Fernando de Sousa..... ♦ 19</p> <p>Companhia Atravez d'Africa (Relatorio) 142, 158 e..... 174</p> <p>Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta (relatorio) 191, 207, 223, 238 e.. 270</p> <p>Companhias (As) do Porto á Povoá e de Guimarães, em 1917, por J. Fernando de Sousa.. ♦ 291</p> <p>Companhia dos Caminhos de Portuguezes, resumos estatisticos, por J. Fernando de Sousa, ♦ 35, ♦ 51 e..... ♦ 67</p> <p>Relatorio: 206, 222, 238, 255, 284, 318, 334, 350, 366, 383</p> <p>Companhia dos Phosphoros... 106</p> <p>Companhia (A) Nacional de Caminhos de Ferro em 1917, por J. Fernando de Sousa.. ♦ 131</p>	<p>Confronto instructivo, por J. Fernando de Sousa..... ♦ 227</p> <p>Congresso de caminhos de ferro, 30, 46 e..... 62</p> <p>Consequencias da guerra..... 91</p> <p>Contra o regulamento..... 169</p> <p>Contra vapor nas locomotivas. 142</p> <p>Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras: 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e..... 381</p> <p>Crise (A) da imprensa, 22 e.. 39</p> <p>De Berlim a Bagdad..... 43</p> <p>Dictador dos caminhos de ferro na America..... 26</p> <p>Docas do Porto e Peninsulares. 187</p> <p>Documentos para a historia, 75, 110, 122, 361 e..... 379</p> <p>Electricidade nas vias ferreas. 202</p> <p>Electrificacão (A) na America.. 94</p> <p>Electrificacão na Europa, por A.B. 54</p> <p>Empresa N. de Navegacão, 90 e 116</p> <p>Energia electrica..... 351</p> <p>Engenheiro Raul Esteves..... 7</p> <p>Enlace ferro-viario franco-hespanhol..... 363</p> <p>Entre collegas..... 59</p> <p>Escola de ferro-viarios..... 8</p> <p>Esforço (O) americano..... 382</p> <p>Estacão (A) do Sul e Sueste em Lisboa, por J. Fernando de Sousa..... ♦ 275</p> <p>Estoril..... 293</p> <p>Excursões no paiz:</p> <p>I — Um paiz em que se não pode viajar — O que eram os antigos ferro-viarios — As Caldas da Saude..... 233</p> <p>II — Na mesma... para variar — Comboios, correios e telegraphos — Um despacho subversivo! — Scenas da Hottentocia em paiz civilisado — Considerações dolorosas. 265</p> <p>III — Abundancia de veraneadores — Poucos hoteis novos — Uma villa suja e uma cidade limpa — «O record» dos grandes incendios — A romaria de Lamego — Os enriquecidos pela guerra... 282</p> <p>IV — Ainda o serviço postal — Povoá e Villa do Conde — As contas dos restaurantes — Roubos de malas..... 297</p> <p>Expansão ferro-viaria na Italia. 376</p> <p>Explosões nas locomotivas... 106</p> <p>Expresso (O) e os pombos correios 22</p> <p>Futuro (O) de Portugal..... 357</p> <p>Governo (O) e a Companhia Portugueza 218</p> <p>Grande (Uma) central electrica. 174</p> <p>«Grande Hotel», de Faro..... 71</p> <p>Gréve (A) da Carris..... 53</p> <p>Gréve (A) do Sul e Sueste.... 232</p>	<p>Gréves annunciadas, por J. Fernando de Sousa..... ♦ 83</p> <p>Gréves e augmentos de preços 39</p> <p>Gréves ferro-viarias..... 89</p> <p>Guerra (A) e os caminhos de ferro, 217 e..... 235</p> <p>Guia Official..... 140</p> <p>Horario de verão..... 188</p> <p>Horario dos comboios: 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e..... 384</p> <p>«Hotel Viriato», de Gouveia... 284</p> <p>Indice de tarifas, 8, 24, 40, 57, 72 e..... 89</p> <p>Interpretaçãõ de um decreto, por J. Fernando de Sousa.. 313</p> <p>Juizo arbitral, 218 e..... 249</p> <p>Linha (A) da Beira Alta, por J. Fernando de Sousa..... ♦ 243</p> <p>Linha de Cascaes 252</p> <p>Linhas de Cascaes e V. do Vouga 268</p> <p>Linha ferrea de Louzã a Arganil 244</p> <p>Linha do Guadiana..... 73</p> <p>Linha (A) do Valle do Sado... 42</p> <p>Linha ferrea Pan-Americana... 250</p> <p>Linhas electrificadas..... 126</p> <p>Linhas estrangeiras: 27, 63, 74, 126 e..... 142</p> <p>Linhas ferreas secundarias brazileiras, 30, 158, 170, 190, 254, 302, 331, 346 e..... 378</p> <p>Linhas ferreas coloniaes, 21, 47, 103, 137, 215, 262 e.. 286</p> <p>Linhas (Nas) ferreas da Hungria 319</p> <p>Linhas ferreas hespanholas, 267 315</p> <p>Linhas internacionaes..... 187</p> <p>Linhas portuguezas: 7, 28, 59, 95, 119, 139, 188, 236, 251, 270, 295, 319, 335 e..... 363</p> <p>Linhas publicas e particulares em diferentes paizes..... 119</p> <p>Locomocão electrica nos caminhos de ferro da Suecia... 101</p> <p>Locomotiva (A) nas alturas... 295</p> <p>Locomotivas de vapor..... 344</p> <p>Locomotivas para serviço de guerra..... 315</p> <p>Louvavel energia governativa, por J. Fernando de Sousa.. ♦ 355</p> <p>Madrid-Caceres-Portugal 335</p> <p>Madrid-Zaragoza-Alicante e Norte de Hespanha..... 202</p> <p>Maior e menor cotação mensal e annual dos fundos portuguezes em 1918..... 30</p> <p>Mais um desastre, por J. Fernando de Sousa (cortado pela censura)..... ♦ 324</p> <p>Mappa dos caminhos de ferro de Portugal e Hespanha... 135</p> <p>Mappas da França e da Belgica 332</p> <p>Marinha mercante, 86 e..... 359</p> <p>Material circulante e melhorias em M.-Z.-A. e Norte..... 252</p> <p>Material ferro-viario inteiramente metallico..... 169</p>
---	---	---

INDICE

Melhoramentos de Lisboa.....	362
Metropolitano de Madrid.....	119
«Molho» (O).....	358
Montepio ferro-viario da Pro- vincia de Moçambique.....	26
Necrologia:	
Manuel Affonso d'Espargueira	7
D. Victorino Rankim Dias...	90
D. Francisco Reviere de Caroli	90
Francisco J. da Silva Falcão	283
Alberto Leão, Filho.....	330
Mortos com honra.....	123
Negocio de minas.....	76
Nosso (O) anniversario.....	22
Nova (A) estação de Coimbra..	138
Nova lei dos caminhos de ferro	139
Novas locomotivas de vapor..	94
Novas tarifas do Estado, 104, 120, 133, 136, 151, 168, 184,	201
Novas (As) taxas postaes (cor- tado pela censura).....	325
Novissima reforma ferro-viaria, por J. Fernando de Sousa, I ♦ 147, II ♦ 163, III ♦ 179, IV ♦ 195, V.....	♦ 211
Novo typo de locomotivas....	105
Novo systema de bloquear com- boios.....	311
Obra (Uma) gigantesca.....	200
Obras de melhoria.....	316
O 11 de novembro de 1918 — Findou a guerra.....	♦ 339
Paragem (A) de um comboio..	298
Pessoal da Comp. ^a Portugueza	117
Produção (A) do combustivel.	15
Progressos ferro-viarios.....	23
Providencia provisoria de ca- racter urgente, por J. Fer- nando de Sousa.....	340
Providencia que se impõe, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 115
Publicações recebidas:	
O «Comercio do Porto men- sal—Almanack «1.º de Ja- neiro» — Lyra humilde — «Diario de Noticias illus- trado»—Calendarios.....	23
Soldados Portuguezes.....	105
Almanack Bertrand.....	279
Educar.....	347
Jardim da Europa.....	363
Quadros synchronos—Anuario de ferrocarriles.....	364
Questões technicas.....	90
Rapidos do Norte de Hespanha	279
Receitas dos caminhos de ferro: 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 222, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381
Reformas de alcance, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 371
«Reforma» (A) e o negocio das acções.....	185
Regulamentação (A) do jogo, 68 e	121
Resistencia dos comboios por efeito do frio.....	362
Salamanca á Fronteira.....	84
Sanatorio Carlos Porto (illust.).	281
Signaes nocturnos nas linhas ferreas, 222, 314 e.....	329
Situação (A) dos caminhos de ferro da America.....	5

Situação economica.....	347
Situação (A) ferro-viaria nas co- lonias.....	21
Sob o mar da Mancha,.....	78
Solução racional de um proble- ma instante, por J. Fernan- do de Sousa.....	♦ 307
Tarifas (As) ferro-viarias na Al- lemanha.....	186
Teia (A) de Penelope, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 99
Tender (O) automotor.....	91
Transformação dos raios sola- res em energia electrica... ..	122
Trinta annos completos.....	♦ 3
33.500 (As) acções da Compa- nhia Portugueza.....	172
Tunel (Um) de caminho de ferro	103
Tunel no Estreito de Gibraltar.	247
Tunel (O) sob a Mancha, 200 e	251
Valle do Vouga.....	139
Viação ferro-viaria na America do Norte.....	330
Viagens e transportes: 8, 24, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 151, 168, 184, 201, 216, 233, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 345 e.....	377

PARTE OFFICIAL

Legislação por linhas

Barreiro a Cacilhas.....	294
Beira Alta.....	261
Beira Baixa, 167, 215 e.....	326
Cascaes.....	199
Contracto Estoril.....	276
Cintra.....	261
Extremoz a Castello de Vide..	245
Evora a Reguengos, 294 e ...	310
Gaya a Castro Daire.....	103
Guimarães.....	279
Leste.....	261
Lourenço Marque.....	21
Minho e Douro.....	102
Mirandella a Bragança.....	70
Norte, 38, 167, 199, 261 e... ..	311
Penafiel á Lixa, 69 e.....	310
Portimão a Lagos.....	294
Porto á Pova e Famalicão... ..	294
Ramal de Sines.....	294
Reguengos.....	102
Salamanca á Fronteira, 150, 279	295
Santa Comba a Vizeu, 70, 279 e	295
São Pedro da Cova.....	118
Sul e Sueste (pessoal).....	310
Torres á Figueira e Alfanellos, 167 e.....	325
Tua a Bragança, 70, 279 e... ..	295
Valle do Sado, 102 e.....	295
Valle do Vouga, 86, 134, 261, 279, 294, 295 e.....	325

Legislação diversa

Adiantamentos na Caixa Geral de Depositos.....	200
Atribuições da Direcção Geral dos Transportes Terrestres	102
Commissão para revisão dos decretos 4:205 e 4:206....	199
Credito a favor da Direcção Ge- ral de Transportes.....	261
Direcção Fiscal.....	39
Emprestimo para a construcção de varias linhas 294 e.....	310

Extincção da Direcção Geral dos Transportes, creação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e restabelecimento da administração dos cami- nhos de ferro do Estado ...	373
Extincção da Secretaria das Subsistencias.....	230
Limite de verba para adjudica- ções nos Caminhos de Fer- ro do Estado.....	311
Melhoria de situação aos em- pregados dos Caminhos de Ferro do Estado.....	101
Quadros do pessoal do Estado 326 e.....	342
Decreto n.º 4:989 suspendendo o antecedente.....	358
Regulamento, decretos 4:205 e 4:206, 150 e.....	183
Regulamento provisorio dos en- carregados de contabilidade	70
Resgate da concessão da Com- panhia Atravez d'África....	230
Resgates de linhas ultramarinas	246
Sanatorio para tuberculosos... ..	310
Sobretaxas nas tarifas.....	199
Subvenção ao pessoal.....	245
Subvenções ao pessoal pensio- nista do Estado.....	245

TARIFAS DE TRANSPORTE

Distribuidas com os numeros abaixo Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

<i>Grande velocidade:</i>	
E. P. n.º 1 (aviso de annullação)	721
P. H. n.º 2 (aviso de annullação)	721
<i>Pequena velocidade:</i>	
105. Materias inflammaveis... ..	730
4. 5.º additamento.....	
<i>Diversos:</i>	
Classificação geral de mercado- rias (15.º additamento).....	739
Despezas accessorias (5.º addi- tamento).....	721
Despezas accessorias (6.º addi- tamento).....	739
Apeadeiro d'Avanca (aviso)... ..	721
Estação da Barquinha.....	726
Tarifas especiaes combinadas com o Sul e Sueste e Minho e Douro, e linhas de Bragança, Guimarães e Pova—suspens- ão de todas.....	729
Sul e Sueste	
Complemento á Tarifa Geral... ..	729
Additamentos á Tarifa Geral, 734	741
Despezas accessorias.....	729
Transporte fluvial.....	729
Minho e Douro	
<i>Grande velocidade:</i>	
N.º 25, Bilhetes de ida e volta.	722
<i>Diversas:</i>	
Despezas accessorias (aviso de modificação).....	724
Comboios especiaes (aviso de modificação).....	725
Complemento á Tarifa Geral .	730
Despezas accessorias.....	730
Classificação geral de mercado- rias.....	730

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

1.º do 31.º anno

LISBOA, 1 de Janeiro de 1918

Numero 721

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Aviso ao Publico: Anulação da tarifa especial E. P. n.º 1 (G. V.) — Aviso ao Publico: Anulação da tarifa especial P. H. n.º 2 (G. V.) — Aviso ao Publico: 5.º Aditamento á tarifa de despesas accessorias. — Aviso ao Publico: 7.º Aditamento ao Aviso ao Publico B. 2.557 de 30 de Dezembro de 1915.

Rosto e índice do anno de 1917.

SUMMARIO

Trinta annos completos..... 3
Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por J. Fernando de Sousa..... 3

A situação dos caminhos de ferro da America.....	5
Engenheiro Raul Esteves.....	7
Manuel Affonso d'Espargueira.....	7
Linhas Portuguezas.....	7
Viagens e transportes.....	8
Indice de tarifas.....	8
Escola de Ferro-Viarios.....	11
Parte financeira:	
Carteira.....	12
Boletim commercial e financeiro.....	12
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	13
Recostas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	13
Os caminhos de ferro catalães.....	14
A producção de combustivel.....	15
Arrematações.....	15
Horario dos comboios.....	16

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

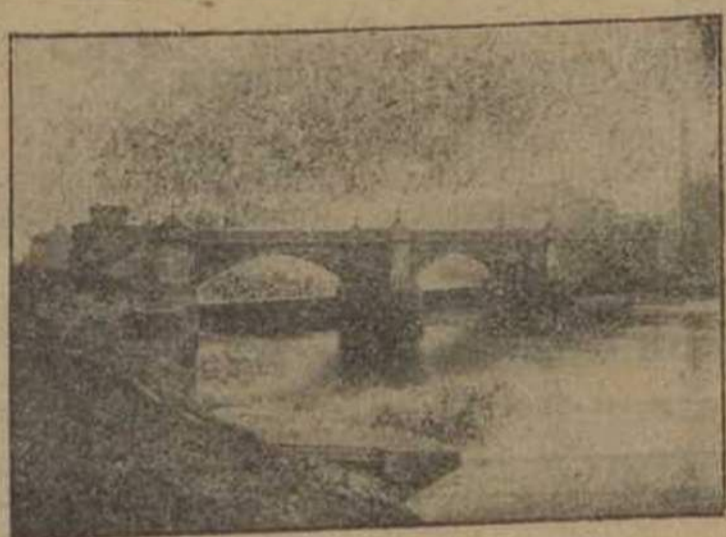
Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

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

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONE"

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



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

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

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

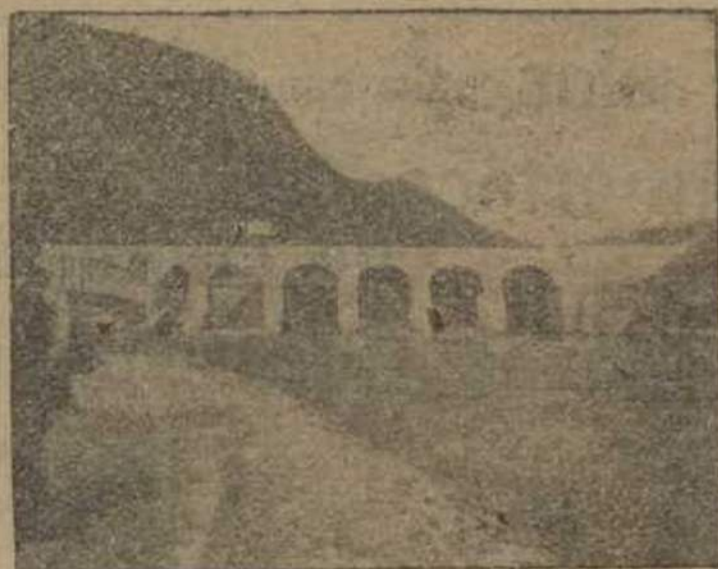
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.



COMPORTAS NO RIO ADDA, ITALIA.
Vão de cada comporta 19 metros. Profundidade de cada comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.

Aos Inventores, Engenheiros, etc.

T. G. BEATLEY & F.º

Proprietarios e corretores de navegação a vapor
(Unico socio — Thomas Ernest Brook)

57 e 58, Leadenhall Street, London, E. C. 3

tambem

Offerecem 1.000 guineos a qualquer pessoa de nacionalidade ou origem Inglesa, Alliada ou amiga que, na opinião e á satisfação d'esta firma, invente ou apresente a melhor applicação ou projecto para augmentar, por preço não demasiado elevado, a velocidade dos navios a vapor.

(As propostas devem trazer a divisa «Speed»)

Offerecem 1.000 guineos a qualquer pessoa de nacionalidade ou origem Inglesa, Alliada ou amiga que, na opinião e á satisfação d'esta firma, invente ou apresente as melhores applicações ou projecto para a rapida e pratica carga e descarga de madeira, carvão, minerios e carga geral, que possa ser adoptado, por preço moderado, nos typos ordinarios de navios a vapor actualmente em serviço, ou por um preço proporcional, no caso da invenção ser applicavel a um unico typo.

(As propostas devem trazer a divisa «Cargo Appliances»)

O Gerente da firma T. G. Beatley & Son será o unico juiz para apreciar os meritos e condições praticas das invenções, e a sua decisão não terá recurso, não podendo ser impugnada em qualquer tribunal.

A referida firma terá a preferencia para adquirir os direitos de patente das invenções para todo o mundo, desde que as condições de preço convenham. A citada quantia de **1.000 guineos, ou a que se venha a fixar**, conforme se combine, será unicamente pagavel no caso dos direitos serem adquiridos por T. G. Beatley & Son.

As propostas com todos os pormenores e projectos das applicações, bem como orçamentos em caso de utilidade, serão estudados por T. G. Beatley & Son, mas esta firma não toma o compromisso de aceitar qualquer d'ellas.

Este offerecimento caduca em fim de 1918

Companhia de Seguros FIDELIDADE

Telef. : Central

FUNDADA EM 1835

Endereço telegraphico :

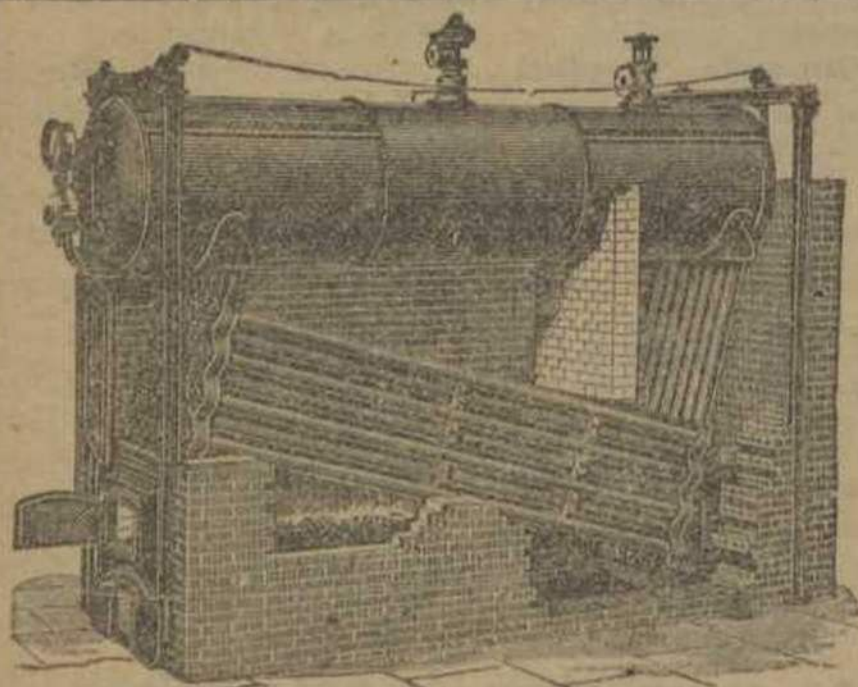
Direcção : 1719—Expediente : 388 Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

“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



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores

de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

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
Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro
Secretário da Redacção — ALBERTO BESSA
Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

I.º do 31.º anno | LISBOA, 1 de Janeiro de 1917 | Numero 721

Trinta annos completos

Com o nosso numero passado completou esta **Gazeta — 30 annos de publicação.**

Registamos o facto como demonstrativo da somma de esforço, de trabalho, de persistencia, que representa uma boa parte da vida consagrada á sustentação de uma revista d'este genero, n'um meio relativamente pequeno como o nosso, sem nos determos, vaidosos, a balancear os serviços, que alguns temos prestado ao paiz e á industria a que especialmente ella é dedicada.

Durante esse largo periodo, que já nos colloca no logar de decanos do jornalismo periodico, temos a consciencia de haver rigorosamente cumprido o nosso programma — o nosso dever — e na propria existencia do jornal temos a prova de que o publico no-lo reconhece.

E se não fallamos mais do passado, tambem o momento angustioso que atravessamos não nos permite tratar do futuro.

Bastante é o que nos preoccupa o presente, em que vamos caminhando, com passo decidido mas cuidadoso, sem desfallecimentos; apesar da borrasca que nos açoita, mas com as precauções que a boa prudencia aconselha.

Assim, uma só coisa, de tantas que desejaríamos prometter ao encetar o nosso 31.º anno, podemos assegurar n'este momento: — a publicação da nossa *Gazeta* está garantida por todo o anno de 1918.

Parece um nada, e é tudo! Que em futuras epochas possamos dizer o mesmo; assim o desejamos, como desejamos aos nossos leitores, a todos aquelles que durante *30 annos* nos teem acompanhado e auxiliado a vida do jornal, que o anno que hoje entra seja para todos nós mais prospero do que o que hontem findou.

Em virtude da carestia do papel, que *triplicou* o seu custo, somos, muito contrariados, levados a augmentar o preço da assignatura.

Fazemo-lo levemente, supportando como *prejuizo effectivo* a maior parte da differença; o pequeno augmento que fazemos tem só por fim *attenuar-nos o deficit*, impossivel de extinguir, e que soffreremos ainda um anno para não suspendermos a publicação.

Passam, pois, os preços da assignatura a ser:

por anno.....	Esc.	3\$00	(3\$000 reis)
" semestre.....	"	1\$60	(1\$600 ")
numero avulso....		\$15	(\$150 ")
" antigo....		\$25	(\$250 ")

Confiamos que os nossos assignantes e leitores aceitarão de bom grado esta modificação, que *só terá effecto emquanto subsistir a actual elevação do preço do papel.*

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Estatistica de 1916

Conta-se de Hegel, o pae da sophistica moderna — que pelas abstrusas e absurdas locubrações conquistou fóros de grande philosopho — que se lamentava no fim da vida de ter tido um unico leitor que o comprehendesse e esse mesmo nem sempre: era elle proprio.

Tambem os que se abalançam a passar em revista as columnas cerradas dos batalhões estatisticos arriscam-se a ter um unico leitor: o typographo que lhes compõe os artigos. Apesar d'isso não descoroçoam e proseguem imperterritos na fastidiosa tarefa, paraphraseando o lemma de Rosalino Candido, de galhofeira memoria, que protestava não largar o mundo, convencido embora da impossibilidade de o endireitar.

Vem este preambulo a proposito do grosso volume de 200 paginas dos *Resumos estatisticos de 1916*, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que antes de findo o anno corrente, o digno e zeloso chefe do respectivo serviço, o Sr. Carlos de Vasconcellos Porto, conseguiu atirar para publico.

Pertenço ao numero dos raros leitores d'esse genero litterario, tão repulsivo para os espiritos superficiaes como util para os que creem que a estatistica é instrumento indispensavel de estudo dos factos economicos.

O periodo que atravessamos desde 1914 é de tal modo excepcional, mercê dos multiplos factores accidentaes motivados pela guerra, que não pode entrar em serie, por assim dizer, com os annos anteriores. Restricção da circulação dos comboios, transportes de guerra, aggravamento de tarifas e outros factos de occasião, vem suscitar anomalias apparentes, sem que deixe porém de ser elucidativa a respectiva estatistica.

Abre o volume com a costumada introduccão dos ultimos annos, analysando o movimento de cada estação.

Vê-se que a receita geral se elevou, de 2:017 contos em 1915, a 2:618 em 1916, o que representa o augmento de 601 contos, sendo 199 em passageiros, 79 em grande velocidade e 323 em pequena velocidade. Este augmento de 33 % coincide com o augmento das tarifas de 25 %, desde 1 de abril, substituindo o de 10 % que fôra estabelecido desde 1 de julho de 1915.

Convém notar que boa parte do grosso trafego representado por trigo, farinhas, azeite, lenha, etc., está

isento da sobretaxa, que é apenas de 10 % para adubos e carvão mineral.

Em 1913 as receitas atingiram 2.013 contos, e em 1914, 1.960.

O augmento obtido não resulta apenas das sobretaxas e representa ainda, em parte, crescimento do trafego.

Passageiros. — Vemos que o seu numero subiu de 1.327:275, a 1.503:278 ou mais 176:003, provenientes, pela maior parte, da região suburbana Lisboa-Setubal, em que houve 658:653 passageiros, ou mais 113:852 do que em 1915.

A tarifa media elevou-se de 9,9 réis a 16, o que parece singular, pois é um augmento de 60 %, quando a sobretaxa de 25 % recaiu apenas sobre 9 mezes.

Nas differentes especies de bilhetes nota-se o seguinte augmento do numero de passageiros:

Bilhetes inteiros.....	120.918
" de ida e volta.....	36.653
" varios.....	31.579
	<hr/>
	189.150

A differença de 13.147 para a cifra total do augmento não vem explicada na introdução.

As percentagens por classes mantêm-se sem alteração notavel:

	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Em relação ao numero....	3,7	19,0	77,3
" " á receita....	11,9	26,9	61,2

O percurso medio foi de 46^{km},05. Em 1915 fôra de 58,8.

O movimento de transito em Vendas Novas, nas relações com a linha do Setil, foi de 27:819 passageiros, em que figuram 8:006 da Beira Alta, Minho e Douro e Companhia Nacional (ramal de Vizeu). Em 1913 ôra o movimento de 18.176, continuando pois o seu crescimento regular.

O movimento na via fluvial foi de 754:335 passageiros.

No ramal de Aldegallega transitaram 56:012 passageiros. Este movimento chegou a cifrar-se por 70:037 passageiros em 1912. No de Montemor houve 23:713. Na linha de Evora (Casa Branca-Tojal) 102:175. Na do Sueste 37:093. Na linha do Sado (Garvão-Torre Vã) 9.691. No ramal de Portimão 59:575.

E' de notar o inicio d'esse trafego na linha do Sado, apesar do longo percurso a que são forçadas a maior parte das relações pela passagem por Garvão.

Convém ainda decompor a receita nas suas parcelas:

Bilhetes inteiros e reduzidos.....	800:297\$
" de assignatura.....	10:252\$
" de excursão.....	1:429\$
" de banhos.....	28:738\$
Livretes kilometricos.....	9:180\$
Comboios de excursão.....	103\$
Cobranças em <i>tramways</i>	20.887\$
" supplementares.....	31:186\$
" por amplificações....	2:158\$
deduzindo imposto de assistencia.....	6:251\$
	<hr/>
	897:980\$

Convém recordar que em 1899, antes, do impulso dado á construcção das linhas complementares, pela criação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e respectivo fundo especial, o movimento de passageiros nas linhas do Sul e Sueste foi de 485.340 com a receita de 321:389\$.

O trafego de passageiros assumiu pois consideravel importancia.

Bagagens. — Transportaram-se 2.596 toneladas dando lugar a 14:598\$01 de receita, e 3.705 cães, que pagaram 1:336\$92.

Grande velocidade. — Sommaram os transportes 36.575 toneladas, sendo 20.479 de comestiveis e 14.447 de diversos. A differença de 1.649 toneladas, correspondente a transportes funebres, gado, carruagens e valores, parece-nos excessiva em relação aos numeros respectivos registados na estatistica.

Nos comestiveis figura o peixe por 8.052 toneladas, e as fructas e hortaliças por 5.841. A tonelagem do peixe tem diminuido um pouco, o que se explica facilmente pela actividade das fabricas de conservas.

Em relação a 1915 nota-se um augmento na recovagem, de 6.844 toneladas. Esse trafego era apenas de 12.103 toneladas em 1899 (comprehendendo as bagagens).

O movimento de transmissão em Vendas Novas foi de 4.013 toneladas.

O percurso medio de recovagem foi de 142,1 kilometro e a tarifa média 54,2 réis.

Nos ramaes de Aldegallega e Montemor continua augmentando a tonelagem. E' o ramal de Portimão um dos trôços que mais contribue para este trafego, pois entre Tunes e Algôs passaram 3.954 toneladas, contra 3.315 além de Olhão.

Entre Messines e Tunes transitaram 10.644 toneladas, o que mostra a importancia já hoje atingida pelo movimento do Algarve, que em 1911 era de 7.599 toneladas.

O peixe expedido para Hespanha atingiu apenas 323 toneladas. Era de 2.890 em 1912!

Os transportes de pequenos volumes sommaram 1.255 toneladas, com a receita de 29:991\$00. Esta receita fora apenas de 22.391\$00 em 1913.

Pequena velocidade. — O pezo total foi de 612.659 toneladas, determinando a receita, liquida de impostos, de 1.314:753\$34, com o percurso medio de 146,2 kilometros e a tarifa media de 14,6 réis.

O augmento em relação a 1915 foi de 77.016 toneladas em pezo e de 324:552\$00 na receita. O percurso cresceu 11,5 kilometros e a tarifa média 0,9 réis apenas.

Eis a tonelagem que passou entre estações que definem o affluxo de diversos trôços em 1916. Poremos a par os numeros similares relativos a 1890 para as linhas então existentes e a 1911 para as mais remotas (ramal de Aldegallega, Montemor, Portimão, linha do Sado e trôço de Faro a Villa Real):

	1916	1890
Lisboa-Barreiro.....	52.234	18.680
Pinhal Novo-Valdera.....	378.475	133.378
" -Palmella.....	63.410	19.070
" -Aldegallega.....	19.127 *	11.652
Vendas Novas-Cabrella.....	408.458	115.704
Torre de Gadanha-Montemor..	14.114 *	13.110
Casa Branca-Alcaçovas.....	288.019	67.213
" -Tojal.....	101.709	41.543
Beja-Represas.....	192.849	150.050
" -Baleisão.....	41.260	10.770
Messines-Tunes.....	120.111	5.771
Tunes-Albufeira.....	84.818	5.482
" -Algôs.....	49.615 *	30.865
Olhão-Marim.....	26.796 *	18.055
Evora-Leões.....	18.757 *	17.874
Evora Monte Ameixial ..	41.005	10.595

Vê-se por estes numeros o consideravel incremento do trafego na linha do Sul, além de Casa Branca, especialmente no trôço para além de Beja e nos trôços do Algarve.

E' todavia achamo-nos em face da estatistica de um

mau anno, com diminuição grande da tonelagem de cereaes, de adubos, de minérios, etc.

Examinando as mercadorias por especies, vemos que foram os seguintes os principaes transportes:

	1916	1890		
Cereaes.....	62.754	15.600	112.000	em 1911
Carvão vegetal.....	32.915	15.100	32.500	" 1912
Cortiças.....	32.079	15.800	42.500	" 1912
Minérios.....	46.518	23.400	92.000	" 1913
Madeiras.....	28.195	5.100	18.200	" 1912
Farinhas.....	19.218	5.400	21.500	" 1913
Azeite.....	11.419	2.000	6.400	" 1912
Adubos e estrume.....	59.647	—	109.000	" 1913
Carvão mineral.....	7.953	4.900	23.500	" 1912
Comestiveis.....	32.558	5.000	18.900	" "
Fragens.....	21.913	2.700	41.500	" "
Fructas.....	16.224	2.400	11.000	" "
Gado (cabeças).....	134.913	35.000	155.000	" "
Legumes.....	13.532	2.600	11.000	" "

Estes numeros mostram o incremento que tem tomado o trafego e os maximos atingidos pela tonelagem de algumas mercadorias em 1912 e 1913.

Os adubos chimicos expedidos do Barreiro, atingiram 64.224 toneladas em 1911 e pouco variaram até 1914, em que se expediram 60.056 toneladas. Esta cifra baixou a 38.297 em 1915 e a 29.991 em 1916.

Ao mesmo tempo, o trafego recebido no Barreiro, que attingira 61.805 toneladas em 1910-1911, desceu rapidamente a 26.597 em 1913-1914, subiu ainda a 49.678 em 1914-1915, para descer nos dois annos agricolas seguintes a 12.382 e 21.308.

Estas variações symptomaticas, se são devidas em parte ás perturbações causadas pela guerra, devem-se attribuir tambem á infeliz legislação agraria que a pretexto da guerra se tem promulgado, levando-se o lavrador a restringir a cultura em vez de a augmentar.

Com estas variações coincidiram as das expedições de adubos feitas do Barreiro (C. U. F.) pela União Fabril, para outras linhas, por Vendas Novas, que attingiram 20.902 toneladas em 1913 e 22.401 em 1914, e baixaram a 14.026 em 1915 e a 10.467 em 1916.

Convém reunir n'um quadro os elementos do trafego como em Vendas Novas:

	Expedidas	Recobidas	Total
Passageiros.....	15.107	12.712	27.819
G. V.....	926	3.087	4.013
P. V.....	39.671	87.202	126.873

Na estatistica de pequena velocidade figuram, n'um total de 592.000, as diversas por 69.440, succedendo que sob esta rubrica se encontra a quasi totalidade da expedição de algumas estações. Assim Ourique expediu 3.126 toneladas n'um total de 4.774; Odemira 3.537 em 5.092; Saboia 3.816 em 4.845; Pereiras 1.729 em 1.990; S. Marcos 3.232 em 4.043; etc. Supponho que as lenhas, cujos transportes tem avultado ultimamente, se encontram sob essa rubrica. Convirá indica-las em separado, visto tratar-se de um combustivel empregado em larga escala e cuja quantidade importaria conhecer.

O movimento das estações de pequena velocidade em Lisboa tem-se mantido estacionario e tem mesmo diminuido um pouco.

Eis as cifras a ellas relativas:

	Expedições	Chegadas	Total
Terreiro do Paço.....	116	33	149
Lisboa (J.).....	20.215	11.790	32.005
" (J. T.).....	108	8	116
" (S. A.).....	6.866	8.409	18.275
" (Central).....	1.058	—	1.058
" (Ribeira Velha).....	220	—	220
" (Aterro).....	400	—	400
	31.986	20.240	52.226

Em 1912 o movimento foi de 56.651 toneladas em Lisboa-J. e Lisboa-S. A. sendo 32.313 toneladas de expedições e 24.339 de recepções.

E' em S. A. que se nota maior diminuição.

E todavia era de esperar que o movimento fluvial augmentasse em proporção dos sacrificios que representa a multiplicação de estações na margem direita.

Acompanham os mappas estatisticos os costumados graphicos, sendo todo o trabalho typographico perfeitissimo.

Ao digno Chefe do serviço, que tão distinctamente desempenha o seu cargo, é ocioso tecer encomios, pois sempre que analysamos aqui a estatistica annualmente organisada sob a sua direcção lhe prestamos o testemunho do apreço devido aos seus merecimentos de funcionario sabedor e zeloso.

J. Fernando de Souza



A situação dos caminhos de ferro da America

Nos 6 primeiros mezes de 1917

Diz-nos Edouard Payen, no *Economiste Français*, que, para os caminhos de ferro da America, os primeiros seis mezes do anno de 1917 foram um periodo particularmente interessante.

Para 249.799 milhas de vias ferreas, que tantas são as que se acham alli em exploração, as receitas brutas elevaram-se a 1.946.395.000 de dollars, contra 1.741.329.000 para 249.156 milhas exploradas durante identico periodo do anno anterior.

Embora pertencentes a um paiz que, ao começar o anno de 1917, não estava ainda no numero dos belligerantes, os caminhos de ferro da America do Norte não lograram furtar-se ao consideravel augmento das despesas de exploração, soffrido pelas linhas de todos os outros paizes.

Essas despesas passaram de 1.178.490.000 de dollars, nos primeiros seis mezes de 1916, para 1.390.712.000, no primeiro semestre de 1917. O augmento foi, portanto, de 212.222.000 de dollars, ou mais de 1.061 milhões de francos.

O augmento das despesas foi maior do que o augmento das receitas brutas: attingiu a 18,02 %, ao passo que o d'aquellas não foi além de 11,78 %.

A ampliação da rede explorada não foi senão de 0,26 %.

O beneficio liquido, dadas aquellas circumstancias, não foi senão de 555.683.000 dollars, ao passo que havia sido de 562.838.000 em identico periodo do anno precedente, resultando, por isso, uma diminuição de 7.155.000 de dollars ou de 1,26 %.

Se considerarmos que o preço dos carris se elevou, nos dois ultimos annos, de 28 a 38 dollars a tonelada, sabendo-se que os caminhos de ferro dos Estados Unidos necessitam 3 milhões de toneladas de novos carris por anno, o augmento de preço que fica mencionado representa, por si só, o consideravel excesso de despesa de 30 milhões de dollars, ou 150 milhões de francos.

Consumem aquelles caminhos de ferro, 200 milhões de toneladas de carvão por anno, sendo facil comprehender, dados os preços do combustivel em referencia, o enorme augmento de despesa que demandou a aquisição de tão grande quantidade de hulha.

A comparação dos resultados do primeiro semestre de 1917 é feita com os de um periodo que havia marcado até agora pelos seus consideraveis progressos. Com effeito durante os 6 primeiros mezes de 1916, as receitas haviam sido accrescidas de consideravel somma de dollars 328.012.578, ou de 42,26 %.

O *Economiste Français* reproduz do *Commercial and Financial Chronicle* o quadro completo das receitas brutas e dos benefícios liquidos das diversas linhas americanas, nos primeiros semestres dos annos de 1897 a 1917, que tambem aqui vamos apresentar aos leitores:

Receitas brutas, em dollars:

1.º semestre	Anno referido	Anno precedente	Augmento ou diminuição
1897..	405.003.731	407.164.468	— 2.160.737
1898..	460.528.130	410.596.441	+ 49.931.689
1899..	480.509.765	461.993.058	+ 27.516.707
1900..	577.149.664	506.366.345	+ 70.783.319
1901..	638.334.794	580.421.956	+ 57.912.838
1902..	670.398.926	631.494.280	+ 38.904.646
1903..	727.932.267	637.699.839	+ 90.232.528
1904..	731.774.531	744.810.135	— 13.085.603
1905..	848.334.804	790.321.750	+ 57.012.454
1906..	923.554.268	815.486.025	+ 108.068.243
1907..	999.082.691	884.426.163	+ 114.656.528
1908..	893.860.965	1.036.729.560	— 172.868.595
1909..	1.172.185.403	1.051.853.195	+ 120.332.208
1910..	1.351.570.837	1.172.481.315	+ 179.089.522
1911..	1.300.580.765	1.339.539.563	— 28.958.798
1912..	1.365.355.859	1.309.006.353	+ 56.349.506
1913..	1.502.472.942	1.366.304.199	+ 136.168.743
1914..	1.401.010.280	1.486.032.706	— 85.033.426
1915..	1.407.465.982	1.447.464.542	— 39.998.560
1916..	1.731.460.912	1.403.448.334	+ 328.012.578
1917..	1.946.305.684	1.741.329.277	+ 205.066.407

Benefícios liquidos, em dollars:

1897..	121.059.320	115.427.318	+ 5.632.002
1898..	139.585.917	121.895.682	+ 17.690.035
1899..	150.599.074	140.545.525	+ 10.053.539
1900..	180.718.437	155.591.468	+ 25.126.969
1901..	206.218.320	179.495.140	+ 26.723.180
1902..	209.973.703	202.250.797	+ 7.722.906
1903..	218.024.056	198.256.826	+ 19.767.230
1904..	198.807.547	214.157.420	— 25.349.873
1905..	234.333.810	215.417.468	+ 18.916.342
1906..	272.101.047	226.345.855	+ 46.755.192
1907..	280.697.495	261.423.946	+ 19.273.550
1908..	231.254.071	294.738.973	— 63.484.902
1909..	371.591.341	294.951.102	+ 76.640.239
1910..	408.380.483	271.562.668	+ 36.817.715
1911..	378.852.053	404.569.430	— 25.717.377
1912..	373.370.171	375.407.648	— 2.037.477
1913..	400.242.544	373.442.875	+ 26.799.669
1914..	343.835.677	394.495.885	— 50.660.208
1915..	394.683.548	347.068.207	+ 47.615.341
1916..	559.376.894	393.225.507	+ 166.151.387
1917..	555.683.025	562.838.773	— 7.155.748

Não ha duvida que são sobremodo elucidativas e eloquentes estas cifras de tão interessantissima estatística, a qual é completada pelas seguintes notas, não menos interessantes:

Em 1897, o numero das rêsdes incluídas no total é de 170; em 1898 de 179; em 1899 de 165; em 1900 de 170; em 1901 de 172; em 1902 de 154; em 1903 de 159; em 1904 de 130; em 1905 de 148; em 1906 de 143; em 1907 de 148.

Em 1908 o numero de milhas representadas é de 168.839; em 1909 de 233.902; em 1910 de 239.652; em 1911 de 241.923; em 1912 de 237.698; em 1913 de 239.983; em 1914 de 245.312; em 1915 de 247.745; em 1916 de 249.259; e em 1917 de 249.799.

Nem os caminhos de ferro mexicanos, nem os das minas de carvão e de anthracite estão comprehendidos n'estes totaes.

Se o primeiro semestre de 1916 foi assaz brilhante em resultados, elle havia sido precedido, em 1915 e em 1914, de diminuições consideraveis, de 40 milhões de dollars aquelle e de 85 milhões este. Os benefícios liquidos apresentaram maior valor no primeiro semestre de 1915, a despeito do enfraquecimento do producto bruto; mas em 1914 tinha havido uma diminuição de mais de 50 milhões e meio de dollars, e se em 1913 appareceu um maior valor de 26.799.000 de dollars, nos dois annos anteriores, 1912 e 1911, tinha havido menor valor a considerar.

Se a comparação se fizer com os bem mediocres resultados de 1914, a diminuição das receitas brutas seria de 85.033.000 de dollars ou de 5,72 % e a dos benefícios liquidos de 50.660.000, ou 12,82 %.

O augmento das despesas fez-se sentir mais sobre as linhas do Este do que sobre as de Oeste. Aquellas soffreram uma importante contracção dos seus benefícios liquidos, a despeito de substanciaes augmentos nas receitas brutas. N'estas, ao contrario, deu-se na maioria dos casos, um augmento nos benefícios liquidos assim como nas receitas brutas, em face do enorme excesso das despesas.

Os *Pensylvania Rail Road* e o *New York Central* são exemplos typicos d'este facto. Este ultimo tem um augmento de 4.434.000 de dollars nas receitas brutas e uma diminuição de 8.724.000 nos benefícios liquidos. Aquelle apresenta o augmento de 21.152.000 de dollars nas receitas brutas e uma diminuição de 9.433.000 nas receitas liquidas.

O *Baltimore and Ohio* é uma excepção á regra geral, pois apresenta um augmento de 5.541.972 de dollars nas receitas brutas e correlativamente o de 299.647 nos benefícios.

O *New York New Haven* figura com um augmento de 2.660 dollars nas receitas brutas e o de 365.735 nas liquidas.

No grupo das rêsdes de Oeste, o *Chicago and North Western*, com um augmento de 4.963.000 de dollars nas receitas brutas, perde todavia 1.292.000 nos benefícios liquidos.

Considerando os resultados obtidos mez a mez, durante os primeiros semestres de 1916 e 1917, obtem-se o quadro seguinte:

Receitas brutas, em dollars:

	1917	1916	Augmento ou diminuição
Janeiro..	307.961.000	267.115.000	+ 40.845.000
Fevereiro..	271.928.000	269.272.000	+ 2.655.000
Março.....	321.317.000	294.068.000	+ 27.249.000
Abril.....	326.560.000	288.740.000	+ 37.819.000
Maió.....	353.825.000	308.132.000	+ 45.692.000
Junho.....	351.001.000	301.304.000	+ 49.696.000

Benefícios liquidos, em dollars:

Janeiro....	87.748.000	79.069.000	+ 8.679.000
Fevereiro..	58.964.000	80.331.000	— 21.367.000
Março.....	88.807.000	96.718.000	— 7.911.000
Abril.....	93.318.000	93.257.000	+ 60.000
Maió.....	109.307.000	105.782.000	+ 3.524.000
Junho.....	113.811.000	103.341.000	+ 10.474.000

De tudo isto se depreheende que as linhas ferreas da America do Norte se encontram, no ponto de vista das despesas e da restricção de benefícios, como a maior parte dos outros caminhos de ferro do mundo inteiro, soffrendo as terriveis consequencias de uma guerra maldita, que não ha maneira de ver terminada, como tanto se faz mister.

Engenheiro Raul Esteves

Tivemos o prazer de abraçar em Lisboa, vindo das trincheiras, em França, no goso d'uma fugitiva licença, o nosso querido amigo e secretario d'esta *Gazeta*, que desde maio ultimo alli se achava commandando o batalhão de caminhos de ferro.

Da parte que este tem tomado na campanha conta-nos o Sr. Esteves factos que nos encham de prazer.

O batalhão dos ferro-viarios portuguezes tem sido muito apreciado e considerado pelos altos dirigentes da campanha, sendo encarregado de alguns trabalhos de grande importancia e elogiado pela presteza e perfeição com que os tem executado.

Chamado para construir um determinado troço de linha ferrea, que deveria estar prompto em quinze dias, o pessoal portuguez desempenhou-se do encargo em doze dias, o que produziu a mais agradável impressão nos dirigentes.

O nosso querido collega volta amanhã para o seu posto de honra, e lá se conservará até que a guerra termine, o que não permite a menor conjectura sobre quando teremos o prazer de o ver regressar ao nosso convívio e ao seu logar n'esta redacção. Por isso nos sollicitou que o substituíssemos no logar em que só platonicamente o seu nome tem sido conservado no encabeçamento do nosso jornal. Assim o fazemos, provendo n'esse logar o nosso redactor effectivo Sr. Alberto Bessa, cuja assidua collaboração nos tem sido um valioso auxiliar.

Ao nosso presado amigo Sr. capitão Raul Esteves, desejamos que breve regresse á patria, glorioso de ter, elle e os seus subordinados, cooperado com efficacia n'essa cruenta lucta em que os nossos velhos alliados se empenham e em que não desistirão da victoria final.

Manuel Affonso d'Espargueira

Finou-se um dos vultos de maior destaque de entre os nossos antigos estadistas e d'entre os mais distinctos engenheiros dos caminhos de ferro portuguezes.

Na sua casa, proximo de Vianna do Castello, sua terra natal, onde voltara recentemente, após alguns annos de exilio, parte forçado por um processo criminal com que a politica quiz ferir-o, parte expontaneo porque o desgosto o levou a conservar-se longe do paiz, parte, finalmente, obrigado pela doença que victimou sua esposa, morreu no dia 28, o distincto engenheiro Manuel Affonso d'Espargueira.

Apesar dos seus 82 annos, a sua robustez physica, que o desgosto da perda da esposa querida ultimamente abalara, não fazia prever o desaparecimento da sua figura aprumada, distincta, bom espécimen de uma geração de rara e forte envergadura, de caracteres energicos, que va escasseando.

Engenheiro pela escola de Pontes e Calçadas de Paris, curso que fez com grande distincção, exerceu importantes cargos no nosso paiz, sendo por muito tempo director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, no serviço da qual ultimamente e por nomeação do *comité* de Paris, foi conservado como engenheiro consultor.

N'aquelle logar o conhecemos, quando o auctor d'estas linhas assumiu uma certa situação na Companhia, por occasião da lucta com os antigos elementos estrangeiros em combate com o grupo financeiro portuguez; e d'essas relações respeitadas entre director e subordinado nasceu, com a admiração por aquelle bello caracter, a afeição que desde então lhe dedicámos e com que conquistámos a reciprocidade.

Na politica occupou o Sr. Manuel d'Espargueira logares proeminentes, sendo deputado em varias legislaturas,

presidente da Camara e por fim, tendo, em 1898, publicado um proficiente estudo sobre *As despesas publicas e a Administração Financeira do Estado*, foi nomeado ministro da Fazenda, cargo em que foi reconduzido em 1901, sendo eleito Par do Reino em 1905.

Já se vê que, em tão elevada posição, a politica não deixou de ataca-lo ferozmente, sendo brilhante a forma porque a sua palavra energica e a consciencia da sua rectidão na gerencia dos negocios publicos lhe davam facil victoria sobre os seus detractores.

Da sua gerencia n'aquelle pasta ficou um principio que ao paiz muito aproveitou, representando alguns milhares de contos de economia nos cofres do Thesouro, e a diminuição no aggravamento dos cambios — os concursos para aquisições de cambias pela Junta do Credito Publico.

Anteriormente esses cambias eram comprados no mercado, o que permittia á especulação fazer o seu jogo em prejuizo do Thesouro e de todo o commercio.

Foi Espargueira que creou os concursos por proposta em carta fechada, que pôz termo áquella especulação.

Foi agraciado com as seguintes merces honorificas:

Grande official, commendador, official e cavalleiro da ordem de S. Bento de Aviz; official da Legião de Honra de França e da Rosa do Brazil.

A'lem do estudo financeiro a que acima nos referimos deixou publicados os seguintes trabalhos:

«Missão de estudo ao porto de Antuerpia», Lisboa, 1885; «Interpellação sobre as obras do porto de Lisboa», discurso proferido na camara dos deputados, 1883; «Memoria descriptiva do projecto d'um porto de abrigo em Leixões», Lisboa, 1874; «Relatorio dirigido a s. ex.^a o ministro das Obras Publicas, e legislação relativa ao rio Mondego, vallas e campos de Coimbra», Coimbra, 1863; «Memoria sobre as obras executadas nos campos do Mondego», Lisboa, 1871; «Relatorio sobre a administração do porto artificial de Ponta Delgada», Lisboa, 1871; «Projecto para a conclusão do porto artificial de Ponta Delgada», Lisboa, 1872; «A questão Leixões-Salamanca», discurso proferido na camara dos deputados, Lisboa, 1889; «Projecto do caminho de ferro de Mossamedes», discurso proferido na camara em 1890, Lisboa, 1890; «Relatorio, propostas de lei e documentos apresentados na camara dos deputados», Lisboa, 1900 e 1905.

LINHAS PORTUGUEZAS

Minho e Douro.—Como é sabido, as plataformas da estação do Porto, tinham na extremidade, do lado do tunnel, um rebaixamento, para facilitar a passagem de umas ás outras, que podia dar logar a desastres, e como essa passagem era dispensavel, a Direcção resolveu suprimi-la nivelando as placas, o que dá mais commodidade aos passageiros, visto o enorme comprimento de alguns comboios. Este trabalho está em via de conclusão.

— Está quasi concluida a estrada de ligação da estação de Almendra com Almendra, Algodres, Villar de Amargo e Figueira de Castello Rodrigo.

Esta estrada ha muitos annos principiada, está já toda rompida, faltando apenas empedrar cerca de 7 kilometros dos 24 que tem até Figueira de Castello Rodrigo; mas apesar d'isso, os povos de Almendra, Algodres e Villar de Amargo, já se servem d'ella, pois lhes dá grande facilidade ás suas relações commerciaes. Figueira, Freixeda do Torrão, Vermioza, Almolala e Villar Torpfn, servem-se no entanto pela estrada de Barca d'Alva, por ter menos 3 kilometros e por estar toda britada.

A linha do Douro, não deve porém o seu desenvolvimento ás suas estradas, que são tão deficientes que ha muitissimas estações a que só dão accesso maus e ingremes caminhos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Restrições no serviço internacional

Portugal-França — Continua impedido todo o tráfego de Portugal para França, só se acceptando a despacho as remessas para as quaes o expedidor apresente auctoriscação da *1.ª Divisão Technica de Ferrocarriles*, com séde em Madrid, Calle San Bernardo, 2.

Portugal-Hespanha — Para *Madrid-Principe Pio* não se acceptam, até o dia 5 do corrente, remessas de grande velocidade, de mais de 50 kilogrammas, excepto fructas, peixe, carnes frescas e leite.

Estação de Reus de M. Z. A. — Até novo aviso acha-se suspenso o despacho de remessas de vagão completo, excepto gado e artigos de primeira necessidade.

Estação de Barcelona n.º 2, Sans e Clot — Não se acceptam remessas de grande nem de pequena velocidade, excepto gado, forragens, carvão, lenha e generos de primeira necessidade.

Linha de Venta de Baños a Santander — Exige-se reserva pelos prazos de transporte nas expedições de grande e pequena velocidade, destinadas a estas linhas. Para Alar até Barcena, não se admite tráfego algum.

Linha de Quintanilha a Barruelo — Está suspenso todo o tráfego para esta linha.

Linha de León a Gijón — Interrompida, por causa das neves, entre Santa Lucia e Puente de los Fiares, não se admittindo tráfego algum que tenha de transitar pela parte interrompida.

Bilbao — Para esta estação só se acceptam remessas com reserva pelos prazos do transporte.

Tarifas annulladas

A Tarifa especial S. P. n.º 8, combinada entre a Companhia Portugueza e a de Madrid-Zaragoza e Alicante, para o transporte de madeiras de Portugal para Hespanha, é annullada a partir de hoje.

A tarifa E. P. n.º 1 de grande velocidade, combinada entre as duas referidas Companhias, para o transporte de generos frescos, é tambem annullada a partir de hoje, em virtude de resolução tomada pela companhia hespanhola.

Distribuímos com o presente numero.

Derrogação de restrições no tráfego nacional

Em virtude d'um despacho do Ministro do Commercio, foram derogadas todas as restrições impostas pelo governo transacto, no tráfego nacional, á circulação pelo caminho de ferro, de mercadorias e gados.

Em vista d'essa resolução, as empresas de caminhos de ferro publicaram avisos annullando todas as publicações, segundo as quaes se estabeleciam restrições na acceptação a despacho de diversos generos de primeira necessidade.

Tarifa de Camionagem de Collares-Central

A partir de hoje, a sobretaxa de 50 por cento, em vigor nos preços estabelecidos na Tarifa de camionagem, entre a estação de Cintra e o despacho de Collares-Central, é elevada a 75 por cento.

Tarifa de Camionagem em Lisboa

Os preços das Tabellas insertas nos artigos 2.º e 4.º da Tarifa de camionagem em Lisboa, entre as estações do caminho de ferro e o Despacho Central de Lisboa, e os domicilios, foram augmentados com a sobretaxa de 40 por cento.

Apeadeiro de Avanca

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Companhia Portugueza, o apeadeiro de Avanca, situado entre Estarreja e Ovar, a partir de hoje, além do serviço que já estava habilitado a prestar, passa a acceptar a expedição e recepção remessas de pequena velocidade por vagão completo ou pagando como tal, em portes a pagar, quando d'alli expedidos, e pagos quando a este destinados, sendo as operações de carga e de descarga effectuadas por conta dos expedidores e consignatarios, respectivamente, e com gente sua.

Esta medida veio satisfazer grande numero de pedidos feitos pelos povos da região.

Distribuímos com o presente este aviso.

Indice de tarifas

Em vista das numerosas modificações, additamentos, alterações e annullações que se teem dado, por successivos avisos ao publico em todas as tarifas ferro-viarias, lembraram-nos os nossos estimados assignantes, da primitiva da nossa *Gazeta*, Campos Mello & Irmão, Limitada, da Covilhã, a conveniencia de publicarmos um indice de todas as tarifas e suas modificações que se acham em vigor n'esta data.

Acceptamos gostosos (e agradecidos) a ideia, e aqui principiamos hoje a publicar esse indice, começando pelas tarifas da Companhia Portugueza.

Tarifas e avisos de modificação vão acompanhadas das respectivas datas, e por estas facil será aos nossos assignantes, que desejem conhecer essas publicações, encontralas na nossa collecção, como annexos ou em referencias na secção «Viagens e Transportes.»

A seguir ás tarifas da Companhia Portugueza publicaremos eguaes esclarecimentos sobre as das outras rédes.

Tarifas de grande velocidade

Passageiros

Internas:

N.º 2 (15-9-14): Grupo de estudantes e seus professores ou pessoal escolar em viagens de estudo ou de recreio.

N.º 3 (28-5-15): Bilhetes reduzidos para os comboios tramways.

Aviso ao Publico: 2.090 (30-3-12).

N.º 5 (16-6-08): Compartimentos alugados, logares de luxo e salões.

Avisos ao Publico: 1.519 (3-11-06)—1.517 (3-11-06).

N.º 7 (15-12-04): Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Aviso ao Publico: 1.527 (14-12-06)—1.545 (26-3-07) — 1.661 (1-7-08) — 1.793 (10-12-09) — 1.933 (24-1-11)—2.116 (10-7-12)—2.465 (10-3-15).

N.º 7-bis (22-4-14): Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Aviso ao Publico: 2.503 (24-6-15).

N.º 9 (15-8-17): Bilhetes collectivos para grupos de 12 ou mais passageiros de 3.ª classe.

N.º 11 (31-5-15): Bilhetes reduzidos de applicação em várias zonas.

N.º 12 (14-2-91): Bilhetes de admissão nas gares.

Aviso ao Publico: 2.321 (6-4-14).

N.º 13 (2-4-07): Bilhetes simples entre Figueira e estação de Pampilhosa até Porto.

Aviso ao Publico: 1.566 (17-6-07).

N.º 14 (1-10-97): Bilhetes de assignatura trimestral, semestral e annual.

Aviso ao Publico: 1.861 (21-5-10) — 2.304 (6-2-14).

N.º 14-bis (17-7-01): Bilhetes de assignatura mensal.

Aviso ao Publico: 1.142 (10-11-01).

N.º 16 * (29-4-14): Viagens de recreio em grupos pelos comboios ordinarios ou em comboios especiaes.

N.º 22 (1-8-07): Bilhetes de identidade para viagens a meios preços.

Aviso ao Publico: 1.958 (29-4-11).

N.º 23 (12-12-09): Bilhetes especiaes para serviço dos apeadeiros entre Cacem e Torres Vedras.

Aviso ao Publico: 1.838 (22-2-10).

N.º 25 (6-12-11): Transporte de artistas de theatro e de circo, em grupo, suas bagagens, material de scena e de circo, animaes amestrados, e montadas de cavalleiros tauromachicos.

Combinadas:

Linhas portuguezas

N.º 101 (28-5-15): Viagens de recreio (ida e volta) em grupos pelos comboios ordinarios ou em comboios especiaes, combinada com as linhas do Minho e Douro, Sul e Sueste, Beira Alta e Companhia Nacional.

N.º 102 (18-6-16): Bilhetes de ida e volta entre varias estações da Companhia Portugueza e Tondella e Vizeu.

N B 2 (2-4-07): Bilhetes simples entre Figueira e estação de Pampilhosa até Porto.

N B 3 (29-7-98): Bilhetes de ida e volta combinados com a Beira Alta.

Aviso ao Publico: 1.098 (29-3-01) — 1.183 (19-6-02) — 1.704 (5-1-09) — 1.934 (25-1-11) — 1.970 (25-5-11).

P 4 (22-5-09): Bilhetes d'excursão com itinerarios escolhidos pelos passageiros.

Aviso ao Publico: 1.979 (22-6-11) — 2.300 (29-1-14).

P 5 (19-6-92): Bilhetes de ida e volta, combinada com o Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 1.897 (27-9-10) — 2.098 (8-5-12).

P 6 (16-11-04): Bilhetes collectivos para 12 ou mais passageiros de 3.ª classe, combinada com linhas portuguezas.

Aviso ao Publico: 2.816 (29-8-17).

P 13 (23-4-07): Bilhetes de ida e volta, combinada com o Sul e Sueste.

Aviso ao Publico: 1.947 (14-3-11).

Linhas hespanholas

N.º 206 (11-9-14): Bilhetes simples de Lisboa a Hendaya ou de Irun a Lisboa.

Linhas francezas

N.º 301 (10-11-11): Bilhetes simples e bagagens.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12).

N.º 302 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta e bagagens.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12) — 2.367 (23-7-14).

N.º 303 * (25-10-11): Bilhetes de ida e volta para familias.

N.º 307 * (10-11-11): Bilhetes de 1. e 2.ª classe, Paris-Lisboa e Porto, e volta.

N.º 310 * (15-12-13): Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos.

N.º 312 (15-6-11): Bilhetes simples e bagagens, Paris, Bordeus e Bayonna por Lisboa, Entroncamento, Coimbra, e Porto, ou vice-versa.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12).

N.º 313 (15-6-11): Bilhetes de ida e volta, Paris, Bordeus e Bayonna e Lisboa, Entroncamento, Coimbra e Porto.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12) — 2.367 (23-7-14).

N.º 314 (3-10-12): Bilhetes simples e bagagens Paris por Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, ou vice-versa.

N.º 315 (3-10-12): Bilhetes de ida e volta, idem, idem, idem.

N.º 316 (10-11-11): Bilhetes simples de 1.ª classe para Paris e portos d'Africa.

N.º 317 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta, idem, idem, idem.

Mercadorias

Internas:

1 (12-1-03): Recovagens e generos frescos.

Aviso ao Publico: 1.611 (27-11-07) — 1.957 (29-4-11) — 2.229 (7-8-13) — 2.424 (29-10-14) — 2.549 (13-11-15) — 2.677 (10-11-16) — 2.733 (15-3-17).

4 (17-11-90): Metallico, valores e reembolso.

Aviso ao Publico: 2.011 (10-10-11).

6 (15-2-90): Telegrammas.

8 (12-1-03): Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas.

15 (10-6-99): Byciclos.

Aviso ao Publico: 1.103 (13-5-01) — 1.112 (3-7-01) — 1.372 (31-10-04).

17 (21-12-11): Touros, animaes ferozes, etc.

21 (29-4-14): Gado cavallar, muar e laginero.

24 (29-4-14): Generos frescos com destino a Lisboa-R para entrega nos mercados ou domicilios; Lisboa-Mar para exportação; Santarem; Payalvo; Coimbra; Aveiro; Gaya; Campanhã; Figueira; Leiria, Portalegre; Elvas; Castello Branco; Covilhã e Guarda.

Aviso ao Publico: 2.388 (27-8-14) — 2.552 (7-12-15).

26 (1-8-12) g. v. (14-A de p. v.): Automoveis para passageiros.

27 (20-8-13): Generos frescos em vagões frigorificos dos expedidores.

28 (10-9-14): Flores e comestiveis em cestos, e leite em bilhas, por assignatura mensal nos arredores de Lisboa.

L 1-bis (4-7-01): Bagagens nos tramways.

C 1-bis (1-4-96): Mercadorias no ramal de Cascaes.

Combinadas:

Linhas portuguezas

MB 1 (20-7-1898): Mercadorias diversas, dinheiro e valores, combinada com Beira Alta.

Aviso ao Publico: 1.316 (7-4-904).

LNMD 3 bis (25-7-1882): Generos frescos, combinada com Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.632 (27-7-916).

P 2 (20-6-1890) Telegrammas, combinada com Minho e Douro e Beira Alta.

P 3 (10-4-907): Valores de peso não superior a 10 kg., combinada com varias linhas portuguezas.

P 8 (24-5-1894): Peixe fresco, salpicado, salgado, mariscos e escabeches, combinada com varias linhas portuguezas.

N.º 105 (16-3-912): Reembolsos, com todas as linhas portuguezas.

Linhas hespanholas

N.º 201 (13-3-916): Comestiveis e generos frescos, combinada com Sul e Sueste e M. C. P.

N.º 204 (15-12-910): Metallico, valores e reembolsos, combinada com M. C. P.

ML 5 (20-7-1899): Volumes de peso não superior a 10 kg., combinada com M. C. P.

ML 8 (17-11-904): Animaes por vagão completo, combinada com M. C. P.

Aviso ao Publico: 1645 (14-4-908).

S. F. 2 (21-9-907): Fructas e diversos generos frescos, combinada com Beira Alta, Salamanca à Fronteira e Medina a Salamanca.

Linhas francezas

- P. H. F. 3* (26-12-904): Recovagens e generos frescos.
N.º 305 (2-2-912): Aeroplanos, barcos e carruagens para Portugal por França.
N.º 306 (8-9-909): Cavallos entre França e Portugal.
N. 318 (7-7-913): Reembolsos.

Tarifas de pequena velocidade

Internas:

Condições gerues d'aplicação das tarifas espezias internas de pequena velocidade (21-12-11).

Aviso ao Publico: B 2.743.

- 1 (21-12-11): Táras.
 2 (21-12-11): Aguardente, alcool, azeite, vinho, vinagre e bebidas diversas.
 3 (21-12-11): Madeiras, lenhas, matto, etc.
 Avisos ao Publico: 2.155 (26-11-12)—2.194 (8-4-13)—2.234 (20-8-13) — 2.352 (17-6-14) — 2.519 (11-8-15) — 2.604 (27-5-16) — 7.º additamento (10-1-16) — 8.º additamento (3-2-16) — 2.737 (26-3-17).
 4 (21-12-11), Materias explosivas.
 Avisos ao Publico: 2.198 (17-4-13)—2.345 (8-6-14) 2.720 (21-2-17).
 5 (21-12-11): Gado por vagão completo.
 Aviso ao Publico: 2.355 (22-6-14).
 6 (21-12-11): Animaes ferozes, etc.
 7 (21-12-11): Mercadorias diversas por expedição de peso minimo de 100 kilos para as estações nas proximidades de Lisboa.
 Avisos ao Publico: 2.224 (23-7-13)—2.325 (20-4-14) 2.327 (22-4-14).
 8 (21-12-11): Mercadorias diversas.
 Avisos ao Publico: 2.189 (8-3-13) — 2.244 (4-9-13) — 2.287 (23-12-13)—4.º additamento (3-2-16)—5.º additamento (4-2-16).
 9 (21-12-11): Mercadorias diversas por expedição de 100 kilos.
 Aviso ao Publico: 2.217 (15-7-13).
 10 (21-12-11): Mercadorias diversas por expedições de 500 kilos.
 Avisos ao Publico: 2.224 (23-7-13)—2.229 (28-1-14) 2.328 (22-4-14)—2.702 (9-1-17).
 11 (21-12-11): Cereaes, etc.
 Avisos ao Publico: 2.224 (23-7-13)—2.342 (8-7-14).
 12 (21-12-11): Adubos e correctivos para terras, etc.
 Avisos ao Publico: 2.178 (1-2-13)—2.486 (20-5-15).
 13 (1-3-15): Carvão vegetal, casca e cortiça, etc.
 Avisos ao Publico: 2.521 (11-8-05)—2.º additamento (3-2-16).
 14 (21-12-11): Vagões pertencentes aos expedidores ou consignatarios.
 Aviso ao Publico: (8-6-14).
 15 (10-11-14): Bacalhau secco em fardos.
Tarifa de camionagem—Collares (27-3-07).
 B 2.877 (15-12-17).
Tarifa de camionagem—Porto (1-4-08).
 " " —Lisboa (4-4-17).
 B 1.964 (9-5-11).
Roteiro de Lisboa (10-3-13) (annexo á tarifa de camionagem).
Tarifa de despesas accessorias (21-12-11).
 Avisos ao Publico: 2.714 (12-2-17)—2.885 (20-9-17) 2.262 (23-10-13) — 2.544 (22-10-15) — 2.593 (10-5-16) — 2.251 (28-1-14) — 2.179 (15-2-13).

Combinadas:

Linhas portuguezas

- P 9* (21-9-05): Mercadorias diversas por expedição de 500 kilos, Sul e Sueste.
 Avisos ao Publico: 1.678 (22-9-08)—1.723 (10-4-09).

P 11 (28-7-04): Mercadorias diversas por vagão completo, Sul e Sueste.

Avisos ao Publico: 1.537 (20-2-07)—1.634 (20-3-08) — 1.675 (5-5-08) — 1.679 (22-9-08) — 1.756 (28-8-09) — 1.831 (8-3-10) — 1.841 (8-3-10) — 1.863 (6-6-10)—1.932 (24-1-11)—1.953 (15-4-11) — 2.022 (6-11-11) — 2.232 (18-8-13) — 2.427 (2-11-14) — 2.764 (14-5-17) — 2.137 (25-9-12).

N B 5 (20-7-98): Gado, Beira Alta.

Aviso ao Publico: 1.644 (14-4-08).

N B 6 (1-1-01): Mercadorias diversas, minimo de expedição 50 kilos, Beira Alta.

Avisos ao Publico: 2.280 (5-12-13)—1.636 (23-3-08) — 1.836 (15-2-10) — 2.114 (10-7-14) — 2.296 (28-1-14) — 2.324 (20-4-14) — 2.344 (8-8-14) — 2.343 (8-6-14) — 2.430 (11-11-14) — 2.458 (20-0-15) — 2.508 (8-7-15).

103 (10-1-12): Adubos e correctivos, Beira Alta.

Aviso ao Publico: 2.508 (8-7-15).

104 (19-7-13).

P 1 (20-7-98): Táras vasiaas. Beira Alta e Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.537 (24-9-15).

P 7 (22-2-05): Mercadorias diversas por vagão completo, Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.242 (1-9-13).

P 12 (1-7-04): Cal em pedra e em bruto, Minho e Douro.

Avisos ao Publico: 1.945 (2-3-10) — 2.068 (22-2-12) — 2.340 (6-6-14).

102 (10-11-11): Adubos e correctivos, Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.508 (8-7-15).

401 (1-11-13): Mercadorias diversas por vagão completo, combinada com o Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.508 (8-7-15).

101 (8-5-11): Mercadorias diversas por vagão completo, combinada com o Sul e Sueste e Minho e Douro.

Avisos ao Publico: 2.055 (8-2-12) — 2.227 (1-8-13) — 2.394 (2-9-14).

Linhas hespanholas

Tarifa de operações aduaneiras em Marvão e Valença d'Alcantara (29-1-902).

B 2.441 (29-12-914).

M L 1 (15-12-1887): Varias mercadorias, M. C. P.

Avisos ao Publico: 2.235 (21-8-913)—2346 (12-6-914).

M L 1-A (18-7-1890): idem, M. C. P.

Avisos ao Publico: 1.341 (8-6-910)—1.941 (24-8-911).

M L 4 (16-6-904): Combustiveis mineraes, M. C. P.

M L 5 (19-1-903): Sal commum, M. C. P.

M L 7 (23-5-904): Cerveja em caixas e barris, M. C. P.

M L 8 (17-11-904): Animaes por vagões completos, M. C. P.

Aviso ao Publico: 1.645 (14-4-908).

M L 207 (10-9-913): Baterias de accumuladores electricos, M. C. P., M. Z. A. e Norte de Hespanha.

S F 4 (28-3-908): Cereaes e legumes secos, K. A. S. F. P.

S F 3 (22-8-907): Sal commum, Beira Alta e S. F. P.

Avisos ao Publico: 1597 (8-10-907)—1602 (22-10-907) — 1.604 (13-10-907)—1.698 (10-12-917).

Linhas francezas

Internacional 302 (6-4-914): (Em suspenso a sua applicação) Massas indivisiveis e objectos de grandes dimensões.

Internacional 303 (11-9-909): Mobilia e carros de mudanças.

Aviso ao Publico: 1.911 (10-11-910).

Internacional 305 (2-2-912): Aeroplanos, barcos e carruagens.

Aviso ao Publico: 1.911 (10-11-910).

Internacional 306 (8-9-909): Cavalos de França para Portugal ou vice-versa.

Internacional 307 (1-7-914): Productos metallurgicos.

Aviso ao Publico: 2.839 (20-10-917).

Internacional 309 (15-8-912): Vagões deixos intermudaveis.

Aviso ao Publico: 2.536 (22-9-918).

As tarifas que levam este signal * estão suspensas.



Escola de Ferro-viarios

A iniciativa da sua fundação

Do Sr. Campos Figueira, a que nos referimos no nosso numero passado a proposito d'este assumpto, recebemos a carta que gostosamente publicamos abaixo.

Sobre o assumpto podemos dizer que a ideia de uma escola para habilitar ao exercicio do serviço ferro-viario não é, até certo ponto, nova entre nós.

Por muito tempo, a Companhia dos Caminhos de ferro, teve uma escola em Santa Apolonia, para esse fim, embora com um restricto campo de acção, porque era destinada sómente a habilitar pessoal de estações, no movimento de comboios (conductores o guarda-freios) e de fiscalização (revisores).

Essa instituição, que durou bastantes annos, acabou, por fim, por se reconhecer que o ensino theorico que ella fornecia não era bastante, sendo preferivel dar ao educando, desde o seu inicio no serviço, o estudo pratico, como hoje se faz.

A escola aberta em Inglaterra e cuja creação o nosso correspondente preconiza, parece-nos que deverá ter fins mais lactos: dar o conhecimento theorico e completa-lo depois pela parte pratica por meio de missões que se vão aperfeiçoar no exercicio pratico do que aprenderam na escola.

E por igual nos parece que ella não deverá limitar-se á preparação de pessoal para estações e comboios, mas ampliar-se ao ensino do machinista, do fogueiro, do conductor de trabalhos da via, da montagem de telegraphos e telephones e mesmo ao do empregado de escriptorio, na confecção de horarios, na organização de estatísticas, e outros trabalhos burocraticos indispensaveis na especialidade, e geraes em todas as rédes.

A fazer-se alguma coisa, somos de parecer que se faça completa; e como os directamente interessados são as administrações ferro-viarias d'ellas esperamos que tomem a iniciativa do que o Sr. Figueira com tão captivante gentileza entende que o nosso jornal poderá fazer a propaganda.

Segue a carta:

Sr. Redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Por um lamentavel acaso, o ultimo numero da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, só chegou ás minhas mãos oito dias apóz a sua publicação. Por este motivo vejo-me obrigado a só hoje lhe dirigir a presente carta. E', aproveitando o penhorante offerecimento de V., que ousó pedir-lhe para a publicar.

Não sou mais do que um leigo n'estes assumptos e se na *Monarchia* me referi ao ensino profissional dos ferro-viarios, foi porque o artigo da sua *Revista* me veio lembrar a grande conveniencia que haveria em criar uma escola portugueza onde se ensinassem homens a serem empregados ferro-viarios. Comprehende, pois, V. que a minha competencia é pouca ou nenhuma para mais detalhadamente me occupar do assumpto.

Como *integralista*, respeitador das ideias da corrente politico-philosophica que sigo, eu reconheço que os mais com-

petentes para defenderem os interesses d'uma determinada classe são os proprios membros d'essa classe. E, consequentemente, eu penso que aos ferro-viarios compete pugnar pela fundação d'uma escola para o ensino da sua profissão.

Mas, por outro lado, reconheço que a solução de muitos problemas graves depende com frequencia d'uma certa iniciativa; foi por esta razão que eu resolvi occupar-me do assumpto, na esperanza de que outros mais competentes do que eu o estudem e levem a bom termo. E é n'esta mesma ordem de ideias que eu venho hoje roubar-lhe algum espaço das suas columnas, advogando uma causa que, sem ser propriamente minha, o é no entretanto, por d'ella depender uma parcella da prosperidade e do bem estar do nosso paiz.

Mais uma vez accentuo que pretendo apenas, ao occupar-me dum assumpto de que não tenho cabal conhecimento, chamar a attenção dos competentes, lembrando-lhes a necessidade de empregarem os seus esforços, e o seu saber, a bem da criação d'uma escola que tanto beneficiaria os empregados, as Companhias, o Estado e, n'uma palavra, o proprio paiz.

Permita-me agora que em algumas palavras exponha o meu modo de ver a respeito da fundação da mesma escola e a respeito do que convém fazer para essa fundação.

O local para o funcionamento da Escola, poderia ser Lisboa ou seus arredores, pela visinhança das testas das linhas da Companhia Portugueza (Rocio, Santa Apolonia e Caes do Sodré) e do Estado (Sul e Sueste, cuja testa será brevemente em Almada).

Os alumnos seriam sujeitos a um duplo regimen de internato e externato, conforme tivessem familia no local da Escola ou não.

Na mesma Escola poderiam funcionar cursos de instrucção primaria ou secundaria, ou, em vez disto, poderia exigir-se áquelles que pretendessem entrar na Escola, determinadas habilitações. Uma vez terminada a aprendizagem, os alumnos receberiam um diploma, que lhes garantisse um emprego immediato, e convenientemente retribuido, em qualquer Companhia de caminhos de ferro portuguezes e com preferencia a quaesquer outros individuos com identicas ou inferiores habilitações.

Na hypotese de o numero de alumnos ser limitado, e havendo excesso de concorrentes, os filhos dos ferro-viarios deveriam ter uma certa preferencia. Desenvolver-se-hia assim o amor á profissão e estabelecer-se-hia ao mesmo tempo uma especie de recompensa para o empregado que durante annos dá ás Empresas o melhor do seu esforço. Está hoje mais do que provada a vantagem que existe para as corporações profissionais em assentarem, embora levemente, sobre uma base familiar.

Os professores seriam facilmente recrutados entre os nossos engenheiros, dos quaes alguns dos mais illustres occupam já nas Companhias de Caminhos de Ferro os logares mais importantes.

Mas como para realisar tudo isto era necessario fazer despezas que, principalmente a principio, durante as installações da escola, haviam de ser importantes, seria preciso resolver a parte financeira do problema.

E' claro que o ensino teria de ser gratuito ou quasi gratuito, não fallando, é claro, nos alumnos internos (e poderiam todos estar submettidos a este regimen). Mas o facto de ser gratuito mais agrava esta phase da questão. A maneira de a resolver era obter das Companhias determinadas subvenções mensaes, cuja somma cobrisse a importancia das despezas. A Associação dos Ferro-Viarios deveria tambem contribuir com uma quota-parte e o Estado, considerado agora como organismo governativo e não já como empresa exploradora da industria ferro-viaria, deveria tambem contribuir com um razoavel subsidio.

Emfim, muitos outros pontos teriam de ser detalha-

damente estudados e creio que todos seriam de satisfactoria resolução havendo a necessaria boa vontade.

Não me compete a mim entrar em maiores minucias. Que outrem o faça!

E permita-me que, aqui mesmo, nas columnas da sua Revista, eu lembre a conveniencia que ha em que um daquelles que com tanta competencia e intelligencia dirigem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, tome a seu cargo a defeza da criação de tal Escola.

Desculpe o tempo que lhe roubei e creia que me sentirei satisfeito e descansado sabendo que alguém da *Gazeta* se encontra, não ao meu lado, mas na vanguarda da propaganda para a criação da *Escola de Ferro-Via-rios*.

Subscrevo-me, etc.

A. Campos Figueira

Lisboa 27-12-917



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 21 obrigações predias ultramarinas de 4 1/2%, emittidas em 1 de Julho de 1889, foram extrahidos os seguintes numeros a saber:

1.406—1.762—2.297—2.450—2.815—3.067—4.319—5.746—5.924—6.870—7.024—7.414—7.638—7.806—8.343—8.423—8.503—8.533—9.498—9.690—10.006.

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar do dia 2 de janeiro de 1918, realiza-se na thesouraria do Banco em todos os dias uteis (excluindo as 5.ª feiras destinadas a atrasados), das 10 às 13 horas, aos sabbados das 10 às 12 horas, na sua Filial no Porto e no Banco do Minho, em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1917. Egualmente na fórma do costume serão pagos os coupons e a amortização das respectivas obrigações em Londres *Comptoir National d'Escompte*, contra apresentação dos coupons ou dos titulos.

Tendo-se procedido hoje ao sorteio de obrigações de 4 1/2% coupon, emittidas pela Camara Municipal de Lourenço Marques, foram extrahidos os seguintes numeros:

5—450—1.409—1.470—1.710—2.962—3.226—3.304—3.336—3.461—4.069—4.651—4.863—5.562—5.867—6.335—6.566—6.568—7.961.

São portanto prevenidos todos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 31 de dezembro de 1917, realiza-se na thesouraria do Banco, em todos os dias uteis, das 10 às 13 horas, com excepção dos sabbados, em que será das 10 às 12, o pagamento do juro de todas as obrigações sorteadas, que deixam, *ipso facto*, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22.º dos estatutos d'este Banco ao sorteio de 180 obrigações predias ultramarinas de 6%, emittidas com fundamento na carta de lei de 27 d'abril de 1901, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

821 a 830—1.541 a 1.550—3.931 a 3.940—5.181 a 5.190—7.361 a 7.370—9.251 a 9.260—11.351 a 11.360—12.691 a 12.700—13.811 a 13.820—14.401 a 14.410—15.461 a 15.470—15.941 a 15.950—17.561 a 17.570—17.651 a 17.660—18.051 a 18.060—19.271 a 19.280—23.081 a 23.090—23.901 a 23.910.

São portanto prevenidos os srs. portadores d'estas obrigações de que a começar no dia 2 de janeiro de 1918, realiza-se na thesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as 5.ª feiras, destinadas a atrasados), das 10 às 13 horas, aos sabbados das 10 às 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1917.

Lisboa, 20 de dezembro de 1917.

O Governador,

(a) Manuel Carlos de Freitas Alzina.

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de Janeiro de 1918, conforme o disposto no titulo 4.º dos Estatutos, coube a sorte aos numeros:

317—682—996—1.173—3.122—3.261—4.532—6.360—7.670—de Escudos 450.500 e 9.781—10.596—11.885—12.074—12.143—16668—17.669—19.190—19.846—23.737—24.179—26.559—26.997—27.025—28.320—28.485—30.784—30.888—31.424—31.785—32.443—34.245—34.986—35.071—35.736—38.815—38.817—39.022—39.555—40.952—40.966—41.107—41.117—42.916—43.066—43.828—45.067—48.734—48.801—49.081—49.151—49.187—50.549—51.306—52.437—52.655—54.179—54.558—54.986—55.545 de Escudos 90.500.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de Janeiro de 1918:

No Porto, na sede da Companhia — Rua do Bellomonte, n.º 49
Em Lisboa, na Delegação da Companhia — Rua do Ferregial de Baixo, 48, 1.º e na casa dos srs. Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, n.º 6.

Em Londres, no Capital And Counties Bank Limited.

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

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

Porto, 21 de Dezembro de 1917.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Vice-Presidente da Assembleia Geral

(a) Augusto Gama

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1917.

A exploração do Petroleo na Argelia. — Um grupo de capitalistas francezes e um syndicato inglez representado pela casa Pearson, está tratando de obter do governo francez a concessão para a exploração de terrenos petroliferos na Argelia.

Um contracto provisório já foi assignado pelo Governador geral da Argelia e mr. Pearson, faltando-lhe apenas a ractificação pelo Governo metropolitano.

Na organização da sociedade exploradora, será dada a preferencia ao capital francez e a directores tambem francezes.

O estado terá participação nos lucros n'uma proporção a resolver.

Os direitos de exportação de metaes no Mexico. — Os direitos de exportação dos metaes foram lixados pelo governo mexicano nas seguintes bases:

Ouro Pesos 93.33, por kilogramma; prata Pesos 2.803; cobre 51 centavos; chumbo 56; zinco 73; estanho 12; egualmente por kilogramma.

A producção aurifera do Rand. — Durante o mez de novembro findo, o rendimento total do Rand elevou-se a 722.839 onças de ouro, no valor de £ 3.070.426, contra 751.290 onças, ou seja £ 3.191.276, no mez de outubro.

São em numero de 185.336 os indigenas empregados nas minas d'esta região, a saber: 169.083 nas minas de ouro, 4.620 nas de diamantes e o resto nas de carvão.

Companhia dos Tabacos de Portugal. — As vendas d'esta companhia no mez de Outubro de 1917, foram, no continente, de 228.093 kilogrammas, no valor de Esc. 1.087.5507, accusando um augmento sobre equal periodo em 1916, de 2.253 kilogrammas e Esc. 64.5897; para as colonias 36.055 kilogrammas, no valor de Esc. 68.594, ou mais 26.824 kilogrammas e Esc. 54.5265 do que em equal periodo de 1916.

Nos primeiros seis mezes do exercicio em decurso, as vendas foram: no continente 1.349.077 kilogrammas, no valor de Esc. 6.404.5909, mais 90.517 kilogrammas e Esc. 714.524, que em equal periodo do anno anterior; e para as colonias, 174.606 kilogrammas, no valor de Esc. 266.5699, ou mais 91.980 kilogrammas e Esc. 161.5671 sobre os seis mezes correspondentes no exercicio do anno anterior.

Relatorio. — Temos presente o bem elaborado relatorio da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia de Moçambique, pela qual se vê que não obstante a terrivel crise economica que atravessou o estado financeiro d'esta importante companhia, é bastante prospero.

Os caminhos de ferro catalães

A provincia de Catalunha, no visinho reino, conta actualmente com um systema ferro-viario que muitos technicos julgam deficiente para a sua importancia, pois toda a rede construida não attinge ainda a 2.090 kilometros e as subvenções outhorgadas pelo Estado ascendem apenas a 43,67 milhões de pesetas, aproximadamente a vigessima parte do que se tem dispendido na rede geral hespanhola, sendo a rede catalã a decima parte d'aquella.

Nem corresponde a rede catalã a necessidade de integrar a Catalunha completamente com Aragão, com Castella, com a Navarra e Viscaya, nem se iniciou sequer a construcção das grandes redes peninsulares, com o centro radial em Barcelona, nem, dada a significação internacional e maritima cotresponde o systema ferro-viario catalão a necessidade de vertebrar (é o termo preciso) a rede catalã com a rede franceza, e a montanha pirenaica com o mar, assegurando aos portos catalães aquelle *hinterland* que demanda a sua crescente prosperidade industrial.

Uma das mais interessantes revistas technicas, que temos presente, acha necessario evitar desde já os antigos erros e organizar o serviço ferro-viario catalão, para que elle não continue sendo escravo do particularismo e feudatario das grandes empresas.

A simples inspecção do mappa deixa vêr claramente que o systema ferro-viario de uma empresa se encontra, por assim dizer, calcando os interesses da outra; e o mais singular do caso é que o capital catalão está comprometido em empresas ferro-viarias gallegas e castelhanas, das que nenhuns beneficios repartem, como a da linha de Orense a Vigo, de Madrid a Zamora, de Valladolid a Medina de Rioseco e outras.

Para comprovar os seus assertos, a revista a que estamos fazendo referencia, que outra não é senão a *Revista de Economía y Hacienda*, apresenta os quadros que em seguida reproduzimos, com a designação numerica em kilometros:

1.º — Linha do Norte e em conexão com ella:

Lérida, Reus e Tarragona.....	103
Lérida a Barcelona (na de Barcelona a Zaragoza).....	207
Barcelona a San Juan de las Abadesas.....	112
Barcelona a Tarragona.....	92
Amposta a Tarragona.....	71
Franquesa a Granollers.....	3
Caldas a Mollet.....	16
Palamós a Flasa.....	34
Manresa a Berga.....	71
San Feliú de Guixols a Gerona.....	38
Olot a Gerona.....	55
Mollerusa a Balaguer.....	26
Guardiola a Pobla de Lillet.....	10

2.º — Rede catalã de Madrid a Zaragoza e a Alicante:

Tarragona-Barcelona.....	108
Barcelona-Frontera.....	168
Barcelona-Empalme.....	76
Barcelona a Fayón (Barcelona a Zaragoza).....	193
Valls a Villanueva e Barcelona.....	97
Ramal a la Bordeta.....	4

3.º — Outras linhas:

Monistrol a Monserrat.....	9
Igualada a Martorell e Prat.....	39
Reus a Salou.....	9
Vendrell a San Vicente.....	5
Barcelona a Sarriá.....	9

Total, kilometros..... 1.553

A rede de caminhos de ferro secundarios e estrategicos, projectada para a Catalunha, está muito longe de corresponder ás exigencias do trafego catalão e da estrategia da provincia, sempre segundo o que pensa a mencionada revista.

Os caminhos de ferro secundarios, em harmonia com o respectivo plano de 1909, são estes: trez partindo de Lérida, a Caspe, Fermens e Granadella; um partindo de Pons por Cervera e bifurcando em Bellmunt para Villanueva y Geliú e Tarragona; e quatro pequenos ramaes para Grandeza, Montroig, San Feliú e Santa Coloma.

Os caminhos de ferro estrategicos são: um catalão-aragonez, partindo de Boltaña, Tamarite e Balaguer, bifurcando em Basela para Rosas e Puigcerdá, e outro de Blanes a Rosas, seguindo a linha da costa.

A isto se reduzem todos os projectos ferro-viarios da Catalunha.

Eis o quadro referente aos caminhos de ferro concedidos e em construcção até 31 de junho de 1916, em kilometros:

1.º — Plano de linhas ferreas secundarias com garantia de juro

Termens a Lérida.....	17
Pons a Cervera.....	30
Cervera a Tarragona.....	76
Bellmunt a Igualada.....	22
Tarrasa a Papiol.....	16
Villanueva a Igualada.....	60
Lérida a Fraga.....	30
Reus a Montroig.....	16
Sils a Santa Coloma.....	15
Lérida a Granadella.....	35
Gandesa a Ascó.....	30
Total, kilometros.....	347

2.º — Caminhos de ferro estrategicos

Balaguer a Estada e Tamarite.....	82
Balaguer a Pons.....	40
Pons-Puigcerdá.....	105
Basella a Solsona, Cardona e Manresa.....	78
Olot a Rosas.....	58
Guardiola a Olot.....	85
Blanes a Villajuiga.....	100
Solsona a Gironella y Berga.....	35
Total.....	582

3.º — Caminhos de ferro de via normal, em construcção

Lérida a Sort.....	118
Sort a Salou.....	39
Ripoll a la Frontera.....	55
Total.....	212

4.º — Linhas de via reduzida

Ferrocarriles de Barcelona e povos limítrophes.....	40
Santa Coloma de Farnés a Sils.....	9
Martorell a San Vicente de Castellet.....	47
Vallirana a Sans.....	38
Total.....	134

Resumo

Linhas de via normal e de via reduzida construidas, kilometros.....	1.553
Secundarias com garantias de juros.....	347
Estrategicas.....	581
De via normal em construcção.....	212
De via estreita em construcção.....	135
Total, kilometros.....	2.828

Ha construidos 1.553 kilometros; achando-se ainda por abrir á exploração 1.265.

Com toda a rede, Catalunha, que tem uma extensão aproximada á da Hollanda, Suissa, Belgica e Dinamarca, não logrou ainda uma rede ferro-viaria tão densa como aquella a que tem direito.

E a citada revista apresenta-nos esta comprovação:

Paizes	Kilometros quadrados	Kilometros de via ferrea
Belgica.....	29.500	8.814
Suissa.....	41.400	4.863
Hollanda.....	33.000	3.256
Dinamarca.....	39.400	3.771
Catalunha.....	32.194	1.553

A inferioridade é bem notoria, devendo ter-se ainda em conta que Catalunha é uma região eminentemente industrial; tem o seu *hinterland* peninsular e continental invejavel para os seus numerosos portos, e as suas extensas costas, e possui a energia electrica para a exploração de caminhos de ferro nos Pirineos, como nenhum outro paiz europeu, dos que ficam citados, exceptuando a Suissa, logra possuir.

A revista que temos citado conclue dizendo, que a lucta contra o analfabetismo e a organização de um bom systema circulatorio são os dois problemas que Catalunha tem de procurar resolver com toda a urgencia, e acrescenta ainda, em conclusão, que não lhe faltam para isso nem homens nem dinheiro.

A produção de combustivel

Não ha duvida que se trata de assumpto ligado intimamente com a exploração da industria ferro-viaria, hoje ainda, na sua maior parte, tributaria da hulha, por isso que mantêm a tracção pelo vapor o maior numero de linhas ferreas de todo o globo, podendo considerar-se como excepções á regra geral as, relativamente poucas, que já utilizam a tracção electrica.

A despeito das difficuldades resultantes da guerra submarina, que tanto reduziu e difficultou os transportes, e não obstante a occupação de varios centros hulhiferos importantes pelas tropas allemãs, a produção das minas de carvão francezas acha-se em constante progressão, segundo demonstra o quadro comparativo seguinte, que nos dá, em toneladas, as cifras mensaes do rendimento global das diversas bacias hulhiferas francezas:

	1916	1917
Janeiro.....	1.661.399	2.011.377
Fevereiro.....	1.689.566	1.903.179
Março.....	1.876.527	2.367.000
Abril.....	1.710.394	2.181.172
Maio.....	1.904.478	2.296.950
Junho.....	1.761.180	2.345.251
Julho.....	1.771.769	2.410.039
Produção dos 7 primeiros mezes....	12.375.313	15.515.058

A produção mensal franceza passou, pois, n'um anno, de 1.771.769 toneladas a 2.410.037 toneladas, ou seja um augmento de 26 por cento.

Cada uma das bacias hulhiferas contribuiu, pela sua parte, para o esforço commum.

A bacia chamada do Pas-de-Calais, — uma parte da qual está nas mãos do inimigo, — viu augmentar a sua produção 50.000 toneladas por mez, a partir do mez de Maio.

A bacia do Loire accusa, de 1916 a 1917, um accrescimento de rendimento de 400.000 toneladas.

Na bacia do Gard, de um anno para outro, o augmento passou de 33 por cento, e attingiu 438.000 toneladas nos 7 primeiros mezes de 1917.

Quanto ás bacias, consideradas secundarias, do Tarn e de Saône-et-Loire, não deixaram de participar do progresso geral, o que permittiu assegurar, em presença das cifras já conhecidas, uma produção total para 1917, de mais de 28 milhões de toneladas, ao passo que no anno antecedente nem havia attingido a 20 milhões.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Annuncio

No dia 15 do corrente mez, pelas 13 horas se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro, na estação do Porto, ao concurso publico para o fornecimento de 60.000 travessas de pinho sem preparação e 20.000 de carvalho para via larga.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou lotes de 5.000 travessas de pinho e 1.000 de carvalho.

O deposito provizorio para ser admittido como licitante, poderá ser feito em qualquer das Thesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até ás 15 horas da vespera do dia em que o concurso tiver logar e será:

125,500 para lotes de 5.000 travessas de pinho e 40,500 para cada lote de 1.000 travessas de carvalho de via larga.

O deposito definitivo que tambem poderá ser feito em qualquer das Thesourarias, será de 5 % da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas, em carta fechada ou á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro até ás 11 horas do dia fixado para o concurso ou ainda á do Sul e Sueste até ás 11 horas da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 ás 16 horas, nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

OLYMPIA MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA
LOUCURA HIPNOTICA — 2 partes

5.º capitulo do emocionante film:

A Seita Tenebrosa

A melhor produção dos tempos modernos

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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



HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1918

Table with multiple columns listing train routes, departure times (PART), and arrival times (CHEG). Includes sections for COMP. PORTUGUEZA, SUL E SUESTE, MINHO E DOURO, VALLE DO VOUGA, BEIRA ALTA, and NACIONAL.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Companhia da Mala Real do Pacifico
Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª G. do Sodré, 64, 1.ª
New York (directo)
Um paquete francez.
Agentes, Grey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.ª

Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.
Um paquete francez.
Agentes, Grey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª
S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo
Um paquete portuguez.
Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.ª

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

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES
MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1885; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECCÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15
Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor
FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

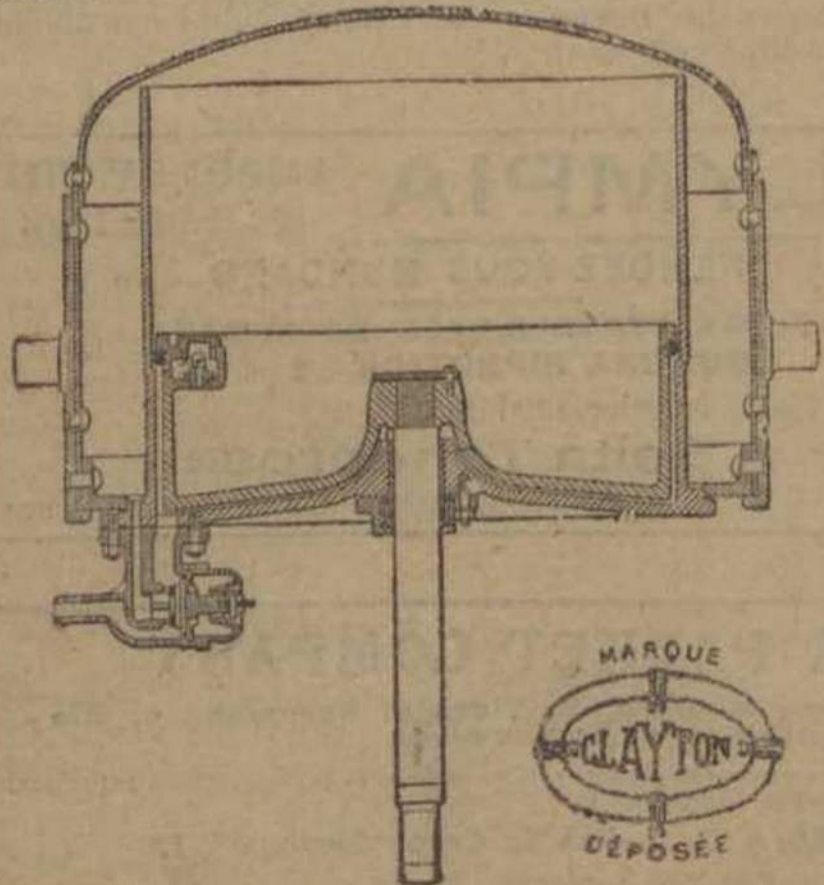
para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUCCÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA



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

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

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.