

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 29.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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)

NUMERO 683

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor effectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 1 de Junho de 1916

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: 3.º additamento à tarifa de Despezas Accessorias.

Companhia Portugueza. — Aviso ao publico: Taxas correspondentes ao caminho de ferro.

SUMMARIO

| | |
|---|-----|
| A linha do Valle do Vouga, por J. Fernando de Sousa..... | 161 |
| A guerra e os transportes maritimos, por Raul Esteves..... | 163 |
| Parte Official — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Vianna do Castello — Portaria n.º 671 — Norte — Valle do Vouga..... | 165 |
| As locomotoras electricas..... | 165 |
| Vias ferreas de Marrocos..... | 166 |
| Caminhos de ferro do Sul e Sueste, subsidios para a sua historia (Con- tinuação)..... | 166 |
| O metropolitano de Paris..... | 167 |
| Caminhos de ferro do Brazil..... | 167 |
| Viagens e transportes..... | 168 |
| A industria do aço na Viscaya..... | 168 |
| O porto da Figueira..... | 169 |
| Locomotoras sem fogo..... | 170 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante em 1915..... | 170 |
| Linhas Portuguezas..... | 171 |
| Caminhos de ferro da Andaluzia..... | 171 |
| Parte financeira: | |
| Carteira dos accionistas..... | 171 |
| Boletim commercial e financeiro..... | 172 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 173 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 173 |
| Documentos para a Historia — (Conclusão)..... | 174 |
| Caminhos de ferro particulares, na Russia..... | 174 |
| Companhia da Beira Alta — Relatorio (Continuação)..... | 175 |
| Arrematações..... | 175 |
| Horario dos comboios..... | 176 |

A linha do Valle do Vouga

Pelo Sr. Ministro do Trabalho foi apresentada na sessão de 20 do corrente, da Camara dos deputados, uma proposta de lei, que em seguida reproduzimos, para a modificação da formula d'exploração da linha do Valle do Vouga.

Na *Gazeta* de 1 de fevereiro do corrente anno estudámos a formula vigente, que figura na alinea b) da clausula 51.ª do contracto de 5 de fevereiro de 1907 e demonstrámos que mercê da discordancia entre o coefficiente d'exploração adoptado e o effectivo, a receita liquida real descia abaixo da garantida, de 1:000\$00 por kilometro, tanto mais quanto maior fosse a receita bruta.

Alvitrei por isso a adopção de um grupo de formulas de dois termos, estabelecidas de modo que cessasse essa anomala situação de ser a Companhia concessionaria forçada a contrariar quanto possivel o desenvolvimento do trafego, que pode ser alli rapido, para não aggravar a ruina a que a formula defeituosa a condemnava.

Conforme demonstrei, preveni essa discordancia da adopção do coefficiente que, mercê de causas multiplas, representava antes de 1907 a media das despezas d'ex-

ploração nas nossas linhas de via reduzida exploradas por Companhias.

Mudaram totalmente as circumstancias e subiu por maneira sensivel o coefficiente d'exploração, tornando insustentavel a formula adoptada no contracto do Valle do Vouga.

Os municipios da região por essa linha servida representaram ao Governo mostrando que os serviços d'exploração não correspondiam ás necessidades regionaes, o que a Companhia procurava justificar allegando a impossibilidade de os melhorar sem aggravar a sua precaria situação, pelo que pediam ao Governo que providenciasse.

A proposta de lei que publicamos, procurando prover de remedio essa disparidade entre a letra do contracto e as conveniencias publicas, constitue um acto de boa e intelligente administração, que é justo louvar.

No proximo numero a analysaremos mostrando que as formulas propostas, embora melhorem muito a anomala situação actual, carecem ainda de ligeiras modificações que as adaptem cabalmente ás circumstancias da exploração da linha e as tornem susceptiveis de dar o resultado que se teve em vista ao pro-
po-las.

J. Fernando de Souza

Proposta de lei

Os contractos de concessão de caminhos de ferro, sendo a formula juridica da associação do Estado com determinadas entidades representativas de iniciativa particular, para a realização de serviços publicos de transporte, cujos beneficios e encargos ellas compartilham, são por essencia susceptiveis de revisão sempre que as circumstancias o justificarem e o interesse publico a aconselhe.

A França, cuja legislação ferro-viaria é subsidiaria da nossa, tem procedido a successivas e profundas remodelações das convenções com as principaes companhias concessionarias de caminhos de ferro em 1859, 1863, 1868, 1869, 1875 e 1883.

Entre nós equal criterio tem sido adoptado, como convinha.

Assim o provam as leis de 5 de maio de 1860, de 2 de março de 1866 e 28 de fevereiro de 1875, que auctorisaram o Governo a introduzir diversas modificações no contracto de 12 de setembro de 1859, de concessão das linhas de norte e leste.

O contracto de 11 de junho de 1864, das linhas do Sul e Sueste foi modificado em virtude da lei de 25 de janeiro de 1866.

A linha de Guimarães e o seu prolongamento para Fafe, deram logar a numerosos diplomas que successivamente alteraram as clausulas das concessões para as tornar viaveis.

Como exemplo: d'essas modificações poder-se-hia ainda citar a linha de Vendas Novas a Setil, as do Alto Minho,

objecto da lei de 20 de junho de 1912, destinada a alterar as condições do contracto de 1904, e a propria linha do Valle do Vouga, cujo contracto foi celebrado em virtude da lei de 20 de dezembro de 1906, que modificou as condições dos alvarás anteriores substituindo a cedencia da receita de impostos pela garantia de juro.

E' do dever e interesse do Estado pôr as linhas ferreas em condições de desempenharem cabalmente a sua missão de fomento, diminuindo assim mais rapidamente os encargos a que dão logar, robustecendo o credito das empresas libertadas do pesadelo d'uma exploração ruinosa e desenvolvendo a economia regional. Quando, pois, a experiencia mostrar o desaccordo entre as clausulas d'um contracto e as bem entendidas conveniencias publicas, impõe-se a sua revisão criteriosa.

As linhas do Valle do Vouga foram sujeitas — lei citada de 20 de dezembro de 1906 e contracto d'ella emmergente, de 5 de fevereiro de 1907— ao regimen de garantia de juro em condições superiores, para o Estado, a quantas haviam sido estipuladas, até então, para linhas de via reduzida, como se vê do seguinte quadro comparativo:

| Linhas | Base kilometrica | Juro garantido | Maximo desembolso do Estado por kilometro | Despesa minima por kilometro |
|--------------------------|------------------|----------------|---|------------------------------|
| Foz-Tua a Mirandella... | 19.692,530 | 5,5 | 1.083,507(6) | 700,500 |
| Mirandella a Bragança... | 25.990,500 | 4,5 | 1.169,555 | 700,500 |
| Santa Comba Dão a Vizeu | 22.880,500 | 5,5 | 1.258,530 | 700,500 |
| Alto Minho..... | 19.999,500 | 5 | 600,500 | 700,500 |
| Vale do Vouga..... | 20.000,500 | 5 | 600,500 | 650,500 |

A densidade da população e os elementos de trafego existentes na região asseguram o rapido incremento das receitas, desde que a exploração das linhas proporcione as necessarias facilidades pela criação de mais algumas estações e comboios, e por convenientes adaptações das tarifas e horarios ás necessidades e circumstancias regionaes. Apesar de se estar longe d'esse regimen, logo no primeiro anno completo da exploração de toda a linha e apesar do retrahimento a que dão logar as repercussões no nosso paiz da crise mundial causada pela guerra, a receita kilometrica attingia em 1915 cerca de 1.050\$, egual á que tem, no fim de muitos annos, as linhas de Foz-Tua a Mirandella e Santa Comba a Vizeu.

Facil será obter resultados semelhantes aos que accusa a estatistica da linha de Guimarães, cuja receita kilometrica ascendeu a 1.655\$ no fim de tres annos de exploração, e a 2.000\$ no fim de dez.

A formula estipulada no contracto de 1907 para o calculo da garantia de juro é porém obstaculo insuperavel ao incremento das receitas, do qual resultará a ruina da Companhia.

Adoptou-se para relação entre a despesa e a receita do trafego coeeficiente da exploração das linhas de via reduzida n'aquella epocha a que fora já arbitrada para as concedidas anteriormente com garantia de juro.

Nas condições technicas da linha do Valle do Vouga, com rampas fortes e curvas apertadas, é impossivel, emquanto as receitas não attingirem maior importancia, a exploração a menos de 60 por cento, coeeficiente que já quasi attingiram no triennio de 1911-1913 as outras linhas.

Quanto mais cresce a receita, maior é, pois, o prejuizo para uma empresa a quem arbitraram 50 por cento e gasta 60. Assim, a receita liquida garantida de 1.000\$ desce de facto a perto de 840\$ quando a receita se eleva a 1.600\$.

Para se não arruinar terá pois a Companhia que reduzir horarios, supprimir tarifas especiaes, afastar por to-

dos os modos o trafego que tende a affluir á linha, situação violenta e prejudicial para o publico e para o Estado, duplamente prejudicado pelo prolongamento do periodo de receitas baixas a que corresponda sensivelmente o maximo da garantia e o minimo da receita de impostos.

O remedio está na adopção d'outra formula de exploração, que arbitre para despesas quantias sufficientes, para que a Companhia concessionaria possa promover o crescimento rapido das receitas sem ser por elle prejudicada, e disponha dos recursos para prover aos encargos das obras complementares e aquisições de material exigidas pelo incremento do trafego.

Proponho, por isso, que se eleve a 60 por cento a percentagem do rendimento bruto kilometrico até ao rendimento bruto de 2.200\$, com exclusão dos impostos de transito e sello, e 50 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200\$, nas mesmas condições. Por esta forma desaparece a disparidade entre a despesa effectiva e a arbitrada. A cada receita corresponde maior cifra de garantia mas do rapido progresso d'aquella, tornado possivel, resulta a rapida diminuição dos encargos do Estado.

O quadro seguinte mostra a situação para o Estado e a Companhia sob a vigencia das formulas actuaes e das propostas, devendo notar-se que o encargo do Estado ainda é beneficiado com a deducção dos impostos respectivos:

| Receita do trafego | Despesas de exploração | | Receita liquida | | Garantia | |
|--------------------|------------------------|-----------|-----------------|-----------|----------|----------|
| | Actual | Proposta | Actual | Proposta | Actual | Proposta |
| 1.050,500 | 650,500 | 650,500 | 400,500 | 400,500 | 600,500 | 600,500 |
| 1.200,500 | 650,500 | 720,500 | 550,500 | 480,500 | 450,500 | 520,500 |
| 1.400,500 | 700,500 | 840,500 | 700,500 | 560,500 | 300,500 | 440,500 |
| 1.600,500 | 800,500 | 960,500 | 800,500 | 640,500 | 200,500 | 360,500 |
| 1.700,500 | 850,500 | 1.020,500 | 850,500 | 680,500 | 150,500 | 320,500 |
| 1.800,500 | 1.000,500 | 1.080,500 | 800,500 | 720,500 | 150,500 | 280,500 |
| 2.000,500 | 1.100,500 | 1.200,500 | 900,500 | 800,500 | 100,500 | 200,500 |
| 2.200,500 | 1.200,500 | 1.320,500 | 1.000,500 | 880,500 | 100,500 | 120,500 |
| 2.400,500 | 1.200,500 | 1.320,500 | 1.200,500 | 1.080,500 | -100,500 | -40,500 |
| 2.600,500 | 1.300,500 | 1.320,500 | 1.300,500 | 1.280,500 | -150,500 | -140,500 |
| 2.800,500 | 1.400,500 | 1.400,500 | 1.400,500 | 1.400,500 | -200,500 | -200,500 |
| 3.000,500 | 1.500,500 | 1.500,500 | 1.500,500 | 1.500,500 | -250,500 | -250,500 |

O signal — indica os reembolsos das quantias adeantadas.

As disponibilidades da Companhia mantêm-se em 1.000\$ até começar o reembolso, crescendo d'ahi por diante de metade do excesso de receita, que é partilhada egualmente entre o Governo e a Companhia.

Em vista do exposto, tenho a honra de apresentar a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º A alinea b) da condição 51.ª do contracto de 25 de fevereiro de 1907, para a concessão da linha do Valle do Vouga é substituida pela seguinte:

Alinea b) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto kilometrico, com exclusão dos impostos de transito e sello: 60 por cento, emquanto o rendimento bruto não exceder 2.200\$, com o minimo de 650\$ para a despesa; 50 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200\$, não podendo as despesas de exploração calculadas por esta formula ser inferiores ás calculadas pela anterior para a receita de 2.200\$.

Art. 2.º E' revogada a legislação em contrario.

Sala das Sessões, 20 de maio de 1916. — O Ministro do Trabalho, Antonio Maria da Silva.

A guerra e os transportes marítimos

A influencia da guerra no desenvolvimento dos transportes terrestres tem sido já assignalada de um modo notavel, e são bem conhecidos os importantes resultados obtidos designadamente nos serviços de exploração e construção de novos caminhos de ferro, e no emprego dos automoveis n'um numero tão consideravel que excedeu todas as previsões. Pode dizer-se que sob o influxo da guerra, e para satisfazer as suas necessidades, os meios de viação accelerada terrestre soffreram um impulso que, em tempos normaes, demandaria, decerto, largos annos para attingir as proporções que em dois annos de guerra rapidamente se realisaram.

Porém, se este notavel incremento se pode verificar em relação á viação terrestre, devemos reconhecer que precisamente o contrario succedeu com a viação maritima, para a qual a guerra veio trazer encargos e perdas onerosas e tão avultadas que collocaram a navegação internacional n'um grau de eficiencia muito inferior ao que lhe correspondia em epochas anteriores á guerra e mesmo mais remotas. A viação maritima foi quem soffreu o mais rude golpe n'esta lucta memoravel que se vae desenrolando, e o abaixamento consideravel que n'ella se produziu representa talvez uma das consequencias funestas da guerra, que mais tempo levará a reparar e a restabelecer na posição que de direito tinha assumido entre os factores do progresso e da actividade humana.

Foi sobre a navegação maritima que incidiram mais directamente as medidas de repressão commercial postas em pratica por um e outro dos campos adversarios, e essas medidas, nas variadas fórmas de execução que assumiram, deram sempre em resultado a diminuição dos meios de transporte existentes, e consideravel redução ao aproveitamento dos que ficaram em actividade de trabalho. D'ahi resulta que a navegação maritima constitue hoje um elemento caro e precario para os transportes commerciaes, e a recuperação do seu justo logar ha-de exigir bastante tempo e dinheiro.

O desequilibrio produzido pela guerra europeia no commercio maritimo fez-se sentir, não só nos imperios centraes que, por assim dizer, ficaram quasi privados dos seus meios de transporte d'essa natureza, mas tambem nos proprios paizes alliados, os quaes, não obstante a sua superioridade militar nos grandes mares, se encontram em circumstancias difficeis por causa da insufficiencia das suas marinhas mercantes.

A tonelagem dos navios mercantes, nos annos anteriores á grande guerra, era sufficiente para assegurar as relações maritimas entre as diversas nações, e pode até dizer-se que, pela competencia estabelecida entre umas e outras, dava-se um excesso de meios de que resultava um vantajoso abaixamento no preço dos frétes.

Porém, as exigencias militares e as necessidades commerciaes do actual momento são tão grandes que nem os proprios armadores da Inglaterra, tão favorecidos ao primeiro anno de guerra, se puderam subtrahir aos effeitos da grave crise que a Europa atravessa.

As operações militares no Egypto, nos Dardanellos e em Salonica, immobilisaram grande numero de navios, e precisamente os mais velozes, os de maior deslocamento, e, emfim, os melhores a todos os respeitos, visto que o seu emprego, quer como transportes, quer como cruzadores auxiliares, exigia uma selecção rigorosa em qualidades de andamento e de tonelagem.

Um symptoma da falta de recursos está na prohibição imposta na Inglaterra, á importação de objectos de luxo,

afim de deixar disponiveis mais meios de transporte para as materias de primeira necessidade.

Por outro lado a actividade dos estaleiros francezes e inglezes é deveras contrariada pela falta de operarios e pela escassez de materia prima. É facto que a Inglaterra possuia em julho do anno passado, mais 88 navios do que em igual data do anterior, mas nem este augmento, que representa um total de cerca de 350 mil toneladas, nem o que proveiu da *apropriação* dos navios allemães refugiados nos portos portuguezes, bastará para assegurar as suas crescentes necessidades militares e a sua preponderancia no commercio mundial. É este um facto assignalado recentemente n'um artigo de uma revista hespanhola bem conceituada.

Em contraposição a estes augmentos temos que notar a consideravel diminuição resultante das perdas infligidas pelos submarinos e cruzadores allemães no primeiro anno de guerra, perdas que montam proxivamente a 1.200.000 toneladas.

Os imperios centraes ficaram privados, de facto, das materias que importavam pelas suas marinhas, e as marinhas sueca, hollandeza e italiana (esta ultima só até á entrada da Italia na guerra), difficilmente puderam prover ás necessidades de taes importações. Mas, tambem, a Russia, privada do mercado allemão, que lhe fornecia a sua maior importação, teve de recorrer á producção americana, em condições mais desfavoraveis pela maior distancia dos centros productores e pelas difficuldades dos transportes. A França está privada dos recursos em ferro e carvão das suas provincias invadidas; e a Inglaterra, pela criação dos seus exercitos, que não possuia, levantou grandes embarços á marcha regular da sua industria e do seu commercio. A Italia resta-lhe, como unico meio de aprovisionamento, a via maritima; e a subida notada em certos generos é verdadeiramente fabulosa, como succede, por exemplo, com o carvão que centuplicou o seu primitivo valor, e com o trigo argentino que custa sete vezes mais do que antes da guerra.

Os Estados Unidos que tão abundantemente teem provido de munições e material de guerra, não só os paizes alliados, mas tambem os proprios imperios centraes, por intermedio dos paizes neutros, são hoje o verdadeiro arbitro do commercio mundial, e o seu movimento commercial pode dizer-se que quadruplicou. Desembaraçados da servidão imposta pela guerra aos estaleiros das outras nações, os estaleiros americanos, dispondo largamente de homens e de material, accusam um extraordinario desenvolvimento de producção, e a tarefa realisada excede tudo quanto era rasoavel suppôr.

A consequencia natural do encarecimento dos frétes maritimos foi o notavel augmento de valor que assumiram os navios mercantes. Seis mezes depois de começada a guerra este valor estava duplicado, e no fim do anno passado passou a ser quatro vezes maior. A venda de navios fazendo enriquecer, decerto, alguns armadores, ha-de vir, porém, a constituir uma causa de desequilibrio para o commercio em geral.

Agora, mais do que nunca, se pode encontrar uma poderosa justificação para a protecção a conceder á marinha mercante. O exemplo de retrocesso verificado em França, com a sua marinha mercante, é uma prova segura de que esta marinha não pode prosperar sem leis que a protejam sufficientemente. No anno de 1900, a França occupava o segundo logar entre as marinhas mercantes do mundo. Doze annos depois figurava em setimo logar, e comtudo a sua tonelagem accusava, de 1903 a 1912, um augmento de 320 mil toneladas nos navios a vapor, o que dava, mesmo com a diminuição de 36 mil toneladas nos navios de vela, um augmento effectivo de 284 mil toneladas. O facto, porém, é que este augmento não

foi proporcional às exigências da exportação, e outros países, mesmo sem contarmos com o imperio allemão, deram n'esse periodo de tempo um impulso maior às suas construcções navaes.

Esta era a situação, em França, no começo da actual lucta. Declarada a guerra, augmentou consideravelmente o trafego marítimo, especialmente do carvão e metaes, e reduziu-se consideravelmente a somma das importações terrestres. D'aquí resultou fazer-se sentir, de um modo imperioso, a carencia de meios de transporte marítimos, e a atenção do governo francez incidiu sobre este ponto, apresentando um projecto de lei que consignava a aquisição de 50 navios, por intermedio de corretores inglezes, n'um total de 200 mil toneladas. Essas embarcações deveriam, enquanto durasse a guerra, navegar com pavilhão inglez, sendo tripuladas tambem por equipagens inglezas. Esta medida não foi bem acolhida, porque não constituía uma solução para a grave questão que se debatia, e estabeleceu-se, por accordo entre os ministerios da marinha e da fazenda, um novo projecto que concedia um premio, que pode chegar a 100 milhões de francos, para as Companhias de navegação, com o fim já indicado de augmentar o material fluctuante com mais 200 mil toneladas. E' porém, duvidoso que se consiga o desideratum visado, porque a compra de navios já construidos, além de cara, será muito difficil, e a construcção de novos barcos afigura-se impossivel de realizar por falta de pessoal e de materias primas. Por esta fórmula, parece que as unicas providencias a tomar para attenuar a crise dos transportes marítimos devem consistir essencialmente em aproveitar melhor a capacidade da carga dos navios existentes, acelerar as operações de carga e descarga, diminuindo as demoras nos portos, e, emfim, impulsionar a actividade agricola e industrial do paiz para occorrer com recursos proprios a algumas das exigências que incidem agora sobre a importação.

Estas providencias não deixam, comtudo, de demandar grande somma de trabalhos, quer no que respeita aos aperfeiçoamentos a introduzir no material fluctuante, quer nos melhoramentos e ampliações a executar nos portos marítimos e suas dependencias, construindo caes, armazens, meios de embarque e desembarque, etc.

Ha ainda um outro ponto importante, que muito se tem discutido ultimamente em França, e esse é o que se refere às formalidades do burocratismo official, do qual provém, na opinião de muitos, grande parte das demoras e inconvenientes notados nos serviços de transportes quer marítimos, quer terrestres. A este facto se referiu um notavel parlamentar francez, e é bem conhecida já a celebre questão que elle proprio cognominou de «escandalo dos transportes».

A situação na Inglaterra, no que respeita a transportes marítimos, embora não seja tão difficil, apresenta comtudo um sensivel agravamento em relação às condições normaes. Pode apontar-se como elemento de estudo o relatório, correspondente ao anno passado, apresentado pela Direcção da Mala Real Ingleza.

Segundo esse relatório, o retrocesso consideravel accusado pelo anno de 1914, soffreu notaveis melhoramentos no anno de 1915. A crise accentuada na America do Sul, algum tempo antes da guerra, aggravou-se consideravelmente nos primeiros mezes da lucta, mas o Brazil e a Argentina são países de vastos recursos e com grandes faculdades de recuperação, de fórmula que as suas condições de prosperidade não são difficéis de se restaurar em breve tempo, ainda que os seus caminhos de ferro, especialmente os da Argentina, estejam luctando com grandes embaraços devido à grande elevação do preço do carvão.

A Companhia de que se trata tem mantido o seu serviço regular de passageiros e carga para os portos da

America do Sul, e ainda que nenhum subsidio receba por este serviço, as receitas obtidas chegam para a manutenção das carreiras estabelecidas para o Brazil e Argentina. Devido às condições do momento, porém, a declinação do movimento de passageiros de turismo accentua-se cada vez mais, e esta receita, que é importante, baixou consideravelmente.

O principal carregamento trazido da America do Sul consistiu essencialmente em carnes congeladas, e o desenvolvimento d'este trafego levou a Companhia a fazer construir novos vapores com frigorificos, os quaes, no momento actual, ficaram por um preço elevadissimo.

Desde o começo da guerra, a Mala Real Ingleza e as suas Companhias alliadas transportaram para a Europa nada menos de 1.500.000 bois e 1.750.000 carneiros, sob a fórmula de carne congelada.

O serviço das Indias Occidentaes, que esta Companhia desempenhava ha mais de tres quartos de seculo, teve de ser supprimido desde o começo da guerra porque o movimento realizado não cobria as despesas.

A Companhia soffreu ainda graves prejuizos com o facto de ser privada de utilizar, por motivos de guerra, o seu principal porto de armamento, que era Southampton. Por este facto apresentou uma reclamação de indemnização que ainda não foi resolvida.

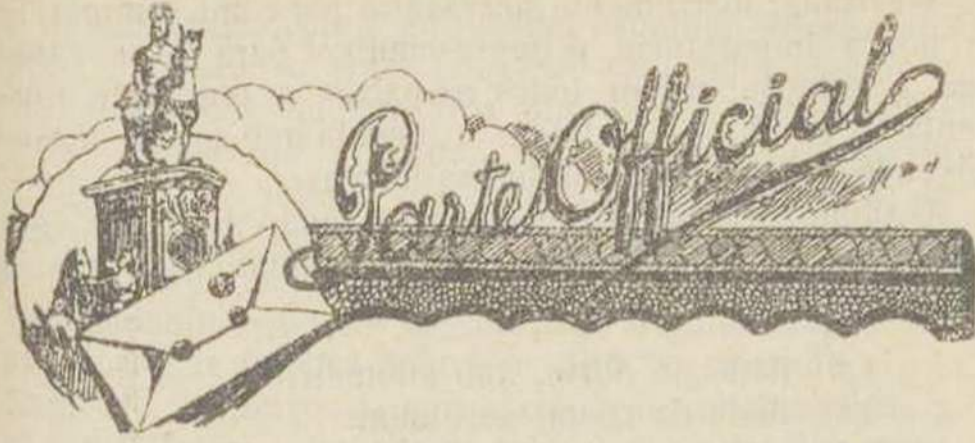
O valor representado pelos navios em serviço é hoje consideravelmente superior ao que ordinariamente lhe estava attribuido no inventario, mas a somma paga por seguros de navegação é tambem muito mais elevada do que nos annos anteriores.

Se a questão dos transportes marítimos é uma questão grave, que resulta principalmente da diminuição dos meios disponiveis, a questão dos transportes ferroviarios vae assumindo tambem um aspecto difficil, porque o desenvolvimento que assumiram as redes ferroviarias nos países belligerantes, e o consideravel augmento do trafego não podem ser satisfeitos com o acrescimo, mesmo assim muito importante, que soffreu o material circulante dos caminhos de ferro europeus.

Em França renovou-se recentemente, com grande calor, o debate ácerca da chamada crise de transportes. Apurou-se que nada menos de 37 mil vagões de mercadorias das linhas francesas estão hoje nas mãos dos allemães. Na zona dos exercitos é necessario immobilisar, por considerações de ordem estrategica, grande numero d'esses vehiculos. Por occasião do ataque a Verdun, havia uma notavel reserva estrategica de material circulante, que foi toda absorvida nos movimentos de tropas, e as auctoridades militares augmentaram correspondentemente as suas novas aquisições de vehiculos vindo a abranger nas suas exigências de serviço uma parte importante do material destinado ao trafego commercial.

O principal remedio proposto para esta situação embaraçosa, é um grande augmento na dotação de material circulante, e desde setembro do anno passado tem sido encommendados 35.000 vagões, cuja entrega já começou em lotes importantes, mas deve notar-se que, desde o começo da guerra, tem sido abertos à exploração mais de 1.000 kilometros de novas linhas.

Uma circumstancia a attender é tambem a falta de pessoal com que se lucta, pois que, em França, grande numero de empregados ferroviarios foram alistados nas tropas de 1.^a linha das diversas armas, entendendo-se, com justa razão, que elementos validos, e de relativo valor no seu grau de cultura, não deviam permanecer em serviços que podem muito bem ser desempenhados por pessoal menos valido para a lucta, e até por pessoal feminino, como está succedendo por toda a parte, nos diversos países belligerantes.



Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, a quem foi presente o projecto e orçamento da variante do ramal do caminho de ferro da estação de Viana do Castelo à doca da mesma cidade, na extensão total de 1.395 metros, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 14 de Fevereiro ultimo, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 5 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importância total de 22.290\$.

Paços do Governo da Republica, 10 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 674

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, conceder aos sócios alunos da Caixa Escolar do Liceu Paços Manuel bilhetes de identidade dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais sob as seguintes condições:

1.ª Os bilhetes de identidade serão anuais, conterão nome e naturalidade do portador, a designação do seu número de matrícula naquela associação, e serão autenticados com o retrato e assinatura do individuo a quem são concedidos;

2.ª Estes bilhetes terão um número de ordem, a assinatura do presidente da associação e um selo, tanto da Secretaria daquelle Liceu como da associação, que autenticuem aquellas assinaturas;

3.ª Os portadores destes bilhetes são obrigados a comprovar a sua frequência no referido Liceu com atestados trimestrais, passados pelo mesmo Liceu.

Paços do Governo da República, 20 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *Antonio Maria da Silva*.

Repartição de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para ser considerada sobrance uma faixa de terreno na linha do Norte, junto à estação da Mealhada, que mede a superfície de 80^m2,86:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, declarar sobrance o referido terreno, podendo, portanto, ser vendido à Camara Municipal do concelho da Mealhada.

Paços do Governo da República, 25 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *Antonio Maria da Silva*.

Atendendo ao pedido pela Companhia concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga para aprovação do projecto, facilitando a acesso à sua estação de S. Pedro do Sul, de modo a ligar com a Avenida que a Camara Municipal daquelle concelho pretende construir e para a qual pretende ceder parte do terreno da linha ferrea:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o referido projecto seja aprovado e autorizada a Companhia a ceder à Camara Municipal a parte do terreno do caminho de ferro que fica incorporada na referida Avenida.

Paços do Governo da República, 25 de Maio de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *Antonio Maria da Silva*.

As locomotoras electricas

Do nosso collega hespanhol *Gaceta de los Caminos de Hierro* extractamos, com a devida venia, o seguinte curioso artigo:

Posto em pratica o systema das correntes alternadas, principalmente pela Allgemeine Elektrizitäts Generalschaft, de Berlim, e pela Maschineufabrik Oerlikon, da Suissa, e desenvolvida rapidamente a applicação das correntes monophasicas ao material de tracção, as locomotoras electricas vão gradualmente substituindo as de vapor, apesar de essa transformação ser relativamente lenta, não só por motivos technicos e financeiros, como tambem sob o ponto de vista militar, pois, em caso de guerra, é mais facil inutilisar uma linha ferrea electrica do que uma a vapor.

Apesar de tudo, não pode negar-se que de anno para anno augmenta a electrificação dos caminhos de ferro, havendo actualmente mais de 70 linhas repartidas por todos os paizes do mundo, algumas com mais de 300 kilometros electrificados. Tambem brevemente nos Estados Unidos se vae formar uma Companhia para utilizar a tracção-electrica n'um percurso de mais de 1.000 kilometros.

Actualmente trata-se da electrificação de todo o trajecto de Brigne (Suissa) e de Simplon-Domo d'Ossola (Italia), estando esta ultima estação situada a 30 kilometros de Isselle, onde agora termina a tracção electrica.

Para este effeito os caminhos de ferro federaes suissos encommendaram a construcção de poderosas locomotoras triphasicas, com a potencia necessaria para arrastar pesados trens por inclinações de 25 millesimos por metro, como as existentes na secção Isselle-Doro-d'Ossolla.

Os caminhos de ferro electrificados empregam com preferencia a corrente monophasica de pequena frequencia (14 a 25 periodos). A tensão de 200 a 500 volts applicada ás terminaes do motor alcança-se por meio de transformadores que convertem a tensão primaria, variavel, conforme os casos, de 6.000 a 15.000 volts, nas baixas tensões acima citadas.

A Maschinenfabrik Oerlikon, que tanto tem contribuido para o desenvolvimento da tracção electrica, inventou um motor-serie monophasico que teve rapida applicação ás locomotoras de 2.000 e 2.500 HP, construidas nas suas officinas para a Companhia dos Caminhos de Ferro dos Alpes Berneses (Berna-Lötschberg).

Uma memoria de um dos nossos engenheiros pensionistas no estrangeiro, publicada em fins do passado anno, proporciona meios á revista *Iberica*, editada pelo observatorio do Ebro, em Tortosa, de tratar da questão das locomotoras electricas.

Referindo-nos a esse trabalho, vemos que as novas locomotoras do caminho de ferro de Lötschberg são construidas para uma potencia de 2.500 cavallos durante hora e meia, com a velocidade de 50.000 kilometros por hora e 75 kilometros de velocidade maxima. Constam de cinco pares de rodas acopladas e dois eixos livres. Com velocidade normal desenvolvem um esforço de tracção de 10.000 kilogrammas e podem rebocar um trem de 310 toneladas sobre declive de 27 por 1.000. O esforço de tracção na base das rodas é de 13.500 kilogrammas, e durante o arranque podem desenvolver um esforço de 30 por cento superior ao esforço normal.

Estas locomotoras são divididas em tres compartimentos: os dois das extremidades destinados a manobras, e o central destinado aos motores. Todos os apparatus electricos são em duplicado, de fórma que se pode manobrar com metade do equipamento electrico, ou com todo elle, e, n'este ultimo caso, em serie ou em paralelo, podendo

ser alimentados os dois motores com um só dos transformadores, e manobrar com um *controller* o unico combinator.

A corrente passa em primeiro lugar por um interruptor automatico em banho de oleo, e depois pelos transformadores, convenientemente refrigerados, que baixam a tensão e dispõem de doze tomadas de corrente baixada, para regular a velocidade. Os motores são do typo aberto, com 16 polos e 1.250 HP cada um, *systema motor-serie compensado*, de 14 toneladas de peso; absorvem 2.700 amperes com 420 volts, accionam sobre os eixos motores por meio de engrenagens de angulo duplo e com relação de velocidade 1:2,23. Estes eixos transmitem a força aos restantes por meio de bielas. As bobines do *Rôtor* (parte movel) e as do *Estator* (parte fixa) são formadas por faixas de cobre, isoladas do ferro por mica. Um ventilador collocado na parte superior refresca-as.

Com estes motores, arrancando sobre uma inclinação maxima de 27 por 1.000, com a carga total de 310 toneladas, e com a acelleração de 0,05 m/S², a locomotora não consome mais de 40 por cento da intensidade necessaria para a marcha a plena velocidade, desenvolvendo o seu esforço de tracção normal.

Outra vantagem dos motores d'este *systema* é a de serem independentes de uma velocidade de sincronismo. A velocidade do motor e o esforço de tracção não dependem da tensão da linha; o transformador, por motivo da gradação da baixa tensão, pode compensar as quedas de tensão na linha, e, podendo tambem o motor desenvolver o esforço de tracção total, ainda que a tensão seja uma terça parte da normal, resultando d'ahi uma grande faculdade de sobrecarga á tensão normal.

Finalmente, a locomotora possui dois compressores Briun, Boveri & C.^o que accionam os freios Westinghouse, osapparehos de sinais, pantographos, etc.

Eis, a grandes traços, o organismo simples e perfeito de uma locomotora electrica, que, sem caldeira tubular, sem *systema* de distribuição, sem cylindros motores, sem agua, sem carvão, sem golladas de vapor, sem torrentes de fumo, declarou guerra a esses monstros colossaes do vapor, que apesar da sua indiscutivel perfeição, terão que ceder o terreno ao *systema electrico*, a locomoção indiscutivel do futuro.



Vias ferreas de Marrocos

Segundo um desenvolvido relatorio apresentado ao Comité de Estudos Economicos de Rabat, a rede de vias ferreas de Marrocos septentrional comprehende as seguintes linhas:

- 1.^a Tanger a Fez, por Mequinez.
- 2.^a Petit Jean a Kenitra.
- 3.^a Kenitra a Rabat e a Casablanca.
- 4.^a Fez, Taza, Uxda e a fronteira.

Acerca das tres primeiras, proseguem activamente os estudos e as operações sobre o terreno; de maneira que ainda no decurso do presente anno poderão começar os trabalhos. A ultima linha é que terá de subordinar-se á pacificação do territorio de Taza, que não se fará esperar muito.

Todos estão convencidos de que ha maior vantagem em mover comboios do que columnas de guerra, e ninguém olvida as palavras de Cecil Rhodes: *o carril custa menos do que o canhão e vai mais longe*.

O alludido Comité de Estudos Economicos da região de Rabat pede que o estudo das linhas ferreas comprehendidas no primeiro programma acima exposto, se faça sem perda de tempo, e que a construcção comece em seguida.

A estrada, instrumento necessario para um commercio de pouca importancia, é imprescindivel para levar o trafego á estação, e em todos os paizes se tem visto augmentar o numero de estradas á medida que se vão desenvolvendo e espalhando as linhas ferreas.

A Administração do Protectorado, tendo em conta esta circumstancia, fez approvar pelo Parlamento o primeiro plano de estradas, a saber:

- 1.^a Rede do Norte, 390 kilometros.
 - 2.^a Rede da Costa, 450 idem.
 - 3.^a Rede do Sul, 450 idem.
- Total 1.290 kilometros.

Este primeiro plano encontra-se já em execução, sendo possivel que esteja terminado ainda no anno actual.

Outro plano, que todavia não foi approvado em Paris, comprehende 547 kilometros de estradas e mais 460 de caminhos auxiliares, que servirão as regiões de Rabat e de Kenitra.

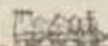
Ha ainda um outro plano comprehendendo:

1.^o Um caminho de Rabat-Marchand, Cristian, Ued-Zem, e, eventualmente, até Marrukesh, pelos valles de Um-Er-Rebia e Tensift.

2.^o Caminho de Tiet-Tedders-Ulmes-Jenifra, que serviria os postos do territorio de Zaian.

Estes dois primeiros traçados abririam á colonisação europeia regiões summamente fertes, como são a de Zaer, que possui 200.000 hectares de terras negras, e a de Zemmurs, muito favoravel para a criação de gados.

Quanto ao caminho de communicação entre Kenitra e Meeysa e Zerga, é considerado indispensavel para os terrenos cultivados da nova povoação.



Camínhos de ferro do Sul e Sueste

Subsidios para a sua historia

II

Varias e interessantes disposições encerram o contracto de 29 de maio de 1860, referentemente á construcção da linha de Vendas Novas a Evora e Beja, contracto que se subdivide em quatro capitulos e se compõe de setenta e dois artigos e um adicional.

No primeiro capitulo, consignam-se as condições relativas á construcção, ao fornecimento do material fixo e circulante e aos direitos do Estado e da empresa.

Analysemos, ainda que vagamente, este capitulo. A directriz d'este caminho de ferro seria a escolhida pelo engenheiro Brandão, bifurcando para Evora e para Beja, junto de S. Thiago do Escorial; o maximo dos declives seria, em regra, de 0^m,007 por metro, com a faculdade de subir até 0^m,010, quando indispensavel; os raios das curvas de concordancia teriam o minimo de 500 metros, e 300 metros nas vias de resguardo; a largura do caminho sobre o balastro não seria inferior a 7^m,40 para as duas vias, e 4 metros para uma via; a largura de cada uma seria de 1^m,67 entre as arestas interiores dos carris; a entre-via, ou distancia entre as duas vias, seria pelo menos de 1^m,80 e no maximo de 2 metros; os carris de ferro laminado não poderiam ser de peso inferior a 37 kilogrammas por metro corrente, afóra outras disposições que, não sendo inoportunas, não são todavia de natural interesse n'este momento.

O capitulo segundo, restringe-se ás condições relativas á concessão que o Estado fez á empresa, modo, forma, limitação e prazos da mesma concessão, que, como dissimos no primeiro artigo, foi feita pelo praso de noventa e nove annos.

A empresa deveria conservar, durante o praso da concessão, e, em bom estado de serviço, a linha ferrea e

suas dependencias, para no mesmo estado a entregar ao Governo logo que o prazo houvesse caducado, reservando-se o Governo a indemnizar a empresa do valor das reparações, depois de avaliadas, no caso de destruição ou damnificação de alguma parte da linha, em virtude de guerra ou de quaesquer commoções politicas, extranhas á responsabilidade da empresa.

Esta indemnisação ser-lhe-hia paga em dinheiro, ou em titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

Expirado o prazo da concessão, o Governo tomaria a si a linha ferrea, comprehendidos o material fixo, seus edificios e dependencias, sem indemnisação, sendo-lhe pagos, segundo o arbitrio de louvados, todos os valores importados ao material circulante, ao carvão de pedra e a quaesquer outros provimentos.

O Governo teria a faculdade de resgatar a concessão inteira, em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos, a contar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, determinando-se o preço da remissão pelo producto liquido obtido pela empresa, durante os sete annos que tivessem precedido aquelle em que a remissão se effectivasse, deduzida d'esta somma o producto liquido correspondente aos dois annos menos productivos e, tirar-se-hia depois a media dos outros annos, que constituiria a importancia de uma annuidade, que seria paga á empresa durante cada um dos annos que faltassem para terminar o prazo da concessão. A importancia d'esta annuidade não seria, nunca, inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomados para base d'este calculo, sendo excluidos nos preços da remissão, o valor do carvão, do coke e de outros provimentos, que o Governo pagaria, depois de avaliados, pelo preço resultante da avaliação.

O Governo concedia ainda á empresa o subsidio de 16:000\$000 reis por kilometro, pagos em bonus de 3 % pelo seu valor no mercado, segundo o preço medio da ultima semana na praça de Londres, ou em moeda corrente, com a clausula de que, se aquelles kilometros em que os terrenos a expropriar houvessem sido cedidos ao Estado, sem indemnisações, o proprio Estado os concederia á empresa, deduzindo-se no subsidio a importancia de 500\$000 reis por cada kilometro. Para o effeito do pagamento do subsidio, dividir-se-hia a linha em varios troços, e em cada um d'esses troços se pagaria a parte correspondente em tres prestações: a primeira, depois de concluidos todos os movimentos de terra e obras de arte; a segunda, depois do assentamento da via; a terceira, depois de entregue á exploração.

A empresa reservava para si a faculdade de construir os ramaes que podessem animar a circulação das linhas concedidas por este contracto, excepção dos ramaes que excedessem a 18 kilometros ou convergissem a povoações ou outros pontos servidos por outro caminho de ferro, precedendo sempre o contracto especial com o Governo, que lhe não pagaria pela construcção subsidio algum, nem lhe garantiria qualquer beneficio.

Poderia o Governo construir alguns d'esses ramaes, ou contractar com outra empresa a sua construcção, no caso da empresa concessionaria se não prestar a faze-lo, mas o Governo não poderia conceder durante o tempo da concessão da linha, qualquer outra paralela á que determina o contracto, sem consentimento da empresa, excepto quando essa linha se construísse a uma distancia d'aquella de mais de quarenta kilometros.

Pelo artigo 30.º reservava-se o governo o direito de fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro, que viessem entroncar nas linhas comprehendidas no contracto de que se trata, ou que tendo origem nos seus pontos divergissem em outras direcções, com a condição de que essas novas empresas teriam a faculdade de fazer circular na rede vendas novas as suas carruagens, vações e locomotivas, com sujeição aos regulamentos poli-

ciaes e mediante uma portagem por pessoas e mercadorias, regulada por accordo mutuo entre as empresas, ou na sua falta, segundo as bases estabelecidas nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França.

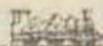
Concedia ainda o Governo á empresa a isenção de contribuições geraes ou municipaes nos primeiros vinte annos após o inicio das obras, excepção dos direitos de transito, não inferiores a 5 %, sobre os preços de condições de passageiros e mercadorias fixados nas tarifas respectivas.

Até a linha se encontrar em estado de ampla exploração, concedia o Governo á empresa concessionaria, a entrada livre de direitos alfandegarios, a todos os materiaes e utensilios, machinas, combustivel, e demais artigos necessarios para a construcção e exploração, com restricções que iam até á isenção por mais dois annos, além da data da exploração, tão sómente para as machinas e combustivel.

(Continua).

Ribeiro Junior.

Chefe de estação



O Metropolitano de Paris

Os lucros liquidos obtidos pela Companhia do Caminho de Ferro Metropolitano, de Paris, no exercicio findo, de 1915, elevaram-se a 6.316.900 francos, contra 6.312.887 de 1914 e 9.380.542 de 1913, ultimo no periodo da normalidade.

As receitas da exploração attingiram a 48.617.239 francos, tendo em 1914 sido de 46.526.477.

Deduzidas as despesas da linha n.º 8, explorada por conta da municipalidade parisiense, ou sejam 3.054.639 francos, as receitas reaes ficaram reduzidas a 45.562.599 francos.

No credito da conta de ganhos e perdas figuram ainda os juros não entregues, na importancia de 328.187 francos, e o saldo do exercicio do anno anterior, de 992.867 francos.

As despesas de exploração absorveram a quantia de fr. 20.178.605, em vez de 19.466.960 que haviam absorvido em 1914; e a renda paga ao municipio parisiense foi de 14.915.874 em vez de 14.295.432, do anno anterior.

Os outros encargos diversos, serviços de emprestimos, amortisações, etc. importaram na quantia de 6.077.803 francos.

O saldo a distribuir, de 6.316.900 francos é assim repartido:

| | |
|-----------------------------------|-------------------|
| Dividendo das acções..... | 3.935.475 francos |
| Reserva legal..... | 266.201 » |
| Amortisação de acções..... | 935.000 » |
| Ao Conselho de Administração..... | 170.988 » |
| Para conta nova..... | 1.009.235 » |

As receitas d'este caminho de ferro, de 15 a 21 de Maio do anno corrente já attingiram 1.093.643,20, elevando assim o total, desde 1 de Janeiro, a 22.664.497,60, contra 17.793.582,95, do anno de 1915, o que representa um augmento de 4.870.914,65 francos.



Caminhos de ferro do Brazil

Referem de S. Paulo, acerca do pedido de nullidade da adjudicação do activo da Companhia do Caminho de Ferro do Norte de S. Paulo, em favor da S. Paulo Northern Railroad Company, pedido firmado por grande numero de obrigacionistas, que o tribunal competente confirmou a decisão da primeira instancia, homologando assim a decretada adjudicação.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festa da Ascensão no Bussaco

Realisa-se hoje no pittoresco e historico logar do Bussaco a tradicional festa da Ascensão, que todos os annos é muito concorrida.

Por este motivo e para proporcionar uma visita economica ao Luzo e á grandiosa Matta do Bussaco, as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta effectuam um serviço especial de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, das suas principaes estações a Luzo-Bussaco, validos para o regresso até amanhã.

Temporada de banhos e aguas mineraes

Começa no dia 15 d'este mez o serviço especial de banhos e aguas mineraes combinado entre as diversas empresas ferroviarias do Paiz, e as hespanholas de Madrid a Caceres e Portugal, Madrid-Zaragoza-Alicante e Salamanca á Fronteira de Portugal.

Em pouco difere este serviço do dos annos anteriores; apenas os preços dos bilhetes foram ligeiramente augmentados, em virtude das actuaes circumstancias que obrigam as empresas a procurar compensação ao agravamento das despesas de exploração. Entretanto esse augmento é relativamente insignificante e os preços tem reduções importantes, além das diversas vantagens que offerecem, os bilhetes, como seja a de 60 dias de validade, as paragens em transitio e mais condições que como nos annos anteriores se tem estabelecido em identico serviço.

Como no serviço interno da Companhia Portugueza e do Sul e Sueste, o regresso dos passageiros só se poderá effectuar a partir de 15 dias depois da venda do bilhete, podendo, todavia ser utilizado antes d'esse prazo mediante o pagamento de dez por cento do custo.

Apezar da epocha anormal que estamos atravessando, como no nosso Paiz, embora beligerante, reina completo socego, a concorrência ás nossas magnificas praias e thermas, tanto de nacionaes como de hespanhoes, deve ser, como de costume, numerosissima, para o que concorre especialmente este serviço de bilhetes reduzidos, a que já os banhistas e aquistas estão habituados e não dispensam. Estamos certos de que as exigencias reconhecidas como necessarias na actual conjunctura para a entrada dos estrangeiros no nosso Paiz, serão um tanto attenuadas para aquelles dos nossos vizinhos que queiram vir ás nossas praias e thermas reparar um pouco as suas forças.

Armazenagem de madeiras e lenhas em Lisboa, Caes dos Soldados, Alcantara Terra e Caes do Rego

A Companhia Portugueza publicou recentemente um aviso ao publico, que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, restringindo a concessão de armazenagem gratuita nas estações de Lisboa, Caes dos Soldados, Alcantara-Terra e Caes do Rego, estabelecidas para as madeiras e lenhas pela tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade.

Segundo esse aviso a lenha, motano, cepa, toros por descascar, vigas e barrotes de madeira ordinaria de construcção, aduelas, travessas, etc., passam a desfrutar da isenção de armazenagem á chegada nas estações do Caes dos Soldados, Alcantara-Terra e Caes do Rego, unicamente durante o prazo de 5 dias e até o maximo de 30 toneladas por consignatario.

As madeiras e lenhas procedentes da estação de Praia com destino ás estações da Azambuja até Caes dos Soldados, e Caes do Sodrê até Pedrouços, continuam desfrutando da isenção de armazenagem durante 60 dias á

expedição, e 5 dias á chegada, excepto em Olivaes, até o maximo de 100 toneladas por consignatario.

A guarda das mercadorias em Caes do Rego é sem responsabilidade alguma para a companhia.

A companhia, viu-se forçada a esta medida em virtude da falta de espaço com que está luctando nas estações de Lisboa e Alcantara e no Caes do Rego, para onde a affluencia dos transportes de lenha principalmente, tem nos ultimos tempos, atingido enormes toneladas em consequencia da falta de carvão com que as industrias estão luctando, tornando-se portanto indispensavel evitar o completo peijamento dos caes das estações.

Serviço de mercadorias de Portugal para França

Continua a fazer-se regularmente o serviço directo de mercadorias de Portugal para França: apenas se exige a reserva pelos prazos de transporte.

Para Irun, Hendaya e mais além as mercadorias a granel só são acceitas quando possam transitar em França em vagões plataformas e sem encerados.

O trafego de vinho continua a fazer-se com trasfega para vagões reservatorios francezes nas fronteira franceza de Hendaya. Para a accitação d'estas remessas nas estações das Companhias Portuguezas é necessario, como já tivemos occasião de dizer, os expedidores entenderem-se previamente com o serviço de trafego.

Para os transportes de vinho já entraram em Portugal, alugados em Hespanha por um importante exportador, alguns vagões-cubas, que estão sendo expedidos para França. Com estes vagões facilita-se consideravelmente a exportação de vinho para o qual é insufficiente a cascaria existente no Paiz.

Tarifas de despesas accessorias das linhas do Sul e Sueste

Segundo um aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, é annullado a partir do dia 17 do corrente mez o N. B. do § 2.º do art. 15.º da Tarifa de despesas accessorias que vigora desde 15 de Fevereiro do corrente anno, e segundo o qual estavam isentos de sobretaxa pelas carga e descarga fora d'agulhas, as remessas de estrume e linho a granel expedidas pela estação do Barreiro.

A industria do aço na Viscaya

A Sociedade dos Altos Fornos de Viscaya tem dado preferente attenção ao fabrico de aços especiaes com destino á defeza nacional, obtendo aços para projectis, com magnificos resultados.

Tambem tem fabricado aços para o material de campanha, e espera poder fornecer a industria nacional com automoveis dos aços especiaes para os organismos empregados em taes aparelhos.

Accordou em installar na fabrica de Sestao uma grande officina de forjas, onde possam construir-se grandes massas de aço, mesmo de 60 toneladas de pézo, para canhões, peças de montagem dos mesmos, arvores de helices, etc.

As prensas hydraulicas, que para esse fim se installaram, são de 2.000 toneladas de potencia.

Tambem estão sendo installados na fabrica de Sestao os aparelhos precisos para a fabricação de benzol, proprio para automoveis.

O porto da Figueira

Não tem sido objecto do desvello que merecem os nossos portos de cabotagem. Vianna do Castello, Aveiro e a Figueira, tem uteis, embora modestas funções a desempenhar, relacionando-se o seu trafego com o das linhas ferreas que n'elles vem entestar.

Construido o ramal da estação de Vianna para a doca; prolongada a linha do Vouga até o Cojo; assentes as vias do serviço marítimo que na Figueira são necessarias, ficariam esses tres portos em condições de traspordo directo da via ferrea para a marilima.

O essencial é que se melhorem as barras e se dotem os portos com as installações necessarias ao trafego commercial, e se assegurem os calados de agua possiveis e convenientes, sem megalomania, que esqueça a modesta proporção entre a função do porto e as obras a emprender.

Occupar-me-ei especialmente hoje do porto da Figueira, que pode ser valioso factor de prosperidade para as linhas de Oeste e da Beira Alta conjugadas nos seus serviços com a navegação de cabotagem.

São estas reflexões suscitadas por um valioso projecto de lei firmado pelo Sr. Ministro do Fomento, que o *Diario do Governo* de 24 de maio publicou e que bem podia ter sido votado no edificante desmanchar da feira legislativa em vez de outros....

Tem esse projecto por fim a constituição de uma *Junta autonoma do porto e barra da Figueira da Foz*, com funções analogas ás que tem sido commettidas ás corporações congêneres.

O extenso e elucidativo relatorio que precede a proposta faz uma rapida resenha das vicissitudes por que tem passado as obras do porto e dos estudos a que tem dado logar, como se vê do trecho que reproduzimos:

O porto da Figueira da Foz, que de longa data tem occupado as atenções dos poderes publicos, apesar dos numerosos estudos de que tem sido objecto para melhoramento das suas condições naturaes e das obras que n'elle tem sido comprehendidas, encontra-se actualmente n'uma deploravel situação, com a entrada por vezes cerrada ao acesso da navegação maritima e o seu ambito reduzido pelo entulhamento de areias, que nas baixamares quasi inteiramente paralizam o movimento das pequenas embarcações.

Situado junto á embocadura do rio é a posição do porto na costa maritima favoravel ao seu acesso, pela proximidade do Cabo Mondego, que constitue boa conhecida para a navegação á qual ainda o seu avançamento e altura proporcionam abrigo eficaz contra os ventos reinantes; e entre este cabo e a entrada do porto encontra-se a bela enseada de Buarcos, onde os navios podem aguardar com segurança a occasião de demandar a barra. Mas tem sido sempre prejudicado pelo açoriamento sucessivo do estuario do Mondego devido aos depositos das aluviões que as aguas pluviaes arrastam das encostas da extensa bacia hydrographica do rio e das areias arrastadas pelas correntes das marés.

Apesar d'estas inconvenientes condições naturaes, teve este porto epochas de esplendor e foi um dos principaes factores do desenvolvimento da povoação da Figueira da Foz, já existente na fundação da nacionalidade, mas só citada no seculo XVI, erigida em villa em 1771 e elevada á cathgoria de cidade em 1882. Mas o mau estado do estuario e da barra, quando ainda na Figueira era intenso o movimento do commercio maritimo, principalmente de exportação de vinhos para o Brasil, levou os Governos a mandarem executar estudos para seu melhoramento. E desde o primeiro relatorio, apresentado em 1837 pelo abalizado engenheiro Luiz Mouzinho de Albuquerque, são numerosos os projectos de melhoramentos elaborados, e importantes obras tem sido emprendidas. Nenhum d'estes projectos teve porém completa realisação e as obras encetadas sofreram paragens e modificações taes, que seria difficil afirmar com segurança qual a parte de influencia benefica ou nociva que a cada uma possa caber no mau estado em que se encontram o porto e a barra da Figueira.

Não seria possivel, sem alongar demasiadamente este relatorio, fazer referencia, mesmo resumida, a todos os importantes estudos e trabalhos executados, citando apenas, como mais completos, os planos geraes de obras de 1881 e 1889, e ainda o estudo da comissão nomeada em 1903 pelo motivo do pessimo estado da barra, e que mostrou ser indispensavel que com a regularização

da margem norte, onde então se concluiu o caes e doca de abrigo, concorresse a execução das obras do sul do porto, que teriam de cooperar com as primeiras na correção da corrente da barra.

Em 1903 uma nova comissão foi incumbida de indicar o material de dragagem mais apropriado para os trabalhos a realizar no porto e na barra da Figueira, e o seu estudo veio a servir de base para a criação, por decreto do Governo Provisorio da Republica, de 22 de Março de 1911, duma secção de dragagens annexa ao serviço de exploração do porto de Lisboa, para a qual tem sido adquirido material destinado a este importante e indispensavel serviço dos portos, que entre nós fôra lamentavelmente descuidado.

Ainda esta comissão chamou a atenção do Governo para a conveniencia da revisão do plano geral de obras approvedo, ou, pelo menos, de serem determinadas as obras que mais convenha executar, n'um periodo não longo, para que o porto da Figueira, possa regularmente satisfazer ás funções economicas que hoje se lhe devam attribuir, dada a sua situação em relação aos demais portos da nossa costa occidental, as suas ligações com a rede geral de transportes e as condições actuaes da navegação e do commercio maritimo.

Neste sentido foram orientados os projectos estudados posteriormente, um dos quaes elaborado em 1911, pelo notavel engenheiro Adolfo Loureiro, foi mandado considerar na organização do projecto definitivo das obras, de que trata a base 1.^a da lei de 11 de Junho de 1913.

Procurou-se n'esta lei tornar facilmente realizavel a execução do plano de obras exigido pelas necessidades do porto da Figueira, executando-as por empreitada geral e garantindo o pagamento das respectivas despezas pelas receitas da exploração, completadas, quando insufficientes, por verbas complementares inscritas no Orçamento Geral do Estado. Para a elaboração do projecto definitivo das obras foi, nos termos da lei, aberto concurso publico, que ficou deserto, sendo mais tarde mandado executar pelas estações officiaes aquelle trabalho, que está sendo concluido.

Em vista da analogia de condições e função economica dos portos da Figueira e de Vianna é a organização administrativa d'este estatuida pela lei de 30 de junho de 1914 que a proposta adopta para aquelle.

E' creada uma Junta autonoma delegada do Governo, para a qual são transferidas as atribuições sobre os serviços e obras do porto e da barra da Figueira.

A Junta fica sob a dependencia do Ministerio do Fomento, em relações com a Direcção Geral de Obras publicas e minas, e é constituida por 7 vogaes natos e 6 electivos. São os primeiros o presidente da Comissão executiva da Camara Municipal, o da Associação Commercial, o capitão do porto, os engenheiros directores da 2.^a Direcção de serviços fluviaes e maritimos das obras publicas de Coimbra e dos Caminhos de ferro da Beira Alta e o chefe da Delegação aduaneira. Os vogaes electivos são: um vogal da Camara Municipal, um director da Associação Commercial, um delegado das sociedades anonymas do concelho, outro das de pesca, outro das de classe e outro das maritimas.

O presidente e secretario da Junta são por esta eleitos. As funções dos seus membros são gratuitas.

Haverá uma comissão executiva de cinco membros eleitos pela Junta.

Para director das obras e dos serviços é por ella proposto um engenheiro do quadro de obras publicas, que é o chefe de todo o pessoal, cuja nomeação pertence á Junta.

Organisa esta o seu orçamento; submete á aprovação do Governo os projectos e contractos de obras de valor superior a 5:000\$00; exerce os diversos actos necessarios á administração do porto; contrae os emprestimos das quantias necessarias para as obras, conforme os planos approvedos, consignando para isso as receitas necessarias; arrecada as receitas e paga as despezas; e presta contas á entidade competente.

Além das receitas previstas na lei de 1913 destina-se para a Junta o producto da venda de terrenos conquistados na area da sua jurisdicção, os impostos que forem creados e os subsidios do Governo e das corporações administrativas.

Merece applauso esta providencia que se for judiciosamente posta em pratica pode ser a origem de um periodo

de actividade na restauração do porto da Figueira, hoje quasi perdido. Repetimos: os melhoramentos de que elle carece tem consideravel importancia para o trafego da linha da Beira Alta.

Como era um projecto util ficou este esperando nova sessão parlamentar levando-lhe a dianteira tantos outros de bem contestavel utilidade.

Oxalá que não succeda o mesmo na proxima sessão, e que o porto da Figueira não continue a esperar por novo regimen capaz de prover de remedio os seus males.



Locomotoras sem fogo

As vantagens que apresentam estas locomotoras residem, sobretudo, na sua evidente segurança, concebendo-se que o seu emprego esteja indicado para as fabricas onde se manipulem materias explosivas, fabricas de gaz, de productos chimicos, etc.

A sua manobra é muito simplés, visto que não ha fogo a manter, nem nivel d'agua a vigiar, nem que assegurar a sua alimentação, bastando um homem para conduzir uma grande machina d'esta classe, cuja missão se reduz quasi a occupar-se do caminho a seguir pela mesma. Não se produz nenhum deposito na caldeira, e as reparações são de limitada importancia pela ausencia de toda a parte delicada que existe nas de outros systemas.

Uma locomotora d'este typo, que esteve trabalhando durante dois annos e meio nas officinas da Sociedade Hannoveriana de Construção de Machinas, não careceu mais de 62,50 de gasto para reparações durante o dito periodo de tempo, tendo sido empregada em trabalhos d'aquelle estabelecimento e tambem alugada, por vezes, a outras fabricas, deduzindo-se d'aqui que uma depreciação de 7 a 8 por cento é sufficiente para uma machina d'este genero, cuja duração deve ser consideravel.

Esta classe de machinas são de applicação muito limitada, pois não podem distanciar-se muito do ponto de origem da alimentação, e o seu emprego parece reduzir-se ao serviço interior das fabricas; mas é certo que n'essas circumstancias podem prestar serviços importantes, como o demonstra o haverem sido adoptadas pelo Almirantado inglez nos depositos de explosivos, onde ha necessidade de evitar todo o risco de incendio.

A carga do deposito de agua quente ex-cuta-se por meio de uma caldeira de vapor collocada no exterior do mesmo.

A machina pode funcionar muitas horas e regressar vazia ao logar de carga com uma pressão de um kilogramma por centimetro quadrado.

Afim de evitar a produção de chispas tomou-se a precaução de guarnecer de materias especiaes as diversas superficies de frotamento, e as partes submettidas ao choque, o que evita toda a classe de accidentes.

Ha cerca de 30 annos que estas locomotoras foram muito empregadas na tracção de carros americanos, particularmente na rede dos arredores de Paris, onde tiveram de ceder logar á tracção electrica hoje empregada.



Madrid-Zaragoza-Alicante em 1915

Reuniu no dia 14, em Madrid, a assemblea geral d'esta Companhia, á qual foi presente o relatorio do anno findo, documento sempre interessante, tratando-se de uma Companhia tão importante como esta, e que muito mais o é na actual conjunctura em que a guerra europeia fez

sahir da normal carreira de progressos successivos todas as grandes empresas, ainda as dos paizes que, como a Hespanha, se conservam na situação de neutras e afastados da lucta.

Foi assim que, emquanto que o producto de passageiros, durante o anno, se caracterizou, logo desde o começo, por accentuada baixa, que foi crescendo até se cifrar, em 31 de dezembro, em 1.694.371 pesetas, consequencia em absoluto, da falta, quasi por completo, de viajantes do estrangeiro; na Pequena Velocidade, começando, nos primeiros mezes, por uma certa diminuição, os productos reanimaram-se no decorrer do anno, subindo progressivamente e ultrapassando, por fim, os resultados de 1914 em 8.143.400 pesetas; devido isto á falta e carestia dos frétes maritimos que fizeram refluir sobre as linhas ferreas os transportes que se faziam anteriormente pela navegação de cabotagem.

Confirma-se o proverbio *à quelque chose, malheur est bon*.

Resultado d'estas duas variantes, o producto bruto total attingiu 134.666.049 pesetas ou seja mais 6.449.028 que em 1914, e mais 1.600.000 pesetas que em 1913.

Mas muito bem põe o relatorio em evidencia que este resultado nem é devido a causas normaes nem a prosperidade animadora do paiz, porquanto provém de causas transitorias; e ainda, tendo-se em vista que nos cinco annos anteriores á guerra a progressão de productos era, annualmente, em media, de 5.000.000 de pesetas verifica-se quantos prejuizos a guerra tem custado á Companhia, em perda de receita, alem do augmento de despesa no custo dos materiaes, que apesar das economias feitas, ascendeu a 2.806.370 pesetas. E se maior não foi, isso se deveu á importancia dos abastecimentos com que a administração se prevenira, o que já não succede em 1916, em que esses *stocks* estão quasi exgotados.

O relatorio dá-nos mesmo uma nota dos augmentos em preços dos materiaes de mais corrente uso em linhas ferreas, o que é interessante reproduzir:

| | Augmento por 100 |
|------------------------------------|------------------|
| Ferro fundido | 31,30 |
| » laminado e forjado..... | de 33,33 a 47,83 |
| Aço doce..... | de 23,79 a 52,55 |
| » em tubos de fumo..... | 59,50 |
| Cobre em chapa | de 26,73 a 33,23 |
| » » tubos | de 64,26 a 84,64 |
| Latão em chapa..... | 22,27 |
| » » tubos de fumo..... | 89,71 |
| Aros para rodas | 174,23 |
| Mollas de suspensão e de tracção.. | 95,37 |
| Carris..... | 52,67 |
| Parafusos de via..... | 87,67 |
| Creosote..... | 33,33 |

Foi de 9,82 pesetas apenas a differença que houve no preço do carvão — porque, apesar da Companhia ter minas suas, e que, quasi por completo provém ao seu consumo, ella importa carvão estrangeiro — o que produziu a differença do custo d'este material de 3.450.000 pesetas, ou uns bons 690 contos da nossa moeda, ao cambio de 20 centavos a peseta.

O producto liquido da exploração de ambas as redes — Antiga e Catalã — foi de 68.724.337 pesetas; do qual, deduzidos os encargos de juros e amortização de obrigações, ficaram 21.600.274 pesetas, sendo votado um dividendo ás acções, de 18 pesetas.

Continuaram-se durante o anno os trabalhos da segunda via nas linhas de Villanueva a Barcelona e França; e para o anno corrente prevê-se já a continuação d'outras obras, nas linhas e nas minas de carvão, com o fim de desenvolver a sua produção.

A rede total explorada pela Companhia é de 3.664 kilometros, sobre os quaes circularam, em 1915, 15.374.147

passageiros, mais 122.862 que no anno anterior, tendo diminuido cerca de 100.000 os de 1.^a e 2.^a classe e augmentado 220.000 os de 3.^a.

Na pequena velocidade houve, como dissemos, augmento de productos, havendo-o tambem na tonelagem, especialmente em aguardentes (2.962 ton.); assucar (19.201 t.); carvão mineral (149.650 t.); cereaes e farinhas (226.547 t.); conservas (pela grande quantidade exportada, 17.589 t.); desperdicios (337.738 t.); drogas (6.566 t.); materias textis (pela sua maior exportação, 14.382 t.); tecidos (idem, 22.125 t.) e vinhos, nos quaes se dá a coincidência de diminuição havida na tonelagem, na rede Catalã, por motivo da deficiencia da colheita causada pelas molestias da vinha, 37.061 toneladas, ser quasi igual ao augmento de trafego que houve na rede antiga (37.691 toneladas) por motivo do transporte de outros vinhos que foram abastecer aquella região.

Os gastos da exploração, no conjuncto da rede, elevaram-se a 67 milhões de pesetas, mais 2.806.370 pesetas que em 1914, tendo diminuido os da Administração central e Exploração 409.436 pesetas, augmentado os de Via e Obras em 18.863 pesetas e os de Material e Tracção em 3.450.008 pesetas, e diminuido os geraes em 253.064 pesetas.

As minas da Companhia produziram 200.000 toneladas de carvão.

As diferenças de cambio beneficiaram os encargos da exploração em um milhão de pesetas.

Pela sua parte o Thesouro Publico recebeu, durante o anno, em impostos, contribuições e direitos, a somma de 14.094.214 pesetas, que, augmentada de economias por serviços que a Companhia lhe presta, se eleva à importante quantia de 22.367 mil pesetas.

Representando esta somma 45 pesetas por acção, vê-se que o Estado teve à sua parte um dividendo de 250 por cento do que foi distribuido aos accionistas.

As acções existentes são hoje 496.938.



Companhia Portugueza. — Circula já no rapido de Madrid, entre Lisboa e Entroncamento, uma nova carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classe que tem o n.^o 261, acabada de construir nas officinas de Santa Apolonia.

O novo vehiculo, que pertence à serie *p* é igual em estrutura e dimensões às outras carruagens da mesma serie, que circulam nos comboios 15 e 8 da linha do Norte.

Tem 2 compartimentos de 1.^a classe com 17 logares e 4 de 2.^a classe com 35 logares.

Tem uma retrete para a 1.^a classe e outra para a 2.^a. É provido de aquecimento, e a caixa está assente sobre calços de borracha. Tem apenas 2 eixos mas devido à grande distancia entre elles tem um optimo andamento.

Estão em construcção mais carruagens eguaes. Pode-se dizer que este material, bem construido e elegante como é, honra as officinas de Santa Apolonia.

— Está concluida, na estação de Marvão, uma ampliação que é destinada à agencia aduaneira da Companhia.

Ficou assim a estação n'um edificio ligado com a Alfandega, pois a ampliação foi feita no terreno entre aquellos dois edificios.

Valle do Sado. — Deve proseguir muito brevemente, o assentamento d'esta linha na parte Louzal-Grandola, serviço que estava paralizado pelo viaducto de Louzal, agora concluido, e cuja construcção foi executada na Empreza Industrial Portugueza.

O novo viaducto tem 60 metros de comprimento e 35 de altura, e o seu peso é de 150 toneladas.

Caminhos de ferro da Andaluzia

O dividendo d'esta Companhia será de 15 pesetas em vez de 12,50 como anteriormente se havia dito. Os productos liquidados do exercicio de 1915 attingiram pesetas 14.669.362, contra pesetas 13.603.665, que haviam sido os de 1914. Feita a deducção do serviço das obrigações, o lucro liquido foi de 3.834.802 pesetas, quando fôra, no anno anterior de 2.547.730.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 2.^o semestre de 1915

1.210 obrigações de 3% privilegiadas de 1.^o grau.

(Continuação do numero anterior)

| | | | | | | |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| N. ^o | 185.000 | 191.350 | 191.407 | 192.148 | 192.653 | 193.352 a |
| 193.327 | 193.390 | 194.158 | 195.001 a | 195.004 | 195.081 | 195.495 a |
| 195.497 | 196.048 | 196.049 | 197.313 | 199.282 a | 199.286 | 200.357 a |
| 200.360 | 201.320 a | 201.324 | 201.618 | 204.097 | 204.528 a | 204.532 |
| 204.809 | 204.810 | 205.136 a | 205.140 | 205.655 | 205.656 | 205.778 a |
| 205.780 | 205.838 | 206.732 a | 206.736 | 206.793 a | 206.797 | 207.248 |
| 207.249 | 207.256 | 207.257 | 207.273 | 207.274 | 207.571 | 207.635 |
| 208.056 a | 208.065 | 208.407 | 208.939 | 209.304 | 209.426 | 209.429 |
| 209.430 | 211.790 a | 211.792 | 212.457 | 212.364 | 212.365 | 213.285 |
| 213.286 | 213.302 a | 213.304 | 213.371 | 213.412 | 214.034 | 213.036 a |
| 214.038 | 214.120 | 215.327 | 215.328 | 215.955 a | 215.958 | 218.466 a |
| 218.468 | 220.494 | 220.596 | 220.823 | 220.930 | 220.931 | 221.175 a |
| 221.177 | 222.191 | 224.618 | 224.619 | 226.374 a | 226.377 | 227.639 |
| 226.640 | 228.992 | 231.008 | 231.187 | 231.448 | 231.449 | 231.589 a |
| 231.592 | 232.450 | 232.543 a | 232.547 | 233.486 a | 233.489 | 233.581 |
| 233.852 | 233.853 | 234.509 | 234.510 | 236.400 a | 236.404 | 236.486 |
| 236.554 | 236.556 | 237.557 a | 237.559 | 237.839 a | 237.843 | 238.161 |
| 244.013 | 243.629 a | 243.678 | 243.729 a | 243.732 | 244.442 a | 244.444 |
| 244.658 | 244.659 | 244.708 a | 244.709 | 245.669 | 246.055 | 246.226 a |
| 246.275 | 246.701 a | 246.704 | 247.432 a | 247.456 | 248.772 | 249.198 |
| 249.199 | 249.962 | 250.220 | 250.663 a | 250.665 | 251.033 | 251.034 |
| 251.317 | 251.318 | 251.326 | 251.427 | 251.428 | 251.754 | 251.808 |
| 252.021 | 252.145 | 252.482 a | 252.484 | 253.379 | 254.026 | 254.373 |
| 254.374 | 254.809 | 255.060 | 255.061 | 255.067 a | 255.069 | 255.485 a |
| 255.494 | 255.658 | 255.976 a | 255.979 | 255.999 | 256.000 | 256.038 |
| 256.704 a | 256.711 | 257.068 | 257.560 a | 257.563 | 257.930 | 258.033 |
| 258.034 | 258.345 | 258.346 | 258.671 | 258.672 | 258.790 | 260.844 |
| 260.845 | 260.947 | 261.329 | 263.812 | 265.164 | 166.793 | 267.109 a |
| 267.111 | 267.246 | 267.494 | 267.495 | 267.975 | 267.976 | 268.249 |
| 268.593 | 269.012 | 270.222 a | 270.224 | 271.960 | 272.063 | 272.064 |
| 273.342 | 273.343 | 273.484 | 274.759 | 275.487 a | 275.489 | 275.924 a |
| 275.927 | 276.352 | 276.353 | 276.504 | 276.619 | 276.789 | 277.251 a |
| 277.253 | 277.721 | 277.974 | 278.368 a | 278.370 | 278.457 | 279.467 |
| 279.468 | 279.525 | 279.868 a | 279.873 | 281.098 a | 281.101 | 281.483 a |
| 281.486 | 181.801 a | 281.803 | 282.243 | 283.712 | 284.025 a | 284.032 |
| 284.422 | 284.423 | 284.493 | 284.548 | 287.073 | 288.024 | 288.198 |
| 288.779 | 288.846 a | 288.848 | 289.869 a | 289.871 | 289.880 | 289.881 |
| 291.234 | 291.409 | 291.729 | 292.711 | 292.959 | 292.960 | 293.264 |
| 293.368 | 294.679 | 294.692 | 294.693 | 294.735 | 294.818 | 294.819 |
| 294.831 | 295.441 | 295.442 | 296.133 | 296.134 | 296.240 | 294.562 |
| 297.120 | 298.175 a | 298.177 | 298.206 | 298.207 | 300.201 | 300.766 |

| | | | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 300.767 | 300.897 | 300.898 | 301.053 a | 301.055 | 301.619 | 301.620 |
| 301.636 | 302.310 a | 302.313 | 302.318 | 302.455 a | 302.457 | 302.800 |
| 303.594 a | 303.596 | 304.429 | 304.430 | 305.035 a | 305.038 | 305.309 a |
| 305.317 | 305.388 a | 305.390 | 306.260 | 307.370 | 307.559 | 307.560 |
| 307.649 a | 307.651 | 307.934 a | 307.936 | 308.125 a | 308.128 | 308.130 |
| 308.573 | 308.574 | 308.810 | 309.251 | 309.288 a | 309.292 | 310.611 a |
| 310.614 | 310.947 | 310.976 | 311.030 a | 311.034 | 311.051 | 311.052 |
| 311.958 | 311.959 | 311.977 a | 311.979 | 312.136 | 312.134 | 312.188 a |
| 312.190 | 312.217 | 312.291 | 312.292 | 312.907 | 314.173 | 314.174 |
| 314.451 | 314.452 | 314.832 | 317.457 | 318.070 | 318.087 | 318.231 |
| 318.473 | 318.584 | 320.615 | 320.616 | 321.532 | 323.041 | 323.283 a |
| 323.287 | 323.716 | 324.927 a | 324.932 | 325.797 a | 325.800 | 325.920 a |
| 325.927 | 325.986 | 326.800 | 326.905 | 326.906 | 327.827 a | 327.829 |
| 327.927 | 327.946 a | 327.952 | 328.203 | 328.525 | 328.648 | 328.727 |
| 328.728 | 329.386 | 329.890 | 330.418 | 330.419 | 330.493 | 330.902 |
| 331.071 | 331.812 | 332.018 | 334.138 | 334.149 | 334.150 | 334.241 a |
| 334.244 | 334.398 a | 334.401 | 334.952 | 334.953 | 334.986 | 335.755 |
| 335.866 | 337.021 | 337.568 | 339.083 | 339.084 | 339.833 | 340.171 |
| 340.882 | 340.888 | 340.889 | 340.930 a | 340.932 | 340.969 | 341.457 |
| 344.119 | 345.055 | 345.056 | 348.370 | 348.731 | 348.894 | 348.895 |
| 349.462 a | 349.465 | 349.688 | 350.319 | 351.605 | 351.606 | 352.198 |
| 353.025 | 353.026 | 353.103 | 353.180 | 354.734 | 354.735 | 354.795 |
| 354.796 | 355.285 a | 355.289 | 357.111 | 357.292 | 357.293 | 357.304 |
| 358.063 | 358.082 a | 358.086 | 359.034 | 359.306 | 359.312 | 360.217 |
| 360.634 | 360.635 | 360.809 a | 360.811 | 362.077 | 362.078 | 362.319 |
| 363.164 a | 363.176 | 363.728 | 363.873 | 364.694 | 366.475 | 366.559 |
| 366.560 | 366.791 | 366.792 | 367.150 | 367.444 | 367.445 | 367.641 |
| 367.646 | 367.647 | 367.857 a | 367.859 | 397.862 | 367.924 | 368.420 |
| 369.050 | 369.051 | 369.446 | 369.452 | 369.713 | 369.954 | 370.504 |
| 370.899 a | 370.901 | 371.502 a | 371.507 | 372.098 a | 372.102 | 372.566 a |
| 372.570 | 372.890 a | 372.894 | 373.356 | 373.507 | 373.508 | 373.668 |
| 373.669 | 375.489 a | 375.491 | 375.923 a | 375.926 | 376.037 | 376.391 |
| 377.094 a | 377.128 a | 377.900 | 377.901 | 378.875 | 379.421 a | 379.424 |
| 379.549 | 379.550 | 380.174 | 380.968 a | 380.972 | 381.938 | 382.203 a |
| 382.205 | 382.782 | 382.803 a | 382.811 | 282.926 | 382.964 | 383.345 a |
| 383.348 | 383.590 | 383.675 | 383.676 | 384.097 | 384.520 | 384.521 |
| 384.628 a | 384.632 | 384.918 | 385.217 | 385.218 | 385.722 | 385.723 |
| 387.188 | 387.189 | 387.584 | 387.585 | 387.697 | 388.518 | 388.575. |

As 43 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 43 e seguintes.

As restantes 1167 teem o coupon n.º 44 e seguintes.

Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos dos Arts. 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais Accções, segundo os preceitos do Art. 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 30 de Junho proximo futuro, pelas 12 horas.

Ordem do dia

1.º—Conhecer das contas respectivas ao Exercicio de 1915, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º—Apreciar quaesquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art. 38.º dos Estatutos.

3.º—Eleger dois Vogaes do Conselho de Administração, nos termos do Art. 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Artigo.

4.º—Eleger dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art. 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Artigo.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as Accções Nominativas ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente inclusivé, e as Accções ao Portador depositadas até ao meio dia do dia 15 do mez de Junho:

Em Lisboa—na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Agores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto—no Banco Commercial do Porto.

Em Paris—nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, no Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e no Banque de Paris et des Pays-Bas.

Em Londres—nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Genebra—nas Caixas do Bankverein Suisse.

Os documentos legais estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde o dia 15 do mez de Junho proximo.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Commissão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depositos das Accções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Arts. 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 26 de Maio de 1916. — O Presidente da Assembleia Geral, Augusto Victor dos Santos.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1916.

As emissões em Inglaterra.—*The Economist* publicou uma estatística das emissões publicas realizadas em Londres desde 1892 até á actualidade. Nesta estatística não foram incluídas nem as colocações de capitaes, de caracter particular, nem os dos trusts e companhias de seguros.

Seguem os numeros referentes a alguns dos annos comprehendidos n'aquelle periodo.

Em milhares de libras:

| | |
|-----------|---------|
| 1892..... | 81.437 |
| 1898..... | 149.227 |
| 1905..... | 167.187 |
| 1908..... | 192.204 |
| 1910..... | 267.439 |

Nos tres annos anteriores áquelle em que rebentou a guerra, o capital emittido teve o seguinte destino:

Em milhares de libras:

| | 1911 | 1912 | 1913 |
|----------------------|---------|---------|---------|
| Reino Unido..... | 26.146 | 45.335 | 35.952 |
| Colonias inglezas... | 64.994 | 72.642 | 76.137 |
| Estrangeiro..... | 100.619 | 92.873 | 84.448 |
| | 191.759 | 210.850 | 196.537 |

A distribuição das emissões effectuadas em Londres, nos dois ultimos annos, foi a seguinte:

Em milhares de libras.

| | 1914 | 1915 | Media |
|----------------------|---------|---------|---------|
| Reino Unido..... | 364.420 | 621.146 | 492.715 |
| Colonias inglezas... | 80.940 | 22.289 | 51.614 |
| Estrangeiro..... | 67.162 | 41.812 | 54.487 |
| | 512.522 | 685.247 | 598.816 |

Do exame dos dois ultimos mappas conclue-se que, nos annos que precederam áquelle em que começou a guerra, o Reino Unido apenas utilisou 18% do total das emissões feitas em Londres, enquanto que em 1914 e 1915, a parte correspondente á Inglaterra foi de 82%, cabendo 9% ao estrangeiro e outro tanto ás colonias inglezas.

A exportação de carvão Inglez. — As quantidades de hulha, coke e outras especies de carvão que a Inglaterra exportou, nos annos de 1914, e 1915, são as que constam da seguinte nota extrahida da estatística publicada pelo *Boletim do Centro de Informação Commercial do Ministerio de Estado*, de Hespanha:

Paizes importadores:

| | 1915 toneladas | 1914 toneladas |
|----------------------|-------------------|-------------------|
| França..... | 17.601.572 | 12.330.545 |
| Italia..... | 5.788.460 | 8.625.254 |
| Dinamarca..... | 3.130.642 | 3.059.162 |
| Noruega..... | 2.643.187 | 2.462.200 |
| Suecia..... | 2.659.995 | 4.250.235 |
| Hespanha e Canarias. | 2.067.763 | 1.940.148 |
| Russia..... | 42.559 | 3.087.805 |
| Paizes diversos..... | 27.896.307 | 9.414.775 |
| | 61.830.485 | 45.170.144 |

Fundos de Estados.—Damos a seguir uma nota comparativa das cotações de alguns Fundos na 20.ª semana do corrente anno, e das registradas em egual periodo nos annos de 1914 e 1915.

Bolsa de Paris:

| | 1914 | 1915 | 1916 |
|--------------------|--------|--------|--------|
| Francez 3 %..... | 86,75 | 72,40 | 62,75 |
| Italiano..... | 96,90 | 76,20 | 72,50 |
| Portuguez 3 %..... | 70,00 | 51,40 | 59,00 |
| Russo consol..... | 88,30 | 75,75 | 71,50 |
| Russo 3 %..... | 73,60 | 64,50 | 59,45 |
| Argentino 5 %..... | 512,00 | 486,00 | 512,00 |
| " 4 %..... | 82,15 | 77,00 | 76,00 |

Bolsa Londres:

| | | | |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Consolid. Inglez..... | 74,81 | 66,50 | 57,12 |
|-----------------------|-------|-------|-------|

Bolsa de Madrid:

| | | | |
|--------------------|--------|-------|-------|
| Hespanhol ext..... | 88,90 | 85,75 | 82,25 |
| " 4 % int..... | 81,00 | 71,70 | 74,85 |
| " 5 % "..... | 100,20 | 93,00 | 96,80 |

Boisa.—O mercado bolsista manteve-se absolutamente calmo, tendo o Fundo Interuo registado uma pequena melhoria, fechando os titulos pequenos, a 37\$65 assentamento e 38\$ coupon.

Devido á proximidade do respectivo sorteio, as obrigações de 4 %—1888, atingiram o nivel de 22\$50. As de 3 %—1905, declinaram para 9\$25.

A Divida Externa manteve os seus cursos, oscilando entre 76\$30 e 77\$, fechando a 76\$80, a 1.ª Serie, e 78\$, a 3.ª Serie.

As acções do grupo bancario continuaram a manifestar bastante firmeza, fechando todas com compradores. Os restantes valores, abandonados.

Cambios.—O mercado cambial permaneceu inactivo durante a quinzena finda. O prego do cheque sobre Londres oscilou entre 34 3/8 e 34 3/8 tendo a libra-ouro—regulado a 7506 e 7512, e fechando hoje a essas taxas.

Rio s/Londres: 12 3/8 e 12 3/16, ficando a 12 11/32 ou 195443 reis.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

| | EM 31 DE MAIO | | EM 15 DE MAIO | |
|-----------------------|---------------|----------|---------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 34 11/16 | 34 9/16 | 34 5/16 | 34 3/16 |
| " 90 d/v..... | 35 3/16 | — | 34 11/16 | — |
| Paris cheque..... | 733 | 738 | 740 | 744 |
| Berlim "..... | — | — | — | — |
| Amsterdã cheque | 595 | 605 | 605 | 615 |
| Madrid cheque | 1415 | 1455 | 1425 | 1435 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e titulos | MAIO | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 29 | 30 | 31 |
| Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento | 37,45 | 37,55 | 37,55 | 37,60 | 37,60 | 38 | 38 | 38 | — | — | — | — | 37,70 | 37,70 |
| Divida interna 3%, coupon..... | 37,25 | 37,25 | 37,25 | 37,35 | 37,60 | 37 | 36,80 | 37,65 | 37,65 | 37,65 | 37,65 | 37,65 | 37,60 | 37,60 |
| " 4% 1888, c/premios..... | 22,20 | 22,25 | 22,30 | 22,30 | — | 22,50 | 22,50 | 22,50 | — | — | — | 22,40 | 22,40 | — |
| " 4 1/2% 1888/9..... | 55,50 | — | 55,80 | 56,00 | — | — | — | 56,00 | 56,20 | 56,20 | 56,20 | — | — | — |
| " 4% 1890..... | — | — | — | — | 48,50 | — | — | — | 49,00 | — | — | — | — | — |
| " 3% 1905 c/premios..... | 39,30 | — | 9,30 | — | 9,30 | 9,25 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) | — | 79,70 | — | — | 79,50 | — | 79,50 | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4 1/2% 1912, ouro..... | — | — | 99,00 | — | — | — | — | — | — | 99,00 | 99,00 | — | 98,50 | — |
| externa 3% coupon 1.ª serie..... | 76,60 | 76,70 | 76,70 | 76,60 | 76,50 | 76,30 | 76,70 | 76,90 | 76,90 | 76,90 | 76,90 | — | 76,50 | 76,30 |
| " 3% 2.ª serie..... | — | 75,20 | 75,30 | 75,20 | — | — | — | — | — | 75,20 | 75,20 | — | — | — |
| " 3% 3.ª serie..... | 79,00 | 79,00 | 79,00 | 78,80 | 78,80 | — | — | 79,00 | 79,00 | 79,00 | 79,00 | — | 79,00 | 79,00 |
| Obrigações dos Tabacos 4 1/2%..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções Banco de Portugal..... | — | — | 177,00 | 177,20 | 177,50 | 177,50 | — | — | 178,00 | 178,00 | 178,15 | 178,10 | 178,00 | — |
| " Commercial de Lisboa..... | — | — | — | — | — | 162,00 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Nacional Ultramarino..... | — | 126,00 | 126,50 | 126,70 | 127,50 | 128,00 | 128,50 | 129,80 | 130,00 | 129,80 | 129,50 | 129,50 | 129,50 | 128,30 |
| " Lisboa & Açores..... | — | 120,00 | — | 120,50 | — | — | 120,50 | 121,00 | — | — | — | 120,00 | — | — |
| Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 70,80 | — | — | — | — |
| Companhia Nacional..... | — | — | 4,00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon..... | — | 80,00 | 80,00 | — | 80,10 | 80,30 | 80,50 | — | 80,30 | 80,00 | 80,00 | — | 80,00 | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon | 52,40 | 52,40 | — | 52,00 | 52,00 | 52,00 | — | 51,50 | — | — | — | 51,90 | — | — |
| Obrig. Companhia Através d'Africa..... | — | — | — | — | — | — | — | 95,00 | — | — | — | 95,50 | — | — |
| Companhia C. F. de Benguela..... | 79,80 | — | — | — | 80,30 | 81,50 | — | 82,00 | 82,00 | 83,00 | 82,80 | 82,50 | 82,50 | 82,50 |
| Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau | 70,90 | 71,00 | 71,00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau | 81,50 | 31,50 | — | — | 31,70 | 31,70 | — | — | — | — | — | — | 31,50 | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau | — | — | 12,00 | — | — | — | — | — | — | 12,30 | 12,25 | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia das Aguas de Lisboa.... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| prediaes 6%..... | — | — | — | — | — | — | 94,00 | 94,00 | — | — | — | — | — | — |
| " 5%..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 90,20 | 90,20 | — | 90,30 | 90,30 | — |
| " 4 1/2%..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% portuguez 1.ª serie..... | — | 60,90 | 60,90 | — | 61,20 | — | — | — | — | 61,25 | — | — | — | — |
| " 3% 2.ª..... | 50 | — | — | 58,90 | — | — | — | 60 | — | 60 | — | 60 | — | — |
| Acções Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Zaragoza-Alicante..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Andaluzes..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 190 | — | — | — | — | — |
| " Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau..... | — | 135 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia da Beira Alta..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3% portuguez..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterdã: Obrig. Através d'Africa..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | |
|---|------------------------------|------------------|-------------|-------|-------------|-------------------------|-------------------|----------|-------------------------|
| | | 1916 | | 1915 | | Diferença em 1916 | 1916 | 1915 | Diferença em 1916 |
| | | Kil. | Totaes | kil. | Totaes | | | | |
| Portuguezas | | | Escudos | | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | |
| Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes.. | — | Rede geral | 1.073 | — | 1.073 | — | — | — | — |
| | | Vendas Novas... | 70 | — | 70 | — | — | — | — |
| | | Coimbra a Louzã | 29 | — | 29 | — | — | — | — |
| Sul e Sueste..... | 20 Maio | 722 | 793.494,535 | 708 | 632.225,881 | +161.268,554 | 1.099,02 | 892,597 | + 206,505 |
| Minho e Douro | 10 > | 471 | 700.716,500 | 471 | 537.662,337 | +163.053,563 | 1.487,71 | 1.141,53 | + 346,18 |
| Beira Alta | — | 253 | — | 253 | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional | 31 Março | 185 | 44.359,533 | 185 | 36.782,550 | + 7.576,82 | 239,78 | 198,82 | + 40,96 |
| Valle do Vouga..... | 30 Abril | 176 | 58.616,586 | 174 | 49.113,540 | + 9.503,546 | 333,05 | 282,26 | + 50,79 |
| Porto a Povoã e Famalicão | 30 Abril | 64 | 61.767,535 | 64 | 49.841,513 | + 11.926,22 | 965,11 | 778,76 | + 186,35 |
| Guimarães | 29 Fevereiro | 56 | 230.029,543 | 56 | 18.065,22 | + 4.959,21 | 411,15 | 322,59 | + 88,56 |
| Hespanholas | | | Pesetas | | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | |
| Norte de Hespanha..... | 10 Maio | 3.681 | 56.373.132 | 3.681 | 50.072.007 | + 6.301.125 | 15.314 | 13.602 | + 1.712 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante..... | 30 Abril | 3.664 | 46.159.957 | 3.664 | 40.736.160 | + 5.423.797 | 12.598 | 11.117 | + 1.481 |
| Andaluzes..... | 10 Maio | 1.083 | 11.876.028 | 1.083 | 9.962.194 | + 1.913.834 | 10.965 | 9.198 | + 1.767 |
| Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp | 20 > | 777 | 3.773.829 | 777 | 3.511.685 | + 262.144 | 4.836 | 4.519 | + 317 |
| Lorca a Baza e Aguilas..... | 6 > | 168 | 1.145.856 | 168 | 986.31 | + 159.544 | 6.87 | 5.870 | + 900 |

Documentos para a Historia

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

(Conclusão)

O principal mercado para o excesso dos productos dos fertes districtos do Alemtejo é a Inglaterra; se pois a via ferrea se levasse a effeito, e d'este modo se animassem os lavradores a tirar das suas terras o maior proveito, é evidente que muito lucraria o productor e o negociante.

| | | | |
|---|-----------------|---------|--|
| Preço por tonelada em Londres..... | £ 18 18 s. 8 d. | | |
| Preço por ton. no Alemtejo | £ 7 10 s. 6 d. | | |
| Frete e 142 kilometros do caminho de ferro até o Tejo, a 25 por tonelada. | £ 0 16 6 | | |
| Frete para Inglaterra por tonelada..... | £ 1 0 0 | £ 9 6 6 | |
| Diferença por tonelada para o lucro.. | £ 9 12 3 | | |

A opinião dos commissários portuguezes encarregados de redigir um parecer acerca dos caminhos de ferro em Portugal, opinião que reputo mais valiosa do que a minha emquanto ao trafico mercantil, estabelece, segundo os mappas da Alfandega Municipal, que o peso total dos generos que descem pelo Tejo para Lisboa é o seguinte:

| | |
|--|------------------|
| Vinho, vinagre, aguardente e azeite... | 41.500 toneladas |
| Carne, cebo, mel e cera..... | 8.000 » |
| Palha, lenha e carvão..... | 15.000 » |
| Pelles, coiros, desventres e miudezas. | 1.500 » |
| Fructas e hortaliças..... | 14.000 » |
| | 80.000 » |

Segundo a mesma auctoridade, o pezo total dos grãos que descem o Tejo é de 25.000 toneladas, e 3.000 toneladas de legumes. Total 28.000 toneladas.

Os generos que entram na Alfandega Grande, sobem a 170.000 toneladas, dois terços dos quaes são transportados para o interior. D'estes dois terços 45.000 toneladas passam para Hespanha.

Assim temos:

| | |
|---|------------------|
| Generos que entram na Alfandega Municipal..... | 80.000 toneladas |
| Dois terços dos generos que entram na Alfandega Grande..... | 131.000 » |
| Grãos..... | 28.000 » |
| | 239.000 » |

Tenho procurado documentar como os districtos do Alemtejo, que este caminho de ferro ha de atravessar, são os que sustentam Lisboa, e entendo que se pode assegurar que dois terços de 108 toneladas de grãos, azeite, vinho, etc., serão transportados por este caminho. Teremos pois d'aqui 72.000 toneladas, que juntas a 45.600 toneladas de generos coloniaes, remettidos para Hespanha, farão o total de 117.600 toneladas que hão de transitar por este caminho. Agora suppondo que Extremoz será o ponto onde hão de convergir as importações, e d'onde hão de partir as exportações, teremos 117.600 toneladas \times 142 kilometros = 16:699.200 toneladas, pelo frete de 25 réis por tonelada, igual a 517:500.000 ou £ 922.685.

Será fundada a nossa crença quando considerarmos que em Portugal venham as transacções e o trafico mercantil a desenvolver-se progressivo e incessantemente como tem acontecido em todos os outros paizes? Esperamos que sim. A experiencia dos ultimos annos auctoris a crença que temos em que os recursos d'este paiz se desenvolvam mais rapidamente ainda do que esperam os

que mais confiam. Como exemplo citarei aqui um facto acontecido commigo, e que destruirá a ideia dos que imaginam que Portugal é uma nação estacionaria. Tendo de ir á Batalha tomei logar em uma das diligencias que algumas semanas antes se tinham estabelecido. Quando quiz voltar para Lisboa, pelo mesmo admiravel vehiculo, achei todos os logares tomados por passageiros.

Não é sómente no futuro que podemos tirar vantagem d'este caminho de ferro, pois que já hoje existe vasto trafico de mercadorias nas visinhanças d'este traçado. Pelo que diz respeito ao movimento provavel de passageiros o transito faz-se actualmente por modo tal que se torna impossivel qualquer calculo, a não ser relativamente á diligencia de Badajoz. O numero de passageiros durante um anno, conduzidos nos vapores do Tejo monta a 70.000, e a maior parte d'elles segue para o Alemtejo, por Salvaterra, Santarem e Abrantes.

Um dos resultados mais notaveis do estabelecimento dos caminhos de ferro na Belgica foi o grande proveito que as classes mais pobres auferiram d'este meio accelerado de transito. Todos os que tem visitado aquelle paiz devem ter notado como a classe operaria usad'este meio de communicações para procurar trabalho. Porque não acontecerá o mesmo a Portugal, onde os braços escasseiam, e o salario sobe todos os dias, em consequencia da actividade do trabalho nas estradas e nos caminhos de ferro?

Tomando um quinto da povoação (*) d'aquelles districtos, onde o caminho de ferro exerce a sua influencia, e sem contar com o movimento de quaesquer passageiros de Hespanha, teremos 130.000 passageiros; suppondo que cada um viajará 142 kilometros por anno, teremos $130.000 \times 142 = 18:460.000$ kilometros viajados cada anno, que pela menor tarifa, de 18 réis por kilometro, dão 332:500.000 réis, ou £ 74.000, proveniente do movimento de passageiros, o que junto a 417:500.000 réis, receita do transito de mercadorias, produzirá 750.000.000 réis ou £ 160.685, avultado rendimento para a Companhia: e deduzindo 5 por cento para despezas, teremos 375:000.000, ou £ 85.342.

Em conclusão: este caminho de ferro será util, não só aos agricultores, evitando que o producto dos seus campos pareça falta de consumidor, não só aos governos facilitando a manutenção da ordem, e regularidade na administração, a redução do exercito, e com isso grandes economias; mas por todas as razões virá elle a ser um dos que tem mais seguro exito, e que mais ha de favorecer os interesses commerciaes do paiz.

Tenho a honra de ser de V. Ex.^a obediente servo. — Thomaz Rumball.

Caminhos de ferro particulares, na Russia

Os ministerios russos do commercio e das communicações obtiveram a necessaria auctorisação para estabelecerem um Conselho Permanente dos Caminhos de Ferro particulares, cuja séde será em Petrogrado.

Esse Conselho será constituído pelos representantes da industria dos caminhos de ferro e occupar-se-ha das questões de interesse geral relativas á mesma industria, taes como dos meios de pagamento, no estrangeiro, dos coupons vencidos; da emissão, no paiz ou no estrangeiro, de um grande emprestimo; da elevação das tarifas de transportes; da suppressão das chamadas tarifas de preferencia, etc., adoptando providencias que serão communs a todas as linhas particulares do grande imperio.

(*) Conheceu-se nos Estados Unidos que cada pessoa dentro dos limites da influencia do caminho de ferro, contribue para o rendimento d'elle na razão de 12 sch. 6 d. por cabeça.

Companhia da Beira Alta

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

(Continuado do numero 682)

Passageiros.— As receitas d'este ramo de trafego, em comparação com as do anno precedente, mostram uma diminuição de Escudos: 3.859.526,4 como se verifica no quadro seguinte:

| Classes | 1915 | | | 1914 | | |
|------------------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|
| | Numero | PRODUCTOS | | Numero | PRODUCTOS | |
| | | Totales | Por passageiro | | Totales | Por passageiro |
| Primeira..... | 18.158 | 26.277.843,3 | 1.444,7 | 21.384 | 40.133.515,5 | 1.887,6 |
| Segunda..... | 75.349 | 62.393.548,5 | 828,8 | 73.700 | 56.044.861,2 | 757,6 |
| Terceira..... | 303.150 | 121.592.807,4 | 401,1 | 321.048 | 119.781.661,9 | 371,1 |
| Receitas supplementares..... | — | 7.925.883 | — | — | 6.088.570 | — |
| Totales..... | 396.657 | 218.188.882,2 | 653 | 416.132 | 222.048.508,6 | 551,9 |

Diferença de 1915 em relação a 1914

| Classes | Numero | PRODUCTOS | |
|------------------------------|-----------------|----------------------|----------------|
| | | Totales | Por passageiro |
| Primeira..... | — 3.226 | — 12.855.572,2 | — 642,9 |
| Segunda..... | + 1.649 | + 6.348.887,3 | + 825,2 |
| Terceira..... | — 17.898 | + 1.810.545,5 | + 563 |
| Receitas supplementares..... | — | + 1.837.513 | — |
| Totales..... | — 19.475 | — 3.859.526,4 | + 501,1 |

O importante augmento apurado na venda dos bilhetes de segunda classe, e a avultada quebra que se deu na cobrança dos de 1.ª classe devem ser attribuidos, em grande parte, á mudança operada ultimamente nos habitos de muitos passageiros, que dão agora a preferéncia aquelles logares.

Para a diminuição acima indicada tambem contribuiu o serviço internacional, que teve no conjuncto, em relação a 1914, uma perda de receitas na importancia de Escudos 2.620.532.

Estabelecido porém, o confronto da receita geral de passageiros com a de 1913, encontra-se uma diferença a menos em 1915, de Escudos 28.813.534, a quota parte correspondente ao serviço internacional.

Grande velocidade.— O decrescimento de receitas n'este ramo importou na totalidade de Escudos 1.488.568,6, distribuidos pela seguinte forma:

| | | |
|---------------------------------|---------|-------------|
| Bagagens e cães, a menos..... | Escudos | 575.516,8 |
| Mercadorias, a mais..... | " | 2.515.503,8 |
| Receitas diversas, a menos..... | " | 3.428.555,6 |

Nas mercadorias houve augmento nas expedições de peixe e fructas.

As grandes exportações de ovos, aves, etc., que eram outr'ora feitas para o paiz visinho ao abrigo do tratado de commercio, continuam suspensas.

A diminuição que se observa sob o titulo *Receitas diversas* provém, principalmente, das subvenções que a Companhia deixou de receber dos correios internacionaes, em virtude da suppressão do Sud-Express.

Pequena velocidade.— O accrescimento de receitas na importancia total de Escudos 29.980.573,2, incide especialmente nos transportes das seguintes mercadorias:

| | | |
|----------------|---------|------------|
| Vinho..... | Escudos | 12.576.500 |
| Legumes..... | " | 9.950.500 |
| Madeiras..... | " | 5.883.500 |
| Sal..... | " | 4.283.500 |
| Fructas..... | " | 2.570.500 |
| Vasilhame..... | " | 2.567.500 |
| Cal..... | " | 2.096.500 |
| Couros..... | " | 1.520.500 |

tendo sido, tambem, constatadas diminuições nos seguintes transportes:

| | | |
|--------------------------|---------|-----------|
| Metaes..... | Escudos | 2.508.500 |
| Productos ceramicos..... | " | 1.952.500 |
| Combustiveis..... | " | 1.787.500 |
| Farinhas..... | " | 1.400.500 |
| Comestiveis..... | " | 1.133.500 |

diferenças que devem ter sido originadas pelo aggravamento da situação economica do nosso Paiz.

Receitas fora do trafego.— O excedente de Escudos 4.305.512,7 é devido, na sua quasi totalidade, ás operações resultantes da permuta de material circulante com as Companhias visinhas, pelo motivo do incremento que teve o trafego de pequena velocidade.

Despezas

As despezas realizadas em 1915, em confronto com as de 1914, apresentam no total o volumoso augmento de Esc. 36.613.576,5, conforme o quadro abaixo:

| | 1915 | 1914 | Diferença de 1915 em relação a 1914 |
|--------------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------|
| Administração de Lisboa e Paris..... | 29.028.592,4 | 28.626.514,9 | + 402.077,5 |
| Exploração e Movimento..... | 79.091.546,8 | 72.157.829,2 | + 6.933.717,6 |
| Material e Tração..... | 143.630.528,0 | 115.537.524,8 | + 28.093.003,2 |
| Via e Obras..... | 80.617.531,7 | 79.434.566,5 | + 1.182.965,2 |
| Totales..... | 332.367.898,9 | 295.754.829,4 | + 36.613.069,5 |

No Relatorio do anno passado, em face da formidavel alta que se estava manifestando, por esta mesma epocha, nas cotações de todas as materias primas, frétes maritimos, cambios, etc., já tinhamos previsto que as despezas em 1915 seriam amplamente alargadas; porém aquella subida tomou taes proporções que, se não tivessem sido adoptadas, em devido tempo, as convenientes medidas de precaução, as despezas teriam attingido, certamente, algarismos muito superiores aos que estão acima indicados.

Assim, tendo sido supprimidos alguns comboios, entre os quaes o Sud-Express, conseguiu-se reduzir, no percurso annual 213.000 kilometros.

Por outro lado, tendo sido antecipadamente adquiridos, por preços sensivelmente inferiores aos que vigoraram no anno findo, muitos dos principaes artigos consumidos e utilizados pelos nossos Serviços, evitou-se, tambem, um maior aggravamento de despezas; o que, infelizmente, já não succederá no corrente anno.

Para 1916 temos, pois, que contar, desde já, com novos e pesados encargos. Alem dos augmentos que foram feitos ultimamente nos vencimentos de todo o Pessoal, para o compensar da desmedida carestia que hoje abrange todos os objectos de primeira necessidade, seremos forçados a adquirir pelos preços actuaes — que são, na generalidade, o dobro, o triplo e até mais — os materiaes e utensilios que são absolutamente indispensaveis para a conservação e exploração das linhas pertencentes á Companhia. Como exemplo bastará citar-se o carvão, que, representando normalmente cerca de 25 % das despezas totaes da exploração e administração, está hoje sobrecarregado approximadamente com mais de 400 %.

N'estas condições a sobretaxa de 25 %, que foi ultimamente auctorizada pelo Governo, não deve dar senão uma fraca compensação á enormidade dos encargos resultantes da situação anormal da Europa.

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

Linha do Sado

Lanço da Azinheira dos Bairros a Gervão

No dia 12 de junho do corrente anno, pelas 12 horas, perante a 2.ª Secção de Construção da linha do Sado, em Panoias, se ha-de proceder ao concurso publico, para adjudicação á mesma secção, da tarefa de construção completa do empedramento a Mac-Adam da estrada de acesso da Villa de Alvalade á estação, e do pateo posterior ao edificio de passageiros e dos caes da mesma.

Para ser admittido a licitar, tem o concorrente de mostrar que effectuou na Thesouraria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou na estação de Panoias, o deposito provisorio de nove escudos e nove centavos (9509).

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes ao publico, na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, 63, Lisboa; na sede da 2.ª Secção de Construção, em Panoias, e na Secretaria da 3.ª Secção de Construção, em Grandola, onde podem ser examinados todos os dias uteis desde as 10 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'oleo de purgueira

No dia 5 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30 toneladas de oleo de purgueira.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazéns Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) 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.

AGENDA DO VIAJANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na Ilha Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e aseados —Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 1, Campo do Toural, 18.—Este hotel e sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e asseio: tratamento recommendavel.—Proprietario, Domingos Jose Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commisões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua do Comercio, 73, 2.º

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, 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 a ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Esteliez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1916

COMP. PORTUGUEZA

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------------------------------|-----------|----------|--------|
| Lisboa-R | Cintra | Lisboa-R | |
| 7 16 | 8 29 | 5 30 | 6 37 |
| 9 18 | 10 31 | 6 40 | 7 41 |
| 10 55 | 12 1 | 8 31 | 9 33 |
| h 12 5 | 12 46 | b 9 9 | 9 59 |
| 12 50 | 1 57 | 9 23 | 10 26 |
| 3 | 1 9 | 11 23 | 12 20 |
| g 5 20 | 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 | h 7 39 | b 8 37 |
| 10 23 | 11 33 | 9 10 | 10 7 |
| h 11 55 | 1 1 | 11 13 | 12 15 |
| 12 55 | 2 5 | | |
| Lisboa-R | Queluz | Lisboa-R | |
| 7 55 | 8 37 | 8 45 | 9 20 |
| C. Sodrè | Cascaes | C. Sodrè | |
| 6 | 7 8 | 5 25 | 6 31 |
| 6 53 | 8 1 | 6 31 | 7 40 |
| b 8 10 | 9 1 | b 7 | 7 47 |
| 9 10 | 10 18 | 7 45 | 8 59 |
| 10 45 | 11 53 | b 8 50 | 9 57 |
| h 11 29 | a 12 5 | b 9 35 | 10 41 |
| 12 29 | 1 28 | b 10 35 | 11 23 |
| h 2 | 3 8 | 11 20 | 12 26 |
| 2 50 | 3 58 | h 12 20 | a 1 2 |
| b 5 15 | 6 6 | 12 50 | 1 56 |
| b 6 | 6 51 | h 2 20 | 3 26 |
| a 6 40 | 7 21 | 3 50 | 4 56 |
| 7 | 8 8 | b 5 20 | 6 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 |
| C. Sodrè | P. Arcos | C. Sodrè | |
| 8 15 | 8 45 | 8 55 | 9 30 |
| 4 30 | 5 6 | 5 18 | 5 48 |
| 5 20 | 5 56 | 6 5 | 6 40 |
| 6 5 | 6 41 | 7 50 | 8 25 |
| Mais os de Cascaes, excepto os a | | | |
| Lisboa-R | V. Franca | Lisboa-R | |
| 6 46 | 8 | 5 42 | 7 5 |
| 10 33 | 11 51 | 6 21 | 7 49 |
| 1 25 | 2 47 | 8 20 | 9 41 |
| b 5 3 | 6 7 | 12 35 | 1 58 |
| 5 41 | 7 4 | 3 4 | 4 30 |
| 10 36 | 11 56 | 9 10 | 10 37 |
| 12 47 | 2 5 | | |
| Lisboa-R | Sacavem | 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 48 | 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 |
| | | a 11 28 | 11 57 |
| Lisboa-P | B. Prata | Lisboa-P | |
| g 7 33 | 7 45 | g 6 10 | 6 50 |
| g 5 10 | 5 21 | g 9 25 | 9 33 |
| | | g 5 40 | 5 50 |
| Lisboa-P | V. Franca | Lisboa-P | |
| 6 56 | 8 7 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|---------------------------|-------------|----------|---------|
| Lisboa-R | Porto | Lisboa-R | |
| a 8 30 | 2 18 | 6 28 | 5 36 |
| 9 10 | 8 42 | 6 45 | 1 8 |
| c 7 10 | 9 44 | 7 55 | 6 25 |
| 9 35 | 7 53 | f 7 45 | 11 14 |
| Lisboa-R | Entrone | Lisboa-R | |
| 8 5 | 11 38 | 7 20 | 11 14 |
| | | 11 40 | 5 |
| Lisboa-R | Santarem | Lisboa-R | |
| 5 51 | 7 20 | 9 55 | 11 57 |
| Entrone | Alfarellos | Entrone | |
| 3 22 | 10 36 | 4 51 | 11 28 |
| | | 7 55 | 10 18 |
| Entrone | Porto | Entrone | |
| 6 5 | 1 58 | | |
| Figueira | Coimbra | Figueira | |
| 1 50 | 3 24 | 1 25 | 4 36 |
| a 6 30 | 8 15 | 7 35 | 9 18 |
| 7 45 | 9 45 | 10 15 | 12 28 |
| 11 30 | 1 8 | 2 40 | 4 55 |
| 2 5 | 4 30 | a 4 50 | 6 44 |
| 10 45 | 12 30 | 8 55 | 10 45 |
| | | 11 39 | 1 34 |
| Coimbra | Louza | Coimbra | |
| 5 25 | 6 54 | 7 10 | 8 30 |
| m 12 29 | 1 43 | m 2 33 | 3 40 |
| 4 35 | 5 50 | 6 5 | 7 4 |
| Figueira | Alfarellos | Figueira | |
| 5 40 | 7 | 7 50 | 8 23 |
| 6 58 | 7 35 | | |
| 8 45 | 9 27 | | |
| 11 43 | 12 54 | | |
| Mais os para e de Coimbra | | | |
| Lisboa-R | Figueira | Lisboa-R | |
| 8 10 | 3 5 | 3 25 | 12 1 |
| 4 15 | 12 44 | 5 40 | 12 43 |
| Lisboa-R | T. Vedras | Lisboa-R | |
| 5 51 | 8 43 | 6 10 | 9 20 |
| Lisboa-R | Caldas | Lisboa-R | |
| 7 55 | 1 4 | 1 25 | 6 14 |
| Porto | Aveiro | Porto | |
| 6 28 | 8 31 | 6 10 | 8 51 |
| 10 18 | 12 47 | 11 32 | 1 58 |
| 3 27 | 4 56 | 6 45 | 9 26 |
| 7 3 | 9 31 | | |
| Porto | Ovar | Porto | |
| 5 46 | 7 13 | 5 30 | 7 13 |
| 4 19 | 5 49 | 7 55 | 9 38 |
| 12 43 | 2 13 | 6 14 | 7 47 |
| Mais os de Aveiro | | | |
| Porto | Espinho | Porto | |
| 6 55 | 7 48 | 9 36 | 10 37 |
| 8 57 | 9 50 | 10 40 | 11 36 |
| 12 15 | 1 11 | 4 12 | 5 8 |
| o 1 37 | 2 33 | 9 48 | 10 45 |
| g 5 20 | 6 13 | 11 10 | 12 8 |
| 9 50 | 10 43 | | |
| Mais os de Ovar e Aveiro. | | | |
| Lisboa-R | Val. d'Ale. | Lisboa-R | |
| 9 10 | 6 55 | 7 42 | de Mad |
| a Mad | 9 | 8 10 | 5 36 |
| a 4 35 | 9 43 | a 11 25 | de Mad. |
| a Mad | 8 1 | a 9 28 | 1 2 31 |
| 8 5 | 7 50 | 5 | a 1 8 |
| | | | 5 5 |
| Lisboa-R | Badajoz | Lisboa-R | |
| 9 10 | 10 14 | 4 15 | 5 30 |
| 8 5 | 7 40 | | |
| | | 6 24 | 1 8 |
| | | | 5 5 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|---------------------|--------------|----------|--------|
| Entrone | T. das Var. | Entrone | |
| 6 17 | 11 8 | 4 24 | 9 30 |
| Lisboa-R | Guarda | Lisboa-R | |
| 9 10 | 4 2 | 12 5 | a 2 33 |
| 8 5 | 10 8 | 3 40 | a 1 8 |
| 9 35 | | | 5 5 |
| Setil | Vendas Novas | Setil | |
| j 5 40 | 9 30 | 5 20 | 8 36 |
| 9 12 | 11 4 | j 11 45 | 3 13 |
| 7 11 | 10 20 | 7 32 | 9 50 |
| BEIRA ALTA | | | |
| Figueira | Pampilhosa | Figueira | |
| 7 35 | 9 45 | 11 10 | 1 5 |
| 8 10 | 10 5 | 8 15 | 10 8 |
| Pampilh. | F. Onoro | Pampilh. | |
| 5 50 | 4 32 | 11 | 7 44 |
| Pampilh. | Guarda | Pampilh. | |
| 12 30 | 5 51 | 4 4 | 9 32 |
| SUL E SUESTE | | | |
| Lisboa | Barreiro | Lisboa | |
| 6 30 | 7 5 | 6 20 | 7 |
| 8 15 | 8 50 | 7 10 | 8 15 |
| 10 | 10 45 | 9 30 | 10 5 |
| 11 30 | 12 5 | 1 15 | 1 50 |
| 9 45 | 3 20 | 2 55 | 3 30 |
| 4 35 | 7 10 | 4 55 | 5 30 |
| 6 5 | 6 40 | 5 55 | 6 30 |
| 8 10 | 8 50 | 8 | 8 40 |
| Lisboa | Setubal | Lisboa | |
| 8 15 | 10 10 | 8 25 | 10 5 |
| 11 30 | 12 55 | 1 50 | 3 30 |
| 2 45 | 4 25 | 5 | 6 30 |
| 6 5 | 7 40 | | |
| 8 10 | 10 5 | | |
| Lisboa | Aldegallega | Lisboa | |
| 5 15 | 10 10 | 8 10 | 10 5 |
| 11 40 | 1 5 | 12 | 1 50 |
| 4 35 | 6 30 | 1 40 | 6 30 |
| 8 10 | 10 5 | | |
| Lisboa | C. Branca | Lisboa | |
| 4 35 | 8 15 | | |
| Lisboa | Evora | Lisboa | |
| 8 15 | 12 45 | 9 28 | 1 50 |
| 4 35 | 9 13 | 2 12 | 7 |
| 8 10 | 12 10 | | |
| Gadanha | Montemor | Gadanha | |
| 11 21 | 11 55 | 10 10 | 10 39 |
| 11 2 | 11 30 | 7 15 | 7 44 |
| Lisboa | Villa Viçosa | Lisboa | |
| 4 35 | 12 23 | 6 15 | 1 50 |
| Lisboa | Môra | Lisboa | |
| 8 15 | 3 | 6 10 | 1 50 |
| Lisboa | Beja | Lisboa | |
| 8 15 | 2 10 | 8 30 | 1 50 |
| 8 10 | 12 45 | 1 50 | 7 |
| Lisboa | Moura | Lisboa | |
| 8 15 | 4 50 | 6 | 1 50 |
| Lisboa | Villa Real | Lisboa | |
| 8 10 | 9 43 | 4 33 | 7 15 |

| CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------------------|---------------|-----------|
| Lisboa | Portimão | Lisboa |
| 8 10 | 6 50 | 7 |
| Garvão | Louzal | Garvão |
| 3 10 | 5 | 8 35 |
| Portimão | Villa Real | Portimão |
| 3 15 | 8 40 | 7 20 |
| Portimão | Faro | Portimão |
| 3 15 | 5 49 | 10 10 |
| Faro | V. R. S. Ant. | Faro |
| 7 10 | 9 43 | 4 30 |
| 7 15 | | |
| MINHO E DOURO | | |
| Porto | Braga | Porto |
| 7 40 | 9 22 | 4 3 |
| 8 22 | 10 50 | 8 18 |
| 10 12 | 12 31 | 9 11 11 |
| 5 10 | 7 4 | 12 17 |
| 12 12 | 1 52 | 3 50 |
| h 10 45 | | 12 39 |
| Porto | Valença | Porto |
| 10 10 | 8 20 | 7 5 |
| 5 10 | 9 50 | 5 30 |
| Porto | Mensão | Porto |
| 8 22 | 1 58 | 4 47 |
| a 2 29 | 6 25 | a 12 42 |
| 5 10 | 10 34 | 2 47 |
| Vianna | Valença | Vianna |
| 8 11 | 10 12 | 5 30 |
| 7 50 | 9 50 | 1 10 |
| Nine | Braga | Nine |
| 6 55 | 7 37 | 8 10 |
| Porto | Penafiel | Porto |
| 6 6 | 7 46 | 4 50 |
| h 12 50 | 2 51 | |
| Porto | Marco | Porto |
| 10 38 | 1 30 | g 3 2 |
| | | h 9 40 |
| Porto | Regoa | Porto |
| a 2 | k 4 50 | a 10 30 |
| Porto | Tua | Porto |
| 4 42 | 9 30 | 5 45 |
| Porto | Barna d'Alva | Porto |
| 8 | 3 59 | 12 |
| Regoa | B. d'Alva | Regoa |
| 6 41 | 11 40 | 5 61 |
| Porto | Amarante | Porto |
| 8 | 11 5 | 7 55 |
| 4 42 | 7 8 | 4 32 |
| Regoa | V. Real | Regoa |
| a 5 15 | k 6 19 | 5 27 |
| 8 30 | 9 55 | a 9 16 |
| Regoa | Vidago | Regoa |
| 12 45 | 4 23 | 11 45 |
| V. Real | Vidago | V. Real |
| j 8 53 | 11 35 | j 5 50 |
| Pocinho | Carviças | Pocinho |
| 3 20 | 5 5 | 10 57 |
| NACIONAL | | |
| St. Comba | Vizeu | St. Comba |
| q 5 10 | 7 10 | r 5 50 |
| 8 10 | 10 15 | 3 5 |