

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

3.º do 31.º anno

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1918

Número 723

## Collecções do 30.º anno

Estão a encadernar as collecções do anno findo. Os senhores assignantes que as queiram, podem enviar-nos os numeros soltos e a quantia de esc. 1\$40, e em troca receberão a collecção encadernada, como as dos annos anteriores.

## SUMMARIO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, por J. Fernando de Sousa.....

Do Atlântico ao Pacífico, por A. B.....	CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Parte Official — Ministério do Comércio — Repartição dos Caminhos de Ferro.....	19.FEV.1918
1. A crise da imprensa.....	10
Gréves e aumentos de preços.....	39
Viagens e transportes.....	40
Índios de tarifas.....	40
A linha do Vale do Sado.....	42
De Berlim a Bagdad.....	43
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	44
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	45
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	45
Congresso de caminhos de ferro.....	46
Linhas ferreas coloniais.....	47
Horário dos comboios.....	48

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITÓRIO  
Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas — da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vaguetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot**, deposito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'ação**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

## COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

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

Mais de 1.000 comportas já installadas

### A comporta "STONEY"

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

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

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

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

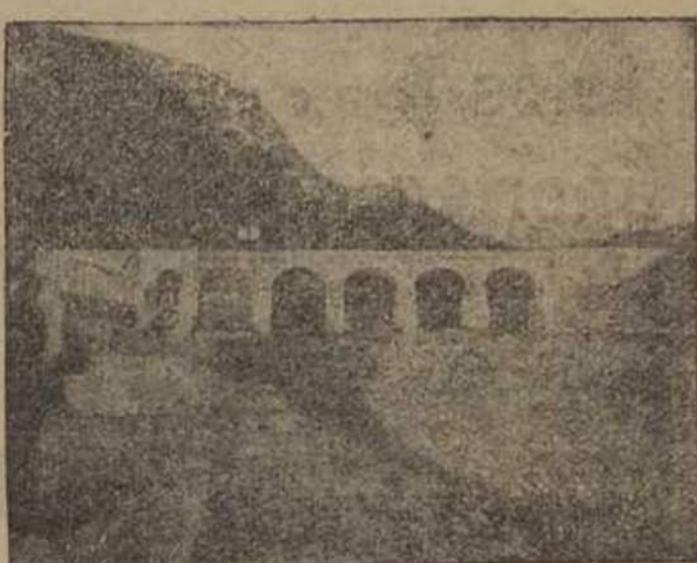
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.



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

**Aos Inventores, Engenheiros, etc.**

**T. G. BEATLEY & F.º**

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

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

tambem

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

(As propostas devem trazer a divisa «Speed»)

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 pagável 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

Offerecem **1.000 guineos** a qualquer pessoa de nacionalidade ou origem Inglesa, Aliada 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, minérios 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 applicável a um unico typo.

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

## Companhia de Seguros FIDELIDADE

Telef.: Central

FUNDADA EM 1835

Endereço telegraphico:

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

“FIDELIDADE”

Capital emitido.....

1.344.000\$00

Reservas.....

810.585\$90

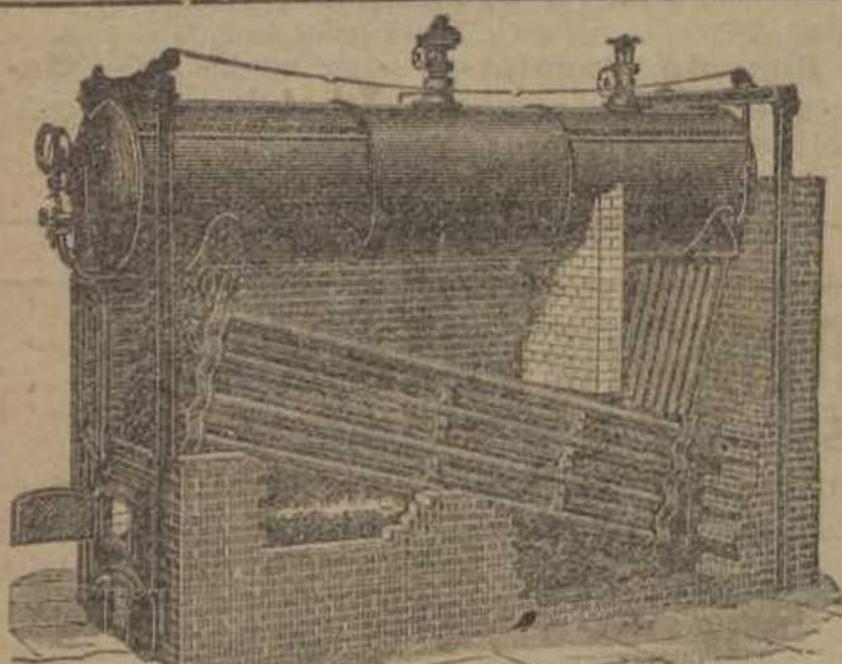
Capital desembolsado.....

67.200\$00

Prejuizos pagos.....

4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Económicas.

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas automáticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes eléctricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Teleg. n.º 1111: «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 OFICIAL do Ministério do Trabalho  
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos  
Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração  
de 3 de julho de 1912)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA  
Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA. Engenheiro  
Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA  
Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

3.º do 31.º anno | LISBOA, 1 de Fevereiro de 1917 | Número 723

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Resumos estatísticos de 1915

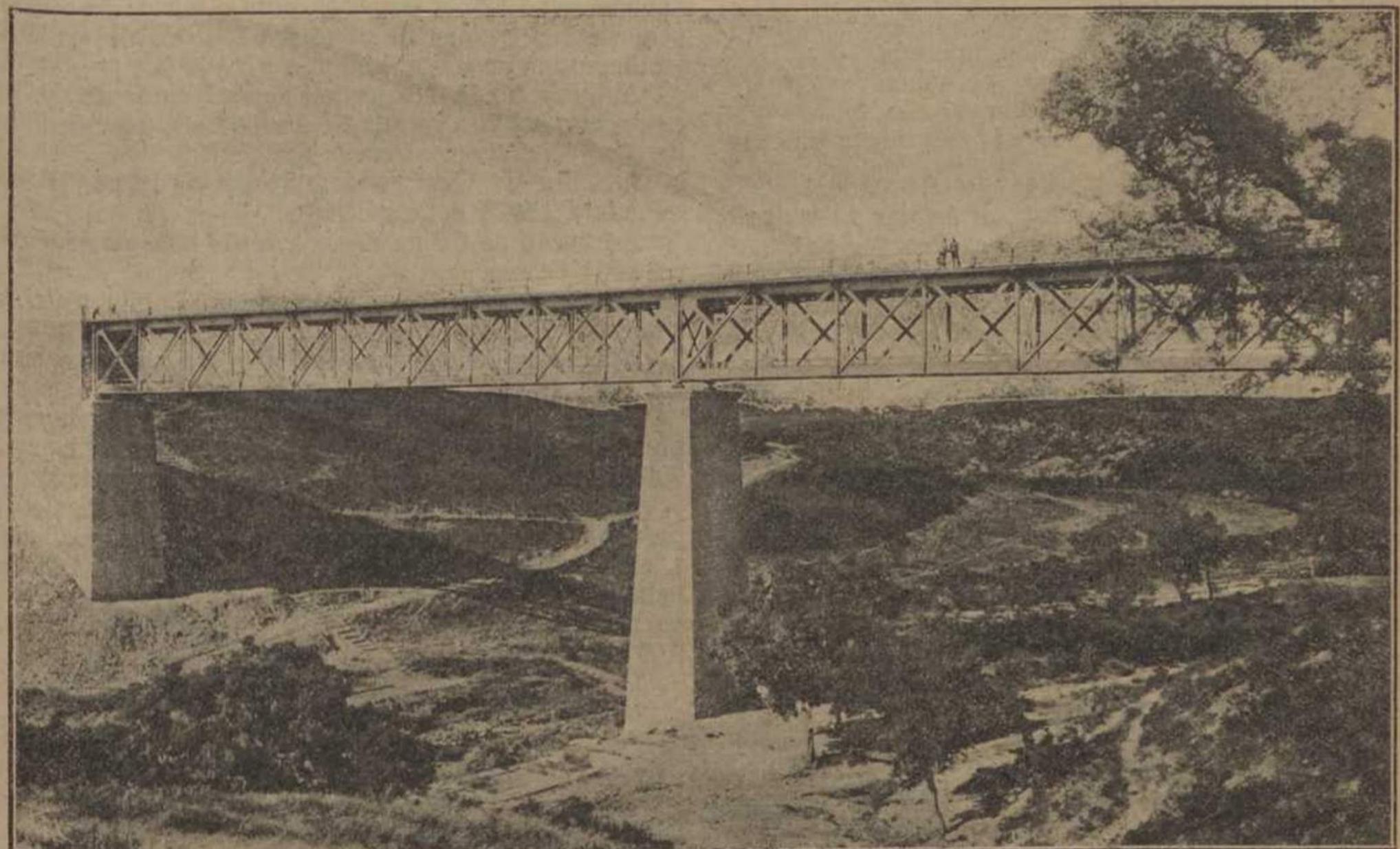
Foram publicados em 1917 os *Resumos estatísticos* da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, relativos ao exercício de 1915.

O primeiro, subdividido nas secções: *Passageiros, bagagens, cães e triciclos* — Grande velocidade — Pequena velocidade — dá, por estações de partida, as quantidades de cada especie transportada, o numero de expedições e as receitas correspondentes.

Para cada subdivisão, as estações acham-se reunidas em grupos, que facilitam o estudo dos diversos elementos do tráfego, achando-se no mappa não só os dados relativos a cada estação, mas a respectiva soma para o grupo a que ella pertence.

Os quadros subsequentes, divididos em *grande e pequena velocidade*, teem os seguintes objectos:

- Quadro II — Quantidade de remessas expedidas em cada mez.
- " III — Peso das remessas expedidas em cada mez.
- " IV — Pesos medios das remessas expedidas em cada mez.
- " V — Descriminação, por especies, dos animaes expedidos.
- " VI — Idem dos veículos expedidos.
- " VII — Tráfego geral das estações, por natureza de transportes.



Linha do Vale do Sado — Viaducto de Carona — (Vidê artigo da pag. 42)

Da intelligente orientação dada aos serviços pelo seu digno chefe, Conselheiro Barjona de Freitas, tem resultado melhorias successivamente introduzidas n'este repositorio annual, tornando-o excelente instrumento de estudo e valioso subsidio para a resolução dos problemas que interessam á exploração do grupo de linhas mais importante do paiz.

Varias modificações foram introduzidas na estatística de 1915, com esse objectivo.

A resenha do plano do livro mostra o methodo que presidiu á sua organisação.

Dos 6 capítulos em que se divide, o primeiro comprehende os dados geraes sobre cada uma das estações da rede.

Acham-se estes distribuidos por 11 quadros.

Quadro VIII — Percentagens dos pesos de mercadorias, carregadas pelos expedidores ou pela Companhia, em cada mez.

- " IX — Cobranças supplementares e diversas.
- " X — Quantidade de relações em cada estação.
- " XI — Classificação, segundo a tonelagem, das estações de partida, chegada e total.

Como se vê, a estatística assim organisada, subministra dados mensaes para o estudo das variações do tráfego e sua distribuição pelos diversos mezes do anno.

O capitulo II — *Movimento entre estações* — abrange

6 quadros: XII a XVII, dos quais o primeiro e o ultimo são subdivididos em secções: *passageiros, grande e pequena velocidade*.

O quadro XII dá conta do movimento interno e dos transitos de e para cada estação.

Dos quadros XIII a XVI, todos relativos ao movimento entre os grupos de estações, o primeiro refere-se ao transito, o segundo e terceiro ao combinado e o ultimo ao interno.

Finalmente o XVII dá conta do movimento entre estações consecutivas.

O Capítulo III — Dados sobre cada linha, e movimento entre as linhas, abrange 5 quadros, o primeiro dos quais: XVIII, se subdivide nas secções *passageiros, grande e pequena velocidade*, e dá conta do movimento de linha a linha; o XIX diz respeito às cobranças supplementares e diversas; o XX aos percursos medios; o XXI aos bilhetes de assignatura, e o XXII aos bilhetes de identidade.

As diversas ramificações do movimento de passageiros constituem o objecto do Capítulo IV, comprehendendo os quadros XXIII a XXX, a saber:

- XXIII — Bilhetes de assignatura.
- XXIV — " de papel.
- XXV — " d'excursão e circulatorios.
- XXVI — Serviços especiaes.
- XXVII — Bilhetes de banhos, internos.
- XXVIII — " " combinados.
- XXIX — Senhas de paragem.
- XXX — Movimento nas estações de transmissão.

O capítulo V, particularmente interessante, contém os *dados relativos a machinas, comboios e ao material circulante*, distribuidos por tres quadros: XXXI, quantidades e percursos de machinas e comboios; XXXII, percursos das carruagens e vagões, por secções de linhas; e XXXIII, tonelagem kilometrica bruta rebocada, por mezes, e annual, por secções.

O ultimo capitulo, VI, comprehende quatro quadros, os dois primeiros dos quais se subdividem em *passageiros, grande e pequena velocidade*, sendo o XXXIV consagrado às *percentagens do tráfego*, e o XXXV às médias de percurso, tipo kilometrico e receitas. Finalmente o quadro XXXVI refere-se à *utilização do material*, e o XXXVII à *receita e despesa por unidade de tráfego*.

Por esta séca enumeração se vê quanto é vasto, complexo e methodicamente ordenado este repositório de dados estatísticos.

Diversos graphicos recapitulam por forma sensivel as variações do tráfego. Assim, o primeiro, abrangendo o decennio 1906-1915 indica separadamente o numero de passageiros por classes, total e o numero de toneladas de bagagens, recovagens e pequena velocidade, tanto do publico, como de serviço interno da Companhia.

Tres outros graphicos accusam a densidade do tráfego ascendente e descendente de passageiros, grande e pequena velocidade, procedentes ou destinados a Pampilhosa T.

O percurso annual dos vagões é accusado por diversos graphicos, correspondentes às secções Lisboa-Entroncamento, Entroncamento-Alfarelos, Alfarelos-Campanhã, Lisboa-Torres Vedras.

Um ultimo grafico figura a composição média por categoria de comboios, em 1915.

Vamos agora resigar em cada quadro os esclarecimentos que mais podem interessar a quem deseja apenas conhecer nas suas linhas geraes o tráfego do mais importante grupo de linhas do paiz.

Assim vemos que em 1915 se venderam 7.945.136 bilhetes, mais 546.323 do que em 1914, sendo a receita

bruta correspondente de 3.069.981\$, ou mais 342.306\$ do que no anno anterior. A receita total foi de facto 3.458.182\$, graças a 190.134\$ de cobranças supplementares, 128.389\$ de assignaturas e bilhetes de identidade, e 69.677\$ de imposto de sello e assistencia.

As bagagens sommaram 189.687 expedições, com o peso de 10.694.911 kilogrammas, dando logar a uma receita bruta de 68.510\$, superior em cerca de 4 contos á de 1914.

Vê-se quanto é minima a proporção dos passageiros que viajam com bagagem despachada, mesmo tendo em conta que muitas expedições abrangem mais de um bilhete.

E' digno de menção o numero consideravel de cães que viajaram nas linhas da Companhia: 9.796, dando logar á receita de 3.705\$.

As bicyclettes foram em numero de 1.965 e a receita respectiva de 250\$68.

Estes tres transportes, connexos dos de passageiros, produziram, pois, a receita de 72.668\$. Quasi metade d'esta receita provém do grupo de estações de Lisboa (32.817\$) e 12.935\$ das diversas transmissões.

Contribuiram estas com cerca de 351.000 passageiros, a que correspondeu a receita de 405.594\$.

O tráfego internacional P. H. F. foi representado apenas por 1.306 passageiros, com a receita de 5.453\$, o que é a consequencia da guerra. As relações de Hespanha sommam 15.465 bilhetes e 29.929\$.

A linha do Mondego deu logar á renda de 69.791 passageiros com a receita de 26.105\$ e a dos Meridianas a 44.520, com a receita de 22.178\$.

A linha de Cascaes é representada por 1.210.806 bilhetes e 131.110\$ de receita.

A estação de Cintra figura com 144.533 passageiros e 34.661 de receita.

Torres-Figueira-Alfarelos teve 285.173 bilhetes, com a receita de 124.369\$.

A linha da Beira Baixa vendeu 190.867 bilhetes, com a receita de 118.659\$.

O mappa da grande velocidade dá o movimento por trimestres. Em 1915 as recovagens deram logar a 999.662 expedições, com o peso de 77.144 toneladas.

Estes numeros comprehendem 397.873 expedições de pequenos volumes, com o peso de 4.570 toneladas.

N'aquella tonelagem figura o peixe por 28.064 toneladas, as fructas por 4.953, as hortaliças por 1.452, os comestiveis diversos por 9.414, e as bebidas por 2.981 toneladas.

O mappa da pequena velocidade accusa 889.066 expedições, com o peso de 1.769.030 toneladas.

As transmissões contribuiram com 226.232 toneladas, das quais apenas 2.244 de P. H. F. e 23.097 de Hespanha, o que mostra a secundaria importancia do tráfego internacional.

Nos respectivos mappas do quadro I avultam as seguintes mercadorias:

	1915	1914
Taras .....	99.032	78.961
Productos agricolas (cereaes, legumes, batatas, fructas, forragens) .....	254.552	267.433
Generos alimenticios (sal, farinha, azeite, vinho, mercearias, etc.) .....	417.734	360.448
Productos florestaes .....	362.571	291.757
Combustiveis .....	143.852	149.871
Materias textis .....	57.918	57.624
Adubos e productos chimicos .....	116.829	122.834
Materias de construcao .....	162.334	149.136
Ceramica e vidraria .....	11.459	10.586
Productos metallurgicos .....	12.011	15.930
Machinas .....	4.324	5.739
Diversos .....	44.023	46.659
Animaes vivos .....	34.651	32.473

A linha do Mondego teve um movimento de expedição de 9.759 toneladas, a dos Meridionais de 35.818, a que ha que juntar 59.844 de transmissão em Vendas Novas-T; a Beira Baixa teve 86.895 toneladas.

O Valle do Vouga, no seu primeiro anno completo de exploração de toda a linha, contribuiu já com 15.785 toneladas, o que é muito, comparado com o Minho e Douro: 65.060 toneladas, Beira Alta 60.082 toneladas, Sul e Sueste 59.963 toneladas.

A linha de Cascaes expediu apenas 9.514 toneladas.

Os interessantes graphicos decenais mostram o incremento do tráfego. Os passageiros foram de 6.500.000 a 9.800.000, tendo-se conservado quasi estacionaria a primeira classe, havendo um aumento de cerca de 400.000 na segunda e todo o resto na terceira.

Na pequena velocidade subiu a tonelagem, de cerca de 1.330.000 toneladas a 1.770.000.

Os dados estatísticos dos quadros II, III e IV são particularmente uteis para o estudo das variações mensais no tráfego, quer em relação ao numero de remessas, quer ao seu peso médio. Os problemas de distribuição de material são elucidados por esses esclarecimentos.

No seu conjunto e sem descermos á analyse por grupos de estações, vemos que o tráfego de grande velocidade é bastante regular, pois sendo de 631.789 o numero de remessas, e a média mensal 50.000, o minimo foi de 40.813 em fevereiro e o maximo de 58.796 em outubro. Como é natural, no segundo semestre os transportes são mais numerosos por causa das fructas.

Na pequena velocidade, com 889.066 remessas e a média mensal de 74.000, o minimo foi em fevereiro (64.280) e os maximos em março e outubro (80.687 e 82.270).

Seria interessante comparar entre si os principaes grupos, mas esse estudo levar-nos-ia muito além do que comporta uma noticia summaria de tão vasta publicação.

No quadro terceiro vemos que ás 72.572 toneladas de recovagem, com a média mensal de 6.000, correspondeu o minimo de 4.557 em fevereiro e 7.414 em outubro.

Onde as variações são maiores é na linha de Cascaes, em que a tonelagem nos mezes de maio a outubro é consideravel, reduzindo-se muito no resto do anno, como é natural.

Na pequena velocidade, a média mensal é de 147.000 toneladas, com o minimo de 127.157 em fevereiro e de 170.331 em outubro.

A média geral de peso de cada remessa foi de 127 kilogrammas, em grande velocidade e de 2 toneladas, em pequena.

Onde a média é mais alta na grande velocidade é nas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos e Beira Baixa (160 e 190 kilogrammas).

Para a pequena velocidade ha grandes diferenças de estação para estação, conforme a natureza das suas expedições. Assim Aveiro-E tem a média de 2.917 kilogrammas e Aveiro-Canal de 11.677. A média mais alta é a das estações de Alcantara, superior em ambas a 14.000 kilogrammas.

O quadro V descrimina por especies as cabeças de gado transportado.

Assim na grande velocidade transportaram-se 35.808 cabeças, contra 27.448 em 1914. Os bacoros e leitões sommaram 31.944 cabeças, sendo só da estação de Leiria 12.696 e do grupo Payalvo a Soure 13.527.

Na pequena velocidade houve 251.783 cabeças, contra 211.845 em 1914.

Eis as sommas pelas principaes especies:

Gado bovino.....	30.570
" " (vitellas).....	13.453
" cavallar.....	9.979
" suino (porcos).....	69.761
" " bacoros (leitões).....	50.766
" lanigero e caprino.....	65.220
" idem (cordeiros e cabritos) ..	10.770

O aumento deve-se quasi exclusivamente aos bacoros e leitões, e ao gado lanigero e caprino de todas as idades.

Vendas Novas-T contribuiu com 44.984 cabeças, sendo 21.261 porcos e 11.447 bacoros e leitões.

O total das transmissões representa 66.328 cabeças, das quais 9.162 bois e vaccas e 2.082 bacoros e vitellas, vindas do Minho e Douro e da Beira Alta.

O quadro VI relativo ás especies de vehiculos transportados, accusa 420 em grande velocidade, dos quais 338 automoveis, e 724 em pequena velocidade, comprehendendo 218 viaturas militares e 251 automoveis.

Como é natural, o que avulta é a transmissão (34 vehiculos em grande velocidade e 112 em pequena velocidade) e as estações de Lisboa (172 em grande velocidade e 241 em pequena velocidade), e o grupo Mealhada-Campanhã (101 e 58).

No proximo numero proseguiremos a analyse emprehendida.

J. Fernando de Souza

## Do Atlântico ao Pacífico

### Uma linha ferrea importante

O governo brazileiro deliberou recentemente rescindir o contrato que tinha com a Companhia do Caminho de Ferro Noroeste do Brazil, respeitante á linha ferrea de Bauru a Itapura, decidindo mais encorporar essa linha na de Itapura a Corumbá.

Não deixa de ser interessante conhecer os termos em que uma tal operação foi levada a effeito.

O governo brazileiro toma conta da linha em referencia, com todo o seu material fixo e circulante, dependencias e bemfeitorias, livre e desembaraçada de qualquer onus, seja de que natureza for, nas seguintes condições:

a) Pagará a importancia do capital de 14.681.024\$568 (quatorze mil seiscentos e oitenta e um contos vinte e quatro mil quinhentos e sessenta e oito réis) ouro, reconhecido como applicado na construcção da dita linha, reduzindo-o a papel, pela media da taxa cambial, verificada pela Camara Syndical de Corretores e tornando efectivo o pagamento em apolices, papel, da Dívida Pública interna, juros annuas de 50 %, ao typo de 85 % (oitenta e cinco por cento);

b) Considerará liquidada a dívida da Companhia para com o Tesouro Nacional, constante do balanço definitivo, que foi levantado após a caducidade declarada pelo decreto de 23 de Outubro de 1913.

O historico da questão, que, sem duvida, os nossos leitores, interessados n'estes assumtos, desejarião conhecer, é o seguinte:

A Companhia Noroeste do Brazil originou-se de uma concessão feita pelo Governo Provisorio (decreto de 16 de Outubro de 1890) ao Banco União de S. Paulo, para a construcção de uma linha que partindo de Uberaba, em Minas, se dirigisse a Coxim, em Mato Grosso.

Em 1904, pelo decreto de 30 de Julho, foi essa concessão transferida à Companhia Noroeste do Brazil, fazendo-se varias modificações no respectivo contrato. No mesmo anno, pelo decreto de 18 de Outubro, foi substi-

tuida a linha de Uberaba a Coxim pela de Bauru a Cuyabá, sendo aprovados pelo decreto de 10 de Outubro de 1905, os estudos definitivos dos primeiros 100 kilometros. Este trecho foi aberto ao trânsito em 29 de Setembro do ano seguinte.

D'ahi em diante, as obras de construção prosseguiram com toda a celeridade, de modo que em 1907 a Companhia tinha conseguido estabelecer 135 kilometros de linha.

Em 1908, foram autorizadas novas modificações do contrato, pelo decreto de 24 de Março. A concessão ficou limitada à linha de Bauru a Itapura, adoptando-se para a construção do segundo trecho em que se scindira a linha — Itapura a Corumbá, por Porto Esperança, em substituição ao traçado de Bauru a Cuyabá — um regimen diferente; a Noroeste tornou-se empreiteira e arrendatária d'esta ultima Estrada pelo prazo de 60 annos, de acordo com o contrato de 20 de Abril, celebrado em virtude do citado decreto.

Por esse contrato, a Companhia devia entregar ao trânsito, dentro de 30 meses, 337 kilometros de linha, ou fazer, em média, a construção de quasi um kilometro por dia. Não pôde cumprir as obrigações que contrahira, apesar de elevar a 40.000\$000, ouro, o preço maximo de cada kilometro e, com as dificuldades sobrevindas, accentuaram-se os atrasos de pagamentos e avolumou-se o seu débito para com o Thesouro. Teve que appellar para a prorrogação de prazos e chegou assim à caducidade do contrato, que foi declarada por decreto de 10 de Outubro de 1913. Quanto à linha de Bauru a Itapura, continuou a subsistir a responsabilidade do Thesouro, de acordo com o contrato primitivo, isto é, o pagamento do juro de 6%, ouro, sobre 30.000\$000, também ouro, por kilometro.

Do acto que decretou a caducidade do contrato de construção e arrendamento da linha de Itapura a Corumbá, decorreu a necessidade de apurar convenientemente, não só os compromissos da Companhia para com a Fazenda, como a procedencia ou improcedencia de varias reclamações por ella feitas e que pendiam de estudo, trabalho de que se desempenhou uma comissão especial, a qual sobre o resultado do seu exame apresentou minucioso relatório. Pelo balanço definitivo que foi levantado e a que serviu de base a medição final das obras executadas na vigência do contrato, verificou-se que a dívida da Companhia era de 15.531.742\$711.

A Companhia Noroeste reconheceu a exactidão do balanço e após longas negociações e trocas de ofícios, foi cedendo terreno, até que foi possível chegar a esta combinação final: o governo toma conta da linha livre e desembaraçada de qualquer onus, seja de que natureza for, pelo custo de sua construção que é de 14.681.024\$568, ouro, reduzida esta importância a papel ao cambio medio do primeiro semestre do anno, feito o pagamento em apólices da dívida pública interna, ao tipo de 85, e considerando-se liquidada a responsabilidade que, pelo balanço, se verificou caber à Companhia.

É geral a opinião de que o governo brasileiro, procedendo assim, atendeu ao melhor modo ao interesse público, sendo a operação que realizou inteiramente justificada sob qualquer dos aspectos por que se encare.

Atravessando uma região riquíssima, que ainda não ha 15 annos era uma floresta virgem e já hoje ostenta uma pujante cultura de alguns milhões de pés de cafezeiros, a linha vai encontrar-se com a de Itapura a Corumbá, que, sendo sua tributária, lhe traz o trânsito do gado de Mato-Grosso, onde um excepcional futuro aguarda o commercio da carne e de todas as industrias que se prendem à criação, bastando-lhe estes dois productos — o café e o gado — para assegurar-lhe uma receita sempre crescente, que equilibrará em pouco tempo o inevitável deficit das linhas novas, que são, quasi sempre, projectadas

e construídas, sem estudos cuidadosos, para regiões desconhecidas e de prosperidade problemática.

O seu ponto de partida é justamente o ponto terminal de duas importantes linhas de S. Paulo: — a Paulista e a Sorocabana — que tem n'ella o seu prolongamento natural. As terras do valle do Tieté, que se estendem desde Bauru a Itapura, são feracíssimas e das melhores do paiz para a agricultura e, como era de esperar, para elles se encaminhou a corrente colonizadora do grande Estado, logo que foi possível facilitar o problema do transporte.

Presentemente é já um facto o seu assombroso desenvolvimento e, dada a situação da Companhia, que lhe não permite pôr a linha em condições normaes de trânsito, fazer as reparações que a via permanente exige, realizar instalações urgentes de estações e armazéns, adquirir material circulante suficiente, impossível seria por outro meio adoptar as providencias que as necessidades da expansão económica reclamavam n'essa afortunada região.

Sob os pontos de vista financeiro e estrategico as vantagens do acto do governo são tambem evidentes e, segundo o consenso geral, indiscutíveis.

A valorização da linha em questão aumenta em cada dia que passa, e a sua consequente incorporação à de Itapura a Corumbá permitirá fazer das duas, brevemente ligadas pela ponte sobre o Paraná, uma das mais importantes vias ferreas da Republica; e o arrendamento de ambas, que se completam e que vivem actualmente sob regimens diferentes, dará margem a reduções sensíveis nos encargos do Thesouro, não só porque estes serão limitados ao pagamento e amortização do empréstimo de cem milhões de francos, contrahido para a construção da linha de Itapura e ao serviço dos títulos, papel, a emitir para a aquisição da Noroeste, como tambem e principalmente porque, no contrato de arrendamento, se poderá exigir que fiquem a cargo do arrendatário as despesas com a conclusão das obras de Campo Grande a Porto Esperança, orçadas em 9.167.974\$874, e a construção do trecho d'este ultimo ponto a Corumbá, que custará, segundo o orçamento já feito, 10.262.691.032 reis.

Sem essa medida, difícil, se não impossível, se tornaria resolvível o problema económico e político de maxima relevância, que é, construir o trecho de Porto Esperança a Corumbá, prolongar a linha de Itapura pela Bolivia em demanda de um porto do Pacífico.

A simples indicação d'este objectivo é de ordem a provocar todo o interesse e atenção dos poderes publicos.

Nenhum caminho aproximarà tanto o Pacífico do Atlântico como o que se fizer de Antofogasta por Oruro, Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra e Corumbá, para atingir o porto de Santos; e é justamente a fusão da Noroeste com a Itapura que marcará a metade d'este caminho, não sendo a linha da fronteira da Bolivia aquelle porto do Pacífico senão o seu complemento natural, político e commercial.

Tanto basta para que se comprehenda, n'um relance de olhos, a alta importância de uma linha como aquella que foi o objecto d'este artigo.

A. B.

## PARTE OFICIAL

### MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

#### Repartição dos Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para ampliar e modificar a estação de Vila Nova de Gaia, da linha do Norte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que o respectivo projecto, apresentado pela referida Companhia seja aprovado na generalidade.

Pagos do Governo da República, 21 de Janeiro de 1918. — O Ministro do Comércio, Francisco Xavier Esteves.

## Direcção Geral de Obras Públicas

## Secção do Pessoal

Em harmonia com o disposto no artigo 67.º do decreto de 24 de Outubro de 1901 manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio, que o engenheiro inspector do corpo de engenharia civil, Policarpo José da Costa Lima, continue, temporariamente, a exercer as funções de director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Paços do Governo da República, 23 de Janeiro de 1918. — O Ministro do Comércio, Francisco Xavier Esteves.

Fiscal

## A crise da imprensa

Resolveu o Governo, a contento dos jornaes diarios, a questão das dificuldades em que a imprensa se via por causa da carestia das materias primas — especialmente o papel.

A isenção dos portes do correio representa um importante sacrifício para o Thesouro, mas o Governo preferiu sacrificar as receitas publicas para não deixar cair na miseria muitas centenas de trabalhadores, que vivem do jornalismo e que ficariam sem pão, porque uma boa parte dos jornaes teriam que suspender.

Os jornaes atingidos por esta medida não são unicamente os diarios, mas é a estes que ella mais aproveita.

Pela nossa parte — já o dissemos — ella de tão pouco nos serve que em nada attenua a nossa situação.

Realmente, se só o aumento do preço do papel nos representa um accrescimo de despesa de 17.800 esc. em cada numero (40.800 esc. por anno), o que nos faz que poupemos, nos poucos exemplares que enviamos pelo correio, para o interior do paiz, uns magros 1.550 esc. por numero?

Em virtude do novo decreto governamental os jornaes diarios passaram a cobrar pelas assignaturas:

Trimestraes.....	1.550	em vez de	693
Semestraes.....	3.500	»	1.886
Annuas.....	6.500	»	3.872

Isto é augmentam o preço em 61 por cento, enquanto que a nossa *Gazeta* o aumentou apenas em 20 por cento.

O preço avulso passou a ser o duplo, e o nosso só mais 25 % do que era.

Os jornaes diarios aumentaram o preço e, consequentemente, muito mais cobram pelo producto dos annuncios; e a nossa revista não tem esse recurso, porque a melhor parte dos annuncios que tinha, antes da guerra, de procedencia estrangeira, que nos davam uns 2.700 francos ou £ 108 annuaes (o que hoje nos produziria, ao cambio de 29 1/2, cerca de 900\$ escudos), suspenderam logo nos primeiros mezes.

Isto não são calculos phantasticos, mas factos concretos, que todos os nossos leitores conhecem, à simples comparação do numero da *Gazeta d'hoje* com o que era em agosto de 1914.

As unicas pequenas attenuantes a estes prejuizos tem sido as economias que fizemos no jornal, e a leve alteração do preço que fizemos e que tem sido amoravelmente recebida pelos nossos assignantes.

E' consolador, ao menos, registrar o facto.

Pelo que se refere ao acto do Governo é de justiça reconhecer que elle attendeu ás justas reclamações da imprensa, como o não fizeram os seus antecessores, e com prejuizo para todos, porque se ha mais tempo se tivesse olhado a sério para esta importante questão, ter-se-hia obtido a pasta em condições muito mais favoraveis do que hoje e já o papel não atingiria o preço que hoje tem.

Mas se nas nossas esferas officiaes não se fazia senão politica!

## Gréves e aumentos de preços

No intervallo da publicação do nosso jornal deu-se em Lisboa a greve dos empregados e operarios dos telephones.

Singular greve esta, que nos leva — apesar de feita — a umas pequenas observações.

O nosso paiz copia, é certo, muito do estrangeiro; mas tem, uma vez ou outra, o genio da inventiva. Este facto vae-se provando de uma forma persistente e atterradora para o publico em geral.

As greves são, por toda a parte, uma parede feita pelos serviços contra os patrões.

Aqui inventou-se coisa nova: a greve a favor das companhias, e proinovida espontaneamente pelos proprios prejudicados.

Com a da Companhia dos Telephones a coisa foi originalissima:

A Companhia andava pedindo ao Governo para elevar os preços dos seus serviços, que, diga-se em verdade, sempre lhe renderam largamente.

Que nos provem o contrario.

Para o conseguir esboçou-se o pensamento de uma greve, mas havia a dificuldade de que as telephonistas, umas raparigas que venciam uns pobres 500 reis diarios, ficariam uns dias a morrer de fome.

Nisto rebenta a revolução de dezembro; as pequenas trabalham bem, fazem as ligações que se lhes pedem; os assignantes sentem-se commovidos, generosamente iniciam uma subcripção que lhes rende mais de 4 contos, o que, dividido pelas empregadas, lhes dá uns 80 escudos, ou mais, a cada uma.

Estavam as meninas abastecidas para uns tempos; podia estalar a greve.

E estalou; e a Companhia conseguiu elevar as tarifas, arrancando ao publico mais uns bons 50 contos por anno, com os quais aumentou os ordenados do seu pessoal — sem esquecer, por certo, o dos directores — e ainda lhe ficam uns pósinhos para melhorar o dividendo aos accionistas.

E aqui está como foi o proprio publico — o eterno lesado — que deu o corpo ao castigo e facilitou o negocio.

Agora esboça-se já outra, no mesmo genero: a da Companhia Carris, que apesar de ter o servico de carros electricos mais caro da Europa, apesar de ter distribuido grandes dividendos e tão largos proventos tirar da sua exploração, tratando-se, com todo o cuidado, de occultar os seus relatorios e a ninguem — cremos que nem aos accionistas — diz o seu movimento e os seus enormes rendimentos, quer sobreclarregar todo o publico com um aumento de preço de 40 por cento.

A Câmara Municipal resolreu, prudentemente, exigir-lhe, antes de se pronunciar sobre o assumpto, que ella demonstre quais teem sido as suas receitas e despesas desde 1913.

Fez bem, e muito bem fará se, por todas as formas e por todos os meios, impedir que essa escandalosa pretenção vá por deante.

Estão n'isso o direito e os interesses de todo o publico, que valem muito mais do que os de uma Companhia que, mesmo dado o caso — que por certo não se dá — de chegar á situação da sua exploração não lhe dar lucros, bastantes tem tido já para que os seus accionistas possam esperar uns tempos... por tempos melhores.

Quantas Companhias ha que ha muitos annos não distribuem dividendos; não é quando a vida encarece nas suas exigencias mais imperiosas que uma companhia rica pode invocar a razão da manutenção de grandes lucros, com sacrificio de todo o publico.

Todos temos que nos sacrificar; todos nos estamos sacrificando; não é justo que as Companhias sejam exceptuadas.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Viagens de recreio aos domingos e dias feriados, e ao Porto ás quintas-feiras

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro pôz ultimamente em vigor a sua nova tarifa especial n.º 25, de grande velocidade, em substituição da do mesmo numero, que vigorava desde Maio de 1916. Esta nova tarifa que em pouco mais do que nos preços difere da anterior, é dividida em tres paragraphos, sendo o primeiro para bilhetes de ida e volta, de excursão, entre Porto ou Campanhã e as localidades servidas pelas estações de Rio Tinto até Braga, Viana, Amarante e até Marco.

Estes bilhetes em cujos preços já estão incluidos os impostos de sello e assistencia e a sobretaxa em vigor, acham-se á venda unicamente aos domingos e dias sanctificados e de feriado official e são apenas válidos no dia da venda, tanto á ida como á volta.

Os passageiros portadores d'estes bilhetes podem embarcar ou desembarcar em qualquer das estações ou apeadeiros intermedios do percurso n'elles designado, entendendo-se, porém, que desistem de effectuar o percurso abandonado, sem que por esse motivo lhes assista direito a qualquer indemnisação.

O passageiro que viajar em classe superior á do seu bilhete ou que fôr além do percurso no mesmo indicado, pagará por cada viagem de ida ou de volta, o custo de um bilhete da tarifa geral ou local da classe que ocupar, conforme o comboio em que seguir, desde a estação em que começou a viagem até aquella em que a terminar, levando-se-lhes em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr portador.

O paragrapho segundo estabelece bilhetes para viagens de ida e volta, ao Porto, ás quintas-feiras, os quaes são vendidos nas estações e apeadeiros de Rio Tinto até Braga, a Viana, Amarante e ao Marco.

Os preços d'estes bilhetes são os estabelecidos para Porto e Campanhã no paragrapho primeiro.

Estes bilhetes só são validos no dia da venda e não dão direito ao embarque ou desembarque em estações intermedias. Para o caso de mudança de classe e excesso de percurso, as condições são iguaes ás do paragrapho primeiro.

O paragrapho terceiro trata de bilhetes de excursões a praias, thermas e outras localidades servidas pelas linhas do Minho e Douro, nos mezes de Julho a Outubro, inclusivé.

Vendem d'estes bilhetes as estações de Porto e Campanhã, e os seus preços, incluindo os impostos de sello e assistencia e a sobretaxa em vigor, são os seguintes:

Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Ancora .....	3.845	2.848	1.860
Moledo (Minho).....	3.872	2.866	1.872
Caminha .....	3.872	2.866	1.872
Valenca .....	4.854	3.826	2.812
Monsão .....	5.812	3.867	2.839
Arêgos .....	2.885	2.802	1.832
Moledo (Douro).....	3.849	2.849	1.861
Villa Real.....	4.851	3.823	2.811
Pedras Salgadas.....	5.872	4.809	2.867
Vidago .....	6.822	4.845	2.889

Para a viagem de ida podem os bilhetes ser utilizados desde as 12 horas da vespera do domingo ou dia feriado, para que os bilhetes forem tomados, até á partida do ultimo comboio que chegue á estação de destino n'esse mesmo domingo ou dia feriado. A' volta podem ser utilizados, na estação de origem da viagem de regresso, no proprio domingo ou dia feriado para que forem

vendidos e até ás 12 horas do dia immediato. Estes bilhetes não são validos para as estações intermedias. Para mudança de classe e excesso de percurso as condições são identicas ás do paragrapho primeiro.

Não são concedidos meios bilhetes em qualquer dos tres paragraphos, mas permite-se que com um bilhete d'esta tarifa viagem duas creanças de idade não superior a 7 annos, em companhia de pessoas de familia, não podendo, porém, n'este caso, cada duas creanças ocupar mais de um lugar.

Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem e são validos para todos os comboios ordinarios que transportem passageiros das tres classes. Os bilhetes de 1.ª e 2.ª classe dão direito á passagem nos comboios rapidos.

## Transportes de gado para concelhos fronteiriços

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta tambem publicou, como a Companhia Portugueza e os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, um Aviso, segundo o qual as suas estações não acceitam remessas de gado para estações situadas em concelhos fronteiriços, sem uma guia de transito passada pelo administrador do concelho d'onde o gado procede.

## Annulação de tarifas

Vae ser annulada a tarifa especial E. P. n.º 4, de pequena velocidade, da Companhia Portugueza, combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro e da Beira Alta, para o transporte de taras.

## Indice de tarifas

### Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Tarifas em vigor em 1 de janeiro de 1918

### Tarifas de grande velocidade

#### Passageiros

##### Internas:

N.º 2 (12-5-04): Lugares de luxo e salões.

N.º 3 (1-5-06): Bilhetes de ida e volta entre Viana e Valenca.

\*1.ª ampliação (14-9-15).

N.º 4 (15-1-95): Bilhetes de assignatura.

Additamentos: 1.º (21-10-09)—2.º (12-12-16).

2.ª modifcação (10-8-06).

N.º 4-bis (31-5-11): Bilhetes de assignatura mensal.

N.º 6 (26-4-97): Bilhetes simples do Porto a Campanhã e vice-versa.

N.º 8 (30-6-97):

1.º additamento (18-5-14).

N.º 10 (10-2-900): Excursionistas de associações sciáticas, sociedades de recreio, companhias artisticas, bandas de musica e orchestras.

1.º additamento (18-5-14).

N.º 12 (5-12-07): Comboios-tramways entre Porto a Famalicão e Marco, e Viana a Valenca.

Ampliações: 1.ª (17-5-10) Famalicão a Nine. — 2.ª

(10-6-13) Nine a Braga. — 3.ª (14-9-15) Valenca a Monsão.

N.º 14 (20-1-04): Bilhetes collectivos de 3.ª classe.

Aviso ao Publico: 1.080 (18-7-17).

N.º 16 (23-3-14): Bilhetes de ida e volta.

Ampliações: 1.ª (14-9-15) — 2.ª (24-5-17).

N.º 19 (20-3-07): Viagens de recreio em comboios especiaes de ida e volta.

N.º 20 (1-12-09): Bilhetes de assignatura para operarios e trabalhadores.

N.º 25 (9-5-17): Bilhetes especiaes de ida e volta, a preços reduzidos.

Aviso ao Publico: 1.111 (31-12-17).

C. F. E. n.º 1 (20-7-05): Livretes kilometricos, a preços reduzidos.

C. F. E. n.º 2 (14-2-10): Bilhetes de gare.

Aviso ao Publico: 789 (10-6-11).

#### Combinadas:

##### Linhos portuguezas

N.º 101 (21-4-15): Viagens de recreio, em grupos ou comboios especiaes.

P. n.º 5 (22-5-09): Bilhetes de excursão.

1.ª modifcação (31-5-11).

Aviso ao Publico: 874 (24-1-14).

P. n.º 6 (15-7-92): Bilhetes de ida e volta de algumas estações do Minho e Douro para algumas da Companhia Portugueza.

Additamento (24-4-12).

Aviso ao Publico: 922 (22-2-15).

P. n.º 7 (23-9-07): Bilhetes de ida e volta, de algumas estações do Minho e Douro para as do Caminho de Ferro de Guimarães.

P. n.º 8 (14-11-04): Bilhetes collectivos para grupos de passageiros em 3.ª classe.

Aviso ao Publico: 1.086 (18-7-17).

P. n.º 9 (2-9-07): Passageiros, bagagens e cães, de algumas estações do Minho e Douro para Povoa e Villa do Conde.

P. n.º 12 (18-1-15): Bilhetes a preços reduzidos entre Porto e Aveiro.

P. n.º 13 (20-8-98): Bilhetes de ida e volta, do Porto para algumas estações da Beira Alta.

P. n.º 14 (19-1-16): Bilhetes de ida e volta do Porto para Tondella e Vizeu.

##### Linhos hespanholas

P. H. n.º 1 (21-6-86): Passageiros e bagagens, de algumas estações do Minho e Douro para algumas de O. V.

P. H. n.º 6 (10-1-08): Passageiros, bagagens e cães, de algumas estações do Minho e Douro para algumas do N. E.

Aviso ao Publico: 995 (23-6-16).

P. H. n.º 8 (15-3-04): Bilhetes de ida e volta, de algumas estações do Minho e Douro para Madrid.

P. H. n.º 9 (17-5-10): Bilhetes de 3.ª classe para trabalhadores e suas familias, de algumas estações do Minho e Douro para algumas de S. F. P.

P. H. n.º 10 (21-5-10): Bilhetes de 3.ª classe para emigrantes.

P. H. n.º 11 (19-9-14): Bilhetes simples do Porto a Hendaya ou de Irun a Porto, para excursões collectivas.

##### Linhos francesas

P. H. F. n.º 1 e 2 (4-12-11): Bilhetes simples e de ida e volta e bagagens, do Porto para Bayonna, Bordeus e Paris.

P. H. F. n.º 3 (15-7-09): Bilhetes de ida e volta em 1.ª e 2.ª classes, de Paris a Lisboa e Porto.

P. H. F. n.º 5 (1-9-12): Bilhetes collectivos de ida e volta e bagagens para familias, do Porto para Bayonna, Bordeus e Paris.

P. H. F. n.º 6 (18-12-13): Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos, a preços reduzidos.

Avisos ao Publico: 844 (5-4-13) — 927 (27-4-15).

#### Mercadorias

##### Internas:

N.º 1 (10-12-03): Recovagens e generos frescos.

Modifcação (10-10-14).

Avisos ao Publico: 1.022 (7-2-16) — 1.003 (27-7-16).

Additamento (3-9-15).

N.º 7 (6-4-15): Mercadorias de qualquer natureza e pesos não excedentes a 180 kilos, do Porto, Campanhã e Alfandega para Braga Central e vice-versa.

N.º 9 (3-3-11): Aves, fructas, legumes e hortaliças, de todas as estações para Campanhã e Porto.

N.º 13 (30-11-03): Volumes de peso não superior a 10 kilos.

N.º 15 (20-1-04): Transmissão de telegrams.

N.º 18 (11-8-05): Reembolsos.

N.º 21 (6-5-12): Carros automoveis para passageiros.

N.º 22 (1-1-14): Aves mortas, fructas, legumes, hortaliças, etc., em vagões frigoríficos de propriedade particular.

N.º 23 (6-7-14): Animaes, instrumentos, objectos, ma-chinas e productos destinados a concursos agrícolas ou a exposições oficiaes.

N.º 24 (17-8-15): Productos horticolas, agrícolas ou de industrias agrícolas, de todas as estações, para Campanhã e Porto.

##### Combinadas:

##### Linhos portuguezas

N.º 105 (9-2-12): Reembolsos.

L. N. M. D. n.º 3-bis (25-7-82): Arbustos, plantas e generos frescos, de algumas estações do Minho e Douro para algumas da Companhia Portugueza.

Avisos ao Publico: 905 (10-10-14) — 1.022 (7-2-16) — 1.003 (27-7-16).

P. n.º 2 (23-5-90): Transmissão de telegrams para a Companhia Portugueza e Beira Alta.

P. n.º 3 (10-4-07): Volumes de peso não superior a 10 kilos.

Additamento (10-5-16).

P. n.º 4 (31-8-07): Mercadorias diversas das estações do Porto, Campanhã, Alfandega e Braga, para as do Caminho de Ferro de Guimarães.

Aviso ao Publico: 1.041 (27-12-16).

P. n.º 10 (23-5-94): Peixe fresco ou salpicado, sardinhas, ostras, mariscos e escabeches das estações da Povoa, Vianna, Caminha e Valenca, para algumas da Beira Alta.

P. n.º 11 (1-3-95): Peixe fresco ou salgado e marisco, de algumas estações de P. P. F. para M. D. e C. F. G. e de algumas do Minho e Douro para C. F. G.

Aviso ao Publico: 1.042 (27-12-16).

##### Linhos hespanholas

P. H. n.º 2 (14-9-03): Aves e generos frescos, das estações do Minho e Douro para as do N. E.

Aviso ao Publico: 1.040 (27-12-16).

P. H. n.º 4 (25-11-07): Peixe fresco ou salpicado, escabeches de peixe e marisco, em gelo ou neve, das estações do Minho e Douro para as de S. F. P.

P. H. n.º 7 (15-8-14): Aves e generos frescos do Minho e Douro e P. P. F. para S. F. P. e M. S.

Avisos ao Publico: 927 (27-4-15) — 963 (17-11-15) — 1.008 (15-8-16) — 1.027 (8-12-16).

#### Tarifas de pequena velocidade

##### Internas:

N.º 1 (12-10-89): Mercadorias diversas.

Avisos ao Publico: 738 (18-12-09) — 747 (10-2-10) — 750 (4-6-10) — 1.031 (6-12-16).

Additamentos: 1.º (22-12-11) — 2.º 26-9-12 — 3.º (12-9-14) — 4.º (15-3-15) — 5.º (18-8-15) — 6.º (12-1-16) — 7.º (19-9-17).

Modifcação (10-2-17).

N.º 2 (20-6-11): Sal.

N.º 3 (22-11-12): Materiaes de construcção e exploração de caminhos de ferro.

N.º 4 (25-11-90): Cereaes.

N.º 5 (15-1-95): Farinhas, das estações de Alfandega e Campanhã, para as da Companhia Portugueza ou mais além.

N.º 6 (1-11-97): Minorio de ferro e materiaes destinados à laboração de minas.

Aviso ao Publico: (11-9-14).

N.º 7 (5-8-11): Machinas e apparelhos agricolas e industriaes, adubos e correctivos, insecticidas e fungicidas.

Aviso ao Publico: 847 (14-4-13).

N.º 8 (9-5-03): Petroleo em vagões-tanques de propriedade dos expedidores.

N.º 9 (21-1-04): Materias explosivas, inflammaveis e perigosas.

1.ª modifcação (14-4-08).

Additamentos: 1.º (6-7-14) — 3.º (24-5-17).

N.º 10 (18-5-14): Toiros, animaes ferozes, etc., por vagões completos.

N.º 12 (14-7-10): Pedra em bruto ou britada, para construcção ou reparação de estradas, por vagão completo.

N.º 13 (28-2-13): Gado por vagão completo.

N.º 14 (26-6-17): Vinho em vagões-cubas.

C. F. E. n.º 1 (25-2-09): Alcool, aguardentes, vinhos communs e azeite de oliveira em vagões-reservatorios.

2.º additamento (6-7-14).

#### Combinadas:

##### Linhos portuguezas

N.º 101 (8-5-11): Mercadorias diversas de algumas estações do Sul e Sueste para a de Vianna ou vice-versa, por vagão completo.

Ampliações: 1.ª (26-1-12) — 2.ª (29-7-13) — 3.ª (6-7-14).

N.º 102 (6-11-11): Adubos e correctivos, acondicionados ou a granel, por vagão completo.

1.º additamento (22-6-15).

P. n.º 1 (20-8-98): Taras vasias, combinada com a Companhia Portugueza e Beira Alta.

P. n.º 2 (5-8-04): Cal communum em pedra ou em pó e pedra para cal, por vagão completo, da Beira Alta e Companhia Portugueza, para Minho e Douro e Porto à Povoa e Famalicão.

1.º additamento (23-2-12).

Aviso ao Publico: 880 (4-4-14).

P. n.º 3 (8-2-05): Mercadorias diversas, de varias estações do Minho e Douro para as de Lisboa a Povoa, Benfica e Pedrouços, ou vice-versa.

Ampliação: (1-9-13).

##### Linhos hespanholas

P. H. n.º 1 (30-4-91): Baga de sanguineiro, entre Barqueiros e Almendra para Barcelona e Tarragona.

P. H. n.º 2 (1-3-07): Mercadorias diversas, das estações do Minho e Douro para as da linha de S. F. P.

Additamentos: 1.º (23-3-11) — 2.º (28-2-14) — 3.º (5-7-13) — 4.º (14-2-17) — 5.º (6-3-17).

Aviso ao Publico: 1.064 (2-4-17).

P. H. n.º 3 (28-10-92): Carvão de pedra, halha, lenhites, coke e briquettes de Ablaña, para algumas estações do Minho e Douro.

P. H. n.º 4 (11-2-03): Gado vaccum por vagão completo, das estações de Alfandega ou Campanhã a Medina, sem reciprocidade.

Additamento (1-3-08).

P. H. n.º 7 (28-5-12): Chloreto de cal, chlorato de soda ou de potassa e carboreto de calcio, da estação Flix à de Alfandega.

P. H. n.º 8 (26-10-14): Baterias de accumuladores electricos, da estação de Zaragoza (Campo del Sepulcro) para a de Campanhã.

Avisos ao Publico: (27-4-15) -- 1.027 (8-12-16).

## A linha do Valle do Sado

Uma viagem que ha mezes fizemos até Grandola, levou-nos a procurar alguém que nos desse informes sobre esta linha, não só da parte em exploração mas tambem da em construcção, pois a solidez e a perfeição que observamos em toda ella despertou-nos aquelle interesse.

Como é sabido, esta linha vem encurtar 63 kilometros na viagem para o Algarve, e a solidez da sua construcção, e bem assim o seu excelente perfil, permittirão a circulação de comboios rápidos com grandes velocidades e de pesadas locomotivas e grandes carruagens.

Os carris empregados são do typo Vignole, com o peso de 36,5 kilos por metro e a extensão de 18 metros cada um, para a linha directa, e para as curvas com 17<sup>m</sup>,88. Assentam sobre 24 travessas em alinhamento recto e sobre 25, em curvas de raio inferior a 600 metros.

N'estas curvas são empregadas as cunhas «Barberot» appoiaadas contra as travessas e contra o carril, pela sua parte exterior.

As eclisses tem 0<sup>m</sup>,630 de comprimento e são de cantoneira. Os parafusos de ligação das eclisses aos carris, são munidos de porcas, patente «Ibbatouson», que não desapertam, devido ao grande attrito com que são levadas, pela respectiva chave, até ao fim da rosca.

Os tirafundos são de tres typos: um ordinario ou de «cabeça de tremoço», empregado correntemente; outro de cabeça cylindrica, para travessas de junta; e outro, modelo longo, para cunhas «Barberot».

D'esta forma não exageramos dizendo que os comboios podem alli attingir grandes velocidades.

E além d'isso, a via geral é em todas as estações, na segunda linha, para que os comboios que não tenham n'ellas parageim, possam circular sem entrar pela linha da estação.

Não tem a linha grandes obras d'arte, além das pontes da Marateca, Alcacer, e os viaductos de Barranco e de Corona, de que damos a gravura na frente do presente numero. Tuneis apenas um: o de Setubal, que passa por debaixo da cidade, em S. Sebastião.

Pontes e viaductos tem a linha, a partir de Setubal, ao kilometro 8,500 a ponte do Valle Moutinho, de 8 metros de extensão; ao kilometro 9, a de Valle de Bem Gordo, tambem de 8 metros; ao kilometro 18, a ponte da Marateca, de 60 metros; ao kilometro 34,800, a ponte da Ribeira de S. Martinho, de 16 metros; ao kilometro 35, a ponte da Valla de S. Martinho; e ao kilometro 43,100 um pontão de 4 metros.

Todas estas pontes estão concluidas, excepto o ultimo pontão, ao qual falta o taboleiro metallico.

Em Alcacer do Sal está em construcção a grande ponte sobre o Sado, de 282<sup>m</sup>,25, que será do typo da do Barreiro sobre o Coimbra, e terá 8 vãos, um dos quaes levadiço para permitir a passagem de embarcações.

Já estão feitas as fundações de dois pilares-encontros e de um central.

Devido à carencia e carestia de material, esta ponte levará bastante tempo a concluir, sendo ideia da Direcção fazer alli um trasbordo, logo que a linha esteja concluida dos dois lados do rio.

Nenhuma obra de arte digna de menção existe entre Alcacer e Grandola.

N'esta parte da linha por explorar, está feita a terraplenagem e mais obras que permitem o imediato assentamento da via, o qual vem seudo feito aquém de Grandola, estando já assente até ao kilometro 57,200, perto de Alcacer, mas ainda sem balastro.

Devemos porém acrescentar que a linha em exploração está toda britada e se-lo-ha tambem o resto da linha, o que dará uma grande facilidade à circulação dos comboios e uma grande commodidade ao publico, que ficará

ao abrigo da poeira, que como toda a gente sabe, n'uma região quente como o Alemtejo torna no verão as viagens insuportaveis.

A partir de Setubal, temos, ao kilometro 7, a estação de Mourisca (concluída), ao kilometro 10,700, a de Algeruz (idem), ao kilometro 14,600 a de Aguas de Moura (em via de conclusão), ao kilometro 27,800, a de Pinheiro (idem), ao kilometro 36,650, a de Monte Novo-Palma (idem) e ao kilometro 48,300, a de Alcacer do Sal, cujas obras vão começar.

Entre Alcacer e Grandola, ha o apeadeiro de Valle de Guiso, em construcção.

Todas as estações são vastas e bem dispostas, com alpendre de zinco sobre a plataforma.

A estação de Grandola é um modelo de perfeição e de luxo, que não é vulgar em estações d'aquella classe.

Referindo-nos á parte em exploração, temos a citar as obras d'arte que se seguem: ao kilometro 118, o viaducto de Barranco, de taboleiro superior, com 100 metros de extensão, e com um pilar de 23 metros; ao kilometro 113, a ponte sobre a ribeira de Padrões, com um tramo metálico e taboleiro inferior de 42<sup>m</sup>,50; ao kilometro 134,500, a ponte de Campilhas, de taboleiro inferior, com 60 metros entre os eixos dos apoios; ao kilometro 125,800, o viaducto de Corona, de taboleiro superior, com 100 metros de extensão e um pilar de 21<sup>m</sup>,64 de altura; ao kilometro 124,850 o viaducto do Espinhaço do Cão, tambem de taboleiro superior, com 60 metros entre os eixos de apoios; e, finalmente, ao kilometro 160,840, a ponte de Garvão, de taboleiro inferior, de 30 metros.

N'este percurso, temos ao kilometro 109,910 a estação de Canal-Caveira; ao 121,53 a de Bairros; ao 125,05 a de Louzal; ao 129,60 a de Ermidas; ao 138,5 a de Alvalade; ao 149,6 a de Torre Vâ, ao 157,4 a de Monte Negro, em construcção, pois só depois de aberta ao serviço a linha é que se viu a conveniencia de a construir, mesmo porque a distancia entre a Torre Vâ e a Funcheira é de 14<sup>m</sup>,7. Finalmente, a entroncar com a linha do Sul, ao kilometro 164,540, está em construcção a estação da Funcheira, um edifício vasto e com todas as commodidades para o publico e para o pessoal.

Esta estação, para o grande movimento que ha de ter, tem numerosas linhas para assegurar um serviço perfeito.

Não tem esta linha, como as outras do Alemtejo, a acompanha-la, uma paisagem monotonâa de charnecas e campos aridos, pois os deliciosos pomares de laranjaes que cercam a linha ao chegar a Setubal, estendem-se além d'esta cidade, onde o estuário maravilhoso do Sado tambem lhe dá suavidade e alegria.

Depois da estação de Mourisca, a paisagem de laranjaes, cede lugar aos sobreiros gigantes, entrando depois a linha na famosa herdade do Pinheiro, vasta e magnifica propriedade em que o aperfeiçoamento dos trabalhos agrícolas se alia á fertilidade do solo e onde os pomares ocupam uma grande parcella de terreno.

Em seguida temos um bocado do Sado e depois a riquissima Herdade de Palma, onde o falecido José Maria dos Santos iniciou a cultura do arroz, e que hoje é cultivado em larga escala.

De Palma a Alcacer e d'aqui a Grandola, o campo é um mixto de sobreiraes gigantes e de terrenos bem cultivados e uberrimos.

Em Caveira, a paisagem modifica-se, pois o terreno torna-se accidentado e interessante, e por fim em Torre Vâ, a vegetação dá-nos ideia do ridente Algarve, ou dos campos verdes de Borba e Villa Viçosa.

Desta forma desaparece a monotonia das viagens para o Algarve, que fazia com que muita gente preferisse a viagem nocturna.

Pois aberta que seja á exploração toda a linha do Sado e de Cacilhas, desde esta localidade até Villa Real de Santo Antonio, ou até Lagos, a paisagem é tão variada e ião

invulgar, que não nos parece demais dizer será uma das mais bellas e interessantes viagens do nosso paiz.

Para finalisar este artigo, se não podemos dar aos nossos leitores a data em que poderão fazer a deliciosa viagem ao Algarve, em comboios correndo a 70 kilometros á hora, podemos porém afirmar que o movimento d'esta linha, é já tão animador que lhe auguramos um rendimento grande, não só pelo tributo que o Algarve lhe ha-de trazer, mas tambem pelo que o trasego local lhe proporcionará.

Como já ficou dito, fizemos ha mezes uma visita a esta linha e trouxemos a boa impressão de que ella será uma das melhores da Peninsula, o que se deve, em grande parte, ao illustre engenheiro que tem presidido á sua construcção, o Sr. Moraes Sarmento, chefe dos serviços de construcção e estudos dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

G. M.



## De Berlim a Bagdad

### Linhas ferreas projectadas na Alemanha

Pondo de parte as antipathias que possam e devam merecer-nos, como inimigos que somos, os actos e processos da Alemanha, é de justiça reconhecer que essa nação realisa, desde os começos da guerra que desenca-deou no mundo, os mais titanicos esforços para alcançar a victoria, que cada vez mais longe se lhe apresenta, não tendo nunca deixado de erguer os olhos para o futuro e de se preparar cuidadosa e persistentemente para quando vier a paz, tão necessaria a ella como a todos os outros paizes belligerantes.

Foi com tais propositos que o governo de Berlim encarregou o director geral dos caminhos de ferro, M. Sprikerhof, do estudo de uma rede de linhas ferreas, que estendendo-se pelo centro da Europa e a Turquia asiatica lhe possam assegurar enormes ingressos quando a guerra toque o seu termo tão ambicionado.

Uma revista estrangeira que temos presente, informa-nos de que o trabalho apresentado por M. Sprikerhof é verdadeiramente notável e accusa a sua indiscutivel competencia na materia, além de patentejar um sentido pratico que corresponde amplamente ao fim que se pretende obter com a construcção das linhas projectadas.

Em primeiro lugar, reconhece-se, no estudo e plano em questão, que a nova rede ferro-viaria não teria razão de ser com fim estrategico unicamente, circumstancia devida á qual preciso é contar desde logo com uma base económica, que permita encontrar os fundos necessarios para a construcção primeiro, e para a conservação e exploração das linhas logo que a paz se restabeleça.

Tendo isto em consideração, plano de M. Sprikerho, indica que, para obter esse resultado satisfactorio, não ha outra solução senão assegurar um enorme trasego de mercadorias, tornando assim a vida económica da Turquia independente do mar e dos paizes inimigos, e proporcionando ao mesmo tempo as facilidades necessarias para que as potencias centraes logrem prescindir, desde o mar do Norte até ao golfo Persico, das vias marítimas, para attender a todas as suas necessidades.

Este problema pode ser solucionado facilmente pela Alemanha e pela Austria, pois essas nações não precisam mais do que reforçar os seus caminhos de ferro com installações de carga e vias de distribuição e de cruzamento, em todos os Estados com os quaes teem allianças, além de reformar consideravelmente as linhas abertas ao trasego na actualidade e construir outras que o projecto detalhadamente indica.

As installações exigidas comprehendem cerca de 10.000 kilometros de vias, em numeros redondos, correspondo d'essa cifra 2.500 á Hungria, 2.000 á Bulgaria-

1.000 á Romania e 4.500 á Turquia, podendo ficar concluidas em 10 annos aproximadamente.

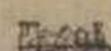
Não ha duvida que corresponderá perfeitamente ás melhores condições estrategicas o sistema estabelecido entre Berlim e Bagdad, com estas construções, cujo custo será de 1.500 milhões de marcos. D'esta quantia correspondem 800 milhões á Europa Central e 700 á Turquia, respectivamente.

O tráfego local de passageiros e de mercadorias ficará assegurado pelos Estados, que tomarão desde logo a direcção dos caminhos de ferro, e para se conseguir o mesmo com o tráfego internacional de mercadorias formar-se-hão, em diversas estações indicadas no projecto, comboios especiaes, de um peso útil de 600 toneladas, com vagões que tenham 4 a 6 eixos e freios do mesmo modelo, para serem rebocados por locomotivas pesadas, calculando-se que a distancia entre Berlim e Bagdad, que é de 5.000 kilómetros, possa ser percorrida em 8 a 10 dias por esses comboios, cuja tracção será assegurada pelas administrações de caminhos de ferro, com tarifas muito reduzidas, sem que isto comprometa os resultados da exploração da rede.

Supondo que depois da guerra terminar, mais de metade do tráfego dos Balkans e da Turquia se faça por via marítima e fluvial, M. Sprikerhof calcula que o tráfego terrestre a efectuar annualmente entre os países da Europa Central, entre si, se elevará a 3 milhões de toneladas, e a 2,4 o que venha a efectuar-se com a Turquia ao cabo dos dez primeiros annos da exploração.

Tambem calcula que para a formação dos comboios será necessário suppor quatro períodos, correspondentes aos da construção e dispor de 56.600 carruagens de mercadorias, de 33 a 50 toneladas de carga útil, e de 1.200 locomotivas pesadas para comboios expressos de mercadorias, cifrando-se em 600 milhões de marcos o custo total d'esses veículos, correspondendo 400 milhões á Europa Central e 200, respectivamente, á Turquia.

Tal é, nos seus traços geraes, o resumo do notável estudo e projecto de M. Sprikerhof, que veio publicado no *Elektrotechnische Zeitschrift*, onde o fomos recolher para o dar a conhecer aos leitores da *Gazeta*, que, estamos certos d'isto, não deixarão de reconhecer-lhe a alta importância.



## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Janeiro de 1918.

**Finanças portuguesas** — O Sr. Brito Camacho, n'um artigo do seu jornal, abordou ha dias um assumpto palpitante, que impressionou, conhecidas como são as relações que o seu auctor tem com entidades no caso de lhe fornecerem detalhes precisos e preciosos sobre essa importante questão.

Trata-se das *despesas de guerra*, assumpto sobre o qual o público bem pouco tem sido informado, como devia se-lo, e como tem todo o direito.

Apenas na discussão sobre o orçamento, em 14 d'agosto do anno findo, na extinta cámara dos deputados, o então ministro das finanças se contentou — e não contentou a mais do que a si proprio — em declarar que as despesas da guerra orgavam, n'essa data, por dez mil contos por mez, e estavam então em 104.000 contos!

E' pouco, é nada, como informação de um gerente dos dinheiros de um povo, mas talvez se justifique, á falta de mais precisos esclarecimentos, na declaração que o Sr. Camacho faz no seu artigo de que «não tem sido possível ao governo, apesar da sua boa vontade, informar o paiz ácerca das despesas feitas com a guerra, tanto com a guerra na África como também com a guerra na Europa», vista a confusão e a irregularidade em que essas contas se acham.

Tambem ha tempos, o distinto economista e nosso bom amigo Sr. Barros Queiroz, reputou essas despesas, então, em mais de trezentos mil contos!

Agora o Sr. Camacho diz que o credito que a Inglaterra abriu foi de vinte milhões esterlinos, o que ao cambio actual (29 1/2) re-

presenta uns 163.000 contos, se bem que outros financeiros afirmem que esse credito é illimitado.

E deve ser isso, porque, a ser certa a declaração parlamentar a que acima nos referimos, aquelle credito de 163.000 contos estaria esgotado em 8 meses.

Calcula-se nesse notável artigo (por hypotheses, bem entendido, que não por dados precisos) que se chegarmos ao fim da luta com uma dívida de guerra de 800 mil contos, essa representaria para fazer face ao juro e amortisamento desse empréstimo, á taxa vulgar, de 10 1/2 por cento, um encargo annual de 52.000 contos, só para esta dívida nova, isto é, que haverá que buscar no país novos recursos para fazer face a tão pesado encargo.

E' este um problema cuja solução aos mais abalizados financeiros dará que pensar e que o paiz, apavorado, vê como temeroso futuro que se ergue diante de nós todos.

\* \* \* \* \*

Pelo que se refere ao presente, o Sr. Ministro das Finanças propondo-se melhorar a situação cambial, teve uma conferência com os principaes banqueiros, aos quaes declarou que o Governo tem disponibilidades que o habilitam a satisfazer os seus encargos de ordem externa, taes como importação de carvão, cereaes etc., sem recorrer ao mercado, e para as despesas com o C. E. P. tem o auxilio do credito em Londres.

Em vista do exposto, a melhoria dos cambios deve ser um facto, pois que o maior concorrente ao mercado está, por agora, afastado, e se alguma alta se produzir ainda, será simplesmente por motivo especulativo.

**O accordo financeiro entre a Argentina e os aliados.** — O presidente da Republica Argentina, submeteu ao Congresso as clausulas definitiva do accordo realizado para a compra do excedente da colheita dos trigos para os aliados.

A França e a Inglaterra deverão embarcar, até ao 1.º de Novembro do corrente anno, 2 milhões e meio de toneladas de trigo e outros cereaes, cujo preço de compra é fixado entre 12 1/2 e 15 piastras por quintal, para o trigo, 7 piastras para a aveia e 15 para o linho.

O Congresso auctorizará a abertura d'um crédito á taxa de 5 %, de 100 milhões de piastras, ouro, á França e outro de 100 milhões á Inglaterra, contra deposito nas legações Argentinas, em Paris e Londres, de titulos formando a parte d'este credito, cujos fundos serão adiantados pelo Banco da Nação Argentina.

A Argentina poderá emitir, por operações directas de cambio, letras sobre a Inglaterra e França, ao cambio fixo de 50 pences por piastra sobre a Inglaterra, e de 5 francos e 60 por piastra sobre a França.

O saldo eventual que ficar deveedor á Argentina, no final d'esta operação, será pago no periodo de dois meses.

**Companhia dos Tabacos de Portugal.** — As vendas d'esta Companhia elevaram-se no mes de Novembro a:

Para o continente 238.394 kilos, no valor de 1.13.025 contos, contra, respectivamente, 214.046 kilos e 966.359 contos, em igual periodo de 1916; para as colonias 25.560 kilos, no valor de contos 50.317, contra 34.534 kilos, e contos 41.250 em periodo igual de 1916.

Nos sete primeiros meses de exercicio do anno de 1917 as vendas elevaram-se a:

No continente 1.587.171 kilos, avaliados em contos 7.540.934, contra 1.742.600 kilos, no valor de contos 6.657.022, em igual periodo do anno anterior; para as colonias 200.165 kilos, avaliados em 316.986 contos, ultrapassando 82.422 kilos, avaliados em contos 170.729, em igual periodo de 1916.

**Banco Lisboa e Açores.** — Do relatorio d'este banco extrahimos os seguintes dados sobre o movimento global das principaes rubricas, na gerencia de 1917:

Letras descontadas, 27.141 contos; letras sobre a província, 5.615 contos; a receber, 2.999 contos; operações cambiaes, 48.604 contos; depositantes em Lisboa, 158.136 contos; depositantes no Porto, 4.530 contos; caixa (entrada), 321.251 contos.

Os lucros líquidos ascenderam a 425.040\$, importancia de que ha a deduzir: 5 por cento para fundo de reserva e 5 por cento para a direcção, no total de 34.789\$. Do saldo propõe a direcção se retirem: para dividendo de 7 % (incluindo 2 1/2 por cento já distribuidos), 260.345; para reserva especial, 50 contos; para pagamento das contribuições, 52 contos; saldo para 1917, 27.907\$.

Verbas mais importantes do balanço:

Activo — Caixa (dinheiro em cofre e depositado em outros bancos), 1.922 contos; fundos fluctuantes, 848 contos; acções proprias, 780 contos; letras sobre o paiz, 7.837 contos; empréstimos e contas correntes, com caução, 634 contos; empréstimos hypothecarios, 1.450 contos; devedores geraes, 3.741 contos; edifício do Banco, 221 contos, etc.

Passivo — Capital, 4.500 contos; fundo de reserva, 700 contos; depositos, 9.602 contos; crédores geraes, 2.560 contos, etc.

**Banco Commercial de Lisboa.** — O relatorio da gerencia d'este Banco, no exercicio terminado em 31 de dezembro ultimo, dá os seguintes esclarecimentos:

A conta de «Ganhos e Perdas» apresenta um saldo de Escudos 279.707\$53,4, incluindo o de esc. 42.927\$36,9, proveniente do ano anterior, depois de feitas, como habitualmente, as precisas depreciações de valores.

Apesar de continuarem as incertezas da situação mundial, cuja repercussão sobre os interesses futuros de cada empresa, difícil se torna prever, julga a gerencia poder propôr para dividendo d'este anno, uma maior distribuição, dotando ainda a rubrica «Reserva variavel», como previdentemente tem aconselhado. Propõe pois, a seguinte distribuição: Dividendo de 9%, livre de imposto de rendimento (incluindo 2 1/2 % já distribuidos no 1.º semestre), 180.000\$00; fundo de reserva, 6% sobre 236.780\$16,5, ficando elevado a esc. 381.811\$90, 14.206\$81,5; honorários à Direcção, 6% sobre 236.780\$16,5 esc. 14.206\$80,9; fundo de reserva variavel 25.000\$00; ficando elevado a 325.000\$00; saldo para 1918: esc. 46.293\$01.

**Bolsa.** — As disposições do nosso mercado de fundos tem sido as mesmas das semanas anteriores: muita procura de papel, porém, com falta de vendedores. Todo o que aparece no mercado é logo absorvido pelo capital immobilizado.

A alta tem-se accentuado em todos os valores, principalmente nos do Estado e companhias seguradoras, salientando-se entre elles a *Sagres*, que attingiu cotação superior a Esc. 200\$00.

O capital continua a abundar, não obstante a constituição de

novas casas commerciaes tanto em nome collectivo como individual, ou sociedades por quotas.

O estado da nossa bolsa é, pois, bom.

**Cambios.** — O mercado cambial, que se agravou desde o começo do mes, mostra de novo melhores tendências, tendo aparecido bastante papel no mercado e bem assim devido ás declarações do Sr. Ministro das Finanças, acima expostas.

Os cambios fecharam frouxos, e continuam com essa tendência.

O cambio do Rio s/ Londres alterou de 13 21/32 para 13 11/16 ou seja a libra a 17\$534.

C. G.

#### Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE JANEIRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	29 5/8	29 1/2	29 7/8	29 3/4
90 d/v.....	30	—	30 1/4	—
Paris, cheque.....	297	299	295	297
Madrid cheque .....	411	414	409	413
Amsterdam cheque .....	735	745	715	733
New York cheque.....	1700	1715	1690	1700
Italia cheque .....	200	204	198	202
Suissa .....	381	385	370	380
Libras.....	9 595	10 505	9 585	9 595

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

Bolsas e títulos	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento	42,50	—	41,45	41,45	41,55	41,60	41,60	41,70	—	42	42,10	42	42	
Dívida interna 3%, coupon	41,45	—	41,50	41,50	41,50	41,50	41,50	41,55	41,75	41,90	42	42	42	
4 1/2%, 1888, c/ premios	—	—	22 585	22 585	22 585	—	22 585	—	22 585	—	22 580	22 580	22 580	
4 1/2%, 1888/9 c.....	—	—	59 500	59 500	59 500	—	59 500	59 500	59 500	60 000	—	52 500	—	
4%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	52 400	—	10 540	10 540	10 535	10 535	—	
3 1/2%, 1905 c/ premios	—	10 535	10 535	10 535	10 540	—	—	—	—	—	—	—	—	
5 1/2%, 1905, ob. (G.º de F.º E.º) c	80 550	—	—	—	—	82 500	—	—	—	—	—	—	—	
5 1/2%, 1909, ob. (G.º de F.º E.º) c	112 580	—	—	—	—	112 520	—	—	—	—	—	112 580	—	
4 1/2%, 1912, ouro	92 580	92 590	93 500	93 500	93 500	93 500	93 520	93 520	93 510	93 510	93 530	93 530	93 510	
externa 3 1/2%, coupon 1.ª serie	91 550	—	—	—	—	91 550	—	—	—	—	—	—	—	
3 1/2%, 2.ª serie	94 550	94 550	94 550	94 550	94 580	94 570	95 540	95 550	95 570	—	95 550	95 550	95 580	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%,	—	—	203 500	203 500	—	205 500	—	—	—	—	208 500	209 500	209 515	209 500
Acções Banco de Portugal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Commercial de Lisboa	158 550	158 550	159 550	159 550	161 500	163 550	166 500	166 500	166 550	167 500	166 550	166 550	166 550	
Nacional Ultramarino	150 550	150 560	—	—	—	—	—	—	—	150 550	150 560	150 560	150 560	
Lisboa & Açores	36 550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 500	35 500	
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional	5 530	—	—	—	—	—	5 530	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon	137 520	137 520	137 540	137 540	137 500	137 500	136 560	136 500	135 500	133 500	127 500	129 500	127 500	
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	49 530	49 550	49 550	49 530	49 510	49 500	49 500	49 500	—	48 550	45 580	—	
Companhia Atraves d'Africa	110 500	110 500	119 520	119 520	119 520	119 500	110 500	119 500	119 500	—	118 550	—	—	
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	95 550	95 500	97 500	97 500	97 500	97 500	98 500	98 550	98 550	98 500	—	98 550	98 550	
tit. 5	94 550	95 500	96 500	96 500	96 550	97 500	97 550	97 550	97 550	—	98 550	98 550	98 550	
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 2.º grau	35 570	—	—	—	—	35 550	35 580	—	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71 500	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 2.º grau	13 580	13 580	—	—	—	—	—	—	—	—	77 550	—	—	
Companhia Nacional, coupon 1.ª serie	77 530	77 530	77 530	77 530	77 530	77 530	77 530	77 530	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional, coupon 2.ª serie	68 550	—	—	—	—	—	83 550	—	—	81 500	—	84 500	84 500	
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92 515	—	
predias 6 %	91 550	91 550	91 550	91 550	91 550	91 520	—	91 500	91 500	—	91 515	—	89 500	
5 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3 1/2%, portuguez 1.ª serie	61,10	—	—	—	—	60	—	60	—	60,50	60,50	60,50	60,50	
3 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port.	288	—	—	—	—	—	—	—	—	280	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	342	—	—	—	
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	724	—	724	
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.º grau	124,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3 1/2%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

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

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
Kil.	Totais							
<th

## Congresso de Caminhos de ferro

### A sua reunião em Madrid

No dia 19 do mês findo teve lugar a sessão preparatória do Congresso Nacional de Caminhos de Ferro, no salão das assembleias geraes da Associação dos Empregados e Operarios dos Caminhos de Ferro de Hespanha, com séde em Madrid. Presidiu ao acto o Sr. Massó, que dirigiu uma calorosa saudação aos congressistas, expressando o desejo de que este Congresso venha a ser tão fecundo em resultados como o foi o realizado em Junho do anno preterito.

Seguidamente, o secretario da meza, Sr. Vives, expoz os termos em que fôra organizado o Congresso, para o seu funcionamento, tendo-se em vista a maior somma de resultados a colher da sua reunião.

Verificou-se que os congressistas inscriptos eram 259, sendo 19 projectores, 98 delegados de agremiações e os restantes individuaes.

Nomearam-se, a seguir, as mezas do Congresso e das suas seis secções, ficando a primeira constituída pela fórmula seguinte: Presidente Visconde de Eza, alcaide de Madrid; vice-presidentes os Srs. Paraiso, Loewe, Vallejo, Márquez, Ortúñu, Flores Posada, Caralt, Perpiñá, Gallart y Goicoechea; e secretarios os Srs. Vives e Gual y Soller.

### A sessão Inaugural

Realisou-se pelas 11 horas da manhã de 20, sob a presidencia do Sr. Ministro do Fomento, o qual era acompanhado na meza pelos Srs. Visconde de Eza, Marvá, Urzaiz, Calbetón, Francos Rodrigues e Levy, director da Companhia de Madrid a Cáceres y Portugal.

O presidente, como representante do governo, disse haver sido designado para presidir à sessão inaugural do Congresso pela circunstancia de ocupar a pasta chamada a recolher todo o labor util que o mesmo Congresso realize, como o seu collega o Ministro da Fazenda fôra designado para presidir à sessão de encerramento dos trabalhos, por ser aquelle cuja pasta é chamada a tornar possível qualquer obra ou iniciativa de reconstituição nacional.

Depois de se espraiar em considerações de ordem patriótica, económica e intervencionista, terminou dando as boas vindas aos congressistas e prometendo, em nome do governo, attender tanto quanto possível seja, as conclusões a que venham a chegar as diversas secções do Congresso que tinhia a honra de declarar inaugurado.

### Reuniões das secções

No dia 21, pelas 4 horas da tarde reuniu-se a primeira secção do Congresso, destinada a discutir as questões geraes de politica ferro-viaria, presidindo o Sr. Marvá, tendo como secretarios os Srs. Ramires, Ávila e Puyés.

Depois de um ligeiro discurso do presidente, e de o secretario ter lido o regulamento da discussão, o delegado Sr. Aramburu leu a sua these — *O problema ferro-viario em Hespanha sob o ponto de vista militar*.

Depois foram lidas as theses dos Srs. Avilés, Laffitte, Calbetón e Puyés, respectivamente intituladas — *Os caminhos de ferro e a defesa nacional* — *A nacionalização dos caminhos de ferro* — *A estatificação dos caminhos de ferro e a intervenção do Estado enquanto aquella não possa realizar-se* e *A estatificação das linhas ferreas*.

Todos estes relatores foram muito applaudidos, especialmente o da terceira d'essas theses, que se mostrou partidario da progressiva intervenção do Estado na exploração ferro-viaria, pela fórmula e na medida que sejam determinadas pelas circumstancias.

Depois de larga discussão chegou-se à conclusão seguinte, que foi votada por aclamação: «Deve nacionalizar-

se o serviço de caminhos de ferro, fazendo com que o capital proprietario das linhas seja hespanhol, que os serviços technicos e administrativos estejam a cargo de cidadãos hespanhóes e que todas as industrias relacionadas com este meio de comunicação se radiquem no paiz».

A segunda conclusão aprovada foi a seguinte: «Para que os caminhos de ferro de serviço geral tenham a devida efficacia é necessario chegar-se à reducção a dois tipos da largura das vias e ao menor numero possivel d'elles no material fixo e circulante e nas obras de fabrica, assim como à continuidade entre todas as linhas da rede completa nacional.

— A segunda secção do Congresso, destinada a discutir as questões relacionadas com a *construcção da nova rede e o complemento da actual*, reuniu-se no dia 22, tomando parte na discussão, que decorreu muito animada, os Srs. Cepeda, Bellido, Conesa, Rovira, de La Torre, Massó, duque de Zaragoza, Géballos, Zumala Carregui, Morales e outros.

Foram aprovadas as seguintes conclusões:

«I — Todas as novas linhas constituem complemento da rede actual e devem classificar-se em dois grupos, de primeira e de segunda ordem, definidos pela largura da via: a normal para o primeiro grupo e a de 1 metro para o segundo. Devem ser revistos todos os projectos de novas linhas, eliminando-se os que não possam considerar-se de interesse publico, e procurar-se o estabelecimento de grandes linhas directas, utilizando, tanto quanto seja possível, as linhas já construidas, na parte que seja conveniente».

«II — Considerando da maior urgencia o aperfeiçoamento das linhas actuaes e dos seus enlaces, no intuito de aumentar a sua capacidade de trânsito, o governo obrigará as diversas companhias a apresentarem, no prazo de um anno, o projecto de melhoramentos a que se refere esta conclusão».

«III — Reservando o que o Congresso possa vir a accordar acerca da posse das linhas pelo Estado, no caso de que a Administração publica não tome conta das linhas actuaes, deve chegar-se à unificação da data de reversão, por grupos de linhas que possam explorar-se independentemente».

«IV — O Estado deve obrigar as diversas empresas a effectuarem, no prazo mais curto possível, os aperfeiçoamentos necessarios nos respectivos traçados, instalações e material, mediante os auxílios que se julguem mais conformes com os interesses geraes do paiz».

«V — Aprovados os planos e a ordem em que devem ser executados, o Estado tomará a seu cargo a construção dos caminhos de ferro, que esses planos comprehendam, sempre que entidades particulares os não construam, com ou sem auxílio do Estado».

«VI — Para as despezas que resultem do estabelecimento d'esses caminhos de ferro, emittir-se-hão títulos de Dívida Especial de Caminhos de Ferro, amortisaveis, que serão postos em circulação à medida que vá sendo necessário, dando-se a esses títulos, como garantia especial, os impostos sobre transportes nas linhas respectivas e os productos das mesmas, além da garantia geral da nação».

«VII — Para cada linha, ou grupo de linhas de uma mesma região, constituir-se-ha um Conselho de Administração que substituirá todos os actuaes organismos do Estado, para dirigir os trabalhos e administrar os fundos, destinados à construção».

Dos trabalhos das outras secções daremos conta aos nossos leitores no proximo numero da *Gazeta*.

# Linhos ferreas coloniaes

## O caminho de ferro de Lourenço Marques

Segundo refere o *Lourenço Marques Guardian*, n'um dos seus numeros recentemente chegados a Lisboa, não é já segredo a situação do porto de Durban, desde que foi exposta n'um ofício da Câmara de Commercio de Lourenço Marques ao director do Porto e Caminhos de Ferro d'aquella cidade, documento no qual se mostra com toda a clareza que os navios são alli demorados durante muito tempo, provando-se em cinco casos apontados — posto que se possam apontar duzias — que o navio mais rapidamente despachado esteve delido nada menos de 15 dias, e que o peior dos casos originou uma demora de 28 dias. A Câmara do Commercio frisou que o assumpto reveste uma determinada seriedade, especialmente n'uma occasião em que os interesses de toda a ordem, quer militares, navaes ou commerciaes, exigem que a capacidade dos vapores seja bem aproveitada. Devendo orçar por £ 300, por dia, a despesa envolvida, na actualidade, por cada um d'aquelles navios, constata-se que só o prejuizo sofrido por cinco navios demorados em Durban se eleva a uma bonita somma, que varia de £ 30.000 a £ 40.000, ou talvez mais, conta que é exageradissima para um porto só. A imprensa de Durban atribue estas demoras à mudança efectuada no dia 1 de outubro ultimo, quando o governo da União (Departamento dos caminhos de ferro e portos) tomou a seu cargo as operações de embarque e desembarque, até então dirigidas por duas firmas particulares.

A Câmara de Commercio refere-se a este assumpto; mas em qualquer discussão sob o ponto de vista de Lourenço Marques parece que seria melhor não envolver a nova política adoptada, pois que o Governo da União começou ha pouco a fazer em Durban o que desde ha muito vem fazendo na Cidade do Cabo, e, todavia, não se ouve falar de congestões de tráfego n'aquelle porto.

E' natural que quando se dá alguma alteração em qualquer serviço, nos primeiros tempos elle se resente de tais alterações, até atingir a normalidade e a regularização. E, sendo isto certo, o movimento do porto de Durban voltará a normalizar-se dentro de pouco tempo, apesar dos receios da imprensa d'aquella cidade e da sua lucta contra a nova política, já que não vê com bons olhos que o Governo tenha tomado conta d'um serviço que pertence exclusivamente á iniciativa particular.

Geralmente fallando — diz o *Guardian* — tal medida é, sem duvida, para depolar, e seria lamentavel que se introduzisse tambem entre nós, apesar da opinião comercial ser em parte adversa a este principio; a Câmara de Commercio de Lourenço Marques tem, porém, razões para pensar d'outra forma, possuindo um relatorio annual pelo qual se prova a maneira como o Governo local se comporta n'estes casos. Mas, apesar das dificuldades de aquelle porto serem apenas transitorias, o mesmo se não pode dizer a respeito das demoras, que são de carácter quasi permanente. N'uma informação que o referido periodico tem presente, declara-se que as demoras não provéem exclusivamente da morosidade dos desembarques, mas da falta de material circulante para transporte de carvão em quantidades suficientes. N'outra occasião havia material circulante a mais e carvão a menos, e, finalmente, chega

a admittir-se com toda a franqueza que o numero de navios entrado no porto era demasiado elevado para a sua capacidade, não sendo, portanto, de admirar que faltem vagões para um tráfego com que se não contava.

A verdade parece realmente ser que o porto de Durban está demasiado sobrecarregado, e para bem se sahir da sua missão tenta um impossivel; tenta acommodar navios para que não tem capacidade nem pessoal, ou equipamento. Em qualquer *démarche* tentada junto das autoridades britânicas, estes pontos deviam ser frisados, sendo para desejar que obtenham o melhor exito possível devendo aos interesses que envolvem.

Permitindo-se que Durban, na sua qualidade de porto de mar, seja congestionado com tráfego marítimo e inutilizadas *jas*, indubitaveis facilidades que possue, enquanto outro porto aliado, possuindo, pelo menos, egaes facilidades, conserva o seu equipamento ocioso, ou apenas parcialmente activo — como hoje sucede — não crê o *Guardian* que se esteja cumprindo um dever.

O porto de Lourenço Marques pode muito bem acomodar o excesso do tráfego que actualmente congestionava os caes e hangares de Durban, mais rapida e economicamente do que Durban ou qualquer outro porto da União, razão porque, no *interesse geral*, devem ser desviadas para este porto todas as mercadorias do Rand e parte do tráfego carvoeiro. A situação seria assim consideravelmente aliviada, com beneficio para todos, e o consumidor seria mais rapidamente servido.

Os armadores (ou o Governo) evitariam o inutil prejuizo de £ 300 por dia com as demoras sofridas por cada um dos seus navios; os aliados teriam os seus recursos marítimos sensivelmente aumentados, recursos que são agora mais valiosos do que ouro; e Durban flearía com tráfego suficiente para empregar economicamente o seu pessoal e equipamento. A par d'estas vantagens, a escassez de material circulante na linha ferrea seria diminuida, contanto que o tráfego destinado ao Rand transitasse por Lourenço Marques, aproveitando assim um trajecto mais curto e rapido. D'esta forma o problema da navegação n'esta parte do globo passaria a ser tratado com o devido methodo, e, ao mesmo tempo, com a justiça devida para Lourenço Marques.

O periodico de que extractamos este artigo diz ainda que, se o director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques conseguir demonstrar estes factos ás autoridades respectivas, a congestão que actualmente se sente no porto de Durban, depois de aliviada, muito contribuirá para beneficiar os interesses dos aliados e para restituir á administração d'aquelles caminhos de ferro os creditos de zelo pelo serviço publico de que ella tão justamente tem gosado.

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

A MÃO DA MORTE — 5 actos — 1.ª exhibição

O ESPELHO ELECTRICO — 2 partes

9.º capítulo do emocionante film:

A Seita Tenebrosa



## 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 magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

