

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 29.º ANNO

Conteúdo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio de 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 687

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

Proprietário-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'Abegolaria, 27

LISBOA, 1 de Agosto de 1916

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, R. da Horta Secca (ao Camões), 13-1.º
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

A greve em Hespanha, por J. Fernando de Sousa.....	225
O tunnel submarino da Mancha, por Raul Esteves.....	227
Parte Official. — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social. — Portarias n.ºs 714, 715 e 716.....	229
Miguel Queriol.....	229
General Coucelro.....	230
Madrid a Cáceres e a Portugal.....	231
Viagens e transportes.....	232
Um curioso problema de electrificação de linhas ferreas.....	233
Linhas ferreas andaluzas.....	233
O caminho de ferro urbano em Nova York.....	234
Caminhos de ferro allemães.....	234
Uma conferencia interessante.....	235
Caminho de ferro minúsculo.....	235
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	235
Boletim commercial e financeiro.....	236
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	237
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	237
Locomotoras de dupla frente.....	238
Caminhos de ferro no Brazil.....	238
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio (Continuação).....	238
Arrematações.....	239
Horario dos comboios.....	240

minada pela falta de communicações e os actos de *sabotagem* (perdoem-nos o gallicismo da naturalisação do termo francez com que é uso designar a destruição de obras e material), resulta do erroneo reconhecimento do direito da greve ao pessoal de caminhos de ferro.

Segundo a lei hespanhola de 27 de abril de 1909, a greve póde ser feita nos caminhos de ferro mediante declaração á auctoridade com antecedencia de oito dias.

Entre nós a legislação sobre greves é imperfeitíssima.

Analysámo-la na *Gazeta* de 31 de dezembro de 1910 e 1 de janeiro de 1911.

A esse estudo nos reportamos.

N'elle mostrámos como o decreto do Governo provisório, que reconheceu sem restricções o direito de greve e as provocou logo, teve de ser emendado por outro, que as prohibiu nos caminhos de ferro do Estado e as subjeitou nos das Companhias ao aviso previo. Esse decreto, que foi a breve trecho desrespeitado pela greve, de janeiro de 1911, feita sem a precedencia do aviso, nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estendeu-se ás linhas do Sul e Sueste e ter-se-ia prolongado sem a energica intervenção de grupos da região, que pela força intervieram.

Fiz ver então que a prohibição da greve em caminhos de ferro se achava implicitamente contida nos preceitos do decreto de 31 de dezembro de 1864, cujo artigo 32.º commina as penas dos artigos 466.º a 485.º do Código Penal a todos os individuos que por quaesquer meios impedirem ou tentarem impedir a execução dos trabalhos auctorizados pelo Governo, ou a *exploração*, e os que destruiram ou damnificarem as obras e material. O art. 33.º equipara ao crime de sedição ou assuada o facto de se reunirem ou amotinarem individuos constringendo ou perturbando as empresas e os seus empregados na *exploração*. E' certo que o decreto de 1910, que proclamou o direito de greve, revogou a legislação em contrario, não podendo pois ser invocados n'esses casos os artigos citados, salvo para os caminhos de ferro do Estado, em que um decreto posterior, de 29 de fevereiro de 1910, prohibiu as greves com o resultado que se viu. Assim ficou a nossa legislação da materia confusa, contradictoria e inefficaz, e bem carece de ser revista em harmonia com os bons principios e com a pratica das nações mais adiantadas.

A greve em Hespanha

A *huelga* é no paiz visinho o pão de cada dia, ou antes o accesso quotidiano da febre que mina o seu organismo economico.

Do Sul ao Norte, na industria textil da Catalunha, nos estabelecimentos metallurgicos de Bilbao, nas minas de carvão das Asturias, nos portos do Mediterraneo, por toda a parte, a cada momento e sob qualquer pretexto, rebentam as greves em Hespanha, perturbando a sua vida industrial e commercial.

Não podiam escapar os caminhos de ferro á doença endemica que perturba a vida industrial da Hespanha, causando-lhe graves prejuizos.

Por detraz dos litigios profissionaes adivinha-se a acção de occultos instigadores, a especulação machiavelica de elementos extranhos. Qual foi o verdadeiro movel da ultima greve ferro-viaria, que, sem a prudente energia do governo, obrigado a proclamar o estado de sitio e a suspensão das garantias, se teria generalisado e ido sabe Deus até que excessos?

Só conjecturas poderíamos fazer a tal respeito.

Poderíamos recordar factos anteriores, que viriam confirmar o proverbio: *quem semeia ventos, colhe tempestades*. A politica explorou as paixões no meio ferroviario; d'essa obra de agitação viram-se os resultados.

Felizmente o perigo foi conjurado, não chegando a dar-se a receiada paralysação geral do movimento.

Este facto grave, que poz a Hespanha a dois dedos do estado de guerra social, que outra coisa não seria a violenta perturbação da sua vida economica deter-

Deve ou não ser permittida a greve em caminhos de ferro?

Essa permissão equivale a declarar licitas as guerras privadas e a perturbação da ordem.

Na complexa vida social moderna, em que a facilidade de transportes estabeleceu intima solidariedade e interdependencia das differentes regiões, como se pode

admittir que um conflicto de interesses de patrões e empregados venha suspender a regularidade das transacções, pondo em risco os abastecimentos para alimentação publica e para o exercicio das industrias?

Os adversarios das grêves invocam muitas vezes a existencia de um contracto, que aos agentes não é licito rasgar, e que em troca do logar garantido, com pensões de reforma e sobrevivencia, e outras vantagens apreciaveis, exige d'elles a permanencia no serviço.

A esse argumento contrapoz Jaurés a seguinte argucia:

«Nós socialistas proclamamos sempre que a grêve suspendia, mas não destrua, o contracto de trabalho; que existiam entre a empresa e os operarios, ainda mesmo em grêve, laços e relações laes, que o patrão não podia chamar outros operarios para occuparem o logar de aquelles com quem devia ter negociações, a não ser por um verdadeiro abuso do poder.»

Assim pois, para os socialistas a grêve é apenas a suspensão do contracto entre o operario e o patrão!

Se é certo que não pôde recusar-se ao trabalho quem está ligado por um contracto, não é essa noção juridica que nos offerece o argumento mais ponderoso para justificar a prohibição das grêves.

Oppõe-se a ellas o interesse publico, cuja consideração é capital em relação a determinadas industrias e serviços.

Eis os termos em que Hoffmann, distincto jurisconsulto francez, as caracteriza:

«Deverá ser considerado serviço ou industria de interesse publico e ser submettido como tal a um regimen especial, qualquer industria ou commercio, gerido pelo Estado, por empresa concessionarias ou por particulares, que assegure aos cidadãos vantagens, ou lhes forneça productos, cuja privação completa pode expol-os em curto prazo a miseria, á doença, ou á fome.»

Tudo quanto respeita a saude publica, tal como serviços medicos e pharmaceuticos, abastecimento de agua, iluminação e hygiene, alimentação publica na sua parte mais essencial, está fóra dos dominios da grêve.

Do mesmo modo não pode ser interrompido, sem grave perturbação e prejuizo economico, o serviço dos correios, telegraphos e telephones, dos caminhos de ferro, dos grandes transportes maritimos.

A prohibição da grêve do pessoal que assegura esses serviços funda-se no principio incontestavel seguinte:

«A necessidade que tem a Sociedade de manter a sua vida normal confere-lhe o direito de exigir dos cidadãos, pela coacção, qualquer serviço publico indispensavel para a assegurar.»

Assim como se impõe o serviço militar necessario á manutenção da ordem e á defeza da patria, do mesmo modo ha o direito de exigir os serviços de que dependa a vida social, e cuja interrupção a perturbaria profundamente, ainda que haja de sacrificar-se a liberdade individual.

E', como pondera Hoffmann, o *salus patriae suprema lex*, em acção. «O que é verdade para as funções de defeza do organismo social deve ser-o tambem logicamente para o que respeita ás funções de conservação».

Venha o perigo do interior ou do exterior, os poderes publicos tem o direito e o dever de o conjurar, mandando marchar o soldado para a fronteira, ou assegurando a regularidade dos serviços de grande interesse publico, por meio de regras especiaes, que equivalem á sua militarisação, ou pelo menos a um regime especial a que fica sujeito o pessoal respectivo. Essa diminuição de liberdades tem a sua contrapartida nas vantagens especiaes asseguradas pela permanencia do contracto.

O que é curioso é a opposição feita a essas restricções necessarias pelos socialistas, que no Estado collectivista dos seus ideaes aniquilam a iniciativa individual e a liberdade de trabalho!

Para a applicação do principio enunciado pouco importa que seja o Estado ou uma Companhia quem presida á gerencia do serviço. As restricções á liberdade individual justificam-se, não pelo caracter majestatico do patrão-Estado, que arroga a si privilegios que ás empresas não concede, como se fez no illogico decreto de 29 de novembro de 1911, mas pela necessidade social da continuidade do serviço.

A serviços identicos deve applicar-se a mesma legislação.

E' obvio que á prohibição das grêves deve corresponder a criação de instituições, que facilitem a resolução dos conflictos e assegurem ao pessoal dos caminhos de ferro a solução das suas legitimas reclamações.

O *modus faciendi*, commissões ou tribunaes de conciliação ou arbitragem, não é facil indical-o, não se devendo esquecer a disparidade de situações. Um caminho de ferro determina a immobilisação de consideravel capital fixo, e exige para a sua regular exploração importante capital circulante.

E' preciso pois que a acção directiva dos gerentes da empresa se possa exercer com liberdade e não estar á mercê de exigencias successivas. Preciso é, pois, que um espirito de justiça e moderação benevola presida ás mutuas relações de empresas e pessoal.

*

Como se resolveu a difficuldade nos paizes a que podemos pedir lições?

A França ainda não encontrou solução! Dos varios projectos de lei propostos, o mais sensato é o de Th. Reinach, de julho de 1910, prohibindo a grêve e instituindo conselhos permanentes de arbitragem nas industrias que tenham o caracter de serviços publicos, isto é, nos caminhos de ferro, serviços maritimos subvencionados, correios, telegraphos e telephones, iluminação publica, alimentação d'agua nas cidades.

A Inglaterra entrou em 1875 no caminho da prohibição para os empregados das companhias de gaz, agua e electricidade.

As colonias da Australia suprimiram o direito de greve e substituiram-no pela arbitragem obrigatoria.

Assim, no Estado de Victoria, uma lei, de 22 de maio de 1903, commina a demissão immediata, com perda de todas as vantagens adquiridas, ao agente de caminhos de ferro que se pozer em grêve.

Na Suissa a grêve é prohibida ao pessoal dos caminhos de ferro federaes, como já o era aos empregados publicos.

Na Hollanda commina-se a pena de prisão ou multa para a grêve em caminho de ferro.

No Canadá é prescripto o inquerito obrigatorio por um conselho especial antes de se recorrer á grêve.

Na Suecia é esta prohibida ao pessoal do Estado.

A lei turca é tambem prohibitiva para os serviços de interesse publico. Severidade analoga ha no Transvaal, na Austria-Hungria e na Bulgaria.

A tendencia geral é pois para assegurar a permanencia dos serviços de interesse publico e não consentir que á vida social sejam impostos, pela grêve, prejuizos e graves perturbações.

J. Fernando de Souza

O tunnel submarino da Mancha

Entre os projectos grandiosos que a humanidade tem formado no ultimo periodo de 50 annos, e de que alguns já tem a sua realisação pratica, como são os canaes de Suez e de Panamá, e os tuneis dos Alpes, figura incontestavelmente n'um logar de destaque o tão fallado tunnel da Mancha, destinado a ligar, por via terrestre, a Inglaterra com a França e, por consequencia, com o continente europeu.

Este projecto, cuja origem se faz remontar a 1802, n'um plano attribuido ao engenheiro Mattieu e apresentado ao Primeiro Consul Bonaparte, voltou depois varias vezes á tcla da discussão, e tem ultimamente sido calorosamente versado a proposito dos beneficios que traria para as operações dos alliados na actual guerra europeia.

De facto, a existencia d'essa importante via de comunicação representaria uma vantagem consideravel para a effectividade da intervenção britannica n'uma lucta continental, mas foi precisamente o receio da situação que assim ficaria creada para as Ilhas Britannicas que maior obstaculo creou á sua realisação, porque pelo lado tecnico o problema tem hoje uma solução completa e satisfatoria no notavel trabalho do engenheiro francez Sartiaux, que encarou e resolveu, com o mais elevado grau de perfeição e de precisão, todas as difficuldades que a questão apresenta para ser levada á pratica.

E' exactamente esta circumstancia que se frisa n'um artigo do ultimo numero de uma revista ferro-viaria franceza onde, tratando-se do celebre tunnel sob a Mancha, se diz:

«O tunnel já estaria realisado ha muito tempo, e serviria poderosamente na hora actual os interesses economicos da Inglaterra e, por consequencia, os da colligação, se a opinião britannica não tivesse, outr'ora, feito interromper, pela sua attitudo hostil e inquieta, os trabalhos emprehndidos, do lado de cá do estreito, com pleno exito.»

A concessão para esta obra foi decretada, em França, em 2 de agosto de 1872, a uma sociedade que cumpriu todas as obrigações legaes e que ainda hoje paga ao Estado as despesas de fiscalisação previstas no caderno de encargos. Comtudo, desde 1882 que os trabalhos da sociedade foram addiados, conservando-se, no emtanto, em bom estado todos os trabalhos e installações já feitas, e pode dizer-se que, de um dia para o outro, a tarefa podia recommençar sem delongas se os inglezes renunciassem ás prevenções que nutrem contra semelhante obra, que transformaria radicalmente a sua situação isolada em relação ao continente.

Os trabalhos technicos relativos á perfuração do tunnel, que ha trinta annos já eram realisaveis, muito mais facilmente se executariam hoje, utilizando muito dos progressos tão notaveis que a viação tem feito nos ultimos tempos. Designadamente a tracção electrica veio trazer maiores facilidades ao traçado e perfil da linha a construir, visto como as rampas e as curvas poderiam adoptar-se a limites menos exigentes. Assim o perfil da linha cingir-se-hia melhor ás ondulações das camadas geologicas impermeaveis que deve atravessar.

Uma razão, porém, mais poderosa que as difficuldades technicas para levar á pratica a execução do projecto, é, como dissémos, o receio que os inglezes tem da nova situação que resultará para o seu paiz, na contingencia de uma lucta europeia.

E' verdade que os francezes asseveram agora que tal receio deve ter-desapparecido por completo em face das circumstancias provaças na actual guerra.

Os progressos da navegação submarina e da guerra aerea, dizem elles, representam para a Gran-Bretanha, um perigo bem mais grave do que um tunnel cuja utilisação

poderia ser facilmente impedida a um corpo de tropas invasoras. Por outro lado, o mar não constitue já hoje uma defeza sufficiente para a Inglaterra, e agora como no futuro a sorte do seu Imperio ha-de vir debater-se nos campos de batalha do continente. Estas são as razões dadas pelo lado militar.

Quanto ás razões de ordem moral e social, levantadas no espirito especialmente tradicionalista dos seus visinhos d'além-Mancha, dizem ainda os auctores francezes que ellas seriam hoje menos poderosas depois da longa permanencia que os exercitos inglezes tiveram no sólo da França, vivendo uma vida commum e luctando lado a lado com os seus alliados de agora.

Ha ainda a notar o obstaculo levantado ao projecto por certos armadores inglezes, que veem na realisação do projectado tunnel um grave prejuizo para o desenvolvimento da marinha mercante da Gran-Bretanha. Ora aponta-se em contraposição que o tunnel não será empregado para o transporte de certas mercadorias, que constituem um dos mais importantes carregamentos maritimos, como é, por exemplo, a hulha.

N'estas circumstancias, o jornal a que nos referimos faz votos calorosos por que se estabeleçam desde já as negociações preliminares para se levar á pratica tão grandioso projecto, cuja execução, diz, deveria começar logo que as circumstancias o permittissem.

*

Para se avaliar das grandes vantagens que traria para a actual situação militar dos alliados a existencia do tunnel da Mancha, citam-se dados estatisticos interessantes, relativos ao serviço de transportes, de reabastecimentos, e á repatriação das forças britannicas que combatem na frente occidental.

Calcula-se que, se existisse aquelle meio de comunicação, e contando com 20 horas de trabalho diario, dando 4 horas para a conservação e reparações da linha, podiam circular em cada dia cerca de 100 a 120 comboios em cada sentido. Este numero equivale ao transporte diario de 50 a 60 mil toneladas, o que se reconhece ser ainda superior ás necessidades actuaes. Evitar-se-hiam tambem muitos riscos e perdas, que soffrem agora os transportes effectuados pela via maritima, e alliviava-se a esquadra ingleza d'uma das mais pesadas tarefas que está desempenhando.

Fundando-se n'estas razões allegam varios auctores francezes que a ideia da realisação do tunnel da Mancha deve imperar no espirito dos dois povos alliados, pois que por mais brilhante e completa que seja a victoria dos anglo-francezes, não fica de modo algum arredada a hypothese de luctas futuras. Demais, mesmo para o desenvolvimento pacifico das duas nações, e para assegurar a sua preponderancia por meio de uma completa coordenação de esforços, a existencia d'aquelle meio de comunicação constitue um valioso meio de acção.

A Gran-Bretanha não deve querer comprometter o fructo dos seus esforços por uma redução no seu poder militar terrestre, e, por outro lado, tambem não se afigura justo que deixe impender apenas sobre a França a missão de proteger os destinos da Europa occidental. Portanto, uma das mais solidas garantias da paz do futuro será a possibilidade de uma rapida intervenção das forças inglezas ao lado dos francezes, e com esse fim a importancia do projecto fica collocada n'um plano de destaque.

No ponto de vista diplomatico considera-se que o facto de, no momento actual, a Inglaterra e a França tratarem das negociações relativas á execução do referido tunnel, teria um grande effeito moral sobre o espirito publico germanico que assim veria tornar-se mais firme e duradoura a entente, que constitue para elle o maior perigo nacional.

A epocha actual, diz-se, é das mais favoraveis á boa

resolução do assumpto e torna-se necessario aproveitá-la para se abreviarem os preliminares e se dar começo aos trabalhos definitivos.

Sob o ponto de vista das relações economicas e commerciaes, que depois da guerra se prevê que sejam muito estreitas entre a França e a Inglaterra, tambem esta ultima nação, sem descurar os seus transportes maritimos, terá, no entanto, o maior interesse em abrir uma facil comunicação com os mercados francezes, que de preferencia procurarão, abastecer-se na industria ingleza de aquellas mercadorias que outr'ora importavam da Allemanha. Em compensação, será a França que poderá fornecer á Inglaterra muitos productos agricolas e alimentares, e especialmente muitos artigos de luxo, cuja exportação se desenvolverá facilmente com a utilização de uma via terrestre mais commoda e mais rapida.

O movimento commercial da França com a Inglaterra, antes da actual guerra, tinha uma marcha bem mais lenta do que o que se fazia com a Belgica e com a Allemanha. De 1903 a 1913, por exemplo, as exportações francezas para a Inglaterra passaram de 1.194 milhões a 1.453 milhões, ou seja 21,06 % no total, e uma media de 2,1 por anno.

Durante o mesmo periodo, o commercio com a Belgica passava de 630 a 1.108 milhões, n'uma progressão total de 75 %, e o commercio com a Allemanha subia de 512 a 866 milhões, o que representa um acrescimo de 69,1 %.

D'estes dados conclue-se, sem duvida, a influencia consideravel exercida pela facilidade das comunicações para o desenvolvimento das relações commerciaes.

O movimento de passageiros entre os dois paizes tambem é um factor a considerar para se avaliar da vantagem do projecto, dado que, como se sabe, a travessia da Mancha constitue uma viagem incommoda e apprehensiva para a maior parte das pessoas que a executam.

De facto, em 1911, o numero de passageiros que transitaram entre a Inglaterra e os principaes portos da Mancha, do mar do Norte e do Baltico, foi de 1.162.000, ao passo que entre a França, a Belgica, e a Hollanda circularam 4.364.540, e entre a França e a Allemanha passaram, n'um e n'outro sentido, 2.008.011. Assim, a proporção do numero de viajantes para a população em globo dos paizes que correspondem a cada um d'estes movimentos de transito é de 2 % para a circulação entre a França, a Belgica e a Hollanda, e de pouco mais de 1 % para o transito maritimo que indicámos.

Vê-se pois, que o movimento entre a Inglaterra e o continente é naturalmente fraco em relação ao que se poderia suppôr, e a principal causa d'este facto attribue-se á reluctancia de muitos passageiros pelas viagens maritimas, e aos incommodos que ellas apresentam.

Este pequeno movimento de passageiros faz-se sentir naturalmente no desenvolvimento das relações commerciaes.

Assim, em 1911, em 12.543.140 toneladas de mercadorias permutadas entre a França e a Inglaterra, havia 10.151.717 toneladas de combustivel, e desprezando a quantidade minima de carvão sahido da França pelo estreito, vê-se que 90 % do commercio anglo-francez tem por objecto a bulha britannica. Com effeito, a relativa pobreza do sólo francez obriga este paiz a recorrer em larga escala aos productos das minas inglezas, do mesmo modo que a insufficiente produção agricola da Gran-Bretanha leva-a a pedir á França uma parte importante dos generos alimentares que consome.

Quando em 1913 se realisou a Exposição internacional de Gaud, a Companhia de Caminhos de Ferro do Norte francez apresentou uma memoria na qual se lê o seguinte:

«Hoje pode dizer-se que a perfuração do tunnel não é

já sómente um progresso desejavel, mas cada dia se torna mais uma neccessidade economica».

O que ha trez annos se enunciava por esta forma tão categoricamente decisiva, hoje deve considerar-se como uma verdade evidente.

Os francezes prevêem uma enorme importancia para as consequencias politicas d'esta obra. Quando nos primeiros annos de paz, todas as nações hão-de rivalisar em energia e audacia para alargar o campo da sua actividade, e então a Inglaterra ligada inteiramente á França, moral e materialmente, constituiria uma das maiores forças da nova era que desponha para a humanidade.

O desenvolvimento das relações commerciaes seria acompanhado tambem de uma mais intima ligação de interesses e de ideias, e taes factos originariam uma amizade duradoura e de effeitos consideraveis para a prosperidade dos dois paizes.

E' esta a opinião do *Journal des Transports*, que conclue a exposição das vantagens resultantes da construção do tunnel sob a Mancha, com a seguinte exhortação:

«Assim pois, a grande ideia, a cujo triumpho se teem consagrado desde ha muito tempo algumas elevadas intelligencias, impõe-se mais do que nunca aos nossos espiritos. No interesse commum da França e da Gran-Bretanha o tunnel submarino deve ser aberto. Quanto mais depressa se abrir, tanto mais efficaçmente virá secundar, nas obras pacificas de amanhã, os esforços dos dois povos, cuja união, sellada hoje nos campos de batalha, ficará sendo para o futuro a mais segura garantia da livre expansão da civilização humana».

Deve notar-se que a Sociedade de Economia Politica franceza occupou-se muito recentemente d'esta obra momentosa, e n'uma conferencia feita por Mr. Sabatier apontaram-se as vantagens economicas d'este projecto cujo custo, de 400 milhões apenas, representa tanto como o que se gasta actualmente só em dois dias de guerra. Um notavel parlamentar inglez que assistiu a esta conferencia declarou que, em Inglaterra, já alguns espiritos mais resistentes se tinham convertido á realisação do projecto, mercê dos acontecimentos que se teem desenrolado na actual guerra europeia, e communicou que já tinha apresentado uma moção favoravel á construção do tunnel.

Pelo que fica exposto facil é reconhecer que a ideia da construção do tunnel sob a Mancha está tendo em França calorosos propugnadores, que insistem de uma forma categorica na conveniencia, ou mesmo na necessidade de levar desde já os trabalhos a um periodo activo de execução.

Do lado da Inglaterra, comtudo, não nos parece que exista a mesma calorosa corrente, pois que, a ser assim, crêmos que a obra já estaria pelo menos em começo de realisação.

Esta differença de tensão, permitta-se a expressão, explica-se naturalmente no modo de vêr diverso que cada um d'aquelles paizes tem sobre o assumpto.

Para a França, a construção do tunnel traria, além das vantagens economicas e commerciaes, uma certa segurança politica para as suas lucias na Europa, pois que se conta como longamente perduravel com a alliança britannica. Facilmente enthusiasmoveis, como é proprio dos latinos, os francezes consideram ganho o auxilio inglez para todas as guerras continentaes em que tenham de intervir até ao fim do actual seculo, pelo menos.

Na Inglaterra, pelo contrario, ha-de imperar sempre aquelle espirito pratico, que não toma compromissos de praso indefinido, e n'essa orientação, não convirá decerto adoptar medidas que, sendo muito vantajosas no momento presente, podem vir a offerecer sérios perigos n'um futuro mais ou menos remoto em que a situação favoravel

aos interesses britannicos seja algum tanto diversa da que se observa hoje.

Desde os tempos de Napoleão, a Inglaterra, apesar da sua incontestada força naval, nunca deixou de ligar certa importancia ás possibilidades de um desembarque e invasão das suas ilhas. Quando, em annos mais remotos, se começou a fallar n'este celebre tunnel, foi aquella a nota principalmente ferida pelos auctores militares que se occuparam do assumpto. Phantasiavam-se mesmo facilidades quasi romanescas para uma irrupção brusca de um exercito francez nas planicies da Gran-Bretanha, e o facto é que a corrente da opinião ingleza não se deixou ganhar pelas grandes vantagens economicas e commerciaes do projecto, e longos annos decorreram sem que a ideia tivesse dado nenhum passo para a frente.

Na verdade, a situação hoje parecia eminentemente favoravel á realisação do projecto, mas o espirito inglez essencialmente pratico e egoisticamente patriótico não, toma compromissos para adoptar por muito tempo o mesmo inimigo, nem o mesmo amigo.

Assim, o tunnel da Mancha, que seria eminentemente favoravel para a guerra agora emprehendida contra um *Kaiser* allemão que pretende disputar-lhe a primazia do mundo, poderia não lhe convir de modo nenhum se n'um determinado futuro surgisse outro Napoleão francez, contra o qual ella teria de renovar a lucta e a propaganda feita ha apenas um seculo, em que os papeis estavam inteiramente invertidos em relação aos de hoje, como convinha então aos supremos interesses britannicos.

Raul Esteves



Ministério do Trabalho e Previdência Social

Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 714

Tendo sido apresentado pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares o pedido de liquidação da garantia de juro do 1.º semestre de 1916, da linha de Salamanca á fronteira de Portugal: manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que seja considerada definitiva a liquidação anterior, respeitante ao 2.º semestre de 1915 e paga a garantia de juro relativa ao 1.º semestre de 1916, na importância de 135.000\$, devendo a Companhia, oportunamente apresentar as contas do exercicio de 1916, para serem verificadas.

Pagos do Governo da Republica, 12 de Julho de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 715

Atendendo ao agravamento dos encargos provenientes da guerra europeia, que sobre-modo influem nos produtos necessários para a exploração dos caminhos de ferro;

Considerando que, por portarias de 28 de Fevereiro e 2 de Março do corrente anno, foi autorizada a applicação de uma sobretaxa até 25 por cento sobre a maioria das tarifas, com o fim de não só atenuar o agravamento dos encargos da exploração mas também de beneficiar o pessoal ferro-viário;

Manda o Governo da Republica Portuguesa, tendo em vista os pareceres do Conselho de Tarifas e da Repartição de Caminhos de Ferro, que, durante o prazo de um anno, seja autorizada a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a applicar a sobretaxa de 25 por cento nas mesmas condições e com as mesmas isenções em que foi concedida para as linhas do Estado e Companhias

sem subvenção, sendo metade da referida sobretaxa escriturada como receita fóra do tráfego.

Pagos do Governo da Republica, 12 de Julho de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.

PORTARIA N.º 716

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta pedido para ser declarada sobranse uma parcela de terreno situada nas proximidades da estação de Cantanhede com a superficie de 1.720m²,5, conforme a planta que fica junta ao respectivo processo: manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que seja considerada sobranse a mencionada parcela de terreno.

Pagos do Governo da Republica, 12 de Julho de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *António Maria da Silva*.



Miguel Queriol (*)

Damos hoje, em resumo, os principaes dados biographicos do illustre extinto cujo passamento teve lugar no dia 1 de julho findo.

Miguel Queriol nasceu em Lisboa a 28 de maio de 1828, e era filho do official do Exercito, Manuel Joaquim Franco Queriol.

Concluido o curso de Preparatorios e o da Aula de Commercio, do qual sahiu approvado com distincção aos 16 annos, dedicou-se á carreira naval, tendo entrado, já em 1842, para a Secretaria Geral de Marinha, passando em 1848, como official de Fazenda, para bordo do brigue *Audaz* e no anno seguinte para o *Mondego*, em cruzeiro na estação naval da Africa Occidental, onde entrou em combates com o gentio em Ambriz, Mossulo, Cabo de S. Braz e Anha.

Em 1851, formada a Companhia Central Peninsular de Caminhos de Ferro de Portugal, entrou para o seu serviço, sendo em 22 de setembro de 1852 nomeado Encarregado da Contabilidade e administração das despesas.

Desempenhou ahi differentes cargos e comissões difficeis, sob as ordens do director d'essa Companhia, Hardy Hislop, e dos engenheiros White, inglez, Antonio de Paiva Pereira da Silva e Sebastião do Canto, administrador das obras, merecendo de todos os maiores louvores.

Acompanhou, por tanto, todo o periodo de construção das linhas de Leste e Norte, effectivando a sua actividade e provando as suas numerosas aptidões em todos os cargos de que o incumbiram, até que, passado o tempo da administração do Estado, as linhas foram transferidas á Companhia Real, na qual elle ficou como chefe do serviço de materiaes.

O distincto engenheiro João Chrysostomo d'Abreu e Sousa, n'um honroso certificado que lhe passou em 1859 referiu-se com o maior louvor á forma porque Miguel Queriol desempenhou diversos cargos, como empregado da Companhia Peninsular, desde a sua fundação, entre os quaes o de chefe de Serviço de mercadorias, para o qual foi nomeado em 7 d'Abril de 1857.

Em 1859 passaram as linhas de Leste e Norte á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, ficando Queriol como um dos seus mais distinctos funcionarios.

Em 1860 foi nomeado Inspector Principal do Movimento, cargo em que, em 1866 desempenhou o lugar de chefe, passando n'esse mesmo anno a Inspector Principal do Trafego, quando esse serviço se organisou.

Em 1 de Janeiro de 1871 foi nomeado chefe do Trafego, e um anno depois, reunido a este Serviço o do Movimento, ficou dirigindo cumulativamente os dois Serviços, jus-

(*) Vidé artigo no numero anterior.

tamente os que, n'aquella conjunctura, demandavam mais extraordinaria actividade; e tanta que outro não haveria capaz de arcar com a responsabilidade das duas direcções.

Mas, o então director da Companhia Real, o engenheiro francez E. Condchaux havia já provado a alta competencia de tão notavel funcionario, e d'isso lhe deu testemunho quando lhe conferiu a gerencia d'aquelles altos cargos, fazendo-o com os maiores elogios para o nomeado.

Em 1874, demonstrando as necessidades do desenvolvimento do serviço a conveniencia de se separar aquelle em dois, foi nomeado chefe do Movimento o até então Inspector do movimento e Trafego na secção do Norte, o Dr. Pedro Rebello Carneiro, ficando Queriol só com o Trafego, mas guiando o seu antigo subordinado e amigo na gerencia do novo lugar, até que n'ella se desembaraçasse por completo.

O desenvolvimento que o trafego da Companhia teve durante os 16 annos que se seguiram foi extraordinario.

Basta vermos que as receitas do trafego, que em 1877 (primeiro anno de que ha estatistica regular) eram de 1.881 contos, attingiram, em 1890, 3.273 contos; o numero de passageiros transportados em 1877 foi de 941.933 e de 2.310.000 em 1890; a tonelagem de mercadorias elevou-se de 289.193 toneladas em 1877, a 1.403.468 em 1890.

Foi durante esse periodo aureo das nossas linhas ferreas que se abriram á exploração as linhas do Sul entre Casevel e Faro, o troço de Gaya ao Porto, as conclusões do Minho e Douro, da Pova a Famalicão, os ramaes de Cáceres e linha hespanhola em correspondencia para Madrid; os de Cintura; de Coimbra; parte do de Cascaes, as linhas da Beira Alta, Cintra, Torres á Figueira, Guimarães e Mirandella.

Seria longa a resenha das variadas combinações que Miguel Queriol pôz em pratica para desenvolver o trafego da Companhia, especialmente, o serviço internacional, nas phases porque elle passou, primeiro por Badajoz, por combinações diversas com a antiga Companhia de Ciudad Real, depois com a actual de M. Z. A. até que surgiu a ideia da linha de Cáceres; primeiro para exploração dos enormes jazigos de phosphato alli existentes, depois pelo alargamento da sua construcção até Madrid, o que fez mudar por completo todas as orientações anteriores do trafego luso-hespanhol.

Para esse fim foi Queriol varias vezes a Hespanha, França e Belgica, tratar directamente não só com os seus collegas nos Serviços das mais importantes companhias d'aquelles paizes, como com as mais altas personalidades ferro-viarias, sendo por todos acolhido com as maiores considerações devidas á competencia que demonstrava no desempenho d'essas, por vezes, difficeis commissões.

Isso lhe valeu ser distinguido pelos nossos governos com os graus de cavalleiro de Christo e Commendador da Conceição, e pelos estrangeiros com os de cavalleiro e depois commendador de Izabel a Catholica, cavalleiro de Carlos III e da ordem de Vasa, da Suecia e Noruega e official da ordem da Rosa, do Brazil.

Reformou-se no serviço da Companhia Real em 1 de junho de 1890, e nem assim se afastou da actividade do serviço dos caminhos de ferro, porque ainda em 1894, tendo o governo nomeado uma commissão para estudar a cerebrina ideia, apresentada no Parlamento, da adopção em Portugal d'uma tarifa por zonas, posta em vigor na Austria-Hungria, se lembrou do seu nome, para que a commissão não deixasse de ouvir o parecer de um competente e de um pratico como elle era.

Ha trez annos, em janeiro de 1913, uma doença gastrica prostrou-o no leito, chegando a sua extremosa familia, os medicos e os amigos, a recear um desenlace fatal.

Mas o seu organismo robusto ainda d'essa vez reagiu, e a nossa *Gazeta* é testemunho de que o seu espirito em nada se resentiu, porque ainda no nosso numero de 15 de

agosto do anno passado se publicou uma pequena noticia que elle nos enviou sobre a morte de um bom e antigo servidor da Companhia, o chefe dos continuos.

«Vou enterrando os outros, nos dizia elle ainda ha poucos mezes, até que os outros me enterrem».

Na primeira sessão da Commissão Executiva da Companhia, realisada depois da sua morte, o Secretario Geral da Companhia, o Sr. José Candido Freire, communicou este doloroso acontecimento em phrases que se vê foram escriptas por um coração grande e bom como o d'esse illustre funcionario.

Não nos furtamos ao desejo de transcrever esses periodos repassados de singela expressão de magua e com profundo conhecimento do que fôra o grande mestre:

Finou-se sabbado ultimo, 1 de Julho actual, o reformado ex-chefe do Serviço do Trafego, Miguel Ferreira de Gouveia Pimentel Franco Queriol.

Nentum de V. Ex.^{ta} teve occasião de apreciar na actividade Miguel Queriol, como chefe de Serviço do Trafego, e seja-me permitido dizer que, o que d'este illustre extinto sabiam por tradição, no respeitante aos seus grandes e valiosos serviços, prestados a esta Companhia, com certeza que a sua narrativa seria bem pallida ao lado do que foi a realidade. Foi Miguel Queriol um dos vultos de maior destaque, de rija tempera, que não sabia esconder o que sentia, indicando desassombrosamente ás Direcções e Administrações com as quaes serviu, a sua abalisada opinião, o seu claro modo de vêr. Miguel Queriol viveu só para a sua Companhia, até á hora em que deixou de existir. Era dos da velha guarda, leal, bom camarada e bom amigo.

E com esta chave d'ouro fechamos as nossas notas, em que nem precisamos significar á enlutada familia a nossa profunda dôr, porque todos sabem quanto estimavamos o extinto e quanto deploramos a sua morte.

General Couceiro

Prestámos ha pouco a homenagem do nosso respeito e da nossa saudade á memoria de Miguel Queriol, cujo nome ficou registado com letras de ouro na historia dos caminhos de ferro em Portugal, e já hoje nova commemoração luctuosa temos que fazer, prestando igual preito ao General José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, fallecido em 19 de julho ultimo.

Está de lucto a engenharia portugueza, que perdeu um dos seus mais distinctos ornamentos, como de lucto está a grande familia ferro-viaria, com a qual tão intimas relações teve durante largos annos o illustre finado. E se ao paiz não pode ser indifferente a perda dos seus filhos mais benemeritos, geral deve ser o sentimento por ver desaparecer tão nobre figura, que tanto honrou a patria portugueza.

Como profissional, longa e brilhante foi a folha de serviços do General Couceiro, em todos os ramos da engenharia, porque em todas se exerceu com rara distincção a sua actividade e se revelou o seu saber. Especialisaremos essa grande obra da canalisação do Alviella e mais trabalhos com ella connexos para o abastecimento de agua em Lisboa, aos quaes ficou gloriosamente vinculado o seu nome, juntamente com o do seu companheiro e amigo, o illustre engenheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes. Os que com elle conviviam admiravam a lucidez da sua intelligencia e a vastidão do seu saber e sob a apparencia de dureza e de rispidez não tardavam em descobrir a mais captivante lhaneza e affabilidade, com que se fazia respeitar e estimar pelos que sob as suas ordens trabalhavam.

Largos annos esteve o General Couceiro á testa da Direcção Fiscal de Caminhos de Ferro, onde zelava os interesses do Estado e ao mesmo tempo procurava, sem quebra de aquelles, facilitar ás Companhias a sua missão, aplanando difficuldades, auxiliando iniciativas, promovendo a prompta resolução dos negocios.

Que bella unidade moral a da sua vida dominada por uma preocupação, orientada por um constante proposito: cumprir o seu dever!

Ao cumprimento do dever tudo subordinava, com estoica mas singela austeridade.

E, sob o aspecto de homem rígido e intractavel, quanta sensibilidade havia no seu coração cheio de affectos para a familia que estremecia, sobre tudo para o filho que d'elle herdára a inflexibilidade de character, a energia da vontade, a religião do dever!

Nos ultimos annos da sua vida, após um desastre occorrido na Suissa por occasião do congresso de 1910, Couceiro ia assiduamente, encostado a sua muleta, tomar parte, todas as semanas, nos trabalhos do Conselho Superior de Obras Publicas, a que ultimamente presidia e onde mostrava os fulgores da sua intelligencia e o valor do seu bom conselho, sem que os annos lhe houvessem deprimido as faculdades mentaes.

Aos soffrimentos que torturaram o seu coração de pae, apenas mitigados pela curta visita do filho estremecido, não foi dada a consolação de o poder beijar antes de entregar a Deus, em cuja providencia cria ferventemente, a alma d'eleição que de Deus recebera. (*)

Paz ao seu nobre espirito! Os nossos sentidos pezames á sua viuva e filhos.

*

O sr. general Paiva Couceiro nasceu em Leiria a 9 de Outubro de 1830. Tendo concluido, com grande brilho, os seus estudos preparatorios, matriculou-se na Escola Polytechnica de Lisboa, e, revelando-se sempre um estudante distinctissimo, terminou o seu curso em 1850, assentando praça, no corpo de engenheiros, a 5 de Maio do mesmo anno. Em 1855 entrou para o quadro do ministerio das Obras Publicas, onde prestou importantes serviços, entre os quaes se destacam: os estudos do caminhos de ferro de Santarem á fronteira hespanhola, o caminho de ferro do Porto a Vigo, a direcção de trez districtos — do Porto, Braga e Vianna, as obras da barra do Porto e a construcção do caminho de ferro de leste.

Em 1859 deixou o serviço das obras publicas e foi nomeado repetidor de mathematica na Escola Polytechnica, no anno lectivo de 1859 a 1860. Afim de collaborar no projecto da 5.^a secção do caminho de ferro de leste, voltou, em Junho de 1860, ás Obras Publicas, passando depois a servir como adjuncto do fiscal da construcção dos caminhos de ferro. Em 1864 foi encarregado da distribuição das aguas de Lisboa e da fiscalisação da ponte sobre o Tejo, em Abrantes. Em 1868 a Companhia das Aguas organisou os seus serviços, tendo então o Sr. general Paiva Couceiro occasião de evidenciar, mais uma vez, as suas altas faculdades de engenheiro exímio.

Entrou como engenheiro para o serviço da Companhia das Aguas em 23 de Outubro de 1868. Em Maio de 1872 partiu para Madrid e Paris em serviço da Companhia. Foi elle e o seu companheiro, tambem distincto engenheiro, sr. Joaquim Pires de Sousa Gomes, quem construíram o canal do Alviela, o reservatorio dos Barbadiños, a casa das machinas e outras importantes obras para o abastecimento de agua em Lisboa.

Inaugurado o canal a 3 de Outubro de 1880, o engenheiro Couceiro voltou novamente ao estrangeiro, em Maio de 1882, em serviço da mesma Companhia.

O seu ultimo trabalho foi a construcção da lavandaria a vapor no antigo Regueirão dos Anjos, pedindo a sua exoneração em Agosto de 1884.

No tribunal arbitral, constituido entre o governo e a

Companhia das Aguas de Lisboa, incumbido de liquidar as contas pendentes e de fixar os preceitos a seguir no respectivo processo, o sr. Cabral Couceiro foi um dos arbitros por parte da Companhia, proferindo-se a sentença a favor d'esta em 14 de Julho de 1900.

A 14 de Fevereiro de 1905 o director da Companhia das Aguas, sr. Ressano Garcia, apresentou em sessão da direcção uma proposta, que foi approvada por todos os seus collegas, para que fossem pintados e collocados na sala das sessões dois medalhões com os retratos dos engenheiros José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro e Joaquim Pires de Sousa Gomes, que na construcção do canal do Alviela deixaram o attestado inconcusso do seu saber e da sua auctoridade.

Esses dois medalhões, pintados pela s.^a D. Emilia dos Santos Braga, foram inaugurados no dia 29 de Abril de 1905, prestando assim a direcção da Companhia uma justa homenagem de gratidão.

Collaborou com o engenheiro Aguiar no projecto de uma ponte-caes para a Alfandega, e com o engenheiro Gotto no projecto da canalisação de exgotos da capital, fazendo parte d'uma comissão nomeada pela Camara Municipal de Lisboa. Esta comissão destinava-se a dar parecer sobre o melhor systema de exgotos para a cidade.

O illustre militar, agora fallecido, foi reformado, no posto de general de divisão, em 7 de Janeiro de 1893, sendo gran-cruz, grande official, commendador e cavalleiro da Ordem de S. Bento de Aviz; commendador da Ordem de S. Thiago, e condecorado com a medalha de ouro de comportamento exemplar.

Exerceu os logares de engenheiro director da fiscalisação do governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de vogal do conselho de tarifas e do conselho superior d'obras publicas e minas.

~~Escolha~~

Madrid a Cáceres e a Portugal

Segundo o relatorio apresentado á assembleia geral de accionistas, os ingressos da exploração, tomados em conjuncto, apresentavam diminuição até ao fim de julho, mas, a partir d'esse mez do anno ultimo, iniciou-se uma reacção favoravel, terminando o anno com uma receita superior ás dos annos antecedentes, conforme demonstra o resumo das contas do quinquenio, que é o seguinte:

Annos	Madrid-Cáceres	Plasencia-Astorga	Total	Productos liquidos
1911...	5.767.516	4.037.989	9.805.505	3.942.305
1912...	6.219.930	4.292.859	10.512.789	4.135.662
1913...	6.291.545	4.214.926	10.506.471	3.902.883
1914...	6.017.895	4.061.290	10.079.158	3.435.956
1915...	6.495.727	4.338.191	10.833.918	4.043.885

O excesso da receita sobre a despesa da linha de Cáceres importa em 2.408.148 pesetas, de cuja cifra ha a deduzir a de 207.757 pesetas, cedidas á Companhia de exploração, ficando um remanescente de 2.200.390 pesetas para distribuir em harmonia com o convenio de crédores.

O producto liquido da linha de Plasencia a Astorga foi de 1.635.737 pesetas, o mais elevado dos ultimos dez annos, se exceptuar-mos os de 1911 e 1913.

As obrigações privilegiadas de Oeste receberam á razão de 10,24 pesetas por titulo, contra 7,92 em 1913, e as de Camaras municipaes 17,41 contra 14,78 do anno anterior.

As obrigações de juro variavel couberam 9,50 francos por titulo, contra 6,88 em 1914 e 7,92 em 1913.

A assembleia geral approvou o relatorio e contas da gerencia e reelejou os administradores aos quaes cabia a vez de sahirem, os srs. Marques de Urquijo e D. Mariano de la Quadra.

(*) Uma expontanea e louvavel auctorisação do Governo portuguez, para que o filão pudesse vir despedir-se do pae, ou, ao menos, assistir-lhe aos funeraes, não chegou a tempo, apesar da boa vontade e rapidez com que todas as ordens foram transmitidas.

VIAGENS E TRANSPORTES

Romaria ao Senhor da Serra de Semide

Este mez é o mez das romarias. Por todo esse paiz fóra se realisam romarias consagradas a diversos santos.

Do quanto essas romarias todas teem de interessante e característico já bastas vezes nos temos occupado, mas nem por isso deixaremos de mais uma vez fazer referencia especial á que todos os annos por esta epocha se realisa na pequena povoação de Semide, que é servida pelas estações do caminho de ferro de Ceira e Trémua, na linha de Louzã.

A romaria começa no dia 12 e termina no dia 24, e durante esses doze dias, é verdadeiramente incalculavel enorme multidão que alli concorre. O espectáculo que se disfructa do alto da serra, toda aquella gente movendo-se e removendo-se n'um vae-vem, que parece interminavel, debaixo d'um sol de tisanar, que faz realçar as côres ber-rantes dos lenços e saias das mulheres, chega a ser sur-prehendente.

Os bons observadores de costumes, aquelles que apre-ciam tudo quanto é nosso, não devem deixar de ir assis-tir a esta romaria, para o que o caminho de ferro lhes proporciona meio facil e economico com um serviço espe-cial de bilhetes reduzidos.

Esses bilhetes são validos de 12 a 24, tanto para a ida como para a volta, pelos comboios ordinarios, para as estações de Ceira e Trémua, e os seus preços, incluidos os impostos, são os seguintes:

	2.ª classe	3.ª classe
Pombal.....	1\$86	1\$34
Soure.....	1\$44	\$94
Anços.....	1\$14	\$80
Alfarellos.....	\$72	\$54
Formoselhe.....	\$62	\$42
Taveiro.....	\$46	\$32
Coimbra B.....	\$34	\$18
Souzellas.....	\$62	\$12
Pampilhosa.....	\$72	\$54
Mealhada.....	\$94	\$62
Mogofores.....	1\$20	\$84
Oliveira do Bairro.....	1\$54	1\$06
Quintans.....	1\$86	1\$34
Aveiro.....	2\$14	1\$54
Estarreja.....	2\$58	1\$84
Ovar.....	3\$00	2\$12
Leiria.....	2\$20	1\$54
Monte Real.....	1\$94	1\$40
Monte Redondo.....	1\$78	1\$24
Guia.....	1\$72	1\$16
Lourical.....	1\$54	1\$06
Telhada.....	1\$36	\$90
Amieira.....	1\$20	\$84
Lares, S. Aleixo e Fig. da Foz.	\$98	\$64
Verride.....	\$70	\$48
Coimbra.....	\$22	\$14
Carvalhosas e Almalaguez.....	\$16	\$10
Miranda do Corvo.....	\$18	\$12
Padrão.....	\$34	\$18
Louzã.....	\$38	\$22

Feira annual e corrida de touros nas Caldas da Rainha

Na aprazível estancia thermal das Caldas da Rainha, onde a animação que lhe levam os aquistas a traz cons-tantemente em festa, tornando-a, n'esta epocha, o mais agradável e interessante centro de reunião da nossa pri-meira sociedade, realisa-se nos dias 13 a 16 d'este mez, a

grande feira annual, a mais importante que se realisa na região.

Por essa occasião effectuam-se, como de ha muitos an-nos é costume, brilhantes corridas de touros em que to-mam parte artistas dos mais consagrados pelos amadores da arte de Montes

Essas corridas terão logar nos dias 13 e 15, e para que além das pessoas que estão alli veraneando, muitas outras possam tambem assistir, não só á feira, mas tam-bem ás touradas, que promettem ser brilhantes, a Com-panhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece um serviço especial de bilhetes de ida e volta, em 2.ª e 3.ª classes, a preços reduzidos entre Lisboa-Rocio e Cal-das, cujo preço é de 2\$62 em 2.ª e 1\$88 em 3.ª, e que são validos para ida nos dias 12 a 16 e para a volta até 18 pelos comboios ordinarios.

Nos annos anteriores identico serviço especial tem le-vado ás Caldas alguns milhares de passageiros e, com certeza, este anno succederá outro tanto.

Festas á Senhora da Saude em Revelles

No pictoresco logar de Revelles, no concelho de Mon-temor-o-Velho, effectua-se todos os annos uma grande festa sob a invocação da Senhora da Saude, que chama á povoação uma grande concorrencia de devotos e amado-res das festas populares, de muitas leguas em redor.

Além da festividade religiosa, que se realisa na linda e ingenua capella da freguezia, arma-se o competente ar-raial com illuminações á portugueza e veneziana, onde se queimam vistosos fogos de artificio, e onde ao som das guitarras e das concertinas, quando não dos cornetins e trombones da philharmonica da terra, rodopiando em «viras» e outras danças populares, os rapazes e raparigas vão queimando os seus fachos de amor.

Não escapou ao Caminho de Ferro essa interessante feira, e para que mais facilmente a ella o povo possa ir assistir, resolveu dar aos comboios-tramways, que se effectuam entre Figueira e Coimbra, e bem assim aos mixtos n.ºs 242 e 244 que sahem de Alfarellos ás 11,50 e 19,50, e ao n.º 243 que sae da Figueira ás 14,5, um mi-nuto de paragem, no dia 6 d'este mez, ao kilometro de 210,050, junto á Revelles.

Os bilhetes são os das tarifas reduzidas, em vigor para as comboios-tramways.

Serviço para Hespanha e França

Bem previamos nós que a gréve dos empregados dos caminhos de ferro hespanhoes não podia durar muito. Felizmente já está conjurada e, ao que parece, a contento de todas as partes interessadas, pelo que segundo as ul-timas informações que temos, já se encontra quasi com-pletamente normalisado o serviço, acceitando-se remessas de grande e pequena velocidade para todas as estações das linhas hespanholas apenas com reserva pelos prazos de transporte, o que se justifica pela aglomeração de mer-cadorias nas diversas estações, devido a ter-se paralisado o serviço por alguns dias.

Para França está-se tambem acceitando todo o tráfego com reserva de prazos e demais condições que já temos aqui referido.

Continuam a fazer-se grandes expedições de vinho em cascos, que é transvasado na fronteira de Hendaya para vagões reservatorios.

Remessas de assucar

Continua a accentuar-se a falta de assucar em Lisboa, e por tal motivo a Comissão de Subsistencias, que já

havia conseguido que não podessem ser expedidas das estações de Lisboa para qualquer destino remessas d'esse genero sem uma guia por ella revisada, conseguiu mais que não fosse permittida a reexpedição, nas estações de destino, das remessas primitivamente expedidas de Lisboa.

Este assumpto é objecto d'um aviso que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes publicou recentemente.

Transporte de peixe nas linhas do Sul e Sueste

Segundo um aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, recentemente publicado, a partir do dia 4 d'este mez, as remessas de peixe fresco, salpicado, salgado ou secco, mariscos e escabechos, em volumes de peso superior a 80 kilogrammas, serão taxadas pelos preços da 1.^a serie da tarifa especial n.º 1 de grande velocidade.

Um curioso problema de electrificação de linhas ferreas

O problema da electrificação de linhas ferreas em Chicago foi objecto de um estudo, minucioso e amplo ao mesmo tempo, pela Comissão que d'esse estudo fôra encarregada. O relatório d'essa Comissão constitue um volume de 1.200 paginas, e n'elle se trata a fundo e de um modo completo o alludido problema.

Aquelle estudo tinha um aspecto especial: o de fazer diminuir a grande quantdade de fumo sobre a immensa urbe do lago Michigan, propondo-se, por tanto, somente a electrificação das secções finaes das trinta e oito linhas ferreas que alli convergem.

O estudo iniciou-se em 1911, tendo por base de calculo, emquanto ao trafego, o movimento provavel de passageiros e de mercadorias na epocha da terminação das obras a emprender, em 1922, tomando-se todos os dados com o devido augmento e proporção que foram julgados provaveis para essa epocha.

A Comissão começou por estudar os meios propostos para substituir a tracção a vapor, como sejam os motores de combustão interna, os de ar comprimido, de agua quente, e os accumuladores electricos, não considerando nenhum d'elles conveniente para a solução do problema apresentado.

Examinou e estudou as vias ferreas já electrificadas, as quaes alcançavam a 37, sendo 15 americanas e 22 de outros paizes; e o resultado d'esse trabalho comparativo foi que o emprego da energia electrica tinha os objectivos seguintes: aproveitamento da energia das quedas d'agua, necessidade de vencer grandes pendentes, vantajosa exploração de trafegos suburbanos com obrigação de serviço intenso, e frequentes paragens. Não havia nenhum exemplo de electrificação para evitar o fumo das locomotoras.

Vem a seguir o estudo tecnico do problema, sendo a Comissão de parecer que as mesmas empresas ferro-viarias devem montar as suas estações de geração e distribuição de energia; e que as linhas de transmissão devem ser de fio nu e a 33.000 volts.

Applicou a Comissão particular attenção ao modo de tomar a corrente. As condições do problema em Chicago eram distinctas das de outras linhas, e não se apresentava facil a applicação dos systemas de contacto usados até ahí.

Por outro lado, a introdução do systema electrico obrigava a modificações importantes nos systemas de signaes adoptados.

Partindo do ponto de vista da eliminação do fumo, uma questão importante havia a resolver: a da extensão de cada linha concorrente, que teria de electrificar-se, para preservar do fumo a atmosphera da cidade. O problema complicava-se pela necessidade de muitos locais para rea-

lisar a mudança da exploração a vapor pela exploração electrica.

A Comissão foi de parecer que nenhum dos actuaes systemas de tracção electrica constituia uma satisfatoria resolução do problema a considerar.

Examinaram-se os trez systemas seguintes:

1.º — Systema de terceiro carril, com corrente continua a 600 volis.

2.º — Corrente continua a 2.400 volts, com conductor aéreo.

3.º — Corrente continua a 11.000 volts, e conductor tambem aéreo.

O fio aéreo seria supportado por um cabo de suspensão, de grande resistencia, revestindo a fórma de catenaria.

Para fixar o numero necessario de locomotoras, estudaram-se minuciosamente as marchas dos comboios e as machinas em serviço presentemente. Nas linhas que possuíam mais de 20 comboios de passageiros, fixou-se uma locomotora por cada 12 comboios.

Considerou-se que uma locomotora electrica para passageiros podia estar em serviço 20 horas por dia, e que as grandes reparações nas officinas só eram necessarias depois de um percurso de 100.000 kilometros, ou seja passado o 80 por cento da sua duração. Para as de mercadorias, com o mesmo numero de horas de serviço, as reparações importantes não seriam necessarias até ao percurso de 70.840 kilometros.

Com todos estes dados a Commis-são assentou em que para realisar o trafego calculado para 1922, se necessitariam 228 locomotoras para passageiros, 100 para mercadorias, e 668 de manobras, além de 470 carros motores para o trafego suburbano, e 251 reboques.

Depois de todos estes estudos, a Comissão concluiu que não era conveniente a realisação do projecto sob o ponto de vista financeiro, embora fosse tecnicamente possivel.

Linhas ferreas andaluzas

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Andaluzia obteve no exercicio findo a maior receita bruta de quantas havia obtido em todos os exercicios anteriores. Essa receita, que foi de 31.133.979 pesetas accusa um augmento de 1.671.709 sobre a do exercicio anterior, sendo de 24.690, contra 13.364 pesetas de 1914, a receita bruta kilometrica, ou sejam mais 1.326 pesetas do que no anno anterior.

Para este resultado contribuíram principalmente os transportes em pequena velocidade, que produziram 19.397.817 pesetas, mais 1.839.068 do que em 1914. Os ingressos de grande velocidade é que diminuíram 167.358 pesetas.

As despesas de exploração foram de 16.884.458 pesetas, ou sejam 13.388 por kilometro, contra 15.990.003 de 1914, sendo superiores em 5,5 por cento ás do exercicio precedente. O coeficiente de exploração diminuiu de 54,27 para 54,23 por cento.

Nos ultimos cinco annos as contas d'esta companhia apresentam o seguinte movimento:

Annos	Productos totaes — Pesetas	Gastos de exploração Pesetas	Productos líquidos Pesetas
1911	24.815.038	14.351.235	10.463.802
1912	27.585.084	13.764.895	13.820.188
1913	28.659.404	15.634.635	12.024.768
1914	29.462.270	15.990.003	13.603.664
1915	31.133.979	16.884.458	14.669.362

D'este producto ha a diminuir os encargos financeiros, juros e amortisações, que ascendem a um total de 10.834.559

pesetas, ficando, portanto, um saldo favorável de 3.834.802 pesetas contra 2.547.729,55 do exercício precedente.

Para o aumento de ingressos indicado acima contribuíram as diversas linhas da rede com as importâncias seguintes:

Linhas	Augmento Pesetas	Por kilo- metro Pesetas
Sevilla-Jerez-Cadiz	227 127,93	1.329
Utrera-Moró-Osuna	117 8 2,61	1.253
Osuna a la Roda	33 681,50	936
Jeréz-Sanlúcar Bonanza	4.838,72	167
Marchena-Córdoba	55 286,74	601
Córdoba-Málaga	503.736,47	2.571
Bobadilla-Granada	177.263,34	1.442
Córdoba-Bélmex	132.516,70	1.839
Puente-Genil-Linares	283.223,42	1.610
Alicante-Murcia	95 519,07	1.016
Bobadilla-Algeciras	40.663,20	228
Augmento liquido	1.671.709,71	1.326

Os productos da exploração foram superiores aos do exercício anterior em 22.407.67 pesetas, ascendendo o saldo da conta de lucros e perdas a 83.604.09 pesetas. D'este saldo 60.000 pesetas são destinadas ao dividendo de 10 pesetas por cada uma das 6.000 acções em circulação, ficando um remanescente de 23.604 pesetas, que passa a conta nova.



O caminho de ferro urbano em Nova York

O transporte de passageiros em Nova York constitue um verdadeiro problema, cuja solução está sendo continuamente estudada. A forma especial da grande cidade assente sobre a ilha de Manhattan, comprida e estreita, e a situação dos principaes edificios mercantis no extremo sul d'essa faixa de terra complicam o problema cada vez mais.

A questão adquire enorme importancia quando se pondere a necessidade de conduzir uma grande massa humana a um mesmo sitio e á mesma hora, entre as sete e as dez da manhã, e depois voltar a transportal-a em sentido contrario, ao fim da tarde, até á sua residencia ordinaria.

Não é, pois, de estranhar, que as diversas companhias de caminhos de ferro se tenham preocupado, como é sabido, em augmentar incessantemente os meios de transporte de passageiros atravez da grande cidade americana. Esses meios são uma grande linha subterranea, dotada de via dupla em cada sentido, comboios expressos combinados com tramways, varias linhas de carros electricos na superficie e quatro linhas elevadas sobre viaductos metallicos; linhas todas magnificamente organisadas e servidas; mas que apesar d'isso, são consideradas hoje insufficientes.

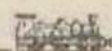
Trata-se agora de estabelecer uma nova rede subterranea, denominada «Dual system». A realisação de um tal projecto é coisa para demora, e com o fim de encontrar uma solução mais rapida, realisou-se uma ampliação das antigas linhas elevadas, addicionando-se-lhes uma terceira via para comboios expressos, trabalho levado a cabo sem se interromper a circulação dos centenaes de comboios diarios do serviço estabelecido, o que representa um grande dispendio de capital e de intelligencia.

A Companhia Interborough Rapid Transit é a que tem em exploração as principaes linhas de caminhos de ferro de Nova York, tanto subterraneas como elevadas.

A nova linha corre parallela ás duas antigas, mas quando se aproxima de qualquer das estações, para ganhar a differença de nivel do segundo andar d'aquelles edificios (que foi necessario estabelecer) a nova linha soffre a elevação correspondente.

Essas pendentes e demais reformas representam grandes despesas, que serão compensadas pela economia de fluido, pois a subida é aproveitada para refrear os comboios, e a descida faz-se sem consumo de corrente electrica, pela unica força da gravidade.

Nas obras de estabelecimento d'essa terceira linha deram-se factos devéraz notaveis. Operarios e engenheiros deram prova de grande competencia e habilidade na montagem das estruturas metallicas que precisavam de estabelecer. Tal succedeu, por exemplo, com a mudança da ponte giratoria sobre o rio Harlem, por outra de 1.100 toneladas, com quatro vias, em dois taboleiros, mudança que se realisou por completo durante a noite de um sabado.



Caminhos de ferro allemães

De uma estatistica dos caminhos de ferro allemães em 1913, recentemente publicada, constam os seguintes resultados, referentes ás linhas de via normal:

Longitude construida no fim do anno (km.)	54.064	61.403
» media explorada (idem)	53.573	61.120
Gastos de estabelecimento (1.000 marcos).	14.180.211	19.245.395
» por kilometro de linha (marcos)...	262.284	313.425

Material circulante:

Locomotoras em numero de	21.418	29.501
Carruagens de passageiros	408.523	183.970
Furgões de bagagens	40.691	48.108
» e vagões de mercadorias	891.348	1.410.420

Percursos medios:

Por locomotora (kilometros uteis)	28.107	27.725
» eixo de carruagem (kilometros)	47.160	50.705
» » » furgão (idem)	51.329	50.375
» » » vagão de mercadorias (idem)	16.521	16.309

Movimento:

Passageiros a um kilometro (em milhares)	23.825.089	41.187.665
Idem a distancia inteira (idem)	454.380	693.317
Percurso medio de um passageiro (kilom.)	23,14	22,92
Bagagens (toneladas)	119.165	1.775.877
Mercadorias a um kilometro (1.000 tonel.)	38.780.373	61.743.864
» a distancia inteira (tonel.) ..	726.220	1.016.033
Percurso medio de uma tonelada	100,7	99,85

Resultados financeiros:

Ingressos do serviço de passageiros (1.000 marcos)	642.100	1.017.465
Ingressos por kilometro de linha (marcos)	11.760	16.424
Producto medio de um passageiro (idem)	0,60	0,54
» por passageiro a um kilometro (pfen)	2,59	2,37
Ingressos de mercadorias (1.000 marcos) ..	1.468.302	2.286.163
» por kilometro de linha (marcos)	26.761	36.420
Producto medio de uma tonelada (idem) ..	3,69	3,58
» por tonelada a um kilometro (pfen)	3,68	3,58
Ingressos diversos (1.000 marcos)	152.526	249.834
» totaes (idem)	2.263.928	3.553.462
» por kilometro de linha (marcos)	42.257	58.139
Gastos totaes (1.000 marcos)	1.406.857	2.443.440
» por kilometro de linha (marcos) ..	26.259	39.978
Coefficiente de exploração (tanto por 100)	62,14	68,78
Excedente (1.000 marcos)	857.071	1.110.021
» por kilometro de linha (marcos)	15.997	18.161
» em tanto por 100 dos gastos de estabelecimento	6,41	5,82

Pessoal da exploração:

Numero total	582.360	786.466
» por kilometro de linha	10,88	12,88

A rede de via reduzida, que não figura nos quadros anteriores, tinha, no fim do exercício de 1913, uma longitude total de 2.219 kilometros, com um gasto de estabelecimento de 179.572.528 marcos, ou seja de 80.942 marcos por kilometro.

O material circulante compunha-se de 544 locomotoras, 1.565 carruagens de passageiros, 254 furgões e 11.627 vagões de mercadorias.

O movimento foi de 331.572.925 passageiros a um kilometro (+7,17 por 100) e de 135.117.366 toneladas de mercadorias a um kilometro (+0,91 por 100).

Os ingressos da exploração elevaram-se a um total de 17.326.103 marcos (+2,88 por 100); os gastos subiram a 14.551.934 marcos (+4,25 por 100); e o excedente foi de 2.774.169 marcos (-3,76 por 100), representando 1,54 por 100 do capital de estabelecimento contra 1,80 por 100 em 1912.

O coefficiente de exploração elevou-se de 82,88 por 100 a 83,99.

Nas linhas de via normal o coefficiente de exploração havia augmentado de 66,35 por 100, a 68,76.



Uma conferencia interessante

Ainda o tunnel sob a Mancha

Mr. Moutier, engenheiro chefe dos serviços technicos da Companhia do Norte, fez ha pouco uma interessante conferencia acerca do projectado tunnel sob a Mancha, na grande sala da Sociedade dos Engenheiros Civis da capital franceza.

A actualidade d'esta questão—à qual mais largamente nos referimos em outro logar do presente numero—é flagrantemente. Mr. Moutier fez resaltar as vantagens que haveriam tido as tropas inglezas, para o seu transporte, para o seu reabastecimento de tudo o que lhe tem sido necessario, para a evacuação de feridos, etc., se o famoso tunnel estivesse já construido.

Elle representaria tambem a libertação de uma importante parte da frota ingleza, tanto mercantil como militar, que assim poderia prestar muitos mais serviços do que aquelles a que tem sido destinada.

A utilidade d'esse tunnel haveria sido incalculavel, e, por outro lado, elle teria impedido em parte a grande alta dos frêtes, desde que podendo dar trajecto a 120 comboios de 500 a 1.000 toneladas em cada sentido, isso seria mais do que sufficiente para assegurar os principaes transportes entre a Inglaterra e a França, e vice-versa.

O seu papel, no futuro, não contribuirá—na opinião do conferente—senão para engrandecer a sua importancia, pelo estreitamento dos laços de amizade que ligam as duas nações. Elle deve, evidentemente, entrar no programma que ha-de resultar das conferencias economicas dos paizes alliados, como sendo um dos meios mais proprios para assegurar a sua aproximação commum.

As energicas palavras do velho conde de Moltke, que Mr. Moutier com a mais feliz oportunidade alli fez recordar: «é necessario a todo o preço que esse tunnel submarino não possa construir-se», fazem comprehender bem claramente toda a importancia de uma tal realisação tanto para a França, como para a Inglaterra.

Os proprios inglezes já assim o vão comprehendendo. Mr. A. Felts mandou, não ha muito, para a meza da Camara dos Communs uma moção, que defendeu, em favor do ha tantos annos projectado tunnel.

Mr. Moutier fez ainda saber à assembleia, que o escutava e que calorosamente o applaudiu, que tudo está prompto para se encetar o grandioso trabalho da execução do projecto, logo que assim fique estabelecido.

Quaes são os estudos feitos, sobre os quaes se appoia o projecto, e como o tunnel deverá ser explorado, tudo Mr. Moutier demonstrou e evidenciou aos seus ouvintes, fazendo resaltar todo o interesse do grandioso projecto, de concepção eminentemente franceza, que hade marcar um passo gigantesco no caminho do progresso, e será uma obra sobremaneira monumental.

No dia 12 do mez findo reuniu em Londres a Commis-

são encarregada dos estudos do tunnel sob a Mancha, para receber o informe do seu presidente Mr. Arthur Fell, sobre a sua recente viagem a Paris.

Mr. Fell communicou que o engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte, Mr. Sartiaux, lhe assegurara que se as auctoridades inglezas derem o seu voto ao projecto do tunnel, este poderá ficar concluido dentro do prazo de cinco annos; e que o Ministro do Commercio francez lhe disse que a realisação pratica dos accordos tomados pela conferencia economica dos alliados, em Paris effectuada ha pouco, como é sabido, depende em grande parte da construcção d'esse tunnel.

Segundo referia ha dias o *Daily Chronicle*, a Italia mostrou desejos de se associar à construcção do tunnel.

Em Londres, o Comité Parlamentar do canal, que se compõe de 135 membros, foi convocado para uma reunião extraordinaria.

Um Comité similar foi constituido na camara dos lords.



Caminho de ferro minusculo

Em Eshdale, Cumberland, inaugurou-se recentemente um caminho de ferro cuja via tem a largura de 0,375 e 7 kilometros de extensão, devendo vir a ter 11, quando esteja concluida. O seu principal objectivo é o transporte de turistas atravez de uma região das mais formosas paisagens, mas fará tambem o trafego de mercadorias.

As locomotoras, com o respectivo *tender*, teem 5 metros de comprimento e pesam 2 toneladas, podendo rebo-car 6 vagões de passageiros com 10 logares em cada um.

O peso maximo do material e carga será apenas de 7 toneladas.

A velocidade é de 20 kilometros á hora.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mez de agosto de 1916 será pago o coupon do 1.º semestre de 1916 das obrigações de 3 % «Beira Baixa», e 4 1/2 %, privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 % — Escudos 1\$70.

—pela apresentação do coupon n.º 41 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª series, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo — Escudos 2\$35.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis das 11 ás 15 horas estando todos os coupons isentos do imposto de rendimento para o Thesouro portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

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

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mez de agosto de 1916, será pago o coupon n.º 17 da folha annexa ás

obrigações estampilhadas de 2.º grau de juro variavel até 4 1/2 % á razão de Escudos 1505.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Lisboa

Amortisação suplementar de 1915

1.922 obrigações de 3 %, privilegiadas de 2.º grau.

N.º	16	18	831 a	833	1.962	1.963
2.383 a	2.402	2.469	2.561	3.112	3.472	4.061 a
4.065	4.401	5.027	7.826 a	7.829	8.389 a	8.394
8.546	8.653	9.202	9.769	9.770	9.952	10.195 a
10.200	10.259 a	10.270	11.232 a	11.235	11.263 a	11.266
12.085 a	13.090	13.096	13.154	13.155	13.878	13.979
14.007 a	14.016	14.014 a	14.017	14.079	14.743	15.607 a
15.609	16.611	16.612	18.414 a	18.420	18.421 a	18.441
19.162	19.490	21.953	22.243	22.579 a	22.588	23.217
23.206	21.031	21.032	24.046	24.319	24.320	24.669
24.670	25.247	25.501	26.443 a	26.446	26.634	26.732
27.621	27.827 a	27.834	29.399	29.400	29.667	30.131
30.132	30.189	30.190	30.299	30.300	30.433	30.817 a
30.840	31.138	31.139	32.863 a	32.866	32.918 a	32.920
34.697 a	34.699	35.161	35.183	35.184	35.231 a	35.238
35.313	35.320 a	35.331	35.580 a	35.589	35.610	37.588 a
37.591	37.829	37.831	38.502	38.503	38.508	38.509
38.579 a	38.588	38.676 a	38.678	38.755 a	38.759	39.428
39.430	39.608	39.609	40.641	42.357	45.273	45.720
45.721	47.032	47.037 a	47.060	47.447	47.515	47.516
50.180	52.072	52.376	52.417	52.418	53.314 a	52.349
53.849	53.974 a	53.977	55.423 a	55.427	55.929 a	55.942
56.325	56.626	56.627	56.922	56.985	57.265 a	57.268
57.591	59.490	59.491	59.883	59.884	59.961 a	59.964
61.047	61.312	61.653 a	61.660	61.711 a	61.713	61.897 a
61.918	63.138	63.272	63.273	63.685 a	63.692	63.865 a
63.869	65.417 a	65.420	66.200	66.314	66.315	66.433
66.434	66.831 a	66.834	67.791 a	67.796	67.951 a	67.956
69.153 a	69.156	69.388	69.389	70.410	73.729	73.730
74.621	74.914	74.915	75.305	76.463 a	76.466	77.385 a
77.389	78.171	78.172	78.929	78.930	79.325	79.326
80.719 a	80.725	82.140	82.141	82.162	82.163	82.597 a
82.599	83.170 a	83.173	84.068	84.238	84.279	84.444
85.864	86.876 a	86.879	87.927	88.329	91.002	92.855 a
92.857	93.262 a	93.266	95.667	95.777	95.778	95.786 a
95.788	96.099 a	96.100	96.831	97.117 a	97.119	97.370
98.655	98.656	99.723 a	99.729	100.652 a	100.654	100.799
100.800	101.473 a	101.478	102.004	102.051	104.281	103.946
105.392 a	105.394	105.397 a	105.401	106.652	108.074	109.402 a
109.444	110.222	110.343 a	110.357	110.763	110.954	110.955
110.978 a	110.981	111.049 a	111.054	111.407 a	111.410	113.783
114.216	114.217	114.995	114.996	115.255 a	115.257	115.375
115.376	118.111	118.112	118.191	118.192	118.985	119.000
119.854	119.906	119.907	120.265	120.291	120.321	122.005 a
122.022	122.129 a	122.133	122.702 a	122.704	122.937 a	122.939
122.961 a	122.963	123.965 a	124.970	124.242	124.275	127.631 a
127.634	127.845	127.846	128.105	128.831 a	128.834	129.903
129.904	129.907	129.909	130.478	130.479	130.694 a	130.698
130.918	131.765	132.359	132.360	132.660	132.661	132.795 a
132.797	133.234	133.255 a	133.262	133.904	135.396	135.399 a
135.413	135.424 a	135.433	135.953 a	135.956	137.125 a	137.132
137.932 a	137.934	138.289	138.674	138.728 a	138.736	139.159
139.160	139.941	140.157	140.182 a	140.184	140.194	140.760
140.821	141.971	143.132	143.378 a	143.382	143.654 a	143.656
146.573 a	146.575	147.451	147.452	147.614 a	147.617	148.895
148.896	148.954	149.118	149.119	150.218 a	150.258	151.291
151.292	151.774 a	151.776	154.915	155.952 a	155.957	156.319
156.320	156.391	156.392	156.593 a	156.605	156.722 a	156.731
157.111 a	157.117	157.975	158.782	158.932 a	158.934	160.161 a
160.163						

(Conclue no proximo numero).

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Julho de 1916.

O empréstimo — Um jornal diario publicou uma noticia, que produziu grande sensação na praça, e que trouxe grande animação aos negocios financeiros! Trata-se de um empréstimo de 25 milhões de libras concedido pela Inglaterra ao nosso paiz.

Ha, porém, opiniões, que o empréstimo se não realisou, e ainda outras de que o quantitativo d'esse empréstimo é sómente de 2.000 milhões de escudos.

De positivo nada se sabe, parecendo-nos comtudo que os srs. ministros das Finanças e Estrangeiros alguma coisa terão conseguido na sua viagem a Londres e Paris.

Estes desencontrados boatos occasionavam uma pequena melhoria de cambios, começando novamente a firmarem-se como se verifica no fecho de hoje que adiante publicamos.

O commercio externo da França em maio de 1916. — A Administração Geral das Alfandegas acaba de publicar os documentos estatísticos respeitantes ao commercio externo da França nos cinco primeiros mezes do actual exercicio.

O mappa abaixo exarado indica o valor absoluto e comparado por grandes categorias de mercadorias, das importações e exportações durante os cinco primeiros mezes de 1916 e 1915.

Importações:	Cinco p.ºmeiros mezes de 1916	Cinco primeiros mezes de 1915	Diferenças em 1916
Artigos de alimentação.....	996.315.000	790.944.000	+ 205.371.000
Artigos necessarios á industria.....	1.625.324.000	1.140.149.000	+ 485.175.000
Artigos fabricados..	1.065.417.000	854.615.000	+ 210.472.000
Exportações:			
Artigos de alimentação.....	181.670.000	236.677.000	— 55.007.000
Artigos necessarios á industria.....	289.167.000	246.937.000	+ 42.230.000
Artigos fabricados..	827.794.000	607.379.000	+ 220.415.000
Encomendas postaes.....	93.269.000	68.022.000	+ 25.247.000

As differenças entre as compras e as vendas accentuaram-se todos os mezes. No fim de maio o excedente das importações sobre as exportações attingiu 2.295 milhões, ou seja uma media mensal desde o inicio do exercicio de 460 milhões.

Quanto ao movimento das entradas e sahidas durante o mez de maio p. p., resume-se no seguinte quadro que indica ao mesmo tempo a comparação com igual mez de 1915:

Importações:	Maio de 1916	Maio de 1915	Diferenças em 1916
Artigos de alimentação	215.706.000	165.994.000	+ 49.712.000
Artigos necessarios á industria.....	366.584.000	245.200.000	+ 121.384.000
Artigos fabricados....	272.701.000	193.516.000	+ 79.155.000
Totaes.....	854.991.000	604.740.000	+ 250.251.000
Exportações:			
Artigos de alimentação	40.526.000	51.366.000	— 10.848.000
Artigos necessarios á industria.....	54.155.000	50.799.000	+ 3.356.000
Artigos fabricados....	169.552.000	135.562.000	+ 33.990.000
Encomendas postaes..	20.728.000	10.205.000	+ 10.523.000
Totaes.....	284.961.000	247.932.000	+ 37.029.000

Só para o mez de Maio, o excedente das compras sobre as vendas eleva-se a 570 milhões, passando assim os algarismos além, de todos os m-zes precedentes.

Nos cinco primeiros mezes de 1916 o valor real das compras feitas pela França no estrangeiro elevou-se a 6.635 milhões, passando de 4.547 milhões o valor real das vendas, que foi de 2.088 milhões.

No mez de Maio p. p., o valor real das importações attingiu 1.539 milhões, passando de 1.112 milhões o valor real das exportações que foi sómente de 427 milhões.

Bolsa — O fundo interno registou na quinzena finda, uma ligeira melhoria, fechando a 38,50 coupon e 38,90 assentamento.

As acções com bastante procura, bem como obrigações Norte e Leste — 2.º grau 30.

As acções dos Tabacos avançaram até 90,560, ficando por fim a 90,5.

Na Assembleia Geral que teve lugar n'esta Companhia, em 29 do corrente, foi apresentada uma alteração ao relatorio, propondo que o dividendo fosse de 11 %, o que a Assembleia approvou.

Distribuirá pois esta Companhia no corrente anno mais 2 %, do que no anno findo.

Cambios — Os cambios mantiveram durante a quinzena, uma incerteza constante, devido aos boatos que tem corrido ácerca do empréstimo.

Parece desenhar-se uma nova tendencia de firmeza, mas sem grande interesse da parte dos especuladores.

Ao fechar, os cambios ficam fracos; havendo vendedores da libra a 7525 compradores a 7510 e por fim 7500.

Rio-Londres 12 ⁹/₁₆ ou réis 19514.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35 ⁵ / ₈	35 ¹ / ₂	35 ¹ / ₈	35
" 90 d/v.....	35 ⁵ / ₈	—	35 ⁹ / ₁₆	—
Paris cheque.....	724	729	727	731
Berlim	—	—	—	—
Amsterdã cheque	575	585	585	595
Madrid cheque	1415	1430	1440	1450

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JULHO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31
Lisboa: Dívida interna 3%, assentamento	39,40	38,30	38,40	38,45	38,45	38,60	38,60	38,60	38,65	38,65	38,70	38,70	38,70
Dívida interna 3%, coupon	38,2	38,15	38,30	38,35	38,35	38,35	38,50	38,50	38,50	38,60	38,60	38,50	38,55
" 4%, 1888, c/premios	—	—	22,40	22,40	—	23,55	—	—	—	—	57,50	22,45	22,45
" 4%, 1888/9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,00
" 4%, 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3%, 1905 c/premios	9535	9540	—	—	9540	9540	—	9540	9540	9545	—	—	—
" 5%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1912, ouro	96550	96550	—	—	—	—	—	—	—	96550	—	96550	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	77880	77880	77880	77890	78500	78520	78520	77880	77800	77830	77880	77820	77800
" 3%, 2.ª serie	77800	—	—	77810	—	77820	77800	76800	—	—	—	76800	—
" 3%, 3.ª serie	80500	80500	80500	80520	80520	—	80540	80500	79500	79550	—	79550	79500
Obrigações dos Tabacos 4 ¹ / ₂ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	180500	180500	180530	180530	—	—	—	—	—	181500	—	182500
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163500	—	—	—
" Nacional Ultramarino	131550	131530	131550	—	132500	—	132500	132550	—	132550	131580	132520	—
" Lisboa & Agores	121550	121560	—	—	—	—	121580	—	122550	122550	—	—	123500
" Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33500	—	33550
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4530	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	85500	85520	85520	85550	88500	90500	89590	91500	90550	90560	—	90500	92500
" Companhia dos Phosphoros, coupon	52500	52500	51550	51550	52500	52570	53500	53550	53520	53500	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	96580	96580	—	—	—	97500	97500	—	—	—	—	—
" Companhia C. F. de Benguela	81510	—	—	81550	81550	81550	80550	81550	8150	—	—	—	79550
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	71550	—	—	—	71550	70500	71560	71550	—	71550	—	71570	71570
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37540	37550	37530
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	34500	—	—	34560	35550	36500	37550	38550	38520	3758	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	79500	—	—	—	—	—	—	—	—	68520
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	68550	—	—	—	—	—	—	—	—	96500
" Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94550	—	—
" 5 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 ¹ / ₂ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie	62,25	62,25	—	62,10	—	—	62,25	63	63	63	—	—	—
" 3 % " 2.ª serie	61,15	—	—	62,25	61,10	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	288,50	291,50	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	148	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau	—	—	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	244	—	—	244	—	244	—	—	246	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoses

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	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...			1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
			70	—	70	—	—	—	—	—
			29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10	Julho	722	1.128.850,519	708	891.078,566	+ 237.771,553	1.563,550	1.258,558	+ 304,992
Minho e Douro	"	"	471	1.072.257,500	471	841.182,518	+ 231.074,582	2.276,555	1.785,594	+ 490,561
Beira Alta	—		253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30	Junho	185	85.637,560	185	73.089,553	+ 12.548,507	462,590	395,507	+ 67,583
Valle do Vouga....	20	Julho	176	100.957,599	176	88.431,592	+ 12.526,507	573,562	502,545	+ 71,517
Porto á Pova e Famalicão	30	Abril	64	61.767,535	64	49.841,513	+ 11.926,522	965,11	778,576	+ 36,535
Guimarães	30	Março	56	48.574,535	56	37.374,507	+ 11.200,528	867,539	667,539	+ 200,500
Hespanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	30	Junho	3.681	80.321.419	3.681	70.555.357	+ 9.765.762	21.820	19.167	+ 2.653
Madrid Zaragoza-Alicante.....	20	"	3.664	66.585.728	3.664	57.994.645	+ 8.591.083	18.172	15.828	+ 2.344
Andaluzes.....	30	"	1.083	16.707.332	1.083	13.997.852	+ 2.709.500	15.426	12.925	+ 2.501
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20	Julho	777	5.712.581	777	5.359.122	+ 353.459	7.352	6.897	+ 455
Lorca a Baza e Aguilas.....	6	Maio	168	1.145.856	168	986.312	+ 159.544	6.820	5.870	+ 950

Locomotoras de dupla frente

O governo francez fez encomenda á casa Baldwin, de Philadelphia, de varias locomotoras de dupla frente, para serem applicadas na tracção de peças de artilharia de grosso calibre.

Essas locomotoras, em que se pensa desde ha muitos annos, são de toda a conveniencia principalmente nas linhas desprovidas de placas giratorias. As usadas actualmente em França (porque a encomenda foi já satisfeita, conforme referimos no passado numero), peçam 12,790 kilogrammas, possuem quatro cilindros e duas caldeiras tubulares ordinarias, unidas de modo a formarem uma caldeira unica.

As portas das fornalhas, n'estas locomotoras, são aos lados, e o machinista e o fogueiro vão cada um de seu lado, em frente um do outro.

Estas machinas podem subir rampas de 93 millimetros por metro.



Caminhos de ferro no Brazil

A Companhia Leopoldina

No relatorio agora apresentado em Londres pela gerencia da *The Leopoldina Railway Company Limited*, referente ao exercicio terminado em 31 de Dezembro de 1915, vê-se que os resultados d'esse exercicio foram os seguintes:

Receita bruta, libras 1.537,700.

Despezas de custeio, libras 1.034,851.

Renda liquida, libras 502.849-13-2.

A renda liquida em 1914 fôra de 462,905 libras, e o saldo respectivo de libras 138,842-15-3, que passou para a conta de 1915.

O saldo de 1915 é de libras 644.007-5-8, e foi assim distribuido:

Juro sobre debentures de 4 %	£ 180.154-15-2
Juros de 5 % sobre debentures	£ 50.000- 0-0
Juros sobre acções:	
Preferenciaes de 5 1/2 % ...	£ 156.493-14-0
Transferido do fundo de reserva para resgate do fundo de debentures de 4 %	£ 23.000- 0-0
Imposto de rendimento	£ 15.000- 0-0
Levado á conta de pensões...	£ 5.000- 0-0
Estampilhas	£ 405.000
Total	£ 430.053- 9-2

Feita esta distribuição fica o saldo de libras 213.953-16-6, que passa para conta nova, distribuindo-se ás acções o dividendo de 1 %, o que monta a libras 68.706-18-0, baixando, portanto, aquelle saldo para libras 145.246-18-6, que é quanto veio a passar para o actual exercicio.

A renda bruta das linhas da Companhia foi, em moeda brasileira, no anno de 1915, de 20.336:000\$000, que, comparada com a de 25.118\$000 em 1914, accusa um augmento de 4.248:000\$000 ou de 16,91 %.

Devido, porém, á taxa mais baixa de cambio, a renda em dinheiro esterlino foi, em 1915, de £ 1.537.700, que, comparada com a renda em dinheiro esterlino de £ 1.549:866, em 1914, accusa um decrescimo de £ 12.166 ou 0,78 %.

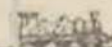
A taxa média de cambio em 1915 foi de 12 9/16 d. por 1\$000, tendo a mesma taxa sido em 1914 de 14 13/16 d. por 1\$000, isto é, tendo-se dado uma baixa de 2 1/4 d. ou de 15,19 por cento no valor de mil réis.

As despesas de custeio montaram em 1915, como dizemos acima, a libras 1.034,851. ou seja a 67,29 % da renda bruta, tendo sido em 1914 de libras 1.086:961, ou de 70,13 % d'aquella renda.

No trafego de passageiros houve uma diminuição de renda de £ 75.211 ou 20,93 %; no de encomendas e bagagens, uma diminuição de £ 18.300 ou 18,00 %; e no de mercadorias um augmento de £ 77,957 ou de 7,41 por cento.

A importancia de £ 23.000 levada ao Fundo de Reserva, foi para o resgate do Fundo das debentures de 4 %, por conta da reversão de certas linhas aos Governos Federal e Estaduaes.

Durante o anno ficou terminado e entregue ao trafego o prolongamento de Santa Luzia a Manhuassú, e em fevereiro do corrente anno ficou tambem terminado, sendo igualmente aberto ao trafego o da Ponte Nova a S. Sebastião.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1916.

(Continuado do numero 686)

O resumo das differenças entre a despesa feita nos dois annos, por Serviços, consta do seguinte mappa:

Serviço	Differenças em 1915		Despesa em 1915		Despesa em 1914		Os encargos resultantes das linhas exploradas por contractos foram de:
	A mais	A menos	Rede concedida	Rede extranha	Rede concedida	Rede extranha	
Administração e Serviços d'ella dependentes	92.939\$66	75.285\$47	207.052\$85	6.372\$61	184.906\$58	5.579\$22	1914.....
Diracção e Serviços Gerais	95.39\$42	159.32\$89	124.815\$16	4.410\$79	197.791\$77	6.719\$65	1915.....
Explo acção	59.08\$11	1.178.783\$26	1.115.303\$00	43.474\$76	1.030.874\$15	42.613\$59	
Via e Obras	581.00\$578	847.151\$68	803.456\$49	43.695\$41	749.374\$33	38.569\$2	
Material e Tracção	688.452\$67	1.936.119\$69	1.877.723\$19	68.396\$80	1.298.892\$45	40.217\$76	
		7.285\$47	4.108.416\$69	166.289\$65	3.521.839\$70	139.099\$44	
			4.274.706\$31	166.289\$65	3.661.339\$14	139.099\$44	
							Augmento em 1915.....
							110.970\$27
							423.072\$55
							12.102\$58

Notaremos que a comparação é feita com o anno de 1914 em que a nossa exploração foi perturbada pelos acontecimentos anormaes e attentados violentos feitos por mais de uma vez á propriedade da Companhia, e ainda pela perturbação que os nossos serviços soffreram quando, ao rebentar a guerra em Agosto de 1914, tomamos medidas extraordinarias que as circumstancias de boa prudencia aconselhavam.

A exploração durante o anno de 1915 fez-se com a maior regularidade, apesar das difficuldades que tivemos por vezes em obter os materiaes necessarios para a conservação da via e do material e ainda os de consumo diario indispensaveis para o regular serviço do caminho de ferro.

Devido ás condições anormaes dos mercados habituaes onde adquiriamos o que nos é necessario, soffreram os materiaes altas

consideráveis nos preços e outros ha que pela dificuldade de transporte se não tem podido obter.

O encargo resultante d'estes augmentos de preço é importante, e parece-nos interessante dar uma ideia geral do que elle representou

Deve-se no entanto frisar que os effeitos do agravamento dos preços dos materiaes não se faz ainda sentir por completo no exercicio de 1915 de que tratamos, porque durante elle gastámos muitos materiaes que pelos preços anteriores á guerra tinhamos em armazem. Este agravamento resultante dos preços deve em 1916 ser muito superior, e não é facil calcular quanto virá a representar, mas para dar uma ideia approximada basta dizer que actualmente se fazem frètes de carvão a 52 shillings entre Inglaterra e Lisboa, o que representa preço de carvão meudo e de inferior qualidade a 30.500 proximoamente a tonelada.

Examinando as contas dos abastecimentos feitos pelos Armazens Geraes durante o anno de 1915, nota-se:

1.º — Compras realizadas no paiz, no valor total de 188.125.540 assim decomposto:

a) Materiaes de abastecimento normal, no valor de 104.713.335 que pelos preços anteriores á guerra teriam custado 75.700.558 ou seja um encargo suplementar de 29.012.777.

b) Madeiras para consumo nas officinas, na importancia de 71.939.521 que deveriam ter custado 45.034.588. O encargo suplementar é de 26.904.933.

c) Materiaes adquiridos nos mercados nacionaes por falta de fornecimentos dos do estrangeiro, no valor de 11.472.584 com o augmento médio de 50 % no seu custo normal, ou seja 5.736.542.

2.º — Compras no estrangeiro. O valor total dos differentes artigos vindos do estrangeiro, excção feita do carvão, foi de 1.295.735,38 francos, o que pelos preços anteriores á guerra seria reduzido a 873.437,55 francos, ou seja mais 433.297,83 francos, o que corresponde a 174.720.523 proximoamente.

Por motivos economicos reduzimos as compras ao minimo strictamente indispensavel, e por isso as qualidades importadas foram muito menores do que as habituaes, com prejuizo dos stocks dos armazens de Via e Obras e do Material e Tracção, o que tem o grave inconveniente de vir agravar os exercicios futuros com despesas supplementares para refazer esses stocks, como é indispensavel que o sejam para a regularidade economica no funcionamento dos servicos.

3.º — Compras de carvão. Em virtude de contractos feitos e do previdente stock que tinhamos em 1914/15 gastámos durante parte do anno carvão meudo a 18 shillings e briquettes a 29/6 shillings, quando na praça de Lisboa se pagava carvão de Cardiff a 45 shillings.

As entradas de carvão, durante o ano de 1915, foram:

	T		
Cardiff meudo...	27.175.753 por Lbs.	24.055- 6-3	Preços anteriores á guerra.
Cardiff grosso...	1.796.698 por Lbs.	2.652-12-0	
Durham	6.662.032 por Lbs.	8.674- 0-6	
Briquettes	3.816.217 por Lbs.	5.367- 7-5	
	<u>39.450.700</u>	<u>40.749- 6-2</u>	
	T		
Cardiff meudo...	47.113.523 por Lbs.	93.462-0-11	Preços depois da guerra.
Cardiff grosso...	19.617.853 por Lbs.	42.703-1- 0	
	<u>66.631.278</u>	<u>136.165-2- 8</u>	

Este carvão recebido aos preços anteriores á guerra teria custado Lbs. 63.826-7-0, tendo pois havido um excesso de custo de Lbs. 72.338-14-9.

Considerando que o agravamento do cambio corresponde a 37 % (cambio 34) de encargo suplementar para a Companhia, teremos:

1.º — Encargo suplementar de 57 % em (Lbs 176.914-7-11 — Lbs. 72.338 14-9) = Lbs. 104.575-13-2, ou seja em escudos.....	268.251.569
2.º — Custo de Lbs. 72.338-14-9 correspondente á subida no preço do carvão ao mesmo cambio de 34.....	510.627.538
Total	<u>778.878.507</u>

O custo médio em 1915 do carvão Cardiff (nosso principal consumo) variou de 5555 em Janeiro para 15522 em Dezembro, continuando a subir extraordinariamente o preço dos frètes. Temos contractos para o corrente anno de 1916 que nos fazem prevér que a nossa despesa de carvão no anno de 1916 não será inferior a 2.200 contos, suppondo fixo o actual cambio, o que é enorme e nos faz prevér um mau exercicio.

As considerações resumidas que fizemos sobre o movimento dos Armazens Geraes, d'onde se conclue o consideravel augmento dos preços dos materiaes, vae reflectir-se no agravamento das despesas dos differentes servicos comparadas com as de 1914, mas sobejamente o justifica.

O augmento de despesa foi em parte compensado pelo consi-

deravel acrescimo das receitas brutas da Companhia, dando como resultante final uma receita liquida sensivelmente igual á do precedente exercicio de 1913.

Resultados da Exploração das linhas garantidas

Os resultados da exploração d'estas linhas 1915, são:

Designação	Beira Baixa	Torres-Figueira Alfaiellos
Receita.....	370.269.535	651.838.553
Despesa.....	317.016.518	429.064.563
Productos liquido.....	53.253.517	222.794.590
Garantia recebida.....	241.848.504	97.112.588
Total dos productos..	295.101.521	125.689.502
Rendimento garantido....	401.110.533	252.187.508
Diferença (insufficiencia)	106.009.512	126.508.506

RESUMO

Perda total do rendimento garantido (consequencia dos contractos):

Beira Baixa.....	106.009.512
Torres-Figueira-Alfaiellos.....	126.508.506
Total	<u>232.517.518</u>

As garantias de juro recebidas em 1915 foram menos 108.363.549 do que em 1914, ou seja uma perda no rendimento garantido

O rendimento liquido foi inferior ao theoreticamente calculado pelos contractos em 232.517.518, quando em 1914 tinha sido de 143.334.594.

(Continua)

ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tarefa n.º 160 — Fornecimento de 100.000 travessas de pinho normaes com as dimensões de 2^m,60 × 0^m,26 × 0^m,14

Tarefa n.º 161 — Fornecimento de 20.000 travessas de pinho rectangulares com as dimensões de 2^m,60 × 0^m,26 × 0^m,14

Deposito provisorio de cada lote..... 100.5000

No dia 7 do corrente mez pelas quinze horas, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia serão abertas as propostas para o fornecimento de:

10 (dez) lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas normaes com as dimensões de 2^m,60 × 0^m,26 × 0^m,14.

2 (dois) lotes de travessas de pinho rectangulares composta cada um de 10.000 travessas com as dimensões de 2^m,60 × 0^m,26 × 0^m,14.

As propostas que poderão ser feitas para um ou mais lotes serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apollonia) com a indicação exterior no sobre-cripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de 2^m,60 × 0^m,26 × 0^m,14 pelo preço de... cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 14 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B.—Esta Companhia não concede passes aos fornecedores.

OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias «Matinéas» cinematographicas

AGENDA DO VIAJANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursals 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. Apartamentos 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 é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 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 Mouzinho 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 Viuvade Jus to M. Esteliez. — Agente internacional de aduanas y trans portes.

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

COMP. PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R
7 16	8 29	5 30
9 48	10 54	6 40
10 55	12 1	8 31
12 50	12 46	9 9
3	4 9	11 23
5 29	6 1	11 23
5 34	6 41	11 23
6 15	7 9	5 24
7 17	8 24	6 53
8 55	10 6	7 30
10 23	11 33	9 10
11 55	1 1	11 13
12 55	2 5	12 15

Lisboa-R Queluz Lisboa-R

7 55 8 37 8 45 9 20

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 53 7 8 5 25 6 31

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

6 53 8 1 6 34 7 4

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Porto Lisboa-R

8 30 2 18 6 28 5 30

10 9 36 6 48 1 8

7 10 9 44 7 55 6 25

9 35 7 53 7 45 11 14

Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.

8 5 11 38 7 20 11 11

11 40 5

Lisboa-R Santarem Lisboa-R

5 5 7 20 9 55 11 57

Entrone. Alfaiellos Entrone.

3 22 10 38 4 5 11 28

7 33 7 55 10 18

Entrone. Porto Entrone.

6 5 1 58

Figueira Coimbra Figueira

1 50 3 24 1 25 4 36

6 30 8 15 7 35 9 18

7 43 9 45 10 15 12 28

11 30 1 8 2 40 5 10

2 5 4 30 4 45 6 44

10 45 12 30 8 55 10 45

11 39 11 39 1 34

Coimbra Louzã Coimbra

5 25 6 54 7 10 8 39

12 20 1 43 2 33 3 49

5 23 6 37 6 52 9 1

Figueira Alfaiellos Figueira

5 40 7 7 7 50 8 23

6 58 7 35 7 50 8 23

8 45 9 27 9 50 10 23

11 43 12 54 12 54 1 23

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 54 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

2 27 4 56 7 29 10 10

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 41 11 36

12 15 1 11 4 12 5 8

1 37 2 33 9 48 10 45

9 50 6 13 11 10 12 8

Mais os de Ovar e Aveiro.

Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.

10 7 15 7 42 de Mad

a Mad. 9 9 10 5 36

a Mad. 8 1 a 10 28 1 3 21

8 5 7 53 5 5 5 5

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.

10 10 14 4 15 5 36

8 5 7 40 7 24 5 5

PART. CHEG. PART. CHEG.

Entrone. T. das Var. Entrone.

6 17 11 8 4 24 9 30

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.

10 4 2 11 10 5 36

8 5 10 8 3 40 1 8

9 35 10 8 3 40 5 5

Setil Vendas Novas Setil

5 40 9 30 5 20 8 36

9 12 11 4 11 45 3 13

7 11 10 20 7 32 9 50

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

7 55 9 45 10 50 12 52

10 14 12 2 2 30 4 20

6 10 8 10 8 30 10 25

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

5 50 4 55 11 50 7 33

Pampilh. Guarda Pampilh.

12 30 4 32 4 5 9 36

Pampilh. M. Nogueira Pampilh.

9 24 12 58

Guarda V. Formoso Guarda

10 10 11 31 1 49 3 25

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

6 30 7 5 6 20 7

8 15 8 50 7 40 8 15

10 10 10 45 9 30 10 5

11 30 12 5 11 30 12 5

1 15 12 5 1 15 1 50

2 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 7 40 8 20

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 5 15 8 20

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 4 40 6 30

Lisboa C. Branca Lisboa

4 35 8 15

Lisboa Evora Lisboa

8 15 12 45 9 25 1 50

4 35 9 13 2 12 7

8 10 12 10

Gadanha Montemor Gadanha

11 21 11 55 10 10 10 34

11 2 11 30 7 15 7 44

Lisboa Villa Viçosa Lisboa

4 35 12 23 6 15 1 50

Lisboa Moura Lisboa

8 15 4 50 6 1 5

CHEG. PART. PART. CHEG.

Lisboa Villa Real Lisboa

8 10 9 43 4 30 7

Lisboa Portimão Lisboa

8 10 6 50 7 7

Gervão Louzã Gervão

5 5 8 35 10 54

Portimão Villa Real Portimão

3 15 8 43 7 20 12 45

Portimão Faro Portimão

3 15 5 49 10 10 12 45

Faro V. R. S. Ant. Faro

7 10 9 43 4 30 7 15

MINHO E DOURO

Porto Braga Porto

4 53 7 52 4 5 4 10

7 27 8 14 8 15 10 10

8 22 10 50 11 58 2 40

10 12 12 53 2 55 4 42

2 19 4 4 5 47 8 10

5 10 7 1 8 10 11 32

12 18 2 11 10 20 12 18

Porto Valença Porto

8 22 1 10 5 10 10 10

2 10 5 38 1 6 4 42

5 10 9 50 3 26 8 0

Porto Monção Porto

8 22 1 53 4 26 10 10

2 19 6 19 12 34 4 42

5 10 10 34 2 47 8 10

Vianna Valença Vianna

8 10 1 5 10 7 20

5 31 8 15 8 12 10 45