

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 29.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Fomento  
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 682

Proprietário-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Maio de 1916

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telephone 27  
Endereço telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARIO

A linha do Porto à Povoa e a Famalicão em 1915, por J. Fernando de Sousa.....	145
A missão humanitária dos caminhos de ferro na actual guerra, por Raul Esteves.....	147
Parte Official.....	149
Documentos para a Historia — (Continuação).....	149
Caminhos de ferro do Sul e Sueste, subsídios para a sua historia.....	151
A Chave d'Ouro.....	151
Viagens e transportes.....	152
Caminho de ferro Haro-Escaray.....	152
Operariado e greves.....	153
O tráfego ferro-viário e a guerra.....	154
Produção mineira e metallúrgica do Japão em 1915.....	154
Rede complementar, em construção, do Minho e Douro, por G. M.....	154
Linhos Portuguezas.....	155
Assembleia geral da Beira Alta.....	155
Aceleração dos comboios rápidos Madrid-Barcelona e Madrid-Andaluzia.....	156
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	156
Boletim commercial e financeiro.....	156
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	157
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	157
Os caminhos de ferro estrangeiros e a situação actual.....	158
Revista aos ferro-viários militares.....	158
Companhia da Beira Alta — Relatório.....	159
Arrematações.....	159
Horário dos comboios.....	160

cados financeiros sob a ameaça de guerra proxima não permittiram que esse vasto plano fosse levado a effeito e, segundo parece, a Companhia da Povoa desistiu da projectada fusão.

Esse malogro de tão util combinação faz porém surgir um problema, que de ha muito devia estar resolvido e se impõe á consideração da Junta autonoma do porto de Leixões.

Deve este ser disposto por forma que seja a testa da nossa rede ferro-viaria do Norte. Pelo que respeita ás linhas de via larga, a energia e perseverança do Sr. Xavier Esteves venceu os obstáculos que ha mais de 10 annos estorvavam a construção da linha de Contumil a Leixões, destinada a ligar o novo porto comecial com as linhas do Minho e por elles com as do Douro, do Norte e da Beira Alta, assim como com a linha de Salamanca á fronteira.

Não se deve porém esquecer que na província do Minho estão concedidos 158 kilómetros de linhas de via reduzida, a que se devem juntar as que estão em exploração: Povoa com 64 kilómetros e Guimarães com 56. Accrescentando a esses 278 kilómetros o troço de 20 kilómetros de Louzada a Mindello, temos cerca de 300 kilómetros, aos quaes seguramente se juntariam mais tarde alguns ramaes complementares.

E' pois um grupo que pôde atingir 400 kilómetros, servindo uma região vasta e populosa, que virá entestar no porto de Leixões, carecendo de ter com os seus caes e armazens relações directas, a par das de via larga. E sendo de 1<sup>m</sup> a largura de via adoptada para todas essas linhas, a mesma bitola deve ser empregada no sistema de via reduzida do porto.

E' certo que a linha da pedreira é de 0<sup>m</sup>,90 e que á sua largura está subordinado o material do porto, mas tanto os carris da primeira como o material circulante estão decrepitos, e seguramente hão de ser largamente renovados e aumentados quando as obras do porto se executarem.

Parece portanto impor-se o alargamento das vias e do material, aliás facil, de modo que no futuro porto haja só vias de 1<sup>m</sup> e 1<sup>m</sup>,67.

Em tais condições, impostas pelo interesse geral da região ao norte do Douro, a linha da Povoa terá forçosamente que alargar a via, uniformizando-a com a de todas as outras linhas de via estreita, para não ficar isolada do porto de Leixões, ao qual deve em boa parte o seu tráfego.

A transição é embarracosa, mas com methodo e bom criterio pôde ser levada a effeito sem embarracos de maior.

Não se procedendo assim, as linhas de Guimarães e do Alto Minho teem forçosamente que crear uma ligação independente com o porto de Leixões, cruzando no ponto conveniente a linha da Povoa. Por isso me parece impor-se na occasião devida um acordo que attenda cabalmente os interesses regionaes e os das linhas existentes. E' um problema technico e económico

## A linha do Porto á Povoa e a Famalicão em 1915

Temos presente o ultimo relatorio da Companhia da Povoa, referente ao exercicio de 1915. Vem a propósito a sua analyse como sequencia ao estudo aquiprehendido das nossas linhas secundarias.

Ocioso é recordar os antecedentes d'esta linha, a que por vezes nos temos referido.

Concedido em 19 de junho de 1873 o troço do Porto á Povoa, foi-lhe accrescentado por decreto de 19 de dezembro de 1876 o da Povoa a Famalicão.

A largura da via adoptada foi de 0<sup>m</sup>,90, á qual se subordinou mais tarde a do ramal das pedreiras da Senhora da Hora a Leixões, que a Companhia da Povoa explora e aproveita para as suas relações com aquele porto e com Mattosinhos-Leça.

E' obra pois de capitais portugueses, aos quaes nenhuma subvenção ou garantia de juro foi dada pelo Estado.

Em determinada occasião esteve para ser concedido á Companhia o prolongamento de Famalicão por Guimarães e Fafe a Chaves, com garantia de juro, não chegando porém a ser convertido em lei o respectivo projecto. A memoria económica justificando o prolongamento é um trabalho notável devido a Oliveira Martins.

N'estes ultimos annos foi auctorizada por lei a fusão da Companhia da Povoa com a de Guimarães e a Empreza do Alto Minho, devendo a via na primeira ser alargada e construído o troço de ligação de Louzada a Mindello.

As dificuldades originadas pela situação dos mer-

de innegavel importancia e cuja solução se deve conjugar com os trabalhos preparatorios da construcção do porto de Leixões, para se não caminhar sem plano e á tōa, e encontrarmos-nos mais tarde perante o irremediavel.

O ultimo relatorio da Povoa aqui analysado foi o do exercicio de 1913 (\*).

Antes de referirmos o que de mais interessante se encontre no de 1915, convém fazer uma resenha rapida da estatistica official de 1913.

Encontramos divergencias entre essa estatistica e os dados do relatorio da Companhia.

	Estatistica official	Relatorio
Receita do trafego.....	172.582\$56	174.841\$07
" fóra do trafego....	3.207\$12	648\$61
" total .....	175.789\$68	175.789\$68
" de passageiros.....	120.230\$80	120.230\$80
" grande velocidade:	10.350\$59	9.090\$84
" pequena " .	42.001\$17	44.259\$68
" Bagagens e cães...	—	1.259\$75

A grande velocidade da estatistica official abrange a receita de bagagens e cães, indicada á parte no relatorio. Na pequena velocidade figura a mais n'esta o que na estatistica official foi lançado a receita fóra do trafego.

A receita por kilometro de via (incluindo a fóra do trafego) foi de 2.746\$71, e tomado só a do trafego 2.731\$89, superior, pela razão apontada, á cifra official de 2.692\$60.

Nas despesas não ha divergencias, figurando em ambas as estatisticas 115.220\$39 ou 1.800\$32 por kilometro. O coefficiente de exploração foi pois 0,66, tendo baixado bastante em relação aos dois annos anteriores de 1911 e 1912, em que foi 0,73 e 0,72.

Vejamos agora 1915 e por confronto 1914, cujo relatorio não temos presente, mas o de 1915 supre-o.

	1914	1915
Receita do trafego.....	166.143\$48	181.912\$68
" fóra do trafego....	1.295\$84	1.055\$39
" total .....	167.439\$32	182.968\$07
" de passageiros.....	117.608\$84	123.167\$42
" grande velocidade.	8.627\$16	11.677\$92
" bagagens e cães...	1.089\$25	937\$41
" pequena velocidade	38.818\$23	46.129\$93

A receita kilometrica do trafego foi de 2.595\$99 em 1914 e 2.842\$38 em 1915.

E' a cifra mais alta attingida até hoje.

Em 1890 a receita era de 1.417\$00 e em 1900 de 1.876\$00.

Vejamos agora o numero de unidades do trafego,

	1914	1915
Passageiros.....	1.120.500	1.152.492
Toneladas g. v.....	3.302	4.163
" p. v.....	62.539	74.968
Percorso medio por passageiro.	13, km 0	13, km 2
" " p. v.....	30, km 7	26, km 7
Tarifa media por passageiro (réis)	8,03	8,06

Aos 15.762\$20 do aumento da receita do trafego correspondeu porém consideravel crescimento das despezas, principalmente na Tracção.

Despesas em 1915.....	157.573\$06
" " 1914.....	116.808\$21
Augmento.....	40.764\$85

D'esse aumento pertencem 36.288\$82 á Tracção e Officinas, cuja despesa attingiu 90.572\$22,5.

Os percursos de trens foram 343.906 kilometros em

1915 e 341.786 em 1914, sendo pois o custo do trem-kilometro respectivamente \$45,8 e \$34,2.

Em 1911 fôra só de \$32,2.

A receita liquida desceu pois naturalmente de 50.631\$11 em 1914 a 25.395\$01 em 1915, subindo o coefficiente de exploração de 0,697 a 0,861.

A quota-parte da Tracção no custo do trem-kilometro foi de \$26,3, um pouco alto, apezar da elevação consideravel do custo do carvão, attendendo a que muitos dos comboios da linha da Povoa são *comboios-tramways* de pouco peso.

No trafego de pequena velocidade avultam as madeiras com 21.115 toneladas, o ferro com 11.719 e os cereaes e farinhas com 13.573, o vinho com 7.007, as mercearias com 4.803 toneladas.

Para o aumento de receitas accusado pela estatistica não deixou de contribuir sensivelmente a sobretaxa de 10 % sobre os preços das tarifas, cobrada no ultimo trimestre de 1915.

O relatorio de 1915 mostra a tendência da Companhia a renunciar á projectada fusão com Guimarães e o Alto Minho.

As considerações atraç expandidas levam-me a crer que o problema tem maior alcance para o futuro da linha da Povoa e que deveria ser cuidadosamente estudado.

No que respeita á Caixa de Soccorros, vemos que a receita do anno foi de 5.836\$58 e a despesa de 6.834\$32, o que reduziu o saldo de 1.886\$53 a 888\$80. O deficit subiu de 729\$66 em 1914 a 997\$74 em 1915. Por isso foi proposto que da conta de Ganhos e Perdas se retirasse, como subsidio á Caixa, 1.111\$20 para elevar a 2.000\$00 o saldo disponivel.

Nos 5.836\$58 da receita entram as quotas do pessoal por 2.968\$94. O fundo da Caixa é constituído por 112 obrigações da Companhia, o que representa cerca de 450\$00 de rendimento. Na despesa de 6.834\$32 figuram as pensões por inhabilitade por 3.535\$04.

O balanço pode ser systematisado pela seguinte forma:

Activo	
<i>Immobilizado</i>	
Construcção da via, terrenos e propriedades.....	1.139.491\$06
<i>Realisavel</i>	
Material em deposito.....	44.962\$86
<i>Mobilisavel</i>	
Caixa, Banqueiros, Devedores e Valores em deposito.....	54.179\$13
	1.238.633\$05

Passivo	
<i>Não exigivel ou exigivel a longo prazo</i>	
Acções e obrigações.....	970.790\$00
Fundo de reserva.....	9.851\$04
	980.641\$04
<i>Exigivel</i>	
Dividendos e coupons a pagar.....	27.922\$40
Amortisação d'obrigações	2.700\$00
Lucros a distribuir.....	95.712\$22
Cobranças por conta do Estado, Caminhos de Ferro do Estado, Letras a pagar e Credores diversos .....	101.305\$99
Depositos e caixa de apo-sentações.....	17.373\$96
	245.014\$56
Lucros e Perdas.....	12.977\$44
	1.238.863\$05

(\*) Vide Gazeta de 1 de outubro de 1914.

A conta de Ganhos e Perdas, que abre com o saldo de 11:962\$86 de 1914 fecha com o de 12:977\$44, tendo pois as receitas de exploração feito face não só às despesas da mesma, como ao *coupon* das obrigações.

Os dados que analysámos mostram quanto é importante o tráfego da linha da Povoa e fazem esperar que após a crise temerosa representada pela guerra, com todas as suas consequencias, a sua prosperidade se accentuará, remunerando condignamente o capital portuguez n'ella immobilizado.

*J. Fernando de Souza*



## A missão humanitaria dos caminhos de ferro na actual guerra

Muito se tem escripto já sobre os importantes serviços prestados pelos caminhos de ferro na actual guerra, sob o ponto de vista da sua cooperação tão valiosa nas operações estrategicas, nos movimentos e concentrações de tropas, e em tantas das exigencias feitas pelos comandos para a resolução dos multiplos e variados problemas de transportes que as luctas de hoje necessariamente envolvem.

Há, porém, um outro aspecto a considerar no serviço de caminhos de ferro da actual guerra, que, sendo de tanta importancia como aquelles, reveste, porém, um carácter altamente sympathetic por se referir ao auxilio poderoso trazido pelos caminhos de ferro à caridosa missão de soccorrer e alliviar os feridos das batalhas e combates.

E' a esse serviço que se refere largamente um correspondente americano, presente no theatro da lucta, e que habitualmente se refere com bastante imparcialidade aos successos da guerra, facto que hoje é raro verificar na imprensa europeia, mais ou menos inclinada para qualquer dos adversarios que se degladiam.

\*

Quanto mais a guerra se prolonga em duração, tanto mais os caminhos de ferro se vão tornando auxiliares indispensaveis dos exercitos belligerantes.

No principio da guerra, os caminhos de ferro serviram essencialmente para os colossaes transportes de tropas e de provisões, tarefa maravilhosa que tanto se tem já encarecido e elogiado.

Hoje, é de justiça referimo-nos ao serviço hospitalar de caminho de ferro, que attingiu um grau de perfeição e de efficiencia deveras notavel.

Se não se perderam mais vidas de soldados, diz o dr. Carrel, do hospital de Compiègne, se a epidemia de dysenteria, que chegou a ser classificada de cholera, não assolou o interior da França, deve-se principalmente ao cuidadoso e rapido transporte das tropas no verão do anno passado. O maior inimigo do soldado ferido não é a bala ou a granada, mas sim a infecção que começa logo que elle é ferido, produzida pelos corpos estranhos arrastados pelo projectil. Surge então uma lucta contra o tempo e a distancia, para colocar o ferido, tão depressa quanto possível, n'un hospital onde o tratamento exigido possa ter logo começo de execução.

E' este desideratum que se tem attingido já com a modelar organisação do serviço de comboios-hospitaes.

Começando-se no principio da guerra com sete comboios-hospitaes, conservados quasi como uma amostra por não se prevêr tão consideravel desenvolvimento d'este

ramo de serviço, hoje existem em França nada menos de 250 comboios-hospitaes, abrangendo 4.000 carruagens.

Cada comboio é constituído, em media, por 16 carruagens, que formam uma unidade indivisivel, transportando cada um 200 feridos deitados ou 400 sentados.

A capacidade total d'estes 250 comboios é de cerca de 100.000 feridos, numero verdadeiramente fabuloso para as previsões feitas antes da guerra. Avalia-se que até agora, em França, teem sido transportados, da frente de batalha para o interior, cerca de 1.500.000 feridos.

\*

Um comboio-hospital é organizado de uma forma tão perfeita como um navio-hospital. São designados por um numero, e teem o emblema da Cruz Vermelha pintado sobre todos os veículos que o compõem. Cada comboio tem o seu pessoal permanente de medicos, enfermeiras e auxiliares, e a sua dotação privativa de material e provisões.

Embora para o serviço commercial as cinco grandes Companhias ferro-riarias da França façam a sua administração separada, sob o ponto de vista das necessidades do Ministerio da Guerra é como se constituíssem uma unica grande Companhia ao serviço exclusivo do Governo. E' assim que todas as manhãs a 7.<sup>a</sup> direcção do Ministerio da Guerra recebe informação telegraphica ácerca da posição exacta de todos os comboios-hospitaes, e dá as suas ordens para o seu deslocamento.

Uma particularidade, que não é, por certo, a menos interessante, é o diminuto custo da exploração d'estes comboios. Ainda que a referida 7.<sup>a</sup> Direcção não gastasse menos de 32 milhões de libras com os feridos, no anno passado, contando-se por uma somma quasi igual a proveniente da caridade particular, o facto é que só uma parcella minima d'esta verba foi consumida com o serviço dos comboios-hospitaes. A despesa é, em grande parte, absorvida pelos fornecimentos de material a 15.000 medicos empregados na frente de batalha, pela compra de ambulancias automoveis e de remedios, e pela locação de 800.000 leitos existentes em instalações particulares devidamente apropriadas, como são castelos, hoteis, estabelecimentos balneares, etc.

E' notável a rapida organisação que tiveram os comboios-hospitaes, cujas grandes vantagens só começaram a ser geralmente comprehendidas na primavera do anno passado. Havendo já muito gente que dava o seu dinheiro e dedicava mesmo os seus cuidados ao tratamento de feridos, poucos tinham pensado na questão de vida ou de morte que podia representar a existencia de comboios especialmente preparados para transportar os feridos para logar seguro no breve espaço de algumas horas. Assim, foi só na passada primavera que se lançou publicamente esta ideia, e a sua realização foi especialmente propagada por alguns medicos e empregados ferro-riarios, que reuniram em subscrições publicas a somma necessaria para fazer face á criação de tal serviço.

\*

Foi por 1889 que o engenheiro Morandiére, dos Caminhos de Ferro do Oeste, construiu algumas carruagens para comboios-hospitaes, as quaes figuraram na Exposição Internacional d'aquelle anno. Depois, constituiram-se outros veículos do mesmo genero na Suissa e na Belgica, alguns d'elles destinados ao transporte de pessoas doentes que iam em peregrinação a Lourdes, no sul da França. As carruagens suissas, que teem sido usadas para o transporte de feridos franceses e alemaes trocados em território neutral, são de corredor central com filas de leitos a um lado e outro. Cada leito dispõe de todos os seus accessórios de tratamento.

Como dissemos, no começo da guerra, em agosto de 1914, só existiam em França sete comboios-hospitais. O meio milhão de soldados feridos nos três primeiros meses de guerra difficilmente encontrava transporte em caminho de ferro, apezar de no mez de outubro já terem sido improvisadas mais de 600 carruagens-enfermarias. Os que obtinham logar em comboios eram, então, transportados nas carruagens ordinarias de passageiros, ou nos vagões de mercadorias apropriados ao transporte de tropas, e a sua accomodação n'esses vehiculos era sempre precaria para os cuidados especiaes de que elles careciam.

Estes comboios de feridos marchavam vagarosamente, e muitos d'elles passavam dois ou tres dias sem socorros, e até, por vezes, sem agua nem alimentos, d'onde resultou que d'esses feridos muitos morreram por privações ou por falta de alojamento necessitado pelas suas condições.

O estado de coisas em outubro de 1914 foi descripto o anno passado no parlamento francez por um deputado que, atacando a organisação do serviço hospitalar dos exercitos, contou como 1:400 feridos foram enviados para uma das 18 regiões hospitalares da França, quando n'essa região não havia um unico leito disponivel! Os medicos dos comboios que os transportavam correram de terra em terra, e de hospital em hospital, sem acharem logar para os seus feridos, que, finalmente, tiveram de ser dirigidos para outra região.

Comtudo, essa crise passou, e o estudo da questão poz em serviço meios valiosos e abundantes para occorrerem ás necessidades de tratar e alojar convenientemente os feridos da guerra.

Inventaram-se novos modelos de carruagens-enfermarias, multiplicou-se o numero de comboios-hospitais; e de todos os lados surgiram melhoramentos destinados a regularizar e pôr á altura da sua humanitaria missão um serviço cujo sim é tão sympathico a toda a humanidade civilizada.

\*

A organisação do serviço está hoje, como dissemos, perfeitamente definida e regulada.

Antes de darem entrada n'uma das 18 regiões hospitalares de França, os feridos passam por varias phases de classificação e distribuição.

Na linha de fogo, dividida no seu total em 16 sectores do serviço de saude, os feridos são levantados pelos maqueiros das companhias, batalhões e regimentos, e d'ahi são dirigidos para um hospital de campanha, situado a menos de 2 kilometros das trincheiras. Ahi, são collocados em ambulancias automoveis, segundo a natureza das suas feridas, e dirigidos para um centro de tratamento ou de passagem, que é o hospital de evacuação. Os automoveis trabalham em grupos de 11, dos quaes 4 são empregados para o transporte de feridos e 5 são destinados ao serviço cirurgico e respectivo material. Um d'elles é o carro-estérilisador, com disposições apropriadas ao seu fim, e outro contém uma instalação radiographica completa. N'un carro de 5 toneladas transporta-se um grande fornecimento de material medico e cirurgico, e um projector que serve para illuminar uma tenda onde os cirurgiões podem operar mesmo de noite. Em outros carros vão macas, material para cãmas, bagagens das enfermeiras, etc.

Cada um d'estes grupos para o serviço de ambulancias automoveis emprega um pessoal composto de 60 pessoas, comprehendendo 8 medicos, 26 enfermeiras e 17 chauffeurs.

As ambulancias automoveis vão descarregar os seus feridos em pontos situados atraz das linhas, e que são os centros de evacuação propriamente ditos. N'esses centros os feridos são classificados pela gravidade das suas feridas e a elles são apostos cartões especiaes com a cõr

designativa do grupo em que são incluidos. Cada ferido leva tambem uma papeleta com as indicações referentes á sua identidade e ao seu estado, e é dirigido com os seus artigos para uma estação de caminho de ferro, denominada de distribuição. Estes transportes são feitos, conforme as circumstancias, em caminho de ferro, em automovel ou por via fluvial. Ha 19 d'estes grandes centros de distribuição de feridos, installados em estações de caminho de ferro e dirigidos por 9 estações divisionarias que dependem da 7.<sup>a</sup> Direcção do Ministerio da Guerra francez. Cada um d'estes centros descarrega os seus feridos para uma ou mais das citadas 18 regiões hospitalares em que está dividido o interior da França.

Os feridos chegam a estes centros n'uma das seguintes especies de comboios: comboios-hospitais rolantes, comboios-hospitais semi-permanentes ou comboios hospitais improvisados.

Os primeiros d'estes comboios são reservados exclusivamente para os feridos de maior gravidade, os semi-permanentes destinam-se aos feridos de certa gravidade, mas cujo estado não se considera perigoso, e os improvisados conteem os feridos que podem viajar sentados.

Quando chegam a uma das 18 regiões do interior os feridos são então repartidos, em harmonia com a gravidade e natureza dos seus ferimentos, pelos diversos hospitais destinados ao seu tratamento. Os gravemente feridos, mas que teem razoavel disposição de espirito, vão para qualque dos hospitais geraes, mas os que soffrem de abalo nervoso, ou feridos nos olhos, são, em regra, dirigidos sobre Paris, que é onde existe o maior numero de hospitais especiaes para aquellas doenças. Para os que estão atacados de febre typhoide destina-se-lhe residencia em Vichy ou Biarritz. E sobre esta distribuição de feridos que assenta a base do methodo de transporte por caminho de ferro.

\*

No orgão central do serviço, que é, como dissemos, a 7.<sup>a</sup> Direcção do Ministerio da Guerra, ha funcionários ja muito experimentados em dirigir o movimento dos comboios-hospitais, e todas as manhãs estes funcionários recebem os relatorios que mostram a posição dos comboios vazios nas diversas regiões á retaguarda, e os pedidos dos comboios-hospitais necessitados na frente de batalha. Quando se fazem os preparativos para uma batalha, determina-se desde logo a situação que deve ter e o serviço que ha-de desempenhar cada um dos comboios-hospitais, calculando-se, pelo desenvolvimento das operaçoes previstas, quaes serão as necessidades da frente de batalha para o rapido transporte do numero provavel de feridos.

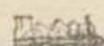
O correspondente americano a que nos referimos narra, por exemplo, a visita que fez a um dos comboios hospitais permanentes, o que tinha o n.<sup>o</sup> 5 e era dirigido pelos Drs. Jacob e Paillard. Este comboio estava ja em serviço ha 14 mezes, e tinha transportado, durante esse periodo, 4:100 feridos de gravidade, não tendo perdido senão 5 d'elles. O comboio tinha acabado de sofrer uma completa limpeza e rigorosa desinfecção, e apresentava um notavel aspecto de asseio e conforto. Compunha-se de 16 carruagens, do tipo de corredor com intercirculação. Em 8 das carruagens ha 256 leitos para os feridos collocados a um e outro lado do corredor. O pessoal do hospital compõe-se de 33 homens, sendo: 1 cirurgião chefe e 1 assistente, 1 commissario e 28 enfermeiras. As outras 8 carruagens eram destinadas aos serviços accessorios do pessoal, sendo uma d'ellas a pharmacia e sala de operaçoes. Na cauda do comboio vão as carruagens para alojamento das enfermeiras, e na testa vão os vagões destinados a transporte de aprovisionamentos.

No comboio n.<sup>o</sup> 22, que é destinado ao serviço denominado semi-permanente, emprega-se um novo systema

de leitos, que vem resolver o problema da melhor comodidade de transporte dos feridos.

Foi o Dr. Beltzer, medico-chefe d'esse comboio, que projectou um novo sistema de leitos-macas, que é ao mesmo tempo simples e commodo, e que pode ser adoptado ás carruagens de passageiros, sem grandes modificações na disposição interua, e sem damnificar por qualquer forma a primitiva estructura do carro. Este sistema permite, em resumo, que os feridos sejam transportados desde o campo de batalha até aos hospitaes mais distantes sem mudar de leito. Comprehende-se facilmente a vantagem consideravel que se obtém com esta nova invenção, quer no ponto de vista do melhor tratamento dos feridos, quer mesmo no que respeita ao aproveitamento do material. Com o emprego d'aquelles leitos-macas puderam ser transportados feridos, em percursos de 20 e 30 horas de duração, sem sofreram o minimo choque.

Raul Esteves





## Ministério do Trabalho e Previdência Social

### Repartição de Caminhos de Ferro

PORTRARIA N.º 614

Atendendo a que a faixa de terreno do talude da trincheira situada entre quilómetros 4,76440 e 4,78400 da linha de teste foi considerada sobrante pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionária da referida linha:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar sobrante a referida faixa de terreno, fazendo constar a todas as Companhias concessionárias de linhas férreas que pertença alguma de terreno dessas linhas poderá ser alienada, sem préviamente o Estado a declarar sobrante.

Paços do Governo da Republica, 2 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.



## Documentos para a Historia

O Caminho de Ferro de Leste e a sua continuaçāo até Badajoz.—Relatorio apresentado pelo engenheiro Thomás Rumball, em agosto de 1855.

(Continuação)

Seguido este traçado, a secção desde o Arrepiado até defronte de Constancia, 6 kilómetros pouco mais ou menos, seria a mais difícil de construir, porque teríamos de abrir o leito em rochas graníticas.

A mui pouca distancia de Cabeça do Canedo está situado o Rocio de Abrantes, e do outro lado do rio a importante villa do mesmo nome. Esta povoação, ou, mais exactamente, o Rocio, que fica na margem do sul, deve toda a sua importancia a ser ali o centro onde concorrem todos os productos do Alemtejo, a saber: de Monforte, Portalegre, Elvas, Extremoz, etc., para d'ahi embarcarem para Lisboa: as mercadorias que veem do norte são pouco importantes, o grande commercio do Rocio é todo do sul.

Este facto merece especial attenção, porque como Abrantes nada deve à propria industria, todo o seu trafico provém de ser alli o ponto de embarque mais commodo

para as terras do interior. Se pois uma linha passar pelo coração d'esses districtos que alimentam o commercio de Abrantes, essa linha, tal como a do Carregado para Extremoz, apropriar-se-hia naturalmente de todo esse trafico importante.

Deixando o Rocio de Abrantes, segue-se para o sul ao longo do valle que já mencionámos, formado pela separação das montanhas junto á Cabeça do Canedo, valle por onde corre o rio Torto, insignificante durante o verão. Este valle continua por 18  $\frac{1}{2}$  kilometros, e a meio caminho encontra-se o logar da Bemposta; sua maior altura é 360 pés no alto do Padrão, pequena chapada que prende as duas montanhas de que já fallámos. A inclinação do solo é aqui 1 por 100.

A partir d'esta chapada o solo declina sucessivamente até Ponte de Sor, que está a 8 kilometros, e onde a diferença de nível é de 360 pés.

Todos estes 26  $\frac{1}{2}$  kilometros desde Abrantes podem considerar-se a melhor secção de toda esta linha, e oferecem realmente grande facilidade de construcção.

Ao sahir de Ponte de Sor é o rio d'este nome atravessado por uma excellente ponte. Entendo que, para prevenir contra as cheias, deve construir-se para a linha ferrea outra de 450 pés.

Largando a estrada que vae para Benaville á direita, e tomando a direcção do Valle de Formoso, eleva-se o terreno 360 pés em 10  $\frac{1}{2}$  kilometros, desce depois 180 pés nos 9 kilometros seguintes. N'este ponto teríamos de atravessar o Seda, que corre alem de Aviz e vem desaguar no Sorraia. A ponte actual tem 6 arcos e 290 pés, mas se a linha aqui passar deve construir-se uma de 350 pés.

O paiz é charneca brava e raramente povoado.

Passado o rio Seda a estructura phisica do solo é muito irregular: montes escarpados de diversa forma, grandeza e extensão tornam difficult o accesso ás principaes povoações para um e outro lado. Foi esta circunstancia que me obrigou a dirigir a linha por proximo de Vieiros, Torre do Corvo até á Aldeia da Conceição. Depois o terreno mais conveniente para chegar a Elvas é aquelle já descrito quando falei da linha vermelha. As mesmas considerações que alli fiz, quanto ás condições caracteristicas do terreno, teem aqui applicação.

Recapitulando, direi que a linha vermelha que passa pelo Carregado, Mora, Cabeção, Extremoz e Elvas até Badajoz, atravessa o centro da provincia.

Que a distancia de Lisboa até Badajoz será 15 kilometros menos do que a linha por Santarem ou Aviz (linha azul), e 35 kilometros menos do que a linha que passar por Abrantes e Ponte de Sor (linha amarela).

Que as despezas de construcção hão de ser consideravelmente inferiores ás de qualquer das outras linhas, e isto não sómente por ser menor a distancia, mas tambem pela maior facilidade de construcção, por isso que segundo o valle do Sorraia atravessa-se uma região mais accidentada e mais baixa, o que bem se prova pela circumstancia de muitos outros rios, e seus tributarios que de partes mais altas se veem lançar n'este, e evita-se a dificuldade de passar estes rios e montes, que as outras duas linhas teem de cortar em angulo recto.

Que adoptando o traçado mais exequivel das outras duas linhas, será necessario passar a consideravel distancia de Extremoz, por causa da natureza montanhosa do terreno intermedio.

Ora esta villa é de primeira importancia, não sómente pela sua população, que se eleva a 12.000 almas, mas tambem porque a ella estão ligadas por mui ponderosos interesses villas taes como Fronteira, Souzel, Veiros, Evora-Monte, Borba, e muitas outras que, pôde dizer-se, representam os interesses de 70.000 almas, que se estendem por uma area de algumas 40 leguas quadradas do paiz mais productivo e mais susceptivel de melhoramento na

provincia do Alemtejo; cujos marmores de todas as cores, magnificos e abundantes, concluido este caminho de ferro, concorrerão com os de Italia no mercado de Inglaterra e America.

Esta parte da provincia é igualmente fertil em cereaes, vinho, azeite e deliciosas fructas de todas as especies, possue grandes riquezas mineraes, que acharão saída para os mercados do mundo quando for fácil o seu transporte para o Tejo. E alem d'isto, Extremoz possue mesmo alguns estabelecimentos industriaes importantes e muito consideravel commercio.

Que em nenhuma das outras duas linhas se obterá, como n'esta, a vantagem de abundancia de madeira, não sómente fornecida pelo pinhal do Cabeção, mas tambem por numerosas florestas menos importantes de carvalhos (*quercus virens*) que se encontram por todo este districto, o que muito ha-de diminuir a despesa de construcção de um caminho de ferro. Esta circunstancia dá ao mesmo tempo logar a que com razão se espere que d'aqui nasça um consideravel commercio de madeiras.

Outra consideração ainda de grande importancia em favor d'esta linha é que teremos a vantagem de transportar por agua todo o material em todas as estações até Coruche, onde chegam sempre barcos de 10 toneladas, e nos mezes de inverno por todo o caminho, desde a juncção com a secção de Santarem até à Fraga, 5 kilómetros abaixo de Mora, o que faz um terço de toda a extensão da linha.

A linha vermelha que passa por Extremoz é tão recomendada pelas considerações que acabamos de fazer, que me parece inutil demorarmo-nos mais tempo tratando das outras duas. Passarei por isso a tratar do custo approximado da construcção, e depois apreciarei qual o trafico que a esta linha se deve julgar destinado.

#### Observações ácerca do trafico d'esta linha

A carta que me escreveu o Secretario de V. Ex.<sup>a</sup> deu-me conhecimento de que, a pedido de V. Ex.<sup>a</sup>, os Ex.<sup>mos</sup> Ministros das Obras Publicas e do Reino haviam tido a bondade de dar instruções a todas as autoridades locaes dos diferentes concelhos que tinha de atravessar, para que elles me prestassem todo o auxilio e quaesquer informações de que eu tivesse necessidade. Eu faltaria ao meu dever se aqui me não confessasse muito agradecido, pelos muitos serviços e muito valiosas informações que estas ordens me promoveram e facultaram.

Todas as autoridades me franquearem com a maior promptidão copias de todos os documentos estatisticos que existiam nas suas repartições. E todas as observações que n'este assumpto fizer são derivadas de muitos documentos que pude colligir dos varios concelhos que percorri, nos limites de 25 milhas de um e outro lado das trez propostas linhas.

Estes documentos comprehendem o numero de fogos, a grandeza da populaçao, a quantidade de cereaes produzidos e exportados, a quantidade de milho, azeite, arroz, vinho, aguardente, lã, fructas, cera, mel, gado, porcos, etc.

Todos os mappas contendo estas importantes indicações estão cuidadosamente formulados, e são seguidos de valiosas considerações ácerca do estado geral do concelho a que se referem.

D'estes documentos conclui eu que, se todos os habitantes d'este districto comprehendido nos limites de 25 milhas para um e outro lado concorrerem para o movimento e trafico d'esta linha, podemos contar com uma povoação de 650:000 almas, se a populaçao geral do Reino é de 3.814:771 habitantes segundo a estatística de 1850.

Este calculo não inclue a grande povoação dos dois extremos da linha, a qual, em virtude da posição geogra-

phica de Lisboa, pode ser considerada como origem d'um rendimento annual grande e seguro.

E' de suppor que os generos trazidos por este caminho de ferro, para Lisboa, sejam:

Productos agricolas, tales como vinho, azeite, trigo, cevada, centeio, milho, ervilhas, favas, etc.

Productos da matto do Cabeção, bois, carneiros, porcos, lãs, marmores, mineraes e materias de construcção.

Artigos manufacturados, tales como pannos, linhos, couros, louças, carvão, etc.

Os generos transportados para o interior serão: generos coloniaes, productos fabris, materias primas, peixe fresco, etc.

Extremoz deve considerar-se como o centro de todos os productos das partes mais affastadas do Alemtejo, que d'ahi caminham para Lisboa pela estrada de Abrantes, e a distancia media que esses productos tem de percorrer é de 142 kilometros.

O custo medio do transporte é no presente por tone-lada e por milha 280 réis, segundo conclui de diversas informações que a minha propria experencia completamente confirmou.

Um dos principaes negociantes de Evora, o sr. José Nunes, escrevendo-me d'aquelle cidade, diz-me que o transporte para Abrantes (o ponto de embarque mais visinho) de um alqueire de trigo lhe custa de 140 a 170 réis, sendo a distancia de 17 leguas.

E não é este o unico inconveniente; porque os almocreves, tendo nas mãos todos os meios de recovagem, constraintam os lavradores mais pobres e venderem-lhes seus generos pelos preços que elles entre si combinam. O resultado d'este estado de cousas é que os lavradores, não tendo meios de mandar por sua conta os seus productos aos pontos onde se podem embarcar, vêem-se forçados a aceitar as condições que os almocreves lhes ditam. D'aqui nasce a falta de estimulo que anime a melhor cultura das terras, pois que o producto d'ellas ha de ser vendido em tão desvantajosos termos.

O Sr. Nunes, fallando da producção de Elvas, explica-se por este modo:

— Quando digo que este concelho pode exportar cereaes, quero referir-me a trigo, centeio, cevada, aveia, grãos, etc., generos estes de que podemos exportar grande quantidade. A producção é muito superior ao consumo, e por isso podíamos abastecer largamente outros mercados, se os fretes fossem razoaveis.

«O mesmo digo do azeite; uma arroba d'este custa 1.700 reis, e o seu transporte tem-se muitas vezes elevado de 150 a 160 reis, d'esta cidade para Aldeia Gallega do Ribatejo, a distancia de 27 leguas.

«E' pois claro—continua este cavalheiro—que tendo de pagar fretes tão pesados, todas as transações são impossíveis. Devo observar que este concelho remete para Lisboa grande quantidade de lã, a qual é d'ahi exportada para Amsterdam e outras partes».

A importancia do transporte eleva-se de 240 a 280 reis por arroba, até Aldeia Gallega.

A quantidade de cereaes conduzidos pelo Tejo, dos districtos do Alemtejo para Lisboa, monta annualmente a 44:000 moios, e um lavrador que reside algumas leguas ao norte de Extremoz escreveu-me que o trigo se vendia ali ordinariamente a 300 réis, e por excepção a 400 réis o alqueire, o centeio a 200 réis, e a cevada a 180.

Reduzindo isto a preços e medidas inglezas, temos:

Trigo.....	30 sch. 0. d. por quarter.
Cevada.....	17 » 7 1/2 »

O preço em Londres em Agosto de 1855 era:

Trigo.....	75 sch. 9. d. por quarter.
Cevada.....	34 » 2. »

Ou comparando pelo preço:

LONDRES	ALEMTEJO
Trigo (tonelada) £ 18 18 sch. 9 d.	£ 7 10 sch. 0. d.
Cevada " £ 8 10 " 10	£ 4 3 " 1 1/2
(Continua).	

## Caminhos de ferro do Sul e Sueste

### Subsídios para a sua historia

Quando por decreto de 10 de Março de 1869, firmado pelo governo de então, composto pelos falecidos Marquez de Sá da Bandeira, D. Antonio, Bispo de Vizeu, Seixas de Andrade, Conde de Samodães, Latino Coelho e Calheiros e Menezes, os caminhos de ferro do Sul e Sueste transitavam para a posse do Estado, comprehendia a nossa rede as estações d'esde a antiga estação de Barreiro a Vendas Novas e ramal de Pinhal Novo a Setubal, abertas á exploração em 1 de Fevereiro de 1861, na extensão de kilometros 68,81, o prolongamento desde Vendas Novas a Casa Branca e ramal de Casa Branca a Evora, abertos á exploração em 14 de Setembro de 1863, na extensão de kilometros 59,570, e ainda o seu prolongamento desde Casa Branca a Beja, aberto á exploração em 15 de Fevereiro de 1864, na extensão de kilometros 63,598 achando-se em construção varios outros prolongamentos, que eram: os de Evora a Extremoz, na extensão parcial de kilometros 52, de Extremoz ao Crato, na extensão de kilometros 62,227, de Beja ao Guadiana, na extensão de 19,400, de Beja a Cazevel na extensão de kilometros 47,00, de Cazevel a Boliqueime na extensão de kilometros 116,866, e de Boliqueime, a Faro, na extensão de kilometros 25,00, ou seja uma exploração firme de kilometros 193,168 e uma construção provavel de kilometros 322,493, em parte já começada e relativamente adeantada.

Não será descabido consignar aqui que a construção inicial d'estas linhas foi levada a effeito por uma companhia estrangeira, sendo compradas mais tarde pelo governo por contracto de 6 de Agosto de 1861, confirmado pela lei de 10 de Setembro do mesmo anno, quando a linha se restringia apenas á exploração do troço comprehendido entre Barreiro e Vendas Novas e ramal de Setubal, n'essa altura, de via reduzida.

N'essa data estava em construção o troço de Vendas Novas a Evora e Beja, autorizado pelo contracto de 3 de Janeiro de 1860, celebrado entre o governo e John Sutherland Valentine, como representante de Charles Edward Mangles, John Chapman, Rubert Russell Notman e George Bernard Townsend, confirmado pela carta de lei de 29 de Maio do mesmo anno.

Esta companhia, obrigando-se a comprar em rigor todas as disposições do contracto, a que no artigo seguinte faremos detalhadas referencias, proseguiu com natural actividade na construção d'esse troço e, mais tarde, pretendeu obter do governo a cessão das linhas já em exploração e que, como acima deixamos dito, estavam sob a acção do governo, que as havia adquirido por compra.

Assim, esta companhia, composta de subditos britânicos e que se constituirá com a denominação de «Companhia do Caminho de Ferro do Sueste em Portugal», obteve após varias *démarches* a posse das linhas ferreas do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setubal, que lhe foi conferida por contracto celebrado entre o governo e o representante d'essa mesma empreza, de nome Alfredo Cowan, contracto que tem a data de 21 de Abril de 1864, confirmado pela Carta de lei de 23 de Maio do mesmo anno.

N'essa altura estava aberta á exploração a linha desde Vendas Novas a Evora e Beja, e a cessão do troço do Barreiro a Setubal e Vendas Novas obteve-a a Companhia

para a explorar pelo mesmo espaço de tempo por que, nos termos do Contracto de 29 de Maio de 1860, podia explorar ainda o Caminho de ferro comprehendido entre as estações de Vendas Novas a Evora e Beja, cujo prazo caducaria ao fim de noventa e nove annos.

Passando em revista o contracto que regulava as condições da exploração do troço de Vendas Novas a Evora e Beja, verifica-se que a construção d'esta linha devia ser de via unica, mas larga, tendo as necessarias vias de resguardo, de desvio, e as de serviço das estações, devendo as expropriações e obras de arte ser feitas com largura para duas vias, em toda a sua extensão, com a clausula muito expressa de que, logo que a receita bruta annual do Caminho de ferro attingisse 4:800\$000 réis por kilometro, a empreza seria obrigada a assentar a segunda via á sua custa, sem que, por isso, tivesse, em tempo algum, direito a qualquer indemnização ou aumento de subsídio.

Por esta circunstancia, que creio ser a unica, se justifica o facto de todas a obras de arte comprehendidas n'este troço de linha se encontrarem adaptadas a mais uma nova via, isto é, a via dupla.

(Continua).

Ribeiro Junior.

Chefe de estação

## A Chave d'Ouro

Inaugurou-se no dia 6 do corrente, em pleno coração da capital, no Rocio, um novo estabelecimento que não podemos deixar de classificar de extraordinario.

E' que, passando mentalmente em revista tudo que de mais sumptuoso conhecemos nos grandes cafés e estabelecimentos congêneres das grandes capitais estrangeiras, nem em Londres, Paris, Berlim, Nova York, Vienna ou qualquer outra, conhecemos nada que em riqueza de ornatos, em artistica disposição de todos os detalhes, em perfeição e beleza de espelhos e de applicações de luz, possa comparar-se ao novo Café Chave d'Ouro, de Lisboa.

E' realmente notável nos seus fundadores, os Srs. Soares Corrêa, Nunes Corrêa, Simões Rosa e Henriques d'Almeida, a coragem com que empregaram tão quantiosa somma, uma verdadeira fortuna, n'un estabelecimento simplesmente destinado a café e bilhares, e ocupando um tão pequeno espaço, que não comporta um enorme movimento como o novo café precisa e merece.

Porque o facto é que n'aquelle sumptuosa *bonbonnière* não cabem, á vontade, duzentas pessoas.

E' o unico defeito que todos lhe notam: a exiguidade do espaço.

Outro pequeno senão, ou, melhor, uma sem-razão que a todos impressiona, é o titulo.

*Chave de Ouro* estava muito bem para a antiga loja de ferragens; e explicar-se-hia n'un café se a antiga loja tivesse atingido tal importancia durante muitos annos que constituisse um titulo notável.

Mas não se dando esse caso, para um novo café, parece que uma simples syllaba mais, duas unicas letras, resolviam brillantemente a dificuldade, pondo-lhe o titulo e adoptando o emblema de *Chavena d'Ouro*, muito mais proprio.

Essa pequena falta é bem compensada pela somma de conforto que alli se desfruta — e que tem atraído a melhor sociedade a frequentar o luxuoso estabelecimento — e pela amabilidade dos socios e gerente para com os frequentadores.

A ella devemos o convite que nos foi feito para a inauguração e que agradecemos, desejando que uma grande prosperidade corresponda ao rasgo de coragem dos iniciadores; verdadeira coragem, tanto mais notável no actual momento, em que o café Cabo Verde já orça por dez tostões o kilo, e o assucar se obtém, por favor, a dezoito vintens. .

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Temporada de banhos e aguas mineraes

### Bilhetes nas linhas do Sul e Sueste

Começou hontem a venda nas estações das linhas do Sul e Sueste dos bilhetes do serviço especial da temporada de banhos e aguas medicinaes, cujos preços, que são bastante reduzidos, e condições constam do cartaz publicado pela respectiva Direcção que já se acha affixado nas estações e outros logares do costume.

A venda d'estes bilhetes, cuja validade é de 60 dias, termina no dia 15 de outubro, e o ultimo dia para o regresso é em 31 do mesmo mez.

Os bilhetes são validos para todos os comboios do horario em vigor que tenham carruagens da classe correspondente e que sigam directamente aos pontos do destino ou aos entroncamentos em que tenham de mudar de comboio.

E' permittida a prorrogação do prazo de validade por um ou dois periodos de um mez mediante a compra de senhas de ampliação. Cada ampliação de um mez custa 10 por cento do custo do bilhete.

Tambem é concedida a mudança de classe em todo ou parte do percurso, excepto quando por tal motivo haja que aumentar a composição do comboio, pagando os passageiros a diferença pela tarifa geral, como se fossem portadores de bilhetes ordinarios.

Quando o passageiro siga além do ponto do destino indicado no bilhete, pagará pela tarifa geral o preço da viagem desde o ponto do destino do bilhete (de ida ou de volta) até aquelle em que terminar a viagem, devendo avisar previamente o revisor do comboio.

O regresso do passageiro só é permittido a partir do 15.<sup>o</sup> dia depois da venda do bilhete, podendo contudo ser utilizados dentro do referido prazo de 15 dias mediante o pagamento de 10 por cento do preço do bilhete.

### Bilhetes nas linhas da Companhia Portugueza

A venda dos bilhetes reduzidos do serviço especial de banhos e thermas entre estações da Companhia Portugueza, cuja validade é de 60 dias, deve começar no dia 15 do proximo mez de junho, sendo o ultimo dia de venda o de 15 de outubro e o ultimo para regresso 31 do mesmo mez.

Como os do Sul e Sueste, não poderão ser utilizados para o regresso dentro do prazo de 15 dias da venda, senão mediante o pagamento da sobretaxa de 10 por cento do custo do bilhete.

As demais disposições sobre mudança de classe, excesso de percurso, abandono de percurso, utilização de logares de luxo, etc., são iguaes ás estabelecidas no anno passado.

Haverá como nos annos anteriores á venda bilhetes nas principaes estações para as que servem as praias e estancias thermaes.

O serviço combinado entre as varias administrações deve em breve estar estabelecido e anunciado ao publico.

### Vinho de Portugal para França

Já se tem efectuado grande numero de expedições de vinho em cacos para França pelo caminho de ferro, attingindo já alguns milhares de toneladas, continuando este importante trafego a fazer-se com grande intensidade.

Segundo nos informam, devem por estes dias entrar em Portugal uns cincuenta ou mais vagões-cubas hespanhóes, ao abrigo da auctorisação ultimamente concedida pelo Governo, alugados pelos expedidores, os quaes seguirão cheios com vinho para França.

E' com grande prazer que registamos esta noticia, pois a vinda dos vagões-cubas vem prestar um magnifico concurso á exportação, que já estava sendo fortemente prejudicada com a falta de elementos de transporte.

Por mar tambem continuam a sahir importantes carregamentos.

### Serviço directo de mercadorias de Portugal para Hespanha e França

Segundo o ultimo aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, as restricções a observar actualmente para os transportes destinados a Hespanha e França são as seguintes:

Para a estação de Barcelona n.<sup>o</sup> 2, as expedições de grande velocidade a granel, e as de pequena velocidade que transitam por via Encina, só são aceites com reservas pelos prazos de transporte.

Para Irun, Hendaya e mais além, aceitam-se com reserva pelos prazos de transporte remessas de grande e pequena velocidade, excepto as mercadorias a granel.

Para Port-Bou, Cerbère e mais além, não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto vinhos, e as de grande velocidade só se aceitam em expedições de peso não superior a 25 kilogrammas.

Tanto para Hendaya como para Port-Bou e Cerbère, aceitam-se vinhos, que serão nas fronteiras trasbordados para vagões-reservatorios franceses.

Estes transportes não são aceitos pelas Companhias sem previo entendimento com o seu Serviço do Trafego.

### Remessas destinadas a concelhos fronteiriços

Segundo um aviso recentemente publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em virtude do disposto no § 1.<sup>o</sup> do artigo 26.<sup>o</sup> do decreto n.<sup>o</sup> 2.253 de 4 de março ultimo e segundo instruções das estancias officiaes, as estações da Companhia só aceitam a despatcho remessas constituidas pelas mercadorias a seguir indicadas, destinadas a estações situadas nos concelhos fronteiriços, quando acompanhadas d'uma guia visada pelos administradores dos mesmos concelhos:

Arroz, assucar, azeite, bacalhau, batatas, carnes verdes, seccas e preparadas, cebolas, cereaes, farinha, favas, feijão, legumes, ovos, queijos, sardinha fresca e outro peixe miudo, e outros generos alimenticios, excepto vinho.

Aves de criação, gado de qualquer especie, carvão, lenha, gázolina, petroleo e outros combustiveis.

Anilinas, coiros, enxofre, estanho ou minerio de estanho, lã, minerio de cobre ou cimento, medicamentos, objectos de cobre, latão e estanho, oleos lubrificantes, pelle, pertences de automoveis, pneumáticos e volframio.

### Caminho de ferro Haro-Escaray

A nova orientação tomada pela Empreza do caminho de ferro Haro-Escaray (Logroño), está sendo digna de aplauso, pelo progresso que dia a dia se nota, desde o principio do corrente anno, nas suas obras, o que faz prever que dentro de poucos mezes comece a circulação de trens entre os pontos citados.

Se o Conselho da Companhia tivesse determinado inaugurar a linha até á cidade de Santo, para as suas celebres festas, que se realizaram a 12 de maio, consegui-lo-hia sem esforço, pois os rails estão collocados em quasi todo o percurso da via, faltando só fixar alguns tramos de travessas, telephones, etc.

# Operariado e greves

Pelas razões que apontámos no nosso artigo do numero passado, é sabido que nunca mais acabam ás greves no nosso paiz!

Terminou, a da construção civil pela cedencia por parte de alguns constructores, posto que outros estejam com as obras paradas por não poderem arcar com o aumento do custo do trabalho, visto a redução do horario; outros porque os proprietarios, já sobre-carregados com os enormes aumentos do preço dos materiaes, não estão resolvidos a continuar as obras enquanto a situação não melhorar.

Para se fazer uma ideia do agravamento dos preços d'essas materias primas, basta ver que a cal, que antes da guerra custava, a em pedra 3\$00 na região da Andaria, e outros 3 de transporte, por tonelada, custa hoje lá 4\$80 e paga de transporte cerca de 3\$80. Passou, portanto, de 5 a 8\$60.

A alvenaria, que estava a 1\$05, custa hoje 1\$50 e mais; as canalisações de grés foram elevadas a mais 40 %, o tijolo a 50 %.

O zinco, que se comprava a 16 centavos, está a 1 escudo; os pregos quadruplicaram de preço! Drogas custam hoje todas o duplo ou mais; madeiras, as nacionaes estão quasi pelo dobro; as estrangeiras attingem preços fabulosos, como o *pitch-pine*, tão vulgar nas construções, que só se obtém a cerca de 60\$00 o metro cubico!

Nos ferros a subida das cotações é de cerca de 200 % em alguns dos de uso mais corrente, e ainda escasseiam no mercado. Quer-se viga, ferro T vergalhão, de determinada secção, e não se encontra á venda; e os armazennistas respondem que o teem encommendado, na America—o grande fornecedor da Europa — mas não sabem quando virá.

E é n'estas criticas circumstancias que o operariado siderurgico se põe em greve—a terceira, em poucos meses—fazendo imposições exageradas, phantasticas mesmos!

Exigiram, primeiro, as 8 horas de trabalho, e muitos industriaes cederam, estabelecendo esse horario. Pois agora as associações de classe querem mais, muito mais, extraordinariamente mais, como se estivessemos n'uma epocha de grande prosperidade, como se a affluencia de trabalho fosse pasmosa e o capital a todos sobrasse e a cornucopia da prosperidade inundasse todas as industrias e especialmente a manufactureira dos metaes.

Elevação de salarios que vão de 15 a 50 por cento; e quando trabalhem fora da officina, ainda esse salario, assim acrescido, seria elevado a mais 25 por cento, dentro da cidade ou mais 50 % fora d'ella, com passageiros pagas em 2.<sup>a</sup> classe e alojamento completo em hotel tambem de 2.<sup>a</sup> classe.

Quando, para acabamento de qualquer trabalho urgente, seja necessario trabalhar depois das 5 da tarde, querem mais 50 % do salario nas primeiras duas horas, e duplo salario nas restantes.

Quer dizer que o operario que ainda ha pouco, quando não nos assoberbava a enorme crise que estamos atravessando, ganhava por 10 horas de trabalho 1\$000 réis, tendo já hoje a mesma paga para 8 horas, o que representa um aumento de salario de 25 por cento, se tiver que trabalhar excepcionalmente um dia 12 horas ganhará:

Salario actual.....	1\$000
Augmento 25 %.....	250
2 horas a 156 rs.....	312
Augmento de 50 % sobre estas..	156
Outras 2 horas.....	312
Augmento de 100 %.....	312
Total .....	2\$342

O preço da hora elevava-se assim a quasi o duplo.

Isto é o modesto operario que vence um escudo; para o encarregado do trabalho que vence hoje 1\$40 ou 1\$50 a soldada d'esse dia de 12 horas representaria cerca de 3\$60 escudos.

Isto é para o trabalho na officina. Se o operario for trabalhar na Amadora, nos Olivaes ou no Dafundo, sobre este augmento haveria ainda o de 50 %. Quer dizer que o operario que hoje vence 1\$000 rs. venceria 3\$513 rs.

D'esta forma o operario ficaria em Portugal em melhores condições do que na prospera America.

Outra exigencia das classes metallurgicas é a proibição das empreitadas, o que não é lisongeiro para os operarios, que demonstram assim que não querem produzir quanto as suas faculdades lhe permittein.

Citámos a America, e lembra-nos que alli é o systema de empreitadas ou de tarefas o que prevalece, e com que operarios e patrões se dão muito bem. Aquelles porque tiram muito maior jornal; estes porque sabem previamente o custo do trabalho, sem receio de surpresas desagradaveis.

E confessamos que nos impressionou o afan com que vimos lá, em diversas officinas, executar trabalhos que na Europa andam muito menos activamente.

Lá, o engenheiro faz o projecto; o encarregado da officina ou quem, finalmente, tem a seu cargo qualquer obra, calcula o orçamento geral e os parciaes de cada parte do trabalho, e confia este aos operarios, calculado o seu custo, por tabellas fixas, de preço e de tempo.

A vigilancia cifra-se então à execução, não despresando o factor tempo, porque alli tambem vigora o principio *time is money*.

Se o operario não conseguiu acabar a tarefa no prazo marcado, tem uma multa ou perde a classificação para se encarregar de outra obra identica.

Em resultado d'estes processos, o operario trabalha com verdadeiro afan; executa o mais rapidamente possível, porque é esse o seu interesse; não se distrae; estuda, para cada applicação da sua actividade, o modo de poupar movimentos inuteis; se tem que se servir, simultaneamente, de mais de uma ferramenta, deixa sempre aquella de que se serviu em posição de ser retomada de novo.

Alem d'isso, não se fuma durante o trabalho em parte alguma, nem mesmo á hora do descanso a dentro da officina, o que é uma medida de grande alcance, porque evita que o operario se distraia e grande numero de incendios.

Lembra-nos bem a impressão que nos fez vermos, numa officina americana, um operario pintando um vagão de mercadorias.

Não se servia de uma vulgar brocha nem da nossa conhecida tigella de barro, mas de um enorme pincel chato, de uns 10 centimetros de largura, que elle rapidamente mergulhava num grande balde de tinta, sem se importar de que entre o balde e a superficie a pintar elle fosse escorrendo tinta pelo chão e por cima do obreiro, que, por causa d'isso, vestia um fato de oleado que lhe cobria cabeça, rosto e mãos como um escaphandro.

O trabalho executava-se assim com enorme rapidez, porque sendo o curso do pincel de um metro de alto e 10 centimetros de largo, é de ver que, para ficar coberto de tinta um metro quadrado, trabalho que verificámos com o chronographo por mais de uma vez, não levava mais, com a segunda passagem de aperfeiçoamento, que 40 segundos.

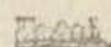
Ponhamos mesmo um minuto, e que nos digam onde, tratando-se mesmo de pintura a mais ordinaria, ella se executa com tal presteza.

Nos ultimos dias outra greve se esboçou em Lisboa—essa mais sympathica— a dos carroceiros.

Os pobres homens reclamaram dos patrões um au-

gamento de 100 réis no seu vencimento. Não querem trabalhar menos, não exigem mais que aquella melhoria de salario, com que muitos patrões logo concordaram.

E foram correctos; conservaram-se em greve só aqueles cujos patrões se mostraram intransigentes, e deixaram que trabalhassem aquelles cujos patrões haviam cedido, pondo, nas carroças, um letreiro explicativo.



## O tráfego ferro-viário e a guerra

Algumas nações estão obtendo lucros enormes por motivo da guerra, como, por exemplo, sucede com a Suecia, paiz neutral, que, segundo o Journal des Transports, está realisando actualmente com os seus caminhos de ferro grandes benefícios, apezar do elevado custo do carvão.

As receitas totaes do anno de 1915 ascenderam a 118 milhões de coroas; calculando-se as despesas em 9 e meio milhões, numeros redondos, resulta o ganho líquido de 27 milhões e meio de coroas, ou seja mais de 756 contos.

Só o tráfego de mercadorias produziu 79 milhões de coroas, continuando a aumentar consideralmente. Em certas classes de mercadorias as receitas excederam as de 1914 e 1913 na seguinte proporção :

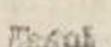
	1913	1914	Semestre de 1915
Manteiga . . . . .	9.100	11.200	12.800
Texteis . . . . .	44.400	50.300	98.300
Couros. . . . .	27.700	30.900	32.100
Cobre e chumbo... .	22.800	31.600	32.000

A receita media por kilometro de linha ferrea em 1915 excede 16,8 por cento a de 1914 e em 19,3 por cento a de 1913. As receitas totaes da rede do Estado e da rede particular da Suecia, durante o primeiro anno da guerra, elevaram-se a 191,1 milhões de coroas, ou seja um aumento de 10 milhões.

Tambem, simultaneamente, o movimento marítimo entre a Suecia e a Dinamarca se tornou muito activo.

Na linha Sassnit-Trelleborg, o tráfego de mercadorias passou de 130.000 toneladas em 1914 a 297.000 em 1915, ou seja um aumento de 167.000 toneladas. Na linha Malmö-Copenhague o tráfego teve um accrescimo de 192.000 toneladas, numeros redondos, enquanto, ao contrario, o movimento de passageiros diminuiu consideravelmente.

Para este desenvolvimento do tráfego tem havido grande falta de vagões, e, para a attenuar, a administração dos caminhos de ferro do Estado estuda a electrificação de algumas linhas principaes, assim como o modo de utilizar o pó de turba em substituição da hulha.



## Produção mineira e metallurgica do Japão em 1914-1915

A produção mineira do Japão, Choren e Formosa, segundo as estatísticas publicadas, augmentou consideravelmente n'estes ultimos annos, passando de 105 milhões de yen, que tinha atingido em 1911, a 153,3 milhões em 1914 (o yen vale cerca de 500 réis).

Em 1914 a produção carbonifera elevou-se a toneladas 21.316:000, a do cobre a 68:816 toneladas, a de petroleo a 424,5 milhões de litros, a de ouro a 7:217 kilogrammas, a de prata a 151:447 kilogrammas.

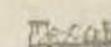
No mesmo periodo as empresas particulares produzi-

ram 89:530 toneladas de ferro e aço, e os estabelecimentos imperiaes produziram cerca de 230.000 toneladas. Emfim, o Japão extraiu das suas minas 74:115 toneladas de enxofre e 5:889 de zinco.

Das importancias referentes a 1915 vê-se que ha diminuição de 8,8 por cento para o carvão e de 19 por cento para o ferro e o aço nas empresas particulares. Ao contrario, a produçao de cobre augmentou 7,7 por cento, a do ouro 24 por cento, a da prata 2 por cento, sendo necessário tambem levar em linha de conta que os estabelecimentos imperiaes produziram em 1915 cerca de 250:000 toneladas de ferro e aço.

Alem dos materiaes citados o Japão extraiu cerca de 4:500 toneladas de chumbo, 97 de estanho, 289 de mineraes de estanho, 115:800 de pyrites de ferro, 25 de antimônio, 16:875 de mineraes de manganez e 195 de phosphatos.

O enfraquecimento da produçao carbonifera observado em 1915 é resultante da diminuição da navegação a vapor.



## Rede complementar, em construção, do Minho e Douro

Estão bastante adeantadas as construções dos novos caminhos de ferro complementares do Minho e Douro, e apezar da grande crise de materiaes, muito, relativamente se tem feito.

A linha do Valle do Corgo, vencidas todas as dificuldades da escolha da inargem do Tamega que devia seguir, e tendo sido aceita aquella que sempre aqui defendemos, entrou em actividade de construção, no troço de Moure a Chaves, na extensão de 8,800 kilometros, estando a proceder-se à terraplenagem, obras de arte correntes, obras de pedreiro, tanto nos pequenos aqueductos como na ponte sobre o Tamega, avenidas de acesso e serventias, devendo em breve proceder-se ás empreitadas especiaes de edificios de estações e de habitação do pessoal, taboleiros metalicos para a ponte sobre o Tamega, etc.

No troço anterior Vidago-Moure, de 9,500 kilometros, está já concluida a terraplenagem.

Estamos, pois, em via de approximação de Chaves, cujo commercio e desenvolvimento agricola é, como se sabe, superior ao de Villa Real, séde do distrito.

Uma vez concluída a construção até Chaves, é natural que a ligação com Orense, por Verin, se não faça esperar, pois n'este sentido já de ha muito se vem interessando o governo hespanhol.

Outra linha tambem em adeantada construção é a de Pocinho a Miranda, na parte Carviães-Bruçô (25 kilometros), da qual a terraplenagem e as obras de pedreiro da estação de Lagoaça e dos apeadeiros de Freixo e Bruçô estão concluidas, procedendo-se actualmente ao acabamento d'estes edificios e britamento da linha.

O troço de Bruçô a Urrós, na extensão de 31,449 kilometros, tem já os estudos de campo feitos, estando actualmente a ultimar-se os trabalhos de gabinete, que seguidamente irão á apreciação superior, devendo dar-se depois andamento aos trabalhos.

E' esta uma linha que, uma vez concluída será de um grande futuro, pois irá servir regiões ainda agora consideravelmente afastadas da viação accelerada, e de grande produçao agricola e pecuaria, indo tambem dar um grande incremento ás riquissimas pedreiras de alabastro de Vimioso.

Na linha do Valle do Tamega, entrou, emfim, em construção a parte de Amarante a Freixieiro (Celorico de Basto), iniciando-se os trabalhos preliminares da constru-

cção, procedendo-se actualmente ao restabelecimento do traçado e demarcação, e ás empreitadas de diversas tarefas.

Esta linha, como a de Miranda, actualmente com poucos kilometros em exploração, tem um movimento muito reduzido, que certamente terá largo incremento logo que a sua extensão se prolongue.

A chamada linha de Cintura do Porto, de Contumil a Leixões, via larga, está em activa construcção de terraplenagens, serventias, obras de arte correntes, entre Contumil e a Estrada Nacional n.º 30 (com 9,326 kilometros).

Inutil é encarecer a importancia d'esta linha, que é como que a ligação das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões, cujo tráfego tem sido e é feito com grande dificuldade.

Desejariamos dar no final d'este artigo alguma notícia sobre os affluentes do tráfego da margem esquerda do Douro, que não teem passado até agora de projectos.

Esta importante via ferrea, cujo tráfego foi muito além da expectativa, é como uma arvore encostada a uma parede, que só deita ramos para um lado. Assim, tem ella affluentes de tráfego, já importantes, do lado norte: a linha do Valle do Tamega, do Ville do Corgo, do Valle de Tua e de Carviães. Todas estas linhas, de via reduzida, serpenteiam por Traz-os-Montes, approximando-se das terras e regiões importantes em busca de tráfego para a linha mãe, enquanto que da parte sul, não menos importante, vem esse tráfego apenas por estradas mal reparadas e por caminhos de altitude.

A linha Regoa-Vizeu, ou Regoa-Villa Franca das Naves; a de Tua a Vizeu; a do Pocinho a Villa Franca das Naves, não teem passado de projectos, apezar de serem o proseguimento das linhas do Valle do Corgo, Tua e Carviães, cuja exploração seria depois mais económica.

Mas, triste é dizer, continuam sem solução.

Como não queremos fechar o nosso artigo com coisas tristes, vamos dar aos nossos leitores uma notícia agradável: a estação do Porto, em construção há cerca de 20 annos, vai em breves mezes, se não em breves semanas, ser dada por concluída; ficando, pela sua excellente situação e com a sua desafogada esthetic e pelos seus azulejos artísticos, devidos ao pincel do grande artista Jorge Colaço, a primeira estação do paiz.

G. M.



**Lamarosa e Thomar.** — Foi votada pelo parlamento a concessão à Camara Municipal de Thomar para contrair um empréstimo de 260 contos para a construção d'este ramal, e bem assim a prorrogação por mais 10 mezes para a sua construção.

**Louzã a Arganil.** — Teve ha dias uma larga conferencia com o sr. ministro do Trabalho a commissão delegada dos povos servidos por esta via ferrea, que veiu pedir a sua interferência junto do governo e parlamento para a sua imediata construção.

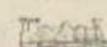
**Estação de Monsão.** — Estão concluidos os cais de mercadorias d'esta estação, ficando para mais tarde a construção do edifício para passageiros, que agora é feito n'uma barraca provisória.

**Beira Alta.** — Estão renovados mais 24 kilometros de via, na parte Santo Comba-Mangualde e continua a renovação, empregando-se carris de 18 kilogrammas e 12 metros.

**Carris de ferro de Lisboa.** — Foi aberto à exploração ha dias o novo troço de linha entre o Campo Pequeno e o Campo Grande, pelas duas passagens que a Companhia ultimamente abriu sob a linha ferrea de Cintura.

Os carros do Lumiar e Campo Grande passaram a circular por ella, abandonando o antigo troço que cruzava o caminho de ferro na passagem de nível de Entre-Campos, que tornava a circulação perigosa e por vezes demorada.

Os carros para o Dafundo partem agora do Campo Pequeno, pelo Arco do Cego.



## Assembleia geral da Beira Alta

Reuniu hontem a assembleia geral d'esta Companhia para apreciar o relatorio da exploração de 1915 e as respectivas contas, documento que hoje principiemos a reproduzir, como de costume.

O anno findo representaria um progresso para a exploração d'aquella pequena rede, porque as receitas subiram 29 contos sobre as de 1914, se não fora a maior elevação das despesas, originada na subida de preço de grande parte dos materiais e elevação dos vencimentos do pessoal.

Em passageiros houve considerável diminuição em numero (20.000) e productos (3.859.526) sendo de notar que a maior diminuição nas receitas foi em 1.ª classe (13.856 escudos) motivada não só na suppressão da maior parte do serviço internacional, como no facto de muitos passageiros terem, por economia, adoptado viajar em 2.ª, não deixando, por certo de contribuir para isso a propria Companhia, por ter melhorado muito o material d'esta classe.

Na pequena velocidade houve um accrescimo de receitas de 30 contos.

Mas, por sua parte, as despesas augmentaram mais de 36 contos, apezar da Administração ter feito todas as economias possíveis, e de se ter provido com antecedencia de material cujos preços hoje estão muito mais elevados.

Assim, no anno corrente em que d'esses aprovisionamentos muitos estão exgotados, os encargos da Companhia preveem-se ainda maiores, não sendo bastante a sobretaxa de 25% sobre os preços de transporte que está cobrando.

Apezar da sua precária situação, que nem permite distribuir um limitado juro ás obrigações de 2.º grau, executaram-se varios melhoramentos indispensaveis no material fixo e circulante, na importancia de cerca de 68 contos, assim de melhor assegurar a circulação e a expansão do tráfego.

Ficou, n'esse anno, liquidada a questão do saldo que o Estado devia á Companhia, por subvenção, e a conta do empreiteiro geral.

Os encargos de diferenças de cambios elevaram-se, no anno, a 46 contos.

Do saldo do exercicio junto com o que passou de 1914, no total de.....	15.256.568
applicou-se.....	10.067.550
á amortisação de 700 obrigações de 2.º grau, e.....	4.936.520
a impostos por ellas pagos em França, ficando apenas para conta nova.....	252.598

## Acceleramento dos comboios rápidos Madrid-Barcelona e Madrid-Andaluzia

A Companhia Madrid-Zaragoza-Alicante, concluiu o renovação da via entre Madrid-Atocha e Alcazar, no que empregou carris de 42 kilos por metro; e procede actualmente ao reforço das pontes das linhas Madrid-Barcelona, e Madrid-Andaluzia para poder fazer a tracção dos comboios rápidos com as magníficas máquinas *Pacific*, de 100 toneladas, há pouco adquiridas e que darão grande economia no percurso, pois conta a Companhia ganhar algumas horas no trajecto dos seus rápidos Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilha.

Não é isto para nós indiferente, pois teremos grande melhoria no serviço directo e rápido Lisboa-Madrid-Barcelona, o que será certamente, depois da guerra; occasião em que, esperamos, o rápido de Lisboa-Madrid, hoje tri-semanal, se efectue diariamente.

D'esta forma teremos um excelente serviço diário entre Lisboa e Barcelona com um percurso apenas de 29 horas.

*Continua*



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

### Amortização do 2.º semestre de 1915

4.210 obrigações de 3 % priviligiadas de 1.º grau.			
N.º 4.186	6.166 a 6.170	6.309	11.236 a 11.240
11.251 a 11.254	12.432	12.433	12.437 a 12.896
13.072	14.693	15.933 a 15.937	17.256 a 17.258
17.518	17.552	18.681	18.682
27.320	27.836	27.837	28.884
28.963	29.779 a 29.788	31.500	32.255
35.826	35.827	36.145	37.300
40.814	41.360	41.477	42.010 a 42.043
43.848	44.076	44.079	44.406
46.388	46.396 a 46.398	46.403	46.776
47.048	47.997	47.998	48.092
48.416 a 48.418	50.610 a 50.613	50.689	50.710
51.736	52.400	53.655	53.666
57.581	57.586	58.284	58.285
60.036	61.151	62.071	62.074
68.325 a 68.327	68.413	71.022	71.023
72.321	72.560 a 72.564	72.988 a 72.990	73.132
73.681	78.584	85.120	85.121
86.694	88.346	88.347	114.108
114.290	114.356 a 114.360	137.083	140.510
141.750	141.776 a 141.800	143.459	144.319
146.172	146.174	146.175	149.231
152.879	152.880	167.775	167.776
168.452	168.636	168.637	168.643
170.116	170.120	171.136	171.137
174.197	174.816	174.847	175.540
179.524	179.525	179.746	179.747
180.003	181.533	181.534	182.358
182.871	183.321	183.322	183.399
184.176	184.180	184.183	184.564 a 184.566

(Continua no próximo número)

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 44 e seguintes.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de maio de 1916.

O preço dos fretes.—A propósito dos enormes lucros obtidos pela navegação neutra, sabemos que o porte pago em uma viagem recente de La Plata para os portos franceses do Atlântico foi o mais caro que se tem registrado desde o começo da guerra. O preço desse frete foi de 16.426 por tonelada.

A capacidade do navio que fez a viagem comporta o carregamento de 4.600 toneladas de cereais, devendo o frete pagar por 39.675 libras.

No seu regresso à América, pode o mesmo navio transportar de Inglaterra, 7.200 toneladas de carvão, cujo frete será de 15.225 libras.

Assim, na sua viagem de ida e volta, esse navio teria realizado uma receita total de 54.900 libras em um período de 3 a 4 meses, quasi o que custaria há alguns anos a construção do navio.

O navio de que se trata é neutro.

O exposto serve para explicar os dividendos fabulosos distribuídos pelas Companhias de navegação da Holanda, da Suécia e outros países.

**Fundos de Estados.**—Damos a seguir uma nota comparativa das cotações de alguns Fundos na 17.ª semana do ano corrente e das registradas em igual período nos anos de 1914 e 1915.

### Bolsa de Paris:

	1914	1915	1916
Francez 3 %	86,70	72,70	62,80
Italiano	95,60	77,90	72,50
Portuguez 3 %	62,03	62,03	60,30
Russo consol	87,75	75,25	68,15
Russo 3 %	73,25	65,30	58,60
Argentino 5 %	511,50	500,00	510,50
" 4 %	81,40	77,00	74,75

### Bolsa Londres:

Consolid. inglez	75,37	66,50	57,25
------------------	-------	-------	-------

### Bolsa de Madrid:

Hespanhol ext	87,40	86,00	81,50
" 4 % int	79,25	72,10	74,50
" 5 % "	100,25	93,75	97,75

**Comércio de exportação do Brasil.**—São as seguintes as cifras representativas dos principais produtos exportados pelo Brasil nos últimos 3 anos.

Em milhares de £ esterlinas:

	1913	1914	1915
Café	40.778	27.000	32.190
Algodão	2.308	4.864	287
Assucar	65	372	756
Borracha	10.375	7.063	7.010
Cacau	1.593	1.801	2.894
Couros	2.226	1.806	2.956
Tabaco	1.638	1.543	1.462
Chá mate	2.364	1.662	1.856
Pelos	771	511	741
Diversos productos	2.731	2.805	3.088

**Companhia do Assucar de Moçambique.**—Os lucros líquidos de 1915-1916 atingiram a quantia de 126.247\$, propondo a Direcção d'esta Companhia que se lhe dê a seguinte aplicação.

Em harmonia dos n.º 1 e 3 do artigo 34.º dos estatutos..... 14.239\$

Amortiseração..... 20.600\$

Dividendo 5 1/2 % incluindo-o já distribuído no 1.º semestre..... 90.750\$

passando o saldo para conta nova.

O dividendo relativo ao ano anterior foi de 5 %.

Entre a Direcção e os arrendatários da companhia, Sr. Horning & C.º, foi fixado o aumento sobre a renda estipulada no contrato de 1911, visto ter-se realizado a hypothese prevista no mesmo contrato pela publicação da lei n.º 278, de 15 de Agosto de 1914. No que respeita aos anos culturais de 1914-1915, a participação da Companhia no lucro correspondente ao alargamento do bonus foi liquidado pela quota de 8.000 escudos, sendo fixado o pagamento anual de 16.500\$00, a partir de 1916, inclusive, o que representa um aumento de 10 % sobre a renda antiga.

O capital da Companhia é de 1650 contos. Segundo o balanço encerrado em 31 de março p. p., o Fundo de Reserva era n'aquela data de 60 mil escudos, apresentando a conta de obrigações o saldo de 538.400\$00.

No activo verificam-se as seguintes verbas:

Propriedades em África e sua exploração	4.495 contos
Refinarias em Lisboa e capital mobilizado	392 *
Amortiseração	225 *
Valores em carteira	151 *

**Bolsa.**—Os diversos valores conservaram-se estacionários, fechando o Fundo Interno 3 % com compradores a 37\$20 de coupon e 37\$60 de assentamento.

Os valores bancários com regular procura, cotando-se Banco de Portugal a 176\$30; Lisboa & Açores, a 119; Ultramarino a 126\$10 e Commercial de Lisboa a 161\$20.

Tambem apareceram compradores para accões do Banco do Alemtejo a 54\$.

Os restantes valores sem movimento, havendo sómente alguns compradores para 2.º grau Norte e Leste, que se cotaram a 31\$50.

**Cambios.** — O mercado cambial continuou inativo durante a quinzena, tendo porém animado um pouco n'estes dois últimos dias.

O cheque s/Londres regulou entre 34 $\frac{7}{16}$ —34 $\frac{5}{16}$ , ficando hoje a 34 $\frac{5}{16}$ -34 $\frac{3}{16}$  Libras a 7\$15-7\$20. O Rio-Londres fechou a 11 $\frac{31}{3}$  ou 20\$052 reis a libra.

A. L. R.

## **Curso de cambios, comparados**

	EM 15 DE MAIO		EM 29 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	34 5/16	34 3/16	34 7/16	34 5/16
" 90 d/v.....	34 11/16	—	34 13/16	—
Paris cheque.....	740	744	736	740
Berlim "	—	—	—	—
Amsterdam cheque .....	605	615	610	620
Madrid cheque .....	1425	1435	1435	1445

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1916		1915		Diferença em 1916	1916	1915	Diferença em 1916	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Caminhos de ferro Portuguezas	Rede geral . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Vendas Novas . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Coimbra a Louzã . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sul e Sueste . . . . .	30 Abril	722	660.331 \$98	708	535.506 \$63	+ 124.825 \$35	914 \$58	756 \$36	+ 158 \$22	
Minho e Douro . . . . .	" "	471	642.924 \$00	471	492.885 \$73	+ 150.038 \$27	1.365 \$01	1.046 \$46	+ 318 \$55	
Beira Alta . . . . .	—	253	—	253	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional . . . . .	31 Março	185	44.359 \$33	185	36.782 \$50	+ 7.576 \$82	239 \$78	198 \$82	+ 40 \$96	
Valle do Vouga . . . . .	30 Abril	176	38.616 \$86	174	49.113 \$40	+ 9.503 \$46	333 \$05	282 \$26	+ 50 \$79	
Porto à Povo e Famalicão . . . . .	31 Março	64	47.490 \$24	64	38.244 \$55	+ 9.245 \$69	742.03	597 \$57	+ 144 \$46	
Guimarães . . . . .	29 Fevereiro	56	230.029 \$43	56	18.065 \$22	+ 4.959 \$21	411 \$15	322 \$59	+ 88 \$56	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha . . . . .	30 Abril	3.681	52.138.916	3.681	46.395.237	+ 5.743.679	44.165	42.603	+ 1.561	
Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	20 "	3.664	41.961.529	3.664	36.775.262	+ 5.186.267	41.452	40.036	+ 1.416	
Andaluzes . . . . .	30 "	1.083	10.957.871	1.083	9.229.254	+ 1.728.617	10.118	8.521	+ 1.597	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	" "	777	1.810.352	777	1.734.554	+ 105.798	2.368	2.232	+ 136	
Lorca a Baza e Aguilas . . . . .	6 Maio	168	1.145.856	168	986.312	+ 159.544	6.827	5.870	+ 950	

# Os caminhos de ferro estrangeiros e a situação actual

## Inglaterra

Desde o principio do corrente anno os caminhos de ferro ingleses ainda reduziram mais o serviço dos comboios de passageiros, e, não obstante esta medida, aumentam as dificuldades na expedição de mercadorias, a ponte de, atrasado o tráfego commercial por motivo de transportes militares, muitas vezes os barcos terem de levantar ferro com metade do carregamento por que esperam.

O entorpecimento do tráfego das linhas ferreas é uma consequencia da guerra, o que não é de estranhar, por faltar pessoal e por o numero de vagões ser insuficiente.

O numero de ferro-viarios alistados actualmente no exercito atinge a cifra de 140.000, e apesar de serem substituidos, em todos os casos possiveis, por pessoal feminino, a falta de pratica d'este produz muitas dificuldades.

Com respeito à escassez de vagões, uma das suas causas é as officinas ferro-viarias dos caminhos de ferro ingleses estarem exclusivamente ocupadas na produção militar. Estas officinas fabricam diversos materiais para o exercito, do que resulta estar completamente abandonada a reparação do material circulante.

Perguntando recentemente o presidente do Board of Trade, M. Runciman, se era certo que 10.000 vagões estavam immobilizados por falta das necessárias reparações, respondeu-lhe o ministro ser verdade tal facto, e que mesmo normalmente se dava o mesmo caso, o que demonstra que é insuficiente a quantidade de material circulante de que dispõem os caminhos de ferro ingleses, estando o governo a estudar a forma de retirar o fabrico de material de guerra das officinas dos caminhos de ferro, de modo que elles se dediquem à missão que naturalmente lhes incumbe.

## Italia

A escassez e o elevado preço do carvão teem criado serias dificuldades à exploração dos caminhos de ferro italianos.

Demais, para auxiliar determinadas industrias, evitando a sua paralisação, que traria consigo a paragem de milhares de operarios, o governo dispôz das reservas de carvão que se destinavam aos caminhos de ferro. Estes, por sua vez, para economizar combustível, teem reduzido progressivamente o serviço de trens de passageiros, apesar de que o movimento de turistas, muito importante em tempo normal, é quasi nullo desde que Italia tomou parte na guerra.

Segundo as mais recentes estatísticas, resulta d'este facto uma diminuição de receita na importância de 15 milhões de liras, calculando o numero de viajantes estrangeiros que annualmente affluiam a Italia em 900.000, com uma permanencia media de 30 dias.

Acabam de ser publicadas as receitas obtidas pelos caminhos de ferro desde 1 de julho a 31 de dezembro de 1915, comparadas com as de igual periodo de 1914.

Eis os seus resultados:

Passageiros: 229 milhões de liras—mais 5 milhões.

Equipagens: 8 milhões—menos 1 milhão.

Mercadorias em pequena velocidade: 158 milhões de liras—mais 26 milhões.

Mercadorias em grande velocidade: 50 milhões—mais 18 milhões.

Em conjunto, as receitas dos caminhos de ferro italianos progrediram cerca de 50 milhões de liras em seis meses, apesar dos prejuizos ocasionados pela diminuição do turismo.

## Russia

O imperio moscovita tambem sofre, como todas as demais nações empenhadas na guerra, graves dificuldades nos transportes por caminho de ferro, que na Russia atravessam uma crise intensa.

A imprensa ingleza publica informações vindas de Petrogrado, dizendo que os meios de transporte são as principaes causas das dificuldades que assoberbam o exercito russo.

A vida económica do paiz, e principalmente a alimentação da população civil padecem igualmente pelo mesmo motivo, e, para remediar estes prejuizos, assim como tambem para garantir em boas condições os transportes militares, seria necessário, segundo alguns technicos ingleses, construir rapidamente novas linhas ferreas e grande numero de vagões.

A situação é seria em Petrogrado, por causa da immobilização dos vagões, os quaes é difícil descarregar rapidamente. Todo o tráfego sofre d'este mal. Algumas estações estão por assim dizer bloqueadas.

Em Moscow as dificuldades são menores que em Petrogrado, graças aos caminhos de ferro de cintura, que permitem um escoamento relativamente rapido e susceptivel de augmentar com a mão de obra fornecida pelos prisioneiros de guerra.

Ultimamente, o ministro das Comunicações apresentou medidas tendentes a desimpedir a linha Petrogrado-Moscow, continuamente obstruida, principalmente nos seus dois grandes centros terminus.

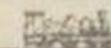
Tambem, com o mesmo motivo, foram propostas diversas medidas, entre elles a aquisição de 55 camions-automoveis de 3 toneladas. Este ultimo projecto é difícil de realizar, pois que a Russia, cuja industria automobilista está pouco desenvolvida, não poderá no presente momento adquirir esses veículos no estrangeiro.

O governo russo parece, emilm, ter resolvido acabar com este estado de coisas, pois, além do incremento dado aos caminhos de ferro siberianos, a que recentemente aqui alludimos, ainda determinou a intensificação da construção de linhas ferreas em todo o imperio, destinando-lhe importantissimos captaes, conforme se lê na *Rassegna dei Lavori Publici e delle Strade Ferrate*, que a seguir publicamos:

«A extensão das novas linhas ferreas que o governo russo projecta construir por conta do Estado ascende a 9:035 kilometros, importando a despesa em 2.905.200.000 francos. Estão já em construção 5:631 kilometros d'estas linhas, na importância de 1.704.000.000 francos; 484 kilometros estão projectados, importando em 143.100.000 francos, e 2.900 estão ainda em estudo.

Enquanto ás linhas concedidas á industria particular, cuja construção está definitivamente auctorizada, a sua construção é de 1:537 kilometros, importando em cerca de 278.000.000 francos. Perto de 1.200 kilometros d'estas linhas serão construídos por Companhias particulares, cujas obrigações serão garantidas pelo Estado.

Além d'isso, a Comissão das novas linhas ferreas já da sua parte auctorizou a concessão de outros 6:868 kilometros de linhas, na importância de 1.520.100.000 francos, e brevemente examinará os projectos relativos á construção de mais de 8:532 kilometros de novas linhas, que se calcula importarem em 1.782.000.000 francos».



## Revista aos ferro-viarios militares

### Brigada n.º 8 de caminhos de ferro

O plano da revista de inspecção ás praças que constituem a referida Brigada é o seguinte:

A revista de inspecção ás praças da Brigada n.º 8 de caminhos de ferro terá logar no dia 25 de junho de 1916

nos locaes abaixo mencionados e ás horas que lhes vao indicadas:

a) Na estação de Trofa ás 8,25 horas:

Comparecem os agentes numeros:

Da estação de Trofa: Serralheiro n.º 6 e limpador n.º 12..... 2 agentes

Da estação de Santo Thyrso: Assentador n.º 39 e cozinheiro n.º 36..... 2 "

Nas estações onde prestam serviço á passagem do comboio n.º 3:

Em Santo Thyrso: Agulheiro n.º 15 e fiel n.º 24..... 2 agentes

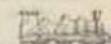
b) Na estação de Guimarães ás 10,2 horas:

Comparecem os agentes numeros: 11, 16, 33, 34, 10, 35, 17, 18, 21, 31, 28, 38, 19, 27, 30, 32 e 29..... 17 agentes

Nas estações onde prestam serviço á passagem do comboio n.º 1:

Na estação de Cepões o guarda n.º 1... 1 agente

Na estação de Fafe à chegada do mesmo comboio: Factor n.º 13, factor n.º 20 e arvorado n.º 5..... 3 agentes



## Companhia da Beira Alta

**Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 15 de maio de 1916.**

### SENIORES ACCIONISTAS:

Em observancia ao preceituado no artigo 40.º dos Estatutos, a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas está convocada para as 14 horas do dia 15 de Maio proximo, a fin de:

a) apreciar as contas e os resultados da exploração no exercicio de 1915;

b) discutir e votar as conclusões constantes do Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal; e

c) eleger, de conformidade com os artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, dois Membros para o Conselho de Administração e cinco para o Conselho Fiscal, sendo tres efectivos e dois suplementares.

Para cumprimento do que está determinado no artigo 46.º dos Estatutos, vamos submeter ao vosso exame o Balanço e as Contas relativas ao exercicio de 1915.

Os expressivos e concludentes algarismos que se acham inseridos no presente Relatorio, alem de fazerem sobressair as grandes dificuldades que assoberbam a nossa Companhia no actual momento, encarregam-se tambem, por seu turno, de attestar bem claramente os diligentes esforços que teem sido constantemente empregados pelo vosso Conselho d'Administração para contrabancar os deletérios efeitos da temerosa crise mundial.

Os factos desfavoraveis que influiram activamente nos escassos resultados do exercicio findo foram, como deveis suppôr, na sua grande parte, resultantes das gravíssimas occorrenças que se estão, presentemente, a desenrolar nas principaes nações da Europa.

Os preços verdadeiramente colossais e phantasticos que teem atingido todas as matérias primas, sem excepção, bem como os demais artigos utilizados na industria ferro-viaria, a assombrosa e incessante alta que tem sido registada nos fretes marítimos e a accentuada elevação do agio do ouro no nosso Paiz, são as principaes causas que, actuando directamente nos resultados da exploração, produziram, no anno findo, um tão considerável aumento de despesas, que todas as medidas de precaução e de defesa, adoptadas para as manter nos seus anteriores limites, foram — por assim dizer — impotentes.

Por isso a vossa Companhia, embora as receitas de 1915 tivessem sido, no conjunto, sensivelmente superiores ás de 1914, vê-se agora constrangida, em face do decrescimento accusado nos productos líquidos da exploração, a suspender o dividendo variável que tem sido, desde a homologação do Convenio, distribuído annualmente ás suas obrigações de 2.º grau.

Para attenuar, em parte, os pesadíssimos encargos que estão onerando, desde o começo da guerra europeia, a industria ferro-viaria, enviámos em 22 de Março de 1915, a S. Ex.º o Ministro do Fomento, uma representação em que, expondo com a maior clareza a situação da nossa Companhia, solicitavamois do Governo a permissão necessaria para aumentar 20 % em todas as tarifas. Este pedido, que estava sobejamente justificado pelos factos mais ou menos conhecidos de todos, só foi attendido n'uma pequena parte, visto que a concessão superiormente auctorizada, fixando

limite de 10 % e impondo um grande numero de restrições e isenções, fez baixar a referida percentagem a 7,4 %.

Só mais tarde, depois da pratica ter exhuberantemente demonstrado que o deficientíssimo augmento concedido pelo Governo não tinha colocado a Companhia ao abrigo de eventualidades e de contingencias desastrosas perante uma situação que, dia a dia, se vae tornando mais do que difícil, é que conseguimos, com a nossa insistencia e com eguas representações que foram feitas por outras empresas congêneres, obter a auctorisação para que, a começar de 1 de Abril do corrente anno, a sobretaxa de 16 % fosse elevada até 23 %, com as mesmas isenções anteriores.

**NOTA**—(O nosso pedido abrangia o augmento de 30 %, applicavel, sem isenções, sobre todas as tarifas em vigor).

Não carecemos, certamente, de dizer-vos que, para a boa e economica exploração da rede que está a cargo da nossa Companhia, empregámos todos os meios uteis e praticos; sendo, tambem, bastante grato para nos o podermos assegurar que, apezar de todas as contrariedades, o plano geral de melhoramentos, tendente a dotar todos os serviços com as installações e aperfeiçoamentos que são indispensaveis para o desenvolvimento do tráfego e para a consequente expansão das receitas, teve, no anno findo, graças ás previdentes provisões constituidas na Contabilidade em épocas mais favoraveis e desafogadas, um novo impulso.

### Resultados da Exploração

#### Receitas

As receitas brutas em 1915 produziram Escudos	598.456\$06,7
A deduzir:	
Reembolsos na importancia de Escudos	5.372\$41
Impostos pagos ao Governo, Escudos..	35.142\$33
Receitas líquidas..... Escudos	557.741\$62,7
correspondendo a Escudos: 2.204\$51,3 por kilometro.	
As receitas líquidas em 1914 foram de Esc.	528.558\$77,5
Diferença a favor de 1915..... Esc.	29.182\$85,2

o que representa um augmento de 5,55 % em relação ao anno anterior, conforme o quadro que se segue.

#### Receitas líquidas

Classificação das receitas	1915	1914	Diferença de 1915 em relação a 1914	Percentagem
Passageiros.....	203.009\$45	206.623\$77,1	— 3.614\$32,4	— 1,5 %
Grande velocidade.....	67.147\$64,8	68.636\$33,4	— 1.488\$68,6	— 2,1 %
Pequena velocidade.....	271.118\$95,4	241.138\$92,2	+ 29.980\$73,2	+ 12,4 %
Foto do tráfego.....	16.465\$57,3	12.160\$44,8	+ 4.305\$12,5	+ 35,4 %
Totais.....	557.741\$62,7	528.558\$77,5	+ 29.182\$85,2	+ 5,5 %

N'estas receitas a sobretaxa de 10 %, que começou a ser cobrada com a auctorização do Governo desde 18 de Maio de 1915, figura com a verba de Escudos: 27.482\$37, o que equivale, apenas, a 7,4 % da receita total arrecadada no mesmo periodo, em virtude das isenções que foram applicadas nos transportes de varias mercadorias.

(Continua)

## ARREMATAÇÕES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de artigos electricos

No dia 22 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos electricos.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Terminando em 31 do corrente as licenças para a venda d'agua, fructas, doces, etc., nas estações, esta Companhia faz publico que, a partir d'esta data, recebe propostas para a concessão de novas licenças pelo tempo de um anno, a começar em 1 de junho, nas condições patentes ao publico nas mesmas estações.

As propostas podem ser entregues aos Chefes das respectivas estações ou dirigidas directamente ao Serviço do Movimento e Trafego d'esta Companhia, em Figueira, até ao dia 25 d'este mez, com a declaração que se sujeitam as condições impostas e importância offerecida.

Será preferido quem maior garantia oferecer.

# AGENDA DO VIADANTE

**BILBAO** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na Ilha Chacarras-Mendi.—Proprietário, Félix Núñez & C.<sup>ª</sup>

**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Asseio e ordem. Preços modicós.

**CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de prir. eira ordinaria—Aposentos confortaveis e aseados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jant para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15—Preços razoáveis—Proprietário: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 1. Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de incedíveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel—Proprietário, Domingos José Pires.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consiguições, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2<sup>o</sup>.

**LISBOA** **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia.—Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto incedivel. 3 Fachadas—Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicós.—Proprietário, Emilio Ortega.

**PARIS** **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

**PORTO** **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

**PORTO** **João Pinto & Irmão.** — Despachantes—Rua Mousinho da Silveira, 134.

**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha—Iluminación electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

**VALÉNCIA D'ALCANTARA** **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1916

### COMP. PORTUGUEZA

PART.	GREG.	PART.	CHEG.	Lisbon-R	Porto	Lisbon-R
a 8:39	2:18	6:28	5:36			
9:10	8:42	6:48	1:8			
c 7:10	9:11	7:55	6:25			
9:35	7:50	7:45	11:14			
<hr/>						
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R				
7:16	8:29	5:30	6:37			
9:48	10:54	6:40	7:11			
10:55	12:1	8:31	9:33			
b 12:5	12:46	b 9:9	9:50			
12:30	1:57	9:23	10:26			
3	4:9	11:23	12:20			
9:29	b 6:1	1:12	2:13			
5:34	6:41	3:17	4:20			
6:15	b 7:9	5:24	6:29			
7:17	8:24	6:53	7:33			
8:55	10:6	b 7:30	b 8:37			
10:23	11:33	9:10	10:7			
b 11:55	1:1	11:13	12:15			
12:55	2:5					
<hr/>						
Lisboa-R	Queluz	Lisbon-R				
7:55	8:37	8:43	9:20			
<hr/>						
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré				
6	7:8	5:25	6:31			
6:53	8:1	6:34	7:10			
b 8:10	9:1	b 7:	7:17			
9:10	10:18	7:45	8:50			
10:45	11:53	b 8:50	9:37			
b 11:29	a 12:5	9:35	10:41			
12:20	1:28	b 10:35	11:22			
b 2	3:8	11:20	12:26			
2:50	3:58	b 12:20	a 1:2			
b 5:15	6:6	12:30	1:36			
b 6	6:51	b 2:20	3:26			
a 6:40	7:21	3:50	4:56			
7	8:8	b 5:20	5:9			
8:40	9:48	6:25	7:25			
10:10	11:18	b 7:50	8:37			
11:40	12:48	9:40	10:16			
b 12:45	1:36	b 11:30	12:17			
12:50	1:58	12:10	1:16			
<hr/>						
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré				
8:15	8:45	8:55	9:30			
4:30	5:6	5:16	5:18			
5:20	5:36	6:5	6:40			
6:5	6:41	7:50	8:25			
<hr/>						
Mais os para e de Coimbra						
<hr/>						
Lisboa-R	Figueira	Lisbon-R				
8:10	3:24	1:25	4:36			
4:15	12:44	5:40	12:43			
<hr/>						
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré				
8:15	8:45	8:55	9:30			
4:30	5:6	5:16	5:18			
5:20	5:36	6:5	6:40			
6:5	6:41	7:50	8:25			
<hr/>						
Mais os de Cascaes, excepto os a						
<hr/>						
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R				
6:46	8	5:42	7:3			
10:33	11:51	6:21	7:40			
1:25	2:47	8:20	9:41			
b 5:5	6:7	12:35	1:58			
5:41	7:4	3:1	4:30			
10:26	11:55	9:10	10:37			
12:47	2:5					
<hr/>						
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R				
6:46	7:27	6:20	7:5			
8:44	9:29	7:3	8:23			
10:33	11:51	8:56	9:41			
1:25	2:12	10:18	11:31			
3:55	4:38	12:7	12:59			
a 5:5	5:40	1:12	1:58			
5:41	6:29	3:45	4:30			
6:57	7:35	5:59	6:37			
8:35	9:15	8:6	8:52			
10:36	11:22	9:51	10:36			
12:47	1:31	10:42	11:26			
<hr/>						
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P				
9:735	7:45	g 6:10	6:50			
9:510	5:21	g 9:25	9:33			
<hr/>						
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P				
6:56	8:7	—	—			

### COMP. PORTUGUEZA

PART.	GREG.	PART.	CHEG.	Entrone.	T. das Var.	Entrone.
a 8:39	2:18	6:28	5:36	6:17	11:8	1:21
9:10	8:42	6:48	1:8	9:10	4:2	12:5
c 7:10	9:11	7:55	6:25	9:35	10:8	3:30
9:35	7:50	7:45	11:14			
<hr/>						
Lisboa-R	Entrone.	Lisbon-R				
8:5	11:38	7:20	11:14			
		11:40	5			
<hr/>						
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R				
5:5	7:20	9:55	11:57			
<hr/>						
Entrone.	Alfarelos	Entrone.				
3:22	10:36	4:5	11:28			
		7:55	1			