

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

17.º do 31.º anno

LISBOA, 1 de Setembro de 1918

Número 737

SUMMARIO

O caminho de ferro de Benguela em 1917 — por J. Fernando de Sousa...	259
Caminhos de ferro da Suíça.....	260
Parte Official — Secretaria de Estado do Commercio	261
Linhos ferreas coloniais.....	262
Viagens e transportes.....	264
Excursões no paiz - II — Na mesma... para variar. — Comboios, correios e Telegraphos. — Um despacho submersivo! — Scenas de Hotentocia em paiz civilizado. — Considerações dolorosas.....	265

Os caminhos de ferro e a guerra	266
Linhos ferreas hespanholas.....	267
Parte financeira: Garteira	267
Boletim comercial e financeiro.....	268
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	269
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	269
Linhos Portuguezas.....	270
Companhia da Beira Alta, (Relatorio).....	270
Arrematações.....	271
Horario dos comboios.....	272

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos emolares, 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 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 hidráulicos e electricos de Edoux & C. — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Sistema Stokes.

A comporta de rolhões livres, sistema Stoney, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido.

Com esta comporta pode-se realizar em poucos minutos o regimen primitivo d'um rio, em epochas de chuva.

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 INSTALLADAS NO CLYDE EM GLASGOW
Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

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

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

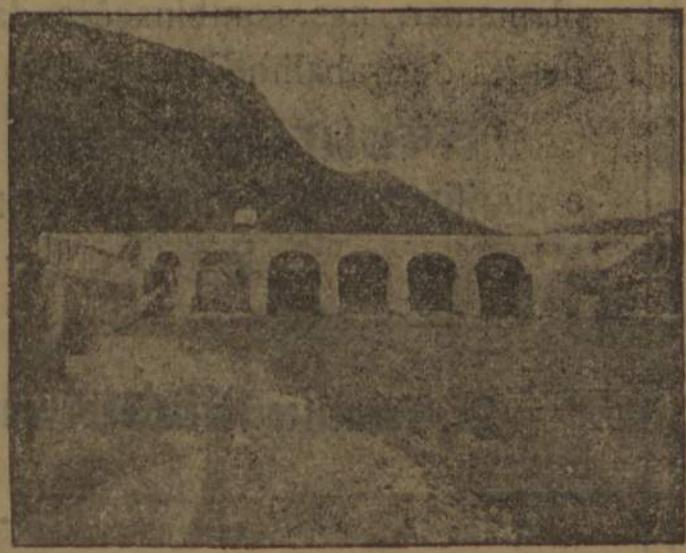
Dept. D

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 10 metros. Profundidade de cada comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.

“A Glória Portuguesa”

COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.º

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

Telephones

Expediente: C. 1202

Direcção: C. 3376

Escriptorio agencial: Rua do Ouro, 184, 1.º — Telephone C. 1354

FILIAIS EM:

COIMBRA

R. Ferreira Borges, 122, 1.º

PORTO

R. das Flores, 48, 1.º e 2.º

Inspectores, agentes
e correspondentes em todas
as terras do País

DELEGAÇÕES EM:

Braga

Tomar

Torres Vedras

Funchal

Faro

Brevemente serão instaladas
as delegações em **NEW-YORK**
e **RIO DE JANEIRO**



Effectua os seguintes seguros:

Ramo vida — Vida inteira, temporaria, mixto, prazo fixo,conjuncto, combinado, efeitos multiplos, capital progressivo, capital differido, rendas vitalicias, immediatas e differidas, seguro complementar, nas combinações da vida inteira, mixto, prazo fixo e efeitos multiplos, e seguro de accidentes de trabalho.

Seguros reaes — Incendio, roubo (isolado ou em conjunto), transportes terrestres e maritimos, postaes, agricolas, pecuarios, gréves e tumultos, crystaes e riscos de guerra.

DIRECÇÃO DA COMPANHIA

Dr. Francisco Maria da Cunha, Dr. João dos Santos Monteiro e Francisco Alves (Director gerente).

BANQUEIROS GERAES

José Augusto Dias, Filho & C.ª

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES CARLOS GONÇALVES

17.º do 31.º anno | LISBOA, 1 de Setembro de 1918 | Número 737

O caminho de ferro de Benguela em 1917

Tudo quanto interessa ao progresso economico das nossas colonias deve merecer as nossas melhores attenções. Justo e indispensavel é que trabalhemos afanadamente para que o nosso *caes da Europa* seja ao mesmo tempo celleiro abundante e o trabalho nacional revista todas as formas productivas para valorizar o nosso abençoado sólo.

Não devemos por isso menosprezar a expansão colonial, que nos conquistou logar eminente na historia e abre á actividade nacional tão vasto e fecundo campo. Tomando parte na guerra, pelas nossas colonias nos batemos; defendemos o patrimonio de que a Alemanha planeava esbulhar-nos.

Por isso devemos seguir attentamente todos os symptomas de vida das colonias e entre elles o desenvolvimento da viação accelerada.

Temos presente o relatorio de 1917 da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, do qual vamos dar noticia sucinta.

Como era natural, as dificuldades de abastecimento e transporte de materiaes impediram o regular progresso da construcção.

A falta de carris impediu o assentamento de via do kilometro 520 ao 620, secção que vae até Belmonte, e na qual a infrastructura está concluida.

Belmonte, fundada por Silva Porto, é uma povoação que progride, onde ha numerosas casas bem construidas, 14 estabelecimentos commerciaes, 3 ou 4 hoteis, pharmacia, serviços publicos regularmente instalados, edificio para escola, praça de touros e théatro. Construem-se estradas. A attitude em que se encontra e as excellentes condições climaticas tornam Belmonte um verdadeiro sanatorio.

Para se poder fazer ideia do clima do planalto convém exarar as temperaturas observadas na Bella Vista, ao kilometro 502 da linha, e na altitude de 1.804 metros.

A media das temperaturas minimas mensaes oscilou entre 6°,3 em junho e 13°,8 em outubro, e a das maximas entre 28°,3 em outubro e 22°,8 em julho.

A minima extrema foi de 0°,00 em junho e a maxima 31°,6 no mesmo mez.

No Huambo, ao kilometro 426 e a 1.698 metros de altitude, a temperatura desceu a 2°,2 em junho, indo no mesmo mez ao maximo de 29°,4 e tendo sido a maxima de 31°,6 em maio e setembro.

No Lobito a maxima extrema attingiu 33°,3 em março, mas a minima extrema foi de 16°,1 em agosto, sendo pois as variações incomparavelmente menores do que no planalto.

As chuvas são abundantes no planalto, attingindo a sua altura annual 1.173 m^3/m no Huambo e 848 na Bella Vista, enquanto que no Lobito foram apenas 411.

Na impossibilidade de avançar o assentamento, procedeu a Companhia a importantes trabalhos complementares, como variantes, consolidação de obras de arte e substituição de edificios, no que dispendeu a quantia de 99:846\$23.

A variante de Lobito a Catumbella, abrangendo os primeiros 12 kilometros, affastou a linha da orla marítima e deu logar a um encurtamento de 2 kilometros.

Procedeu-se tambem á reparações importantes na ponte-caes do Lobito, que facilita sobremodo as operações do trafego marítimo. O movimento do porto é naturalmente affectado pela guerra, pois tendo sido de 109 navios a vapor em 1914, desceu a 48 em 1917.

Em compensação o dos nayos de vela subiu de 160 a 205.

A criação, alli, de um deposito permanente de carvão ha de ser favoravel ao seu aproveitamento pela navegação.

Acha-se em estudo a formação, alli, de um deposito de 15.000 toneladas de minérios, necessarios aos aliados, vindos da America em barcos de vela e baldeados para aguardarem transporte por vapores rápidos.

As receitas da exploração em 1917 ascenderam a 631:697\$53, mais 43:910\$05 do que em 1916, graças ao incremento do transporte de productos agricolas.

As despesas attingiram 347:795\$77, mais 22.205\$24 do que em 1916.

As receitas liquidas foram de 261:696\$52.

O total das despesas de exploração e construção foi de 410:918\$82 em 1916 e de 469:847\$24 em 1917.

A extensão explorada foi de 519 kilometros, não tendo variado desde 1914.

A receita e despesa kilometricas foram respectivamente:

	1916	1917
Receita.....	1:132\$54	670\$12
Despesa.....	1:217\$14	712\$91
Receita liquida.....	462\$42	504\$23
Coeficiente.....	0,59	0,59
Receita do trem kilometrico	2\$17	2\$04
Despesa " "	1\$28	1\$20

A receita decompõe-se nas seguintes parcellas, com as variações indicadas em relação a 1916:

Passageiros.....	93:190\$80	+	5:775\$18
Mercadorias.....	512:259\$51	+	44:306\$15
Ponte-caes.....	7:212\$52	-	3:820\$42
Diversos.....	19:034\$77	-	2:353\$86

O numero de passageiros por classes foi:

1.ª classe.....	10.403	+	1.811
2.ª "	18:213	-	1.593
Indígenas.....	97.996	+	19.422
Total.....	126.612	+	19.635

Os seguintes dados relativos ao trafego de mercadorias dão ideia da sua variação.

Do trafego chamado *pobre*, constituído pelos cereais e legumes, lenha, madeira e cal, batatas e hortaliças e sal, houve 37.638 toneladas, com a receita de 211:457\$40, ou mais 8.745 toneladas e 41:825\$81, tendo-se dado o principal augmento no milho, feijão e fubá: 5.422 toneladas, e na lenha, madeira e cal: 2.013 toneladas.

Dos productos ricos: borracha, cera, assucar e sementes oleaginosas houve 4.490 toneladas, com a receita de 145:247\$76, ou menos 226 toneladas e mais 15:171\$39.

De mercadorias importadas: tecidos, vinhos e bebedas fermentadas, houve 1.654 toneladas e 62:599\$25, menos 366 toneladas e 1:964\$03.

A tonelagem das mercadorias, incluindo os transportes de serviço, e a respectiva receita subiram de 35.582 toneladas e 277.416\$66 em 1914 a 70.991 toneladas e 494.624\$21 em 1917.

Observa o relatorio com razão, que muito maiores proporções teria attingido o trafego, senão fossem as dificuldades de transporte marítimo.

As cifras relativas ao 1.º semestre de 1918 mostram já um aumento de 86.596\$01 em relação ás receitas de igual periodo de 1916.

Regista o relatorio alguns dados animadores acerca das providencias tomadas para fazer progredir a região tributaria da linha, taes como fomento da cultura, construção de estradas, melhoria de administração interior, iniciativas industriais, etc.

Nos terrenos concedidos á Companhia tem-se feito arroteamentos e trabalhos de irrigação.

Pondera ainda o incremento que pode ter a produção de cereaes e a criação de gados na região.

O enorme trafego que ha direito a esperar da riquissima região mineira de Katanga e que no porto de Lobito tem a melhor comunicação com a via marítima, justifica o prolongamento da linha, apenas começada por assim dizer.

A produção de cobre d'aquellas minas elevou-se, de 997 toneladas em 1911, a 27.463 em 1917. Prevê-se que o trafego annual das minas se eleve a 100.000 toneladas.

A guerra veiu paralysar a construção do caminho de ferro, intimamente solidario do desenvolvimento da região, em que *Elisabeth-ville* está destinada a tornar-se um centro mineiro importantissimo.

Na tracção da linha, como cá na metropole, tem sido preciso suprir a falta de carvão pelo uso da lenha, tendo sido consumidas em 1917, 26.515 toneladas.

O percurso dos comboios tem successivamente crescido de 242.218 kilometros em 1914 a 350.492 em 1917, o que importa as consequentes reparações e mais agrava a insuficiencia de espaços cobertos nas officinas.

Estão-se construindo no Lobito armazens de alvenaria para 5.000 toneladas de cereaes.

A corrosão da tubagem, que traz ao Lobito a agua dos reservatorios de Catumbella, torna precario o abastecimento da estação e da cidade, sendo impossivel obter a tubagem para nova canalização enquanto durar a guerra.

A Caixa de Aposentações do pessoal teve o seu fundo permanente elevado a 63.628\$83.

A despesa d'exploração subdividiu-se nas seguintes parcelas:

Direcção	6.958\$81	4,8	10
Movimento, fiscalização e estatística...	58.685\$26	22	10
Serviços centraes...	31.191\$08	8,40	10
Via	81.341\$72	24,97	10
Tracção	129.049\$62	38,11	10
Porto-caes	10.625\$69	1,72	10
Total.	317.851\$98		

O percurso medio de passageiros foi de 74,3 kilometros em 1.ª classe, 65,7 em 2.ª e 56,5 em 3.ª, media geral 59,3.

As tarifas médias foram \$03, \$02.36 e \$06,75: media \$01,24.

O percurso médio da mercadoria foi de 224 kilometros e a tarifa media \$03,8. Oscilla esta entre \$098 para mercearias, conservas, farinhas, etc. e \$00,6 para adubos.

Os transportes de serviço somaram 14.617 toneladas, sendo, pois, de 56.373 toneladas os de trafego commercial.

Nos 350.492 kilometros de percurso de comboios figuram 41.652 de serviço, sendo 12.671 para linhas e 14.100 para agua, 569 100 de comboios de via e 15.829 de manobras.

O numero de passageiros por comboio foi de 47.61.

O inventario do material circulante não soffreu alteração, como é natural.

Acompanham o relatorio numerosos mappas sumarios e a carta da rede de caminhos de ferro da África do Sul.

J. Fernando de Souza

Caminhos de ferro da Suíssa

Sua situação em face da guerra

Segundo um relatorio recentemente publicado, a influencia funesta da guerra na exploração dos caminhos de ferro suíssos foi ainda mais accentuada em 1917 do que nos dois anteriores.

O movimento de transito cessou, por assim dizer, completamente. A insuficiencia do reabastecimento da Suíssa no que respeita a carvão, materias primas e generos alimentares, produziu uma consideravel redução dos transportes de serviço directo, e apenas a circulação interna de mercadorias se tem mantido quasi normal, apesar da elevação das tarifas.

Depois de uma primeira redução de percursos de comboios de passageiros, em 1916, houve duas reduções mais em 1917: uma em fevereiro outra em outubro. Os preços de transporte foram aumentados e um grande numero de facilidades suprimidas.

As despesas de exploração, apesar de todos os esforços empregados para as restringir, foram consideravelmente augmentadas, em consequencia da enorme elevação do preço do combustivel e das subvenções concedidas ao pessoal, por causa do encarecimento da vida.

O exercicio de 1917 foi, até ao presente, o de resultados mais desastrosos para os caminhos de ferro federaes, sendo o deficit no anno findo de 29.238.394 francos.

De 1914 para cá, o deficit da exploração dos caminhos de ferro suíssos ascende, pois, ao total de 81,8 milhões de francos.

O mesmo relatorio nos informa que as condições actuaes dos caminhos de ferro suíssos, são devéras singulares, pois, devido á pressão das circumstancias presentes, principalmente por causa da escassez e da carestia do carvão, em vez de promoverem a asfluencia de passageiros, os dirigentes veem-se na necessidade de procurar reduzir-lhes o numero, sendo a formula que actualmente vigora: transportar pouco mas caro. Para a applicação d'esta formula tem-se recorrido á diminuição do numero de comboios e, principalmente, ás remodelações de tarifas. Entre as medidas adoptadas figuram: o aumento de 10 por cento no custo dos bilhetes ordinarios, a partir de 15 de março de 1917 e a supressão dos bilhetes de ida e volta, desde 22 de outubro.

Devido ao augmento de tarifas, as receitas de exploração foram, no anno findo, de 118,6 milhões de francos, importancia aproximadamente igual á de 1913.

As receitas totaes atingiram a cifra de 201,4 milhões, accusando um ligeiro augmento em relação ás de 1916. Em 1913, as receitas haviam somado 212,7 milhões, e assim as receitas de 1917, quando comparadas com as de 1913, accusam uma diminuição de mais de 611 milhões de francos.

Segundo os dados fornecidos pela administração dos caminhos de ferro federaes, os augmentos das tarifas tinham produzido mais de 9 milhões até outubro de 1917, sendo, portanto, devido unicamente a este facto o augmento registado no anno findo.

As despesas da exploração de 1917 cifraram-se e

cerca de 150 milhões, sendo esta a verba mais elevada desde a criação dos caminhos de ferro federaes.

Depois de extrahidas as informações que ahi ficam, daremos na integra a conclusão do relatorio, que diz assim:

«Dada a cessação do movimento de transito, o movimento de passageiros e de mercadorias limita-se quasi exclusivamente ás necessidades do serviço interno; as despezas de exploração reflectem o enorme aumento de encargos com o pessoal e o combustivel; as importações de hulha allemã teem por tal forma diminuido, que apesar das diversas reduções de horarios, a administração dos caminhos de ferro terá de fazer novas supressões de comboios; em vez de favorecerem a circulação de passageiros, as medidas tomadas, e principalmente os enormes augmentos de tarifas, teem especialmente por fim diminuir-a.»

E não ha maneira de acabar esta maldita guerra que a tais anomalias e a tantos prejuizos conduz!



PARTE OFICIAL

Secretaria de Estado do Comércio Direcção Geral dos Transportes Terrestres

Secretaria Geral

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para alienar quatro parcelas de terreno com a superficie respectivamente de 1:395^{m²},73, 1.636^{m²},32, 183 metros quadrados e 1:361 metros quadrados, e situadas entre os pontos quilométricos 1,421 e 1,638 da linha férrea de Cintra, por não serem necessárias á mesma linha férrea:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com os pareceres da Direcção Geral da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente, e do engenheiro consultor desta mesma Secretaria de Estado, declarar sobrantes e alienáveis as referidas parcelas de terreno que se acham indicadas nas plantas juntas, arquivadas no processo.

Paços do Governo da Republica, 14 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superficie de 7^{m²},90, situada entre os quilómetros 335,499,0 e 335,50910, da linha do Norte; manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e com o da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno, que está indicada com uma aguada a carmim na planta junta ao processo.

Paços do Governo da Republica, 10 de Julho de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, para alienar uma parcela de terreno que considera sobrante, com a superficie de 253 metros quadrados situada proximo da estação da Guarda; manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com os pareceres do Director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e do Director Geral dos Transportes Terrestres, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno, cuja superficie e situação se acha indicada com uma aguada a carmim na planta archivada no respectivo processo.

Paços do Governo da Republica, 17 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta para alienar uma parcela de terreno sobrante com a superficie de 107 metros quadrados, situada proximo da estação da Guarda; manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com os pareceres do Director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e do Director Geral dos Transportes Terrestres, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno, cuja superficie e situação está indicada com uma aguada a carmim na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da Republica, 17 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para alienar uma parcela de terreno da sua linha, junto á estação de Granja, que considera sobrante e que tem a superficie de 60^{m²} metros quadrados; manda o Governo da Republica Portuguesa pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com os pareceres do Director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e do Director Geral dos Transportes Terrestres, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno, com a superficie acima mencionada e cuja situação se encontra indicada com uma aguada a carmim na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da Republica, 17 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para alienar duas parcelas de terreno na linha de leste, compreendidas entre os quilómetros 103 707,50 e 104 776,5, com a superficie de 8:074^{m²},483; manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com os pareceres do respectivo engenheiro consultor e do Director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente, declarar sobrantes e alienáveis os referidos terrenos, que estão indicados com uma aguada a carmim na planta visada pela Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da Republica, 17 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes para permutar com Eduardo Duarte Ferreira duas parcelas de terreno da linha de leste, medindo 60^{m²},435 de superficie e situadas nas proximidades do quilómetro 129.507,55, recebendo a Companhia, em troca, do mesmo Eduardo Duarte Ferreira uma outra parcela com igual superficie:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com os pareceres do Director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e do Director Geral dos Transportes Terrestres, autorizar a referida Companhia a permutar com Eduardo Duarte Ferreira as duas parcelas de terreno acima indicadas e com a superficie referida, recebendo em troca outra parcela com igual superficie a qual ficará desde logo incorporada na mesma linha férrea.

Paços do Governo da Republica, 17 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para alienar uma parcela de terreno sobrante, com a superficie de 164^{m²},26 situada entre os quilómetros 26:49 e 26:603 da linha férrea de Cintra; manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com os pareceres do Director da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e do Director Geral dos Transportes Terrestres, declarar sobrante e alienável a referida parcela de terreno com a superficie acima mencionada, e cuja situação está indicada com aguada a carmim na planta arquivada no respectivo processo.

Paços do Governo da Republica, 21 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Direcção Geral do Comércio Repartição do Comércio

Hei por bem, sob proposta do Secretário de Estado do Comércio de harmonia com o acordão publicado no *Diário do Governo* n.º 181, de 5 de Agosto, declarar nula e de nenhuu efeito a nomeação de António Monteiro dos Santos para comissário do Governo junto da Sociedade concessionária do caminho de ferro do Vale de Vouga, feita por decreto de 14 de Março de 1916

O Secretário de Estado do Comércio o faça publicar. Paços do Governo da Republica, 14 de Agosto de 1918.—SIDÓNIO PAES.—Joaquim Mendes do Amaral.

8.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

DECRETO N.º 4.743

Com fundamento no artigo 6.º do decreto n.º 4.639, de 14 do corrente, hei por bem, sob proposta do Secretário de Estado do Comércio, interino das Finanças, guardadas as prescrições do § 3.º do artigo 34.º da carta de lei de 9 de Setembro de 1908, e do artigo 1.º do decreto n.º 4.291, de 21 de Maio ultimo, decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' aberto na Secretaria de Estado das Finanças, a favor da do Comércio, um crédito especial da quantia de 796 000\$00 correspondente á dotação do actual ano económico, dos serviços que estavam a cargo da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, na extinta Secretaria de Estado das Subsistências, em cujo orçamento se anula.

Art. 2.º A inscrição da referida importância no orçamento da Secretaria de Estado do Comércio será feita pela seguinte fórmula:

CAPITULO III

Serviços ferro-velários

Artigo 35.º

Subvenção nos termos do artigo 4.º do decreto n.º 4:455, de 22 de Junho de 1918:

Importância destinada a auxiliar o pagamento das despesas relativas a pessoal e material da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente e dos Consultores, a que se refere o artigo 1.º do decreto com força de lei n.º 4:455, de 22 de Junho de 1918..... 120.000\$00

Artigo 36.º

Garantia de juros pela construção de caminhos de ferro:

Linha de Foz-Tua a Mirandela..... 36.000\$00
Linha de Santa Comba Dão a Vizeu... 40.000\$00
Linha da Beira Baixa..... 200.000\$00
Linha do Vale do Vouga..... 100.000\$00

Caminhos de Ferro de Salamanca:

Garantia de juros de 5 por cento da construção do caminho de ferro de Salamanca, nos termos do contrato de 10 de Maio de 1894, modificado pelo de 21 de Maio de 1900..... 270.000\$00

Para completar o pagamento das garantias que excederem as verbas acima descritas..... 30.000\$00

796.000\$00

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

O Secretário de Estado do Comércio, e interino das Finanças, o faça publicar. Paços do Governo da Republica, 22 de Agosto de 1918.—SIDÓNIO PAIS — Joaquim Mendes do Amaral.



Linhos ferreas coloniaes

O Caminho de Ferro de Inhambane

A nossa *Gazeta* recebeu, por atinável deferencia do respectivo director, o engenheiro snr. Granger, os interessantes relatórios da construção e exploração d'este caminho de ferro, abrangendo os annos de 1914 a 1917. D'elles vamos dar hoje um extracto do que se nos afigura mais importante para conhecimento dos nossos leitores.

Antes diremos, porém, que o objectivo immediato d'este Caminho de Ferro está claramente exposto no relatório elaborado pelo sr. engenheiro Carvalhal, referente a 1916: «Trazer a Inhambane os productos do solo, especialmente a masurra, que constitue a maior riqueza natural das regiões proximas da linha ferrea, e servir o progresso e desenvolvimento d'aquellas regiões».

O relatório do snr. engenheiro Costa Serrão, de 1909, previa uma tonelagem a transportar de 26:000 toneladas; o Caminho de Ferro em 1917 não attingiu 4:200; e, não attingiu ainda a tonelagem calculada, não porque ella não exista, mas porque a linha ainda não está completa.

A actual linha ferrea, n'uma extensão de cerca de 90 kilómetros, corre parallelamente á costa, de Inhambane a Inharrime, servindo uma estreita região, pouco fértil, entalada entre o mar e o vale do rio Mutamba. Em Inharrime atinge a confluencia, em angulo agudo, do rio Inharrime com o rosario de lagôas de Zavala, que constituem os prolongamentos naturaes da linha ferrea, cuja navegabilidade é possivel assegurar, formando uma rede fluvial de cerca de 140 kilómetros. Infelizmente, porém, a draga encommendada para profundar e regularizar os canaes entre as lagôas, ainda não chegou, nem chegará tão depressa, em virtude das dificuldades levantadas á sua exportação. Por outro lado, as inundações, vieram tambem complicar o problema, que, de resto, não é de forma nenhuma difícil, mas a cuja solução se tem oposto até ao presente vários factores, na sua maioria de

ordem administrativa e independentes da accão da Direcção dos Caminhos de Ferro e da Comissão de Melhoramentos.

Presentemente, das obras necessarias para valorizar a linha ferrea actual, só está efectuada uma: a ligação á margem esquerda da Mutamba, ao kilómetro 25. No anno de 1918, tratar-se-ha de estabelecer mais ligações, por meio de pontes e ramaes atravessando o mesmo rio, de forma a facilitar o accesso á linha ferrea.

Está por consequencia ainda por effectuar o principal objectivo do actual Caminho de Ferro de Inhambane a Inharrime, porque as regiões ferteis e productoras ainda não tem fácil accesso á via ferrea. Tem-se envidado todos os esforços para conseguir este objectivo, e, só atingido elle, se poderá dar por concluida a construcção, e ficará sendo uma linha ferrea de interesse local, com fins bem definidos: servir as regiões ricas em masurra, trazer os productos do solo a Inhambane, por meio das vias navegaveis, e fomentar as zonas assim servidas.

A linha foi inaugurada a 18 de Agosto de 1914 com o troço Mutamba-Inhambane, cujo custo, segundo o que mencionam os relatórios recebidos, foi o seguinte:

Terraplenagens	31.063\$00
Obras de arte	14.888\$00
Edifícios	3.600\$00
Carris (importância satisfeita pela Inspeção de Fazenda em Lourenço Marques) ...	31.366\$09
Aquisição de material de ligação	4.156\$55
Reparação da plataforma e assentamento da linha	13.798\$30
Aterro de um pantano local destinado a estação e construção de um colector...	16.000\$00
Aquisição de 12 agulhas	2.692\$50
Idem de 2 kilómetros de via para a estação	9.432\$22
Consolidação e reforço da linha	12.155\$35
Somma	139.152\$01

Esta somma corresponde a um custo kilometrico de

$$\frac{139.152\$01}{27,2} = 5.115\$\text{90}$$

Não estão incluidos n'este custo kilometrico os edifícios a construir em Inhambane.

No anno económico de 1910-1911 foi dado começo á construcção do troço Mutamba-Inharrime, cuja despesa total foi esta:

1910-1911	33.268\$50
1911-1912	59.443\$23
1912-1913	117.072\$22
1913-1914	81.379\$83
1914-1915	38.906\$70

1915-1916:

Construcção da estação de Inharrime	5.183\$00
Construcção de uma casa de capatazes, em Chongola	790\$00
Idem em Inharrime	790\$00
Construcção de cozinhas nas casas dos capatazes	367\$00
Somma	329.070\$48

Juntando a despesa relativa ao troço Mutamba-Inhambane e avaliando em 150.000\$00 as diferentes construções que resta levar a effeito (officinas, armazens, estação de Inhambane, tomas de agua, etc.) vê-se que a despesa total relativa á construcção d'esta linha pode ser fixada em 618.222\$49, importancia inferior áquella que tinha sido prevista pelo Snr. Costa Serrão (678.000\$00) e corresponde ao custo kilometrico de

$$\frac{618.222\$\text{49}}{88,200} = 7.009\$\text{30}$$

ou, mais exactamente:

$$\frac{618.222549}{92} = 6.720500$$

visto n'aquelle somma estar tambem incluido o custo do ramal de 3,800, que se segue á estação de Inharrime.

A linha ficou tendo uma extensão total de 88 kilómetros e 200 metros, afora aquelle alludido ramal, destinado a servir o rio Inharrime e as lagôas.

Descrevendo as receitas obtidas nos tres primeiros annos de exploração, por ordem de proveniencias, temos:

	1914	1915	1916
Trafego de passageiros.	20.402575	22.248541	38.973564
Trafego em grande velocidade.....	1.950546	1.488538	1.763512
Trafego em pequena velocidade.....	6.474501	7.163522	7.469572
Diversos de grande e pequena velocidade, incluindo trasbordo, carga e descarga...	1.881587	3.927559	2.211557
Total.....	30.709509	45.827561	50.418505
Sendo em libras.....	1534-10-0	4763-0-0	5355-10-0

Descrevendo as receitas do trafego de passageiros, tem-se:

	Ascendente	Descendente	Total
1914	16.730598	3.671577	20.402573
1915	28.900505	4.339536	33.248541
1916	33.879549	5.094515	38.973564

Separando as receitas do trafego ascendente, relativas aos indigenas regressados do Transvaal, tem-se:

	Indigenas	Outros passageiros	Total
1914	9.200500	7.530598	16.730598
1915	22.350500	6.559505	28.900505
1916	26.800500	7.079549	33.879549

Descrevendo as receitas do trafego de mercadorias, incluindo bagagens, gado, telegramas e receitas diversas, tem-se:

	Ascendente	Descendente	Total
1914	6.319557	3.986577	10.306534
1915	8.768587	3.810533	12.579520
1916	7.476566	3.067075	11.444541

As receitas do trafego de mercadorias de pequena velocidade, foram as seguintes:

	Ascendente	Descendente	Total
1914	3.816578	2.657523	6.474501
1915	2.542562	2.542562	7.163522
1916	4.796566	2.652522	7.448588

Os resultados financeiros da exploração n'esses tres primeiros annos foram estes:

Numero de kilómetros da linha.....	89	89	89
Receita da exploração.....	30.709509	45.827561	50.418505
Despesa da exploração.....	45.373582,5	48.374526	49.550508
Excesso da receita sobre a despesa.....			867597
Excesso da despesa sobre a receita.....	14.664573,5	2.546565	
Percentagem da despesa para a receita.....	147,9	105,5	96,2
Receita por kilómetro.....	345505	514592	566549
Despesa por kilómetro.....	509582	543553	556574
Receita líquida por kilómetro.....			9578
Tonelagem de mercadorias.....	2908	2.237	2.745
Receita de passageiros.....	20.402575	33.248541	38.975564
Receita de mercadorias.....	8.421547	8.651561	9.232584
Receita diversa.....	1.881587	3.927559	2.211557
Receita por passageiro e kilómetro.....	503,2	507,8	506,7
Receita por tonelada e kilómetro.....	505,2	508	506,6
Coeficiente de Exploração.....	1,47	1,305	0,98

Analysando os resultados constantes do mappa acima, vê-se que a exploração tem sido fechada com deficit, mas que este tem vindo a diminuir progressivamente.

Attendendo-se a que nas receitas da exploração se acham incluidas respectivamente £ 1.534-10-0—4.763-0 e 5.355-0-0, das quaes ficaram disponiveis, para a despesa extraordinaria, respectivamente 1115, 4157 e 5120, poderemos acrescentar aquellas cifras em

1914	3.069500
1915	9.526500
1916	10.710500

correspondendo ao agio d'essas libras.

E n'essas condições já o coeficiente da exploração pode ser considerado como tendo os valores:

1914	1,34
1915	0,82
1916	0,81

No entanto este resultado é obtido com o trafego de passageiros, que só por si representa as percentagens seguintes da receita total:

1914	66,47 %
1915	72,57 %
1916	77,37 %

A tonelagem total de mercadorias e a receita correspondente é insuficiente, mas relativamente ainda ao trafego de passageiros nota-se grande desproporção entre o trafego descendente e o trafego ascendente, desproporção que resulta de que os indigenas quando emigram para o Transvaal não se transportam no caminho de ferro. Mas uma tal situação tende a terminar, esperando-se bom resultado de certas negociações entabolidas.

A despesa total com os serviços da exploração elevar-se a:

Em 1914	45.373582,5
Em 1915	48.374526
Em 1916	49.550508

O numero total de kilometros percorridos foi

Em 1914	41.360
Em 1915	37.674
Em 1916	40.476

assim especificados:

	1914	1915	1916
Comboios ordinarios	12.816	8.544	10.324
Comboios especiaes.....	8.544	9.520	9.252
Comboios de serviço.....	20.000	19.610	20.900
Total.....	41.360	37.674	40.476

O numero médio de comboios por dia foi de:

1914	1.753
1915	1.583
1916	1.643

A média de kilometros percorridos em cada dia, nos dois sentidos, foi de:

1914	113.315
1915	103.216
1916	110.893

Como este extracto vae já um pouco longo e a nossa Gazeta necessita dar cabimento a outros artigos, deixaremos para o proximo numero as referencias que nos merece o relatorio da exploração correspondente ao anno findo, e que não é nem menos importante nem menos desituido de interesse do que o dos tres primeiros annos, de que hoje nos ocupamos,

VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de mercadorias de primeira necessidade

As restrições estabelecidas em harmonia com as instruções das instâncias oficiais competentes, actualmente em vigor nas linhas ferreas do país são as seguintes:

Assucar, arroz, cereais panificáveis (trigo, milho e centeio) e suas farinhas, nitrato de sódio e mel. — Só se aceitam a transporte remessas destes géneros quando sejam acompanhadas de guia de transito, passadas pelo Serviço das Subsistências. Exceptuam-se os cereais panificáveis e suas farinhas, que podem transitar de uns concelhos para outros acompanhados de uma guia do administrador do concelho, com o visto de esta autoridade do concelho de origem.

As remessas de arroz, destinadas a Lisboa P, Lisboa R., Alcantara T, Bemfica, Caes do Sodré, Belem, Lisboa Caes da Areia, Terreiro do Paço, Santo Amaro e Jardim, aceitam-se a despacho *sem guia de transito*, sendo obrigatório, para o expedidor, declarar, na nota de expedição, que renuncia aos direitos que lhe confere o art. 380.º do Código Commercial, pelo que não é permitida a mudança de destino das remessas consignadas às estações citadas, salvo se fôr apresentada guia de transito.

Batatas e azeite. — Para as remessas destes géneros, destinadas às estações supra-citadas, não são exigidas guias de transito. As remessas de azeite, destinadas às estações que servem Lisboa, que estejam nas estações mais de 48 horas sem que pelo expedidor sejam concluídas as formalidades para a expedição ou sem serem retiradas pelo consignatário, serão consideradas aprehendidas e postas à disposição do Serviço das Subsistências.

Feijão. — Para as remessas de feijão, destinadas à cidade de Lisboa, as guias de transito serão requisitadas pelos expedidores ao Serviço das Subsistências e as remessas podem ser consignadas e entregues a qualquer indivíduo ou firma designada pelo expedidor; na respectiva nota de expedição.

Para a circulação entre concelhos que não sejam o de Lisboa, as guias de transito serão requisitadas ao Serviço das Subsistências pelas Camaras Municipais de origem e as respectivas remessas só podem ser consignadas à Câmara Municipal do concelho do destino indicado na guia de transito.

Gazolina e petróleo. — Não se aceitam expedições destas mercadorias nas estações de Lisboa-Caes da Areia, Santo Amaro e Jardim, sem virem acompanhadas de guia de transito.

Ovos e creme. — Só se aceitam remessas com destino às estações de Caminha a Monsão inclusivé, Barca d'Alva, Vilar Formoso, Elvas, Marvão, Vila Real de Santo António, Castro Marim, Monte Gordo, Cacela, Portimão, Villa Viçosa, Serpa-Brinches, Pias, Machados (ap.º) e Moura, consignadas às Camaras Municipais e acompanhadas de guia de transito fornecida pelo Governador Civil do respectivo distrito.

As remessas de géneros alimentícios, de peso inferior

ou igual a 15 kilogrammas, podem ser aceites a despacho, sem guia de transito, nas seguintes condições:

1.º — Serem expedidas e consignadas ao produtor do género que fôr apresentado a despacho.

2.º — Serem despachadas para a localidade onde o referido produtor tiver a sua residência.

3.º — Apresentarem-se acompanhadas de uma certidão comprovativa de serem elles os próprios produtores, devendo esta certidão ser passada pela auctoridade administrativa ou pela repartição de finanças que competir.

Gados para concelhos fronteiriços

Continuam a não ser aceites remessas de gado, de qualquer especie comestível, para concelhos fronteiriços, sem a apresentação de guia de transito passada, pelo administrador do concelho de onde o gado proceda, guia que deve acompanhar as remessas até ao destino.

Disposições diversas

Só serão consideradas válidas as guias de transito passadas pelo Serviço das Subsistências, authenticadas pelo sello branco do mesmo Serviço.

Não são aceites guias de transito *viciadas ou com rasuras*, sem que estas estejam resalvadas pelo funcionário do Serviço das Subsistências que tiver preenchido as referidas guias. Quando se apresentarem guias de transito nas condições referidas e não estejam convenientemente resalvadas, os seus portadores serão presos e entregues à autoridade competente.

Todos os géneros alimentícios, que forem despachados com falsa declaração, serão aprehendidos e enviados ao Serviço das Subsistências, ao qual os interessados os deverão reclamar.

As remessas, despachadas à vista da guia de transito, não podem mudar de destino nem ser reexpedidas, sem a apresentação, em qualquer dos casos, de nova guia de transito.

Como consequencia destas disposições, nas notas de expedição de remessas acompanhadas de guias de transito, devem os expedidores fazer a seguinte declaração: «Renuncio ao disposto no artigo 380.º do Código Commercial».

Para as remessas a expedir pela Manutenção Militar, com destino a unidades e estabelecimentos militares, é dispensada a apresentação de guias de transito *sempre que as respectivas notas de expedição venham authenticadas com o sello branco da Manutenção Militar*.

Ramal de Cascaes

Em consequencia de ter passado a ser explorado pela Sociedade Estoril o ramal de Cascaes, foi anulado, a partir do dia 22 do mês findo, o horario d'aquele ramal da Companhia Portugueza.

Alteração de horario

Por ter sido alterado o horario dos comboios nas linhas do Minho e Douro, a partir de hoje o comboio n.º 8



“GLOBO,, COMPANHIA DE SEGUROS

Capital 1.000.000\$00 Esc.

Effectua seguros contra todos os riscos

Séde — Rua Nova do Amparo, 17 — Telephone 3534 C.

Escriptorio Agencial — Rua dos Retrozeiros, 68 — Tel. 2966 C.

Succursaes: PORTO e FARO — Delegações e Agencias em todo o país e estrangeiro

da Companhia Portugueza, que partia de S. Bento ás 19,55, passa a sahir d'aquelle estação ás 20,22, conservando, no restante itenerario, a marcha actualmente em vigor.

Transportes de fructa fresca

A Companhia Portugueza acaba de publicar um Aviso segundo o qual, a partir de hoje e até ao fim d'este anno, aos transportes de *fructa fresca*, expedida em grande velocidade das estações de Villa Franca de Xira até Payalvo, ambas incluidas, com destino ás estações de Espinho, Granja ou Valladares, será applicado, de oficio, o preço especial de 15\$67 a tonelada, sempre que os expedidores não peçam nas notas de expedição, a applicação de alguma das tarifas em vigor para tales transportes.

N'este preço estão incluidas as despezas de manutenção e a sobretaxa de 57 %.

Quanto ao mais, serão applicaveis a estes transportes as condições da tarifa especial de grande velocidade.

Transporte de madeira, lenhas, matto, etc.

A partir de 16 d'este mez são annulados os preços especiaes A), B), C), D) e E) da tarifa especial interna n.º 3, de pequena velocidade, applicavel ao transporte de madeiras, lenhas, tóros de exportação, matto, etc.

Estes preços, que vigoram já ha bastantes annos, foram estabelecidos para auxiliar determinadas correntes de tráfego, como as de madeiras e lenhas das linhas de Oeste e Vendas Novas sobre Lisboa, as de tóros para exportação pela barra de Lisboa, as madeiras e lenhas de Praia para Lisboa, que nas circumstancias que actualmente estamos atravessando se encontram em circumstancias bem diversas, não tendo já razão de ser a protecção especial de que estavam disfrutando, prejudicando até o tráfego d'essas mercadorias procedentes das linhas de Norte e Leste.

Com a annulação dos referidos preços ficam em igualdade de circumstancias os tráfegos de madeiras e lenhas das diferentes linhas da Companhia, pois ficam todas disfrutando dos preços especiaes kilometricos de applicação geral da referida tarifa.

Estamos convencidos de que o publico interessado será o primeiro a reconhecer quanto é justa e equitativa esta medida.

Isenção de responsabilidade por avarias de molhas ou incendios nas linhas de Porto à Povoa e Famalicão

A Companhia do Porto à Povoa e Famalicão publicou um aviso segundo o qual declina toda e qualquer responsabilidade pelas avarias resultantes de molha ou incendio, que possam dar-se nas remessas de madeiras, lenhas, feno, herva, palha e pasto, a que sejam applicadas as tarifas especiaes em vigor, enquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer em transito, quer estacionada.

Os expedidores poderão resguardar as mercadorias com eucerados seus ou alugados nas condições da tarifa de despezas accessorias.



Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha

Temos ainda alguns exemplares d'este mappa à disposição dos nossos assignantes, conforme temos anunziado.

O seu custo é de \$70 ou \$77 pelo correio, registados.

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALEMÃES E OUTROS

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

Excursões no paiz

II

Na mesma .. para variar—Comboios, correios e telegraphos—Um despacho subversivo!—Scenas da Motentacia em paiz civilizado—Considerações doloresas.

Continuamos na mesma de ha um mez: a não ser quem tenha auto seu e... gazolina; viajar actualmente, dentro da pequena orbita a que nos reduziu a guerra mundial—o nosso paiz (e crêmos que em cada paiz succederá o mesmo)—é mais difícil do que o era antigamente em excursões de milhares de kilometros, de uns paizes a outros, e atravez de varios, quantos necessarios fossem.

A falta de carvão fez reduzir o numero dos comboios e demora-los nas suas marchas, de forma que, para se fazer a combinação da passagem d'uma linha para outra, temos novas e importantes perdas de tempo, porque as chegadas de uns não coincidem com as partidas de outros; havendo ainda alguns que não circulam em determinados dias, justamente n'aquelles em que nos convinha utilizar-los para a combinação do nosso itinerario.

Ha linhas em que os horarios teem mais observações do que comboios: este faz-se ao sabbado só, este só aos domingos e quintas; este não circula ás quartas; este, nos dias em que se effectua o n.º tal só vai até tal estação, etc. Um pandemonio!

Assim, quem quer hoje preparar uma excursão no paiz, tem que folhear durante meia hora o *Guia Official*, tomar numerosas notas, fazer projectos de horarios, de que, a meio do caminho, tem que desistir para encetar outros; verdadeiro *puzzle* a que nem todos se dão, porque fatiga os mais habituados e descoroçoa os menos conhecedores de *horariographia*.

O mais pratico, pois, na actualidade, é fraccionar a excursão dia a dia, a menos que se não trate de grandes percursos a seguir n'um só comboio, e ainda assim assegurando-se bem de que elle se realisa no dia em que pretendemos toma-lo e de que não reduz o seu percurso á meio caminho.

E ainda assim, é bom duvidar sempre, como o grande professor Sousa Martins aconselhava aos seus discípulos antes de se pronunciarem sobre um diagnostico, o mais completamente averiguado e scientificamente fundamentado.

Outra dificuldade actual das viagens é calcular, como sempre é mais ou menos necessário, onde podemos receber notícias da familia ou dos negócios e quanto tempo leva a carta, que escrevemos em caminho, a chegar ao seu destino. D'isso é que ha que desistir.

Não é só porque o serviço dos comboios ande demorado e por vezes irregular; é que o serviço postal está, nos ultimos tempos, sendo deficientissimo, ou por pouco pessoal ou por má organisação, ou por desleixo de quem obedece ou por incuria de quem manda; não sabemos; vemos só, na prática, como publico que paga e sofre, que o serviço, não se tratando de destinatario que more ao pé da estação, é demorado na entrega e de uma irregularidade desesperante.

Como exemplo citaremos Santo Thyrso, onde o comboio chega ás 10 da manhã, ou mesmo ás 11, quando atrasado 1 hora, e onde parece que ha um só distribuidor para todo o serviço da villa e arredores, de forma que, ficando

ESTAMPARIA MECHANICA

14. da Annunciada, 16—175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

o Hotel Thermal a 3.600 metros de distancia, só lá se recebe a correspondencia das 4 para as 5 horas da tarde!

Seis horas (quando o são) para percorrer 3.600 metros, corresponde justamente a 600 metros por hora, 10 metros por minuto; e o leitor que experimente, na sua sala, se é capaz de andar por tal forma de vagar, nem mesmo em moletas. Nós não o conseguimos.

Este inconveniente vai alli ser removido, logo que o arrojado e emprehendedor proprietario das Caldas da Saude, conseguindo remover os obstaculos que se lhe oppõem — como succede sempre, entre nós, ás grandes iniciativas, que representam grandes vantagens para todos — realize o seu projecto da cons'rucção d'uma linha ferrea electrificada, entre a estação do caminho de ferro de Santo Thyrso e a de Famalicão.

Assim as Caldas da Saude ficarão sendo accessíveis, não só pelas linhas do Miho e de Guimarães, como hoje, mas tambem pela linha da Povoa.

Com o serviço telegraphico, então, o caso toca as raias do escandalo!

Durante a nossa excursão d'este anno, temos passado numerosos telegrammas e outros nos tem sido enviados, que, ou chegaram mais tarde de que as cartas que os confirmavam, ou... nunca chegaram ao seu destino!

Parece que o telegrapho está em gréve permanente, pelo menos contra nós.

Um telegramma annuncizando-nos a morte d'um amigo querido, passado de Lisboa ás 10 da manhã, só foi recebido em Entre-os-Rios ás 11 da noite! e outro que, de vespera o precedera, nunca o recebemos.

Do Porto passámos um telegramma para a Curia, ás 7,30 da tarde, anuncianto a nossa chegada n'essa noite. Pois no dia seguinte até ao meio dia, hora a que sahimos da Curia, ainda não tinha lá chegado.

Com outro, expedido pela estação de Luso para o Gerez ainda se deram casos mais singulares.

Declarara-se a gréve entre os ferro-viarios da estação de Gaya, suspendendo-se portanto o serviço de comboios para além da Pampilhosa.

Tinhamos quarto tomado no Hotel do Parque, no Gerez, desde o dia 17 e ajustado auto para, de Braga nos levar alli n'esse dia, e quizemos expedir telegramma prevenindo de que não podíamos ir, para evitar o pagamento do auto e do hotel. Redigimos, pois, o despacho seguinte:

«Hotel do Parque-Gerez

Comboios interrompidos não sei quando chegarão»

Primeiramente o chefe telegrapho-postal observou-nos que o endereço era *insufficiente*. (!) Por umas instruções que nos disse ter, manda, não se sabe quem, nem porque disparatado motivo, que não se entreguem telegrammas dirigidos a hoteis quando não se precefa essa indicação da palavra gerente, ou proprietario, ou administrador, ou coisa que o valha.

É uma esperteza saloia, para obrigar o publico a pagar mais uma palavra, mas não só indigna, pela estupida imposição, como pode originar grande prejuizo em certos casos muito frequentes.

Quantas vezes, em transito, o viajante se apercebe de que lhe esqueceu um objecto no hotel, ou sabe que o hotel, onde deseja alojar-se dias depois, tem falta de acomodações.

Então, redige o seu telegramma *ao hotel*, sem cuidar se elle tem gerente ou administrador, e entrega-o a um carregador da estação para que o expeça logo que o comboio parta.

O telegramma é expedido mas não chega ao seu destino, porque o expedidor não tem conhecimento das tais instruções, que não foram publicadas, que não fazem parte da lei e que, portanto, representam uma extorsão ao publico!

E vulgar no nosso paiz este sistema de exploração, por parte das estações officiaes.

Mas com o nosso telegramma que transigimos em completar com a palavra *gerente*, ainda sucede caso peior. No dia seguinte, isto é, 30 horas depois, recebemos, do Porto, um telegrmma em que se nos dizia:

«Por ordem superior foi sustado vosso 514 de 16.»

Quer dizer a *inteligente* censura telegraphica portuense não deixou seguir aquelle inocente despacho em que nada mais se dizia senão que havia «comboios interrompidos» quando todo o paiz estava farto de saber, pelos jornaes, que tinha havido grandes desordens em Villa Nova de Gaya e interrupção de comboios por motivo da gréve.

O nosso telegramma fôra considerado subversivo!

O cumulo da stulticia, com a aggravante de sermos nós que a pagamos, porque não só soffremos o prejuizo do hotel não ser avisado, como ainda o importe do telegramma não nos foi devolvido.

Temos, pois, que desistir de nos servirmos do telegrapho!

Pelo seu lado, os senhores ferro-viarios não nos permitem transmissões pelo correio, porque a cada momento, por qualquer motivo, que elles mesmo já inventam, põem-se em gréve.

Porque á falta de motivos estranhos, elles que já conseguiram tudo quanto podiam exigir das Direcções e até mais do que ellas rasoavelmente podiam dar-lhes, inventaram agora a agressão aos passageiros que se queixam, e mesmo aos que soffrem e calam, e ainda por cima, se as auctoridades esboçam um pequeno intento de lhes reprimir os desmandos, prendendo 4 por cento dos amotinados, declararam a gréve. Chama-se a isto «fazer o mal e a caramunha».

Ha dias, o espirituoso João Verdades, no *Seculo*, preconisava que o reclamo turistico do nosso paiz devia fazer-se offerecendo ao mundo o attrativo de apresentar, em plena Europa, caracteristicos nossos que sobrelevam aos costumes de Tangér e da Hotentocia. Tinha carradas de rasão.

Se a casa Pathé, que ainda ha pouco mandou aqui um operador tirar varios aspectos das nossas cidades, villas e montanhas, tivesse feito tirar uma fita apresentando um comboio parado n'uma estação, cheio de passageiros, homens, senhoras e creanças, embora aquelles gesticulando indignados, e um bando de ferroviarios, de cacetes, chafalhos e outras armas, agredindo-os, espancando-os, arrojando-os para fóra das carruagens; se quando os espectadores emocionados estivessem persuadidos de que estavam assistindo a uma scena entre os pelles vermelhas, no extremo sul da Patagonia, ou no interior da África, aparecesse no *écran* o distico:

Comboio vindo de Oporto, parado em Gaya—Portugal.

a estupefacção do publico seria extraordinaria.

E todo o estrangeiro, famelico de emoções, quereria vir a este paiz original e primitivo.

Estas considerações que não são mais do que o echo do modo como, cá por fóra, se commentam os factos extraordinarios sucedidos no dia 14 do corrente e que, como antigo agente d'essa grande industria e membro d'essa classe, sempre, no nosso tempo, ordeira e disciplinada—mesmo quando os passageiros não o eram como succedia com aquelles comboios celebres, de Lisboa-Rocio para Cascaes, por Campolide e Alcantara-Terra, onde na primeira se invertia a marcha, com grande demora, e na segunda se parava longo tempo—enchem-nos de magua, por vermos a que ponto chegou a desorientação em quem era exemplo de abnegação e de dedicação pelo serviço.

Que essa honrada classe se não illuda e creia que, por mais manifestos que faça, não consegue desfazer a pessima impressão que os factos produziram no publico, traduzindo-se por uma indignação geral.

E sob o peso da triste impressão que quanto temos ouvido nos causa, que fechamos este artigo.

Os caminhos de ferro e a guerra

No porto do Havre

A tremenda guerra, que ha mais de quatro annos ensanguenta a Europa, veio encontrar o importante porto francez do Havre em plena transformação. Com a guerra, as transacções maritimas multiplicaram-se extraordinariamente, a ponto de causarem uma certa perturbação nos serviços do porto, devido ao pouco espaço que havia, etc.

A quantidade extraordinaria de mercadorias procedentes da America e da Inglaterra, devido ás exigencias da guerra, acumuladas por toda a parte, enchendo os caes e os barracões do porto, a dificuldade de as remeter para o interior do paiz, por falta de material circulante necessário, o grande movimento de tropas pela estação do Havre, congestionaram fortemente este magnifico porto e tornaram a situação dificilima. A pouco e pouco vae-se remediando o mal, mas no estado em que se encontram o porto e as comunicações por via ferrea, não se pôde exigir mais.

*

Para se avaliar o movimento do porto do Havre basta dizer que por elle entram diariamente cerca de 15.000 toneladas de matérias primas, procedentes quasi exclusivamente da Inglaterra.

Para o interior, as mercadorias, seguem pela via ferrea—a peor da França, por estar fatigadissima, devido ao grande movimento que tem tido—ou pelo canal de Taucarville. Além d'isso, esta linha serve igualmente o porto de Rouen, o que ainda a congestionna mais.

Rouen, está n'uma situação mais favoravel: 80 % do seu trafego faz-se pela via fluvial e 20 % pela via ferrea.

No Havre, antes da guerra, o movimento do canal de Taucarville era de 15.000 toneladas por mez, hoje é de 100.000 toneladas! Ora como ainda restam cerca de 12.000 toneladas a enviar pela via ferrea, para o que são necessarios 12.000 vagões diarios, e como esse material não tem sido, por varios motivos, posto á disposição dos serviços do porto, resulta que os caes e as docas encheram-se rapidamente dificultando a descarga dos navios e causando as perturbações faceis de compreender.

E' interessante o que nos mostram as estatísticas, relativamente ás expedições em pequena velocidade, pela via ferrea, do porto do Havre, desde o começo da guerra, durante os primeiros semestres de 1915 e 1916, comparando com o de 1913:

1.º semestres	Toneladas		
	Transportes commerciaes	Transportes militares	Totais
1913	700.600	800	701.400
1915	709.300	784.800	1.494.100
1916	744.500	929.100	1.673.600

As expedições commerciaes d'este porto são, como se vê, superiores ás de 1913, o que demonstra que, não obstante as grandes necessidades de carácter militar, o commercio tem podido continuar a desenvolver-se, devendo ainda notar-se que estes numeros não se referem ao transporte de tropas, aos comboios de passageiros, aos feridos da guerra, aos de refugiados das regiões invadidas, etc., etc.

Em tempo de paz, o porto do Havre expedia poucas mercadorias pela via ferrea para o Norte. Uma corrente circulatoria muito desenvolvida existia entre o Havre-Rouen-Paris. Desde o começo da guerra, uma outra corrente circulatoria, d'uma importancia comparavel á corrente Havre-Rouen, foi estabelecida para as regiões invadidas do norte. Por outro lado, as exportações diminuiram, enquanto que a quantidade do material vazio, necessário para o serviço do porto, augmentava sem cessar.

Alem d'isso, o movimento de cada um dos pontos de transito da rede do Estado para a do Norte, augmentou consideravelmente em virtude da guerra, prejudicando bastante o trafego.

As estações ferro-viarias do Havre, acharam-se então em presença de um augmento formidavel das importações, por um lado, e de uma mudança nas correntes circulatorias, por outro.

Se, apesar das dificuldades que deviam resultar, e resultaram, d'esta situação, se conseguiu a evacuação necessaria das mercadorias, foi isso devido á rapidez com que foram executadas as obras de assentamento de novas vias ferreas, cujo desenvolvimento attinge, só no Havre, 38 kilometros. Estas obras constam: de ligações que permitem aos comboios vindos do Havre passarem directamente d'uma linha para a outra, sem entrarem nas *gares de triage*; de complementos da rede que serve as docas e as *gares de triage* e de formação; de desdobramentos e de rectificações de certas linhas, antigamente quasi desaproveitadas, etc. Construiram-se novas *gares de triage* e de formação militares, assim de corresponderem ás necessidades do exercito e de permitirem a continuaçao do desenvolvimento dos serviços commerciaes nas estações existentes. Varias secções de camions-automoveis foram postas á disposição das autoridades do porto, para o transporte das mercadorias importadas ou a exportar.

Foi assim que o trafego total das estações do Havre pôde atingir, em 1915, 3.707.700 toneleadas em vez de 2.008.600, em 1913, havendo por consequencia 1.699.200 toneladas a mais em 1915, ou 84,6 %.

E' certo que as medidas e os melhoramentos realizados não satisfazem ainda completamente as necessidades crescentes do commercio, mas é preciso não esquecer tambem que, em 1915, a proporção entre os vagões pedidos e os vagões fornecidos attingiu 95 %, o que constitue já um resultado notavel, resultado que foi ainda mais importante em 1916, segundo os dados que nos fornecem as estatísticas relativas a Maio e Junho:

	Vagões pedidos	Vagões fornecidos	
Maio de 1916...	41.347	40.817	98 %
Junho de 1916...	38.428	37.595	98 %

Foi ao esforço commun das auctoridades militares e das auctoridades technicas da rede ferro-viaria do Estado que se deveu esta situação de bastante desafogo.

• *

Ha aproximadamente 30 annos que está sendo estudada a construcção de uma nova linha ferrea ligando o Havre á Paris, sem tocar em Rouen. Um outro projecto mais moderno, já em começo de execuçao, é a transformação em via de grande rendimento da derivação Havre-Gevirs, por Serqueux. As obras devem ficar concluidas em breve; mas, por enquanto, é apenas pela via unica Havre-Paris, que se faz o transporte das mercadorias por terra.

Felizmente, existe a via fluvial, cujo emprego, cada vez maior, é, principalmente no momento actual, d'um valor incalculavel.

A França não dispõe ainda do numero de vagões necessarios ás exigencias crescentes do commercio, de modo que se está estudando a maneira de empregar o menos possivel os vagões para o transporte de mercadorias, recorrendo-se para isso aos batelões, sempre que isso é possivel.

Por este processo, as mercadorias podem ser armazennadas nas embarcações enquanto não são rebocadas, e os caes e os armazens não estão, como no Havre, completamente cheios, dificultando a descarga e causando prejuizos á navegação.

Linhos ferreas hespanholas

As consequencias da guerra

As despesas e encargos diversos das linhas da Companhia do Norte de Hespanha, em 1917, ascenderam a 184.325.133,42 pesetas, ou seja um aumento de pesetas 18.889.638,94 com referencia ás de 1916.

As da Companhia de Madrid a Zaragoza y Alicante, no mesmo anno, elevaram-se a 152.318.600 pesetas, ou seja um aumento de 19.808.466 em referencia ás do anno anterior.

As da Companhia dos Andaluzes foram de 23.640.073 pesetas, ou seja um aumento de 2.043,078, comparadas com as do preterito exercicio.

Quanto ás despesas propriamente ditas de exploração d'estas tres companhias teem seguido o desenvolvimento que acusa o quadro seguinte:

	Norte Pesetas	M. Z. y A. Pesetas	Andaluzes Pesetas
1913.....	76.978.829	64.376.060	15.634.635
1914.....	75.748.823	64.097.081	15.990.003
1915.....	78.402.532	66.903.451	16.884.458
1916.....	100.225.799	82.476.029	21.596.995
1917.....	123.663.711	102.705.431	23.640.073

Do extraordinario aumento que as despesas de exploração tem experimentado desde que rebentou a guerra, participaram tambem, em maior ou menor proporção, as restantes companhias, como é natural e logico, dados os inevitaveis effeitos da medonha conflagração.

Veja-se a proporção em que as diversas companhias participaram de tão excepcional aumento de despesas:

Companhia do Norte	76.978.829	123.663.711	+	46.684.882
Madrid a Zara- goza y a Ali- cante	64.376.060	102.705.431	+	38.329.371
Andaluzes....	15.534.635	23.640.073	+	8.005.437
Madrid-Cáceres	6.603.588	9.264.110	+	2.660.522
Medina del Campo a Za- morá e de Orense a Vi- go.....	3.119.085	4.047.518	+	928.433
Vasco-Asturia- na.....	569.393	1.285.254	+	695.862
Central Catala- na.....	396.711	475.814	+	79.103
Valladolid a Medina de Rio-seco ...	228.749	237.934	+	9.185
Olot a Gerona	498.070	687.805	+	189.735
San Julian de Musques a Castro Ur- diales y Tras- javiña	361.656	363.325	+	1.669

Por não serem ainda conhecidos os dados relativos ao ultimo exercicio, não vão incluidas no quadro anterior as restantes companhias de caminhos de ferro, mas comparando os seus gastos em 1916, vê-se que aumentaram de 2.528.579 a 3.108.753 os da Central de Aragón; de 1.346.825 a 1.414.196 os da de Bilbao a Portugaléte; de 1.011.846 a 1.189.690 os do Ferrocarril Cantábrico; de 830.225 a 963.067 os da de Manresa a Berga, de 418.195 a 495.196 pesetas os de Alcantarilla a Lorca, descendo apenas de 3.150.033 a 2.709.468 os da Companhia de Zafra a Huelva.

Linhos de Cascaes e Valle do Vouga

O Diario do Governo, de hontem, publicou o contracto de transformação em tracção electrica da linha de Cascaes, e o adicional ao contracto de 5 de fevereiro de 1907, referente á linha do Valle do Vouga.

No proximo numero daremos publicidade, na integra, a estes dois contractos, que, por chegarem tarde e pela sua extensão, não pôderam ser inseridos n'este numero.



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3% «Beira-Baixa» e 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau.

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mes de Setembro de 1918 serão pagos os coupons de 1.º e 2.º semestres de 1916, 1.º e 2.º semestres de 1917 e 1.º semestre de 1918 das Obrigações de 3% «Beira-Baixa» e 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 1.ª série «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3% Esc. 2503

— Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2503

» » » » 44 » » » » 2503

» » » » 45 » » » » 2503

» » » » 46 » » » » 2503

» » » » 41 » folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo tipo, Esc. 3503

— Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha » 3504

» » » » 43 » » » » 3504

» » » » 44 » » » » 3504

» » » » 45 » » » » 3504

O pagamento será feito nos termos acima indicados na séde da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5.º da carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

Obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau.

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mes de Setembro de 1918 serão pagos os coupons da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau de juro variavel até 4 1/2% nos termos seguintes:

— Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc. 1526

» » » » 18 » » » » 1528

O pagamento será feito nos termos acima indicados na séde da Companhia em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 102 de 3 de Agosto seguinte.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Agosto de 1918.

A situação no Mexico.—O relatorio da «Sociedade Financeira para a Industria no Mexico» contém dados interessantes da actual situação do paiz, dos quaes extrahimos alguns:

«O exercicio que apresentamos corresponde ao primeiro anno do nosso regimen politico, que o Mexico inauguro em 5 de Fevereiro de 1917, pela promulgação da Constituição de Queretrao.

O estado politico do paiz é caracterizado por uma calma relativa, os movimentos revolucionarios constantes tornaram-s- mais raros e o governo do presidente Carranza tem conseguido impor a sua auctoridade no territorio da Republica.

Em contraste, porém, tem a situação financeira muito precária. Devido à guerra mundial, o governo não conseguiu obter ainda os capitais estrangeiros necessários para reorganizar as suas finanças e fundar, sobre bases sólidas, estabelecimentos de crédito e de emissão, cuja criação está prevista na nova Constituição; é sobre a circulação fiduciária influe no espírito do Governo *tomar a sucessão dos diversos bancos para emissão de notas, possuindo para esse fim privilegio.

Sobre o sistema monetário, diz que este continua sem solução, creando graves dificuldades ao desenvolvimento do comércio e da indústria da República.

*

Companhia dos Tabacos de Portugal.—As vendas d'esta Companhia durante o mês de Junho do corrente anno foram:

Para o Continente 109.156 kilos, no valor de 677.840 escudos, menos 105.157 kilos e 334.149 escudos, do que em igual período de 1917; e para as colônias 12.340 kilos, no valor de 29.461 escudos, menos 3.286 kilos e 13.846 escudos, do que n'aquelle anno.

*

Novos Bancos.—Estão-se organizando, em Lisboa, dois novos bancos, um que se destinará ao comércio de importação e exportação e terá por título *Banco Incorporado do Comércio e Indústria*, com sede em Lisboa; e outro é destinado especialmente ao desenvolvimento agrícola, que tem à sua frente um opulento lavrador do Ribatejo.

Bolsa.—O movimento no nosso mercado de fundos tem sido muito resumido, devido à ausência de bolsistas; contudo os valores tem permanecido estacionários.

*

Cambios.—O mercado cambial manteve-se fróxido durante a quinzena, porém, nos últimos dias mostrou tendência acentuadamente firme, devido a manejos especulativos; no fundo, as disposições do mercado são fróxidas.

O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres tem-se conservado a 12 1/8 ou seja a libra a 19\$793 réis.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE AGOSTO		EM 15 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	29 1/2	29 3/8	30 1/4	30
* 90 d/v.....	29 7/8	—	30 5/8	—
Paris cheque.....	305	310	291	298
Madrid cheque	400	410	410	420
Amsterdam cheque	870	890	850	880
New York cheque.....	1700	1725	1660	1680
Italia cheque.....	220	230	215	225
Suissa	395	405	420	430
Libras.....	10\$30	10\$60	10\$50	10\$80

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — AGOSTO

Bolsas e títulos	16	19	20	21	22	23	26	27	28	29	30	—	—	—
	16	19	20	21	22	23	26	27	28	29	30	—	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	43,40	43,40	43,40	43,40	43,4	—	—	—
Dívida interna 3%, coupon.....	43,15	43,20	—	43,30	43,30	43,30	43,40	43,40	43,40	43,40	43,4	—	—	—
4 1/2, 1888, c/premios	—	22\$60	—	22\$60	22\$90	—	22\$60	22\$60	22\$60	22\$65	—	—	—	—
4 1/2, 1888/9 c.....	—	—	63\$00	63\$00	—	—	63\$00	63\$00	63\$00	—	—	—	—	—
4 1/2, 1890 c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2, 1905 c/premios.....	10\$65	10\$65	—	10\$60	10\$75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2, 1905, (G.º E.) c	—	81\$50	—	—	—	—	81\$00	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2, 1909, ob. (G.º E.) c	—	—	81\$50	—	—	—	81\$50	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3 %, coupon 1.ª serie	92\$50	92\$50	—	92\$30	92\$50	92\$50	93\$00	93\$00	92\$70	92\$50	92\$60	—	—	—
3 %, 2.ª serie	—	—	—	89\$50	89\$80	—	91\$50	—	91\$00	—	—	—	—	—
3 %, 3.ª serie	94\$00	93\$80	94\$00	94\$00	96\$20	—	95\$00	95\$00	95\$00	94\$60	94\$60	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	293\$00	—	—	293\$50	—	—	293\$50	299\$00	300\$00	300\$00	300\$00	—	—	—
Companhia de Lisboa	—	—	—	220\$00	219\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	324\$00	318\$00	—	320\$00	321\$00	315\$00	322\$00	323\$00	326\$00	326\$50	—	—	—	—
Lisboa & Acores	—	—	—	177\$00	177\$00	—	176\$50	176\$50	—	177\$00	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	44\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	5\$10	5\$10	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	152\$50	13\$00	152\$50	147\$50	—	147\$0	148\$00	148\$30	—	150\$00	151\$50	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	58\$30	58\$50	58\$50	58\$50	—	58\$50	—	—	—	59\$00	—	—	—
Companhia Através d'Africa	115\$00	114\$00	—	—	—	—	114\$50	114\$50	114\$50	—	141\$00	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1 TIL. 1	—	—	98\$40	98\$00	—	98\$00	98\$00	—	—	98\$00	98\$00	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 1.º grau	79\$00	—	—	79\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 2.º grau	36\$30	36\$30	36\$30	36\$50	36\$70	36\$80	—	36\$70	36\$85	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 %, 1.º grau	—	—	—	13\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 %, 2.º grau	—	—	80\$00	—	80\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	86\$00	—	—	86\$00	86\$00	—	86\$00	—	83\$50	—	—	—	—	—
predias 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	93\$00	—	—	93\$00	—	—	—
5 %.....	—	90\$50	90\$60	—	—	—	90\$00	90\$50	—	90\$50	—	—	—	—
4 1/2 %.....	—	90\$00	—	—	—	—	90\$00	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 %, portuguez 1.ª serie	—	—	62,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 %, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 %, 1.º grau	—	—	—	276,50	—	276,50	275	276	176,50	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 %, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 %, 2.º grau	—	—	129	125	125	—	128	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	19,85	19,90	19,95	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 %, portuguez	57 1/2	—	—	—	—	—	57 1/2	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS T			

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha de Cascaes.—A exploração d'esta linha começou a ser feita no dia 22 de agosto findo, pela Sociedade «Estoril» melhorando consideravelmente o serviço de comboios. A Direcção da exploração ficou a cargo do distinto engenheiro sr. Jorge Malheiro, antigo chefe do serviço de Tração e Officinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Sul e Sueste.—Entrou no serviço dos comboios nocturnos para o Algarve, uma nova carruagem de 1.ª classe, de *bogies*, igual à 355, cuja descrição aqui fizemos no nosso numero 695, de 1 de dezembro de 1916.

—Está-se procedendo á conclusão do aterro, junto á nova ponte do Barreiro, no prolongamento da linha de Cascais, a fim de se poder assentar a linha e ser aberto á exploração o troço Barreiro-Seixal.

Beira-Alta.—Esta companhia, no louvável intuito de bem servir o pulico, acaba de inaugurar um restaurante e cantina na estação de Santa Comba Dão, que é, como os outros bufetes da Companhia, muito limpa e asseada e com um magnífico serviço.

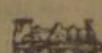
Esta falta era muito sentida, pois os passageiros partiam da Pampilhosa, no unico comboio internacional, ás 7 horas da manhã e só ás 3 e meia da tarde é que, na Guarda, podiam tomar as suas refeições.

Em sentido inverso, partindo os viajantes almoçados, de Villar Formoso, ás 11,15, só ás 8 e meia da noite poderiam jantar na Pampilhosa, se o comboio não trouxesse atraso.

D'esta forma fica o almoço assegurado á ida em Santa Comba Dão, ás 9 horas e o jantar no mesmo local, ás 6 e meia da tarde.

Tanto á ida como á volta, o comboio tem ali meia hora de demora.

Vê-se que a Beira Alta não descura o importante serviço de bufete na sua linha, para o que dispõe de quatro restaurantes, dos melhores do paiz, ou sejam os de Pampilhosa, Santa Comba, Guarda e Villar Formoso.



Companhia da Beira Alta

Relatório do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 30 de maio de 1918.

(Conclusão)

Balancão em 31 de Dezembro de 1917

Da comparação do Balancão encerrado em 31 de dezembro de 1917 com o da mesma data do anno anterior, sobresahem algumas diferenças que são, apenas, produzidas pelas circunstâncias actuais.

Assim, as grandes demoras a que estão sujeitas as encomendas de material, os obstáculos na sua aquisição, etc., são a origem do aumento das existências que figuram no activo sob a rubrica «Caixa e Bancos», e das sommas que estão inscriptas, por contra-partida, no passivo, sob o título «Contas correntes crédoras».

A conta de *Abastecimentos*, representa, como consequência da alta dos preços, um accrescimo de Escudos 71.228,01,6.

A *Reserva Convencional*, que era em 31 de Dezembro de 1916 de..... Francos 142.480,72 foi reforçada, nos termos do Convenio e dos Estatutos, com as seguintes doações:

Juros dos valores em carteira e das disponibilidades em especie Frs. 52.944,22

Quantia retirada da conta de «Ganhos e Perdas», conforme as disposições do art. 13.º do Convenio.... 1.243,57 34.185,79

Saldo crédito em 31 de Dezembro de 1917—Frs. 196.666,51

Provisão especial — *Reserva de cambio* — A verba de Escudos 21.663,51,8, representa a diferença entre o cambio par, pelo qual

figura a «Reserva Convencional» no Balanço e a cotação que foi fixada para as disponibilidades no estrangeiro em 31 de Dezembro de 1917.

Liquidação final do Exercício de 1916

O saldo que foi destinado ao serviço das obrigações de 2.º grau, no Exercício de 1916, foi de..... Escudos 22.338,06,4

Menos :

Custo de 720 obrigações de 2.º grau, que foram amortisadas no referido Exercício	10.147,405
Liquidação dos impostos pagos em França, pelas obrigações de 2.º grau (impostos que não são reembolsaveis pelos portadores das referidas obrigações, em virtude de não terem recebido dividendo)	9.507,453
Perdas de cambio	2.500,500
Saldo para conta nova.....	Escudos 183.48,4

Conta de Ganhos e Perdas.

Saldo do Exercício de 1916	Escudos 183,48,4
A adicionar:	
Os resultados disponíveis do Exercício de 1917	23.589,473,4
Soma a aplicar ao serviço das obrigações de 2.º grau	23.733,521,8
A deduzir:	
Custo de 740 obrigações de 2.º grau, que foram adquiridas para amortização	10.286,500
Saldo para pagamento dos impostos em França, etc., etc.	13.487,521,8

Endereçando ao Conselho Fiscal os nossos melhores agradecimentos pela valiosa e constante colaboração que nos tem dispensado, deixamos também aqui bem expressos os especiais louvores que merecem os Ex.ºs Srs. Inspector Geral, Engenheiro adjunto à Administração, Director da Exploração e os Chefes de Serviço, pela inexcusável dedicação e competência que teem evidenciado no desempenho dos seus cargos.

Aos demais agentes, que no exercício das suas funções se tem esforçado para engrandecer e honrar a Companhia, enviamos-lhes as mais cordeas saudações de reconhecimento.

Resoluções

Temos a honra de vos propôr as seguintes:

- 1.º Que aproveis as Contas, Balanço e mais actos da gerência de 1917 (36.º Exercício).
- 2.º Que, em observância ao preceituado nos art. 22.º e 34.º dos Estatutos, proceda á eleição de um membro do Conselho de Administração, em substituição do Ex.º Sr. Conde do Cartaxo (podendo ser reeleito) e de tres Membros efectivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 16 de Maio de 1918.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Em Lisboa: *Julio Marques de Vilhena, Presidente, Eduardo Burnay, Conde do Cartaxo, Francisco Cabral Metello, A. J. Simões d'Almeida, Luiz Ferreira da Silva Vianna.*

Em Paris: *Octave Keller, Edouard Delange, André Walter, Paul Gravier, Jules Empis.*

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Tendo examinado o Relatório do Conselho d'Administração, referente ao Exercício de 1917, verificámos que a exposição de factos e circunstâncias que n'este notável documento são consignados, correspondem integralmente aos actos praticados, para a profícua gerência da nossa Companhia, e dos quais tivemos pleno e immediato conhecimento nas reuniões que conjuntamente realizámos.

As dificuldades que houve a vencer, provenientes da imobilização do nosso material nas outras linhas e do vertiginoso aumento de encargos da exploração, representam um conjunto de esforços e evidenciam um tão elevado dispêndio de energias, que bem merecem especial referência.

As contas apresentadas impõem-se pela sua clareza; e por elas, á primeira vista, se reconhecem as origens das receitas, com a destrição da cobrança da sobretaxa, assim como logo se patenteia o efeito das providências adoptadas, para se obter o máximo aproveitamento dos comboios com o mínimo das despesas.

Os resultados do Exercício findo, depois de feito o serviço das

obrigações de primeiro grau, accusam apenas o saldo de Escudos: 23.589\$73,4, que conferimos e achámos exacto, o qual foi aplicado á compra de 740 obrigações de segundo grau, para cumprimento do Convenio; mas não permite qualquer distribuição de juros a estas, pois que o saldo disponivel de Escudos: 13.487\$21,8, terá de passar a conta nova para occorrer aos encargos da liquidação dos impostos.

O Balanço em 31 de Dezembro de 1917 confere com os Inventarios parciaes e com a existencia dos valores em carteira e nos Bancos, e reproduz com exactidão os saldos da Contabilidade General.

Apreciando os resultados do Exercicio findo, é com grande satisfação e no cumprimento d'um indeclinavel dever, que aqui consignamos os nossos louvores ao illustre Conselho d'Administração e que, interpretando o seu sentir, expressamos a sua e nossa admiração e reconhecimento pelo bem vincado zelo, alta competencia e superior talento com que o Ex.^{mo} Snr. Luiz Ferreira da Silva Vianna desempenhou, com tanto brilho e utilidade, as funcções de Administrador Delegado.

Concluindo, somos de parecer:

1.º—Que aproveis o Relatorio, Contas, Balanço e atos do Conselho d'Administração, no Exercicio de 1917.

2.º—Que o saldo disponivel da liquidação do Exercicio de 1917, na importancia de Escudos 13.487\$21,8, passe a conta nova.

3.º—Que louveis o Conselho d'Administração e o Comité de Paris, pelos cuidados que lhe mereceram os interesses da Companhia, fazendo mensão especial dos meritorios serviços prestados pelo Sr. Administrador-Delegado.

Lisboa, 16 de Maio de 1918. Henry Burnay & C.^{as}, Marquez de Mendia, Nestorio Dias.

Companhia de Seguros "FIDELIDADE"

FUNDADA EM 1835

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

Telef: Central — Direcção: 1719 — Expediente: 388

Endereço telegraphico: — "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

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

Lanço de Vidaço a Chaves

EMPREITADA V

Construcção de trez casas de guarda aos kms. 6,180, 7,300 e 8,520

No dia 6 do corrente mez, pelas 13 horas, se ha de proceder perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua séde n'esta cidade, ao concurso publico para adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 72\$96 e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, ou Sul e Sueste.

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

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 horas as 15, no Serviço de Construcção e Estudos d'esta Direcção.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Retirada allemã no Marne (1918)

"A DAMA DE COPAS",

6 actos, por Hesperia

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



Sociedade Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

Succursaes: Vila de la Vega, 1, Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

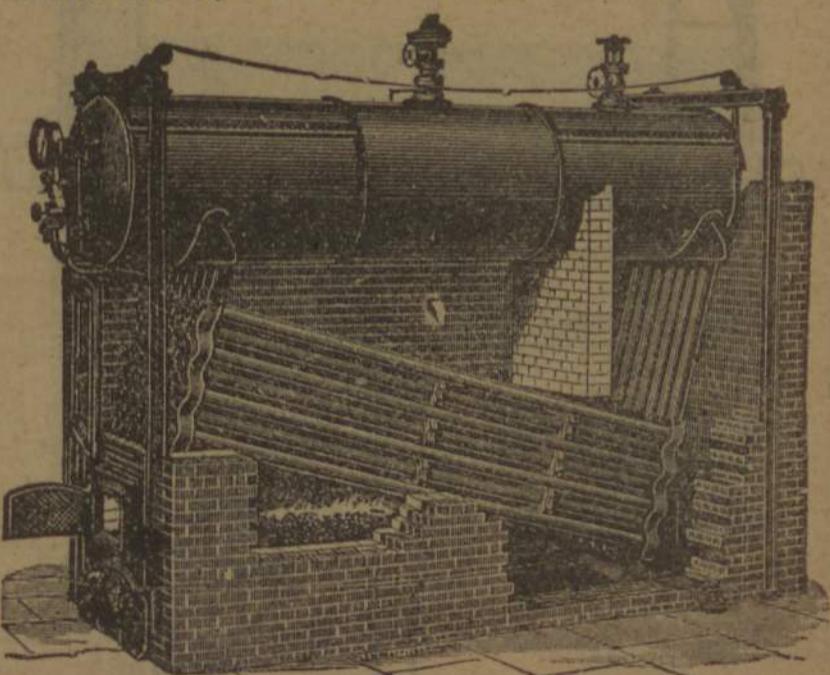
RUA DO COMMERÇIO, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras
Aqua-Tubulares

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

Ha mais de 14.000.000
cavallos de força funcionando

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



Caldeira Babcock & Wilcox tipo terrestre

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA				SUL E SUESTE				MINHO E DOURO				POVOA DE VARZIM			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Alfarelos	Aveiro	Alfarelos		Porto	Braga	Porto		Espinho	Vizeu	Espinho	
6 10	7 41	6 15	7 23	2 50	6 3	8 54	11 25	4 11	7 57	4 5	6 53	8 36	3 46	12 20	7 40
10	11 29	b 8 30	9 28	Alfarelos	Figueira	Alfarelos		7 17	9 18	5 54	8 43	Aveiro	Sarnada	Aveiro	
f 11 55	a 12 50	a 9 45	10 39	5	7 1	4 25	7 5	8 25	10 59	8 14	10 19	10	11 38	7	8 46
12 5	1 36	12 5	1 14	7 35	9 20	g 6 30	8 15	10 32	1 15	11 52	2 40	7 15	8 52	4 30	6 5
b 5 55	7 13	4 10	5 20	11 25	2 13	11 35	1 27	5 9	7 10	5 12	7 45	Vizeu	Sarnada	Vizeu	
e 7 10	a 8 5	8 20	9 28	4 35	6 25	6 55		7 23	10 28	8 58	12 20	g 4 30	8 36	n 5 30	10 2
3 20	9 49	10 20	11 27	12 30	3 43	11 10	12 48	1	1 40	1 29	2	l 6 36	10 36	—	—
12 25	1 54	—	—			12 55	3 45	4 30	5 10	3 3	2 45				
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		Coimbra	Figueira	Coimbra		7 30	8 15	6 10	6 50	Porto	Monsão	Porto	
7 30	8 14	8 45	9 19	11 40	1 30	7 10	8 39	8	8 45	m 8 10	8 55	8 25	2 25	4 48	10 19
5 50	6 33	7 8	7 40	7 10	8 30	3 30	5 17	11 30	12 15	e 8 35	9 20	5 9	10 26	1 58	7 45
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R		Lisboa	Moita	Lisboa		Porto	Vianna	Porto	
5 30	6 50	5 30	6 46	8	4 45	2 55	11 55	2 35	3 43	4 25	5 35	4 11	9 1	4 43	8 43
7 10	8 30	7 45	9 1	Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R		6 45	7 59	v 8 10		7 25	12 7	7 21	12 20
8 38	10 58	b 8 30	9 25	Caldas	Alfarelos	Caldas		8	9 45	8 10	10 5	Vianna	Valença	Vianna	
10 30	11 50	a 9 14	9 58	4 39	2 13	1 15	11 10	11 30	1 20	10 30	12 20	4 44	7 35	7 24	10 9
a 1	1 41	b 10 30	11 27	Porto	Aveiro	Porto		4 39	6 20	e 5	6 30	Vianna	Monsão	Vianna	
b 1 30	2 27	b 12 20	1 13	7 8	9 36	4 40	7 40	8	10 5	5 16	8 55	7 55	10 31	4 48	7 29
b 5 30	6 22	1 39	e 2 46	2 20	5 10	6 25	9 32	—	u 8 35	10 35		Porto	Penafiel	Porto	
b 6 15	e 7 8	3 44	f 5	5 21	8 12	—	—	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		9 54	11 46	4 58	6 53
a 6 60	7 31	4 34	5 50	Porto	Ovar	Porto		8	10	10 5		12	1 22	—	7 20
b 7 5	8 2	7 14	8 30	5 30	7 14	7 58	9 43	11 30	1 20	10 20	12 20	Porto	Marco	Porto	
7 30	8 50	9	10 16	7 44	8 43	10	10 10	4 39	6 20	e 4 45	6 30	9 49	12 40	e 1 37	5 38
10 30	11 50	10	11 16	4 26	5 26	6	7 6	8	10 5	u 8 25	10 35	—	—	9 21	11 30
12 45	2 5	11	12 16	7 17	8 12	11 40	12 47	Lisboa	Evora	Lisboa		Lisboa	Regoa	Porto	
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R		6 45	12 10	3 20	8 16	6 45	12 10	3 20	8 16
5	6 39	6 10	7 49	8 50	7 5	8 28	8 56	Lisboa	Tua	Lisboa		Porto	Barca d'Alva	Porto	
1 45	3 25	8	9 36	8 50	10 50	5	8 36	4 55	10 7	5 20	10 31	4 55	10 5	11 35	1 6
a 5 20	6 45	4 5	5 44	11 25	1 15	10 40	11 10	Gadanha	Montemór	Gadanha		Porto	Barca d'Alva	Porto	
5 40	7 8	8 30	10 6	4 30	6 30	9 14	10 6	12 25	1	10 50	3 45	12 25	1 15	9 14	1 6
10 20	1 54	—	—	11 13	a 11 5	11 42	h 6 5	11 10	11 45	10	10 40	Regoa	B. d'Alva	Regoa	
12 16	1 48	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	h 8	5 40	5 30	6 15	3 45	Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R		Entrone.	T. Vargens	Entrone.		8	1 29	2 35	8 5	Setil	Guarda	Lisboa	
5	5 6	6 55	7 49	8	1 59	4 45	10	8	12 32	10 14	3 45	Entrone.	Portimão	Tunes	
9 5	9 57	8 44	9 36	Porto	C. Branco	Entrone.		10 15	1 20	3 45	10 35	7	8 17	5	8 33
1 45	2 39	10 15	11 5	12 15	10 5	3 45	12 5	11 32	1 55	3 45	10 35	11 30	9 35	12 15	1 20
a 5 20	6 4	4 56	5 44	C. Branco	Govilhã	C. Branco		8 10	9 30	6 10	7 23	12 25	5 10	4 25	6 30
5 40	6 30	9 14	10 6	h 6 5	10 20	h 8	11 50	Gardão	Alcacer	Garvão		12 54	4 48	o 3	6 30
10 20	11 13	a 11 5	11 42	4 30	6 52	9 10	11 14	Tunes	Bragança	Tua		n 9	12 40	10 55	4 45
12 16	1 7	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	8 15	10 45	4 35	7 19	C. Branca	Faro	C. Branca		
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P		Figueira	Pampilhosa	Figueira		8	10 50	3 40	8 5	Espinho	Sarnada	Espinho	
c 7 55	8 5	e 7 20	7 30	p 4 30	6 33	p 8 25	10 38	Tunes	Portimão	Tunes		5 10	11 30	6 45	7 31
e 5 25	5 37	e 9 20	9 30	n 11 30	1 45	n 11 40	1 46	10 15	11 32	1 55	3 5	5 45	9 5	11 40	6 30
e 6 25	6 35	e 5 57	6 7	4 30	6 52	9 10	11 14	8 10	9 30	6 10	7 23	3 57	6 10	4 25	6 30
Lisboa-R	Setil-Sant.	Lisboa-R		Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa		Gardão	Alcacer	Garvão		Tua	Bragança	Tua	
5	7 30	8 54	11 42	p	10 43	o 7 33	10 54	3 55	8 51	5 41	10 33	c 9 40	5	8 15	1 55
Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R		n	11 2	o 1 33	a 10 20	11 2	8	8 30	11 4	3	9 5	r 11 40	6 30
5 40	9 51	6 35	11 26	8 5	7 57	8 22	8 30	7	6 1	11 15	8 32	Espinho	Sarnada	Espinho	
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R		8 30	a 4 25	7 8	8 56	8 50	11 38	o 1 33	a 10 20	5 10	11 30	6 45	7 31
n	11 38	o 1 33	a 10 20	8 5	7 57	8 22	8 30	7 50	11 2	o 1 45	6 13	5 45	9 6	4	7 31
8 40	d 1 40														