

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 687

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

Proprietário-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 1 de Agosto de 1916

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

SUMMARIO

A greve em Hespanha, por J. Fernando de Sousa.....	225
O tunel submarino da Mancha, por Raul Esteves.....	227
Parte Official. — Ministério do Trabalho e Previdencia Social. — Portarias n.º 714, 715 e 716.....	229
Miguel Querol.....	229
General Couceiro.....	230
Madrid a Cáceres e a Portugal.....	231
Viagens e transportes.....	232
Um curioso problema de electrificação de linhas ferreas.....	233
Linhos ferreas andaluzas.....	233
O caminho de ferro urbano em Nova York.....	234
Caminhos de ferro alemães.....	234
Uma conferência interessante.....	235
Caminho de ferro minúsculo.....	235
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	235
Boletim commercial e financeiro.....	236
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	237
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	237
Locomotoras de dupla frente.....	238
Caminhos de ferro no Brasil.....	238
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório (Continuação)	238
Arrematações.....	239
Hocario dos comboios.....	240

minada pela falta de comunicações e os actos de *sabotagem* (perdoem-nos o galicismo da naturalização do termo francês com que é uso designar a destruição de obras e material), resulta do erro reconhecimento do direito da greve ao pessoal de caminhos de ferro.

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

Entre nós a legislação sobre greves é imperfeita-síma.

Analysámos-a 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 restrições 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 subjetou 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 Portugueses, extendeu-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 proibição 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 destruirem 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 constrangendo 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 matéria confusa, contradictoria e inefficaz, e bem carece de ser revista em harmonia com os bons princípios e com a prática das nações mais adiantadas.

Deve ou não ser permitida 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 diferentes regiões, como se pode

A greve em Hespanha

A *huelga* é no paiz vizinho 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 Bilbau, 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 endémica que perturba a vida industrial da Hespanha, causando-lhe graves prejuizos.

Por detrás dos litigios profissionaes adivinha-se a acção de occultos instigadores, a especulação machiavelica de elementos estranhos. Qual foi o verdadeiro motivo 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 generalizado 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 económica deter-

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

Os adversarios das gréves invocam muitas vezes a existencia de um contracto, que aos agentes não é lícito 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 proclamámos sempre que a gréve suspendia, mas não destruia, o contracto de trabalho; que existiam entre a empresa e os operarios, ainda mesmo em gréve, laços e relações tales, que o patrão não podia chamar outros operarios para ocuparem o logar de aquelles com quem devia ter negociações, a não ser por um verdadeiro abuso do poder.»

Assim pois, para os socialistas a gréve 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 jurídica que nos oferece o argumento mais ponderoso para justificar a proibição das gréves.

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

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

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

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

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 proibição da gréve 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 indispensável para a assegurar.»

Assim como se impõe o serviço militar necessário á manutenção da ordem e á defesa 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 funcções de defesa do organismo social deve sel-o tambem logicamente para o que respeita ás funcções 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 militarização, 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 oposição feita a essas restrições necessarias pelos socialistas, que no Estado collectivista dos seus ideias 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 restrições 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 proibição das gréves deve corresponder a criação de instituições, que facilitem a resolução dos conflictos e assegurem ao pessoal dos caminhos de ferro a solução das suas legítimas reclamações.

O *modus faciendi*, commissões ou tribunaes de conciliação ou arbitragem, não é facil indicá-lo, 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 accão 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 dificuldade 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 gréve 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, illuminação publica, alimentação d'agua nas cidades.

A Inglaterra entrou em 1875 no caminho da proibição 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 gréve.

Na Suissa a gréve 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 gréve em caminho de ferro.

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

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 gréve, 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 practica, como são os canais de Suez e de Panamá, e os tuneis dos Alpes, figura incontestavelmente n'um lugar de destaque o tão fallido tunel 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 atribuido ao engenheiro Mattieu e apresentado ao Primeiro Consul Bonaparte, voltou depois varias vezes à télia da discussão, e tem ultimamente sido calorosamente versado a propósito dos benefícios que traria para as operaçoes dos aliados 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 luta continental, mas foi precisamente o receio da situação que assim ficaria creada para as Ilhas Britannicas que maior obstáculo creou à sua realisação, porque pelo lado technico o problema tem hoje uma solução completa e satisfactoria no notável trabalho do engenheiro francez Sartiaux, que encarou e resolveu, com o mais elevado grau de perfeição e de precisão, todas as dificuldades que a questão apresenta para ser levada à practica.

E' exactamente esta circunstancia que se frisa n'um artigo do ultimo numero de uma revista ferro-viaria francesa onde, tratando-se do célebre tunel sob a Mancha, se diz:

«O tunel já estaria realizado 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, outrora, feito interromper, pela sua attitudo hostil e inquieta, os trabalhos emprehendidos, 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 despezas de fiscalisação previstas no caderno de encargos. Contudo, desde 1882 que os trabalhos da sociedade foram addiados, conservando-se, no entanto, em bom estado todos os trabalhos e instalações já feitas, e pode dizer-se que, de um dia para o outro, a tarefa podia recomeçar sem delongas se os ingleses 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 tunel, 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 veiu 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 dificuldades tecnicas para levar á practica a execução do projecto, é, como dissemos, o receio que os ingleses teem da nova situação que resultará para o seu paiz, na contingencia de uma luta europeia.

E' verdade que os franceses asseveram agora que tal receio deve ter desaparecido por completo em face das circumstancias provadas 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 tunel cuja utilisação

poderia ser facilmente impedida a um corpo de tropas invasoras. Por outro lado, o mar não constitue já hoje uma defesa suficiente 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 vizinhos d'além-Mancha, dizem ainda os autores franceses que elles seriam hoje menos poderosas depois da longa permanencia que os exercitos inglezes tiveram no solo da França, vivendo uma vida commum e luctando lado a lado com os seus aliados de agora.

Ha ainda a notar o obstáculo levantado ao projecto por certos armadores inglezes, que veem na realisação do projectado tunel um grave prejuizo para o desenvolvimento da marinha mercante da Gran-Bretanha. Ora aponta-se em contraposição que o tunel 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 circunstancias, o jornal a que nos referimos faz votos calorosos por que se estabeleçam desde já as negociações preliminares para se levar á practica tão grandioso projecto, cuja execução, diz, deveria começar logo que as circunstancias o permittissem.

Para se avaliar das grandes vantagens que traria para a actual situação militar dos aliados a existencia do tunel 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 allivia-se a esquadra ingleza d'uma das mais pesadas tarefas que está desempenhando.

Fundando-se n'estas razões allegam varios autores franceses que a ideia da realisação do tunel da Mancha deve imperar no espirito dos dois povos aliados, pois que por mais brilhante e completa que seja a victoria dos anglo-franceses, não fica de modo algum arredada a hypothese de lutas 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'aquele meio de comunicação constitue um valioso meio de acção.

A Gran-Bretanha não deve querer comprometter o fructo dos seus esforços por uma reducção 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 franceses, 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 tunel, teria um grande eff'ito 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 necessário aproveitá-la para se abreviarem os preliminares e se dar começo aos trabalhos definitivos.

Sob o ponto de vista das relações económicas e commerciaes, que depois da guerra se prevê que sejam muito estreitas entre a França e a Inglaterra, também esta ultima nação, sem descurar os seus transportes marítimos, terá, no entanto, o maior interesse em abrir uma facil comunicação com os mercados franceses, que de preferencia procurarão, abastecer-se na industria ingleza de aquellas mercadorias que outrora importavam da Alemanha. Em compensação, será a França que poderá fornecer à Inglaterra muitos productos agrícolas e alimentares, e especialmente muitos artigos de luxo, cuja exportação se desenvolverá facilmente com a utilização de uma via terrestre mais commoda e mais rápida.

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 Alemanha. De 1903 a 1913, por exemplo, as exportações francesas 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 período, o commercio com a Belgica passava de 630 a 1.108 milhões, n'uma progressão total de 75 %, e o commercio com a Alemanha subia de 512 a 866 milhões, o que representa um acréscimo de 69,1 %.

D'estes dados conclui-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 também é um factor a considerar para se avaliar da vantagem do projecto, dado que, como se sabe, a travessia da Mancha constitue uma viagem incomoda 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 Baltic, 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 Alemanha 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 marítimo 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 à reluctancia de muitos passageiros pelas viagens marítimas, e aos incommodos que elles 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 combustível, e desprezando a quantidade minima de carvão sahido da França pelo estreito, vê-se que 90 % do commercio anglo-france tem por objecto a balsa britannica. Com efeito, a relativa pobreza do solo francez obriga este paiz a recorrer em larga escala aos productos das minas inglezas, do mesmo modo que a insuficiente producção agricola da Gran-Bretanha leva-a a pedir à França uma parte importante dos generos alimentares que consome.

Quando em 1913 se realizou 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 deseável, mas cada dia se torna mais uma necessidade económica».

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

Os franceses prevêem uma enorme importância para as consequencias políticas d'esta obra. Quando nos primeiros annos de paz, todas as nações hão-de rivalizar em energia e audacia para alargar o campo da sua actividade, e então a Inglaterra ligada inteiramente à 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 efeitos 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 commun da França e da Gran-Bretanha o tunnel submarino deve ser aberto. Quanto mais depressa se abrir, tanto mais efficazmente 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 Política francesa ocupou-se muito recentemente d'esta obra momentosa, e n'uma conferencia feita por Mr. Sabatier apontaram-se as vantagens económicas d'este projecto cujo custo, de 400 milhões apenas, representa tanto como o que se gasta actualmente só em dois dias de guerra. Um notável parlamentar inglez que assistiu a esta conferencia declarou que, em Inglaterra, já alguns espiritos mais resistentes se tinham convertido á realização do projecto, mercê dos acontecimentos que se teem desenrolado na actual guerra europeia, e comunicou que já tinha apresentado uma moção favorável à 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 cathegorica na conveniencia, ou mesmo na necessidade de levar desde já os trabalhos a um periodo activo de execução.

Do lado da Inglaterra, contudo, 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 realização.

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

Para a França, a construção do tunnel traria, além das vantagens económicas e commerciaes, uma certa segurança política para as suas lutas na Europa, pois que se conta como longamente perdurável com a alliance britannica. Facilmente entusiasmáveis, como é proprio dos latinos, os franceses consideram ganho o auxilio inglez para todas as guerras continentais 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 prazo indefinido, e n'essa orientação, não convirá decerto adoptar medidas que, sendo muito vantajosas no momento presente, podem vir a oferecer sérios perigos n'un futuro mais ou menos remoto em que a situação favorável

aos interesses britânicos 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 importância às possibilidades de um desembarque e invasão das suas ilhas. Quando, em anos mais remotos, se começaram a falar n'este celebre tunnel, foi aquela a nota principalmente ferida pelos autores militares que se ocuparam do assunto. Phantasiavam-se mesmo facilidades quasi românicas para uma irrupção brusca de um exército francês nas planícies da Gran-Bretanha, e o facto é que a corrente da opinião ingleza não se deixou ganhar pelas grandes vantagens económicas e comerciais do projecto, e longos anos decorreram sem que a ideia tivesse dado nenhum passo para a frente.

Na verdade, a situação hoje parecia eminentemente favorável à realização do projecto, mas o espírito inglez essencialmente prático 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 favorável para a guerra agora emprehendida contra um Kaiser alleinão que pretende disputar-lhe a primazia do mundo, poderia não lhe convir de modo nenhum se n'um determinado futuro surgisse outro Napoleão francês, contra o qual ella teria de renovar a luta e a propaganda feita ha apenas um século, em que os papéis estavam inteiramente invertidos em relação aos de hoje, como convinha então aos supremos interesses britânicos.

Raul Esteves



Ministério do Trabalho e Previdência Social Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTRARIA 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 à fronteira de Portugal; manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas 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 exercício de 1916, para serem verificadas.

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

PORTRARIA 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 ano, foi autorizada a aplicação 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 ferroviário;

Manda o Governo da República Portuguesa, tendo em vista os pareceres do Conselho de Tarifas e da Repartição de Caminhos de Ferro, que, durante o prazo de um ano, seja autorizada a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a aplicar 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 República, 12 de Julho de 1916.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

PORTRARIA N.º 716

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta pedido para ser declarada sobre uma parcela de terreno situada nas proximidades da estação de Cantanhede com a superfície de 1:720m², conforme a planta que fica junta ao respectivo processo; manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja considerada sobre a mencionada parcela de terreno.

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

7-605

Miguel Queriol (*)

Damos hoje, em resumo, os principais dados biográficos 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 oficial do Exército, Manuel Joaquim Franco Queriol.

Concluído o curso de Preparatórios e o da Aula de Commercio, do qual saiu aprovado com distinção aos 16 anos, dedicou-se à carreira naval, tendo entrado, já em 1842, para a Secretaria Geral de Marinha, passando em 1848, como oficial de Fazenda, para bordo do brigue *Audaz* e no anno seguinte para o *Mondego*, em cruzeiro na estação naval da África 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 ali diferentes cargos e comissões difíceis, sob as ordens do director dessa 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 período de construção das linhas de Leste e Norte, efectivando 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 à Companhia Real, na qual elle ficou como chefe do serviço de materiais.

O distintivo engenheiro João Chrysostomo d'Abreu e Sousa, num honroso certificado que lhe passou em 1859 referiu-se com o maior louvor à forma porque Miguel Queriol desempenhou diversos cargos, como empregado da Companhia Peninsular, desde a sua fundação, entre os quais 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 à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, ficando Queriol como um dos seus mais distintos funcionários.

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

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-

(*) Vide artigo no numero anterior.

tamente os que, n'aquelle 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 logar, até que n'ella se desembaraçasse por completo.

O desenvolvimento que o trafego da Companhia teve durante os 16 anos 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, atingiram, 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 Povoa a Famalicão, os ramaes de Caceres e linha hespanhola em correspondencia para Madrid; os de Cintura; de Coimbra; parte do de Cascaes, as linhas da Beira Alta, Cintra, Torres à Figueira, Guimarães e Mirandella.

Seria longa a resenha das variadas combinações que Miguel Queriol pôz em prática 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 Caceres; primeiro para exploração dos enormes jazigos de phosphato alli existentes, depois pelo alargamento da sua construção 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-riarias, sendo por todos acolhido com as maiores considerações devidas á competencia que demonstrava no desempenho d'essas, por vezes, difíceis commissões.

Isso lhe valeu ser distinguido pelos nossos governos com os graus de cavalleiro de Christo e Commandador da Conceição, e pelos estrangeiros com os de cavalleiro e depois commandador de Izabel a Catholica, cavalleiro de Carlos III e da ordem de Vasa, da Suecia e Noruega e oficial 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 comissão 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 comissão 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 gástrica 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 há poucos meses, até que os outros me enterrem».

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

Nenhum de V. Ex.^{ss} 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 saibam 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 dor, porque todos sabem quanto estimavamo 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, falecido em 19 de julho ultimo.

Está de lucto a engenharia portugueza, que perdeu um dos seus mais distintos ornamentos, como de lucto está a grande familia ferro-riaria, com a qual tão intimas relações teve durante largos annos o illustre finado. E se ao paiz não pode ser indiferente 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 distinção 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 conviviaiam 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 dificuldades, auxiliando iniciativas, promovendo a prompta resolução dos negocios.

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

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

E, sob o aspecto de homem rígido e intractável, quanta sensibilidade havia no seu coração cheio de afectos para a família que estremecia, sobre tudo para o filho que d'ele herdara a inflexibilidade de carácter, a energia da vontade, a religião do dever!

Nos últimos annos da sua vida, após um desastre ocorrido na Suissa por occasião do congresso de 1910, Couceiro ia assiduamente, encostado à sua muleta, tomar parte, todas as semanas, nos trabalhos do Conselho Superior de Obras Públicas, 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 deprimenti as faculdades mentaes.

Aos sofrimentos que torturaram o seu coração de pae, apenas mitigados pela curta visita do filho extremercido, 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 espírito! Os nossos sentidos pezamos á sua viúva e filhos.

O sr. general Paiva Couceiro nasceu em Leiria a 9 de Outubro de 1830. Tendo concluído, com grande brilho, os seus estudos preparatórios, matriculou-se na Escola Polytechnica de Lisboa, e, revelando-se sempre um estudante distintissimo, 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 ministério das Obras Públicas, onde prestou importantes serviços, entre os quaes se destacam: os estudos do caminho de ferro de Santarem à fronteira hespanhola, o caminho de ferro do Porto a Vigo, a direcção de trez distritos — do Porto, Braga e Vianna, as obras da barra do Porto e a construção do caminho de ferro de leste.

Em 1859 deixou o serviço das obras públicas e foi nomeado repetidor de mathematica na Escola Polytechnica, no anno lectivo de 1859 a 1860. Assim de colaborar no projecto da 5.^a secção do caminho de ferro de leste, voltou, em Junho de 1860, às Obras Públicas, passando depois a servir como adjunto do fiscal da construção dos caminhos de ferro. Em 1864 foi encarregado da distribuição das águas de Lisboa e da fiscalização da ponte sobre o Tejo, em Abrantes. Em 1868 a Companhia das Águas organizou 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 Águas 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, também distinto engenheiro, sr. Joaquim Pires de Sousa Gómes, quem construiram o canal do Alviela, o reservatório dos Barbadinhos, a casa das máquinas e outras importantes obras para o abastecimento de água 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 construção 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 Águas 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 árbitros 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 Águas, sr. Ressano Garcia, apresentou em sessão da direcção uma proposta, que foi aprovada por todos os seus colegas, 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 Gómes, que na construção 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-cais para a Alfandega, e com o engenheiro Gotto no projecto da canalização de exgotos da capital, fazendo parte d'uma comissão nomeada pela Câmara Municipal de Lisboa. Esta comissão destinava-se a dar parecer sobre o melhor sistema de exgotos para a cidade.

O illustre militar, agora falecido, foi reformado, no posto de general de divisão, em 7 de Janeiro de 1893, sendo gran-cruz, grande oficial, commendador e cavaleiro 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 lugares de engenheiro director da fiscalização 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.

Fiscal

Madrid a Cáceres e a Portugal

Segundo o relatorio apresentado á assembleia geral de accionistas, os ingressos da exploração, tomados em conjunto, apresentavam diminuição até ao fin de julho, mas, a partir d'esse mes 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:

Anno	Madrid-Cáceres	Plasencia-Astorga	Total	Productos líquidos
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	10.783.918	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 credores.

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 Câmaras Municipaes 17,41 contra 14,78 do anno anterior.

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

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

(*) Uma espontânea e louvável auctorização do Governo português, para que o filho pudesse vir a residir-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 caracteristico já bastas vezes nos temos ocupado, 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 Trémoa, 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 spectaculo que se disfruta do alto da serra, toda aquella gente movendo-se e removendo-se n'um vae-vem, que parece interminavel, debaixo d'um sol de tisnar, que faz realçar as cores berlantes dos lenços e saias das mulheres, chega a ser surprehendente.

Os bons observadores de costumes, aquelles que apreciam tudo quanto é nosso, não devem deixar de ir assistir a esta romaria, para o que o caminho de ferro lhes proporciona meio facil e economico com um serviço especial 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 Trémoa, e os sens preços, incluidos os impostos, são os seguintes:

	2. ^a classe	3. ^a classe
Pombal.....	1\$86	1\$34
Soure	1\$44	894
Anços.....	1\$14	580
Alfarellos.....	572	554
Formoselhe.....	562	542
Taveiro.....	546	532
Coimbra B.....	534	518
Souzellias.....	562	542
Pampilhosa	572	554
Mealhada.....	594	562
Mogofores.....	1\$20	584
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
Louriçal	1\$54	1\$06
Telhada.....	1\$36	590
Amieira.....	1\$20	584
Lares, S. Aleixo e Fig. da Foz.	598	564
Verride	570	548
Coimbra	522	514
Carvalhosas e Almalaguez.....	516	510
Miranda do Corvo.....	518	512
Padrão	534	518
Louzã	538	522

Feira annual e corrida de touros nas Caldas da Rainha

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

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

Por essa occasião effectuam-se, como de ha muitos annos é costume, brilhantes corridas de touros em que tomam 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 tambem ás touradas, que promettem ser brilhantes, a Companhia 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 Caldas, 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 levado 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 Montemor-o-Velho, effectua-se todos os annos uma grande festa sob a invocação da Senhora da Saude, que chama á povoação uma grande concorrência de devotos e amadores 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 arraial 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 cornetas e trombones da philarmonica da terra, rodopiando em «viras» e outras danças populares, os rapazes e raparigas vão queimando os sens 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.^o 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 minuto 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 greve 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 ultimas informações que temos, já se encontra quasi completamente normalizado o serviço, aceitando-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 mercadorias nas diversas estações, devido a ter-se paralisado o serviço por alguns dias.

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

Continuam a fazer-se grandes expedições de vinho em casecos, 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 gênero 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 escabeches, 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 relatorio 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 quantidade de fumo sobre a imensa urbe do lago Michigan, propondo-se, por tanto, somente a electrificação das secções finais das trinta e oito linhas ferreas que alli convergem.

O estudo iniciou-se em 1911, tendo por base de cálculo, enquanto ao tráfego, o movimento provável de passageiros e de mercadorias na epocha da terminação das obras a emprehender, em 1922, tomando-se todos os dados com o devido aumento 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 tráfegos 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 technico 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 atenção ao modo de tomar a corrente. As condições do problema em Chicago eram distintas das de outras linhas, e não se apresentava fácil a applicação dos sistemas de contacto usados até ahí.

Por outro lado, a introdução do sistema electrico obriga a modificações importantes nos sistemas 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 locaes para rea-

lisar a mudança da exploração a vapor pela exploração electrica.

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

Examinaram-se os trez systemas seguintes:

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

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

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

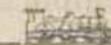
O fio aéreo seria supportado por um cabo de suspensão, de grande resistencia, revestindo a forma de catenaria.

Para fixar o numero necessário de locomotoras, estudaram-se minuciosamente as marchas dos comboios e as machinas em serviço presentemente. Nas linhas que possuam 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 necessárias até ao percurso de 70.840 kilometros.

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

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



Linhos 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 exercícios anteriores. Essa receita, que foi de 31.133.979 pesetas accusa um aumento 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 contribuiram 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 diminuiram 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	Produtos totaes	Gastos de exploração	Produtos líquidos
	Pesetas	Pesetas	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 contribuiram 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-Bélmez.....	132.516,70	1.839
Puente-Genil-Linares.....	283.223,42	1.610
Alicante-Murcia.....	95 519,01	1.016
Bobadilla-Algeciras.....	40.663,20	228
Augmento líquido.....	1.671.709,71	1.326

Os produtos 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 ações 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 principais edifícios mercantis no extremo sul d'essa faxa de terra complicam o problema cada vez mais.

A questão adquire enorme importância quando se pondera a necessidade de conduzir uma grande massa humana a um mesmo sítio e à mesma hora, entre as sete e as dez da manhã, e depois voltar a transportá-la em sentido contrário, ao fim da tarde, até à sua residência ordinária.

Não é, pois, de estranhar, que as diversas companhias de caminhos de ferro se tenham preocupado, como é sabido, em aumentar incessantemente os meios de transporte de passageiros através da grande cidade americana. Esses meios são uma grande linha subterrânea, dotada de via dupla em cada sentido, comboios expressos combinados com tramways, várias linhas de carros eléctricos na superfície e quatro linhas elevadas sobre viadutos metálicos; linhas todas magnificamente organizadas e servidas; mas que apesar disso, são consideradas hoje insuficientes.

Trata-se agora de estabelecer uma nova rede subterrânea, denominada «Dual system». A realização de um tal projecto é coisa para demora, e com o fim de encontrar uma solução mais rápida, realizou-se uma ampliação das antigas linhas elevadas, adicionando-se-lhes uma terceira via para comboios expressos, trabalho levado a cabo sem se interromper a circulação dos centenares de comboios diários do serviço estabelecido, o que representa um grande dispendio de capital e de inteligência.

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

A nova linha corre paralela às duas antigas, mas quando se aproxima de qualquer das estações, para ganhar a diferença de nível do segundo andar d'aquelles edifícios (que foi necessário estabelecer) a nova linha sofre 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 eléctrica, pela única força da gravidade.

Nas obras de estabelecimento d'essa terceira linha deram-se factos devêras notáveis. Operários e engenheiros deram prova de grande competência e habilidade na montagem das estruturas metálicas que precisavam de estabelecer. Tal sucedeu, 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 realizou por completo durante a noite de um sábado.

Caminhos de ferro alemães

De uma estatística dos caminhos de ferro alemães em 1913, recentemente publicada, constam os seguintes resultados, referentes às linhas de via normal:

Longitude construída no fim do anno (km.)	54.064	61.403
" media explorada (idem)	53.575	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
Carroagens de passageiros.....	108.525	183.970
Furgões de bagagens.....	10.691	18.108
" e vagões de mercadorias.....	891.348	1.410.420

Percursos medios:

Por locomotora (kilometros uteis).....	28.107	27.725
" eixo de carroagem (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
Percorso 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 distância inteira (tonel.)	726.220	1.016.033
Percorso medio de uma tonelada.....	100,7	99,85

Resultados financeiros:

Ingressos do serviço de passageiros (1.000 marcos).....	612.100	1.017.465
Ingressos por kilometro de linha (marcos)	11.760	16.424
Produto 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
Produto 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

Coeficiente 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	6,11	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 quilometros, com um gasto de estabelecimento de 179.572.528 marcos, ou seja de 80.942 marcos por quilometro.

O material circulante compunha-se de 544 locomotoras, 1.565 carroagens 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 aumentado de 66,35 por 100, a 68,76.

Uma conferencia interessante

Ainda o tunnel sob a Mancha

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

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

Ele representaria também a libertação de uma importante parte da frota inglesa, tanto mercantil como militar, que assim poderia prestar muitos mais serviços do que aquelas a que tem sido destinada.

A utilidade d'esse tunnel haveria sido incalculável, e, por outro lado, elle teria impedido em parte a grande alta dos frétes, desde que podendo dar trajecto a 120 comboios de 500 a 1.000 toneladas em cada sentido, isso seria mais do que suficiente para assegurar os principais 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 importância, pelo estreitamento dos laços de amizade que ligam as duas nações. Elle deve, evidentemente, entrar no programma que ha-de resultar das conferencias económicas dos países aliados, como sendo um dos meios mais próprios 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 necessário a todo o preço que esse tunnel submarino não possa construir-se», fazem compreender bem claramente toda a importância de uma tal realização tanto para a França, como para a Inglaterra.

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

Mr. Moutier fez ainda saber à assembleia, que o escutava e que calorosamente o applaudiu, que tudo está pronto 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 ressaltar todo o interesse do grandioso projecto, de concepção eminentemente francesa, que haverá de marcar um passo gigantesco no caminho do progresso, e será uma obra sobremaneira monumental.

No dia 12 do mez findo reuniu em Londres a Comissão

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 comunicou que o engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte, Mr. Sartiaux, lhe assegurará que se as autoridades inglesas derem o seu voto ao projecto do tunnel, este poderá ficar concluido dentro do prazo de cinco annos; e que o Ministro do Commercio frances lhe disse que a realização prática dos accordos tomados pela conferencia económica dos aliados, em Paris effectuada há pouco, como é sabido, depende em grande parte da construção d'esse tunnel.

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

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

Um Comité similar foi constituído na camara dos lords.

Caminho de ferro minuscule

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

As locomotoras, com o respectivo tender, têm 5 metros de comprimento e pesam 2 toneladas, podendo rebocar 6 vagões de passageiros com 10 lugares em cada um.

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

A velocidade é de 20 quilometros á hora.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3 1/2% "Beira Baixa" e 4 1/2% privilegiadas de 1º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mez de agosto de 1916 será pago o coupon do 1º semestre de 1916 das obrigações de 3 1/2% "Beira Baixa", e 4 1/2%, privilegiadas de 1º 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 estampilladas como obrigações de 1º grau de 3 1/2% — 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 estampilladas como obrigações de 1º grau do mesmo tipo — Escudos 2\$55.

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

Obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2º 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 variável até 4 1/2 % à razão de Escudos 1505.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na séde da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis, das 11 às 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.

Amortização supplementar 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		3.442	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	10.193 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	13.151		13.155	13.878	13.979
14.007 a	14.016	14.014 a	14.047		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		22.379 a	22.588	23.217
23.206	24.031	24.032	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	30.857 a
30.840	31.138	31.139	32.863 a		32.866	32.918 a	32.920
31.697 a	31.699	33.161	35.183		35.184	35.235 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	40.611		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	53.319
53.849	53.974 a	53.977	53.423 a		53.427	53.929 a	53.942
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	75.303		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	87.227		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	103.281	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	123.970		124.242	124.275	127.631 a
127.631	127.815	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	133.231	133.255 a	133.262		133.904	135.396	135.399 a
135.413	135.424 a	135.433	135.953 a		135.956	137.123 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		150.2.8 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							

(Conclui no proximo numero).

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Julho de 1916.

O empréstimo — Um jornal diário publicou uma notícia, que produziu grande sensação na praça, e que trouxe grande animação aos negócios 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 realizou, 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 comodo 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 meses do actual exercício.

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

Importações:	Cinco primeiros meses de 1916	Cinco primeiros meses de 1915	Diferenças em 1916
Artigos de alimentação.....	996.315.000	790.944.000	+ 205.371.000
Artigos necessários á industria.....	1.625.324.000	1.440.149.000	+ 485.175.000
Artigos fabricados..	1.065.447.000	854.615.000	+ 210.472.000

Exportações:	Maior de 1916	Maior de 1915	Diferenças em 1916
Artigos de alimentação.....	181.670.000	236.677.000	- 55.007.000
Artigos necessários 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 diferenças entre as compras e as vendas accentu

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

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

Ao fechar, os cambios ficam fracos; havendo vendedores da libra a 7\$25 compradores a 7\$10 e por fim 7\$00.

Rio-Londres 42 %/16 ou réis 19814.

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	—	—	—	—
Amsterdam cheque	575	585	585	595
Madrid cheique	1415	1430	1440	1450

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1916		1915		Diferença em 1916	1916	1915	Diferença em 1916	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas			Escudos		Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Caminhos de ferro Portuguezes...	Rede geral ... Vendas Novas... Coimbra a Louzã	— — —	1.073 70 29	— — —	1.073 70 29		— — —	— — —	— — —	
Sul e Sueste.....	10 Julho	722	1.128.850\$19	708	891.078\$66	+237.771\$53	1.563\$50	1.258\$58	+ 304\$92	
Minho e Douro	" "	471	4.072.257\$00	471	841.182\$18	+231.074\$82	2.276\$55	1.785\$94	+ 490\$61	
Beira Alta	—	253	—	253	—		—	—	—	
Companhia Nacional	30 Junho	485	85.637\$60	485	73.089\$53	+ 12.548\$07	462\$90	395\$07	+ 67\$83	
Valle do Vouga.....	20 Julho	176	100.957\$99	176	88.431\$92	+ 12.526\$07	573\$62	502\$45	+ 71\$17	
Porto á Povoa e Famalicão	30 Abril	64	61.767\$35	64	49.841\$13	+ 11.926\$22	965.11	778\$76	+ 36\$35	
Guimarães	30 Março	56	48.574\$35	56	37.374\$07	+ 11.200\$28	867\$39	667\$39	+ 200\$00	
Hespanholas			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	+ 2.314	
Andaluzes.....	30 "	1.083	16.707.332	1.083	13.997.8,2	+ 2.709.500	15.426	12.925	+ 2.501	
adrid-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 francês fez encomenda à 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), pesam 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 macinas 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 reser-	
--------------------------------	--

va para resgate do fundo de debentures de 4 %	£ 23.000- 0-0
---	---------------

Imposto de rendimento.....	£ 15.000- 0-0
----------------------------	---------------

Levado à 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 25.118.5000 em 1914, accusa um aumento 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 15000, tendo a mesma taxa sido em 1914 de 14 13/16 d. por 15000, isto é, tendo-se dado uma baixa de 2 1/4 d. ou de 15,19 por cento no valor de mil réis.

As despezas 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 aumento 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 Estadoes.

Durante o anno ficou terminado e entregue ao trafego o prolongamento de Santa Luzia a Manhuassú, e em fevereiro do corrente anno ficou também 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 80 de Junho de 1916.

(Continuado do numero 686)

O resumo das diferenças entre a despeza feita nos dois annos, por Serviços, consta do seguinte mapá:

Serviço	Despesa em 1914			Despesa em 1915			Diferenças em 1915
	Rede concedida	Rede extraída	Total	Rede concedida	Rede extraída	Total	
Administracão e Srvicos d'ella dependentes	184.906.458	5.579.522	190.485.580	207.052.885	6.372.561	213.425.646	22.939.666
Directo e Servicos Gerais	497.791.677	6.719.565	504.511.542	124.815.816	4.410.579	129.221.597	-75.283.647
Exploracão	1.090.874.85	42.6.3.559	1.133.888.814	1.115.369.800	43.4.4.520	1.158.782.831	95.39.842
Via e Obras	749.374.53	38.569.532	887.943.557	803.456.849	43.685.51	847.151.568	59.08.511
Material e Tracção	1.298.882.64	46.917.676	1.345.108.21	1.8.7.723.619	68.396.580	1.926.119.689	581.019.578
	3.521.839.670	139.689.644	3.661.529.514	4.108.416.669	166.289.655	4.274.706.631	688.452.667
							+ 7.238.647
							+ 613.167.590

Os encargos resultantes das linhas exploradas por contratos foram de:

1914	110.970.527
1915	123.072.555
Augmento em 1915	12.102.558

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

A exploração durante o anno de 1915 fez-se com a maior regularidade, apesar das dificuldades que tivemos por vezes em obter os materiais necessários para a conservação da via e do material e ainda os de consumo diário indispensáveis para o regular serviço do caminho de ferro.

Devido às condições anomais dos mercados habituais onde adquiriamos o que nos é necessário, sofreram os materiais altas

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

O encargo resultante destes aumentos de preço é importante, e parece-nos interessante dar uma ideia geral do que elle representou.

Deve-se no entanto frizar que os efeitos do agravamento dos preços dos materiaes não se faz ainda sentir por completo no exercício de 1915 de que tratamos, porque durante elle gastámos muitos materiaes que pelos preços anteriores à guerra tínhamos em armazém. 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 aproximada basta dizer que actualmente se fazem frétes de carvão a 52 shillings entre Inglaterra e Lisboa, o que representa preço de carvão meudo e de inferior qualidade a 30\$00 proximamente a tonelada.

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

1.º — Compras realizadas no paiz, no valor total de 188.125\$40 assim decomposto:

a) Materiaes de abastecimento normal, no valor de 104.713\$35 que pelos preços anteriores à guerra teriam custado 75.700\$58 ou seja um encargo supplementar de 29.012\$77.

b) Madeiras para consumo nas oficinas, na importancia de 71.939\$21 que deveriam ter custado 45.034\$88. O encargo supplementar é de 26.901\$33.

c) Materiaes adquiridos nos mercados nacionaes por falta de fornecimentos dos do estrangeiro, no valor de 11.472\$84 com o aumento médio de 50% no seu custo normal, ou seja 5.736\$42.

2.º — Compras no estrangeiro. O valor total dos diferentes artigos vindos do estrangeiro, exceção feita do carvão, foi de 1.295.735,38 francos, o que pelos preços anteriores à guerra seria reduzido a 873.437,55 francos, ou seja mais 433.297,83 francos, o que corresponde a 174.720\$23 proximamente.

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

3.º — Compras de carvão. Em virtude de contractos feitos e do previdente stock que tínhamos 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 anno de 1915, foram:

	T		
Cardiff meudo...	27.175.753	por Lbs.	24.055- 6-3
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...	47.113.423	por Lbs.	93.462-0-11
Cardiff grosso...	19.617.853	por Lbs.	42.703-1- 0
	<u>66.631.278</u>		<u>136.165-2- 8</u>
			Preços anteriores à guerra.

Este carvão recebido aos preços anteriores à 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 supplementar para a Companhia, teremos:

1.º — Encargo supplementar de 57% em (Lbs. 176.914-7-11 — Lbs. 72.338.14-9) = Lbs. 104.575-13-2, ou seja em escudos.....	268.251\$69
2.º — Custo de Lbs. 72.338.14-9 correspondente à subida no preço do carvão ao mesmo cambio de 34.....	510.627\$38
Total	<u>778.878\$07</u>

O custo médio em 1915 do carvão Cardiff (nossa principal consumo) variou de 5\$55 em Janeiro para 15\$22 em Dezembro, continuando a subir extraordinariamente o preço dos frétes. Temos contractos para o corrente anno de 1916 que nos fazem prevêr que a nossa despesa de carvão no anno de 1916 não será inferior a 2.200 contos, supondo fixo o actual cambio, o que é enorme e nos faz prevêr um mau exercício.

As considerações resumidas que fizemos sobre o movimento dos Armazéns Geraes, d'onde se conclue o considerável aumento dos preços dos materiaes, vae reflectir-se no agravamento das despesas dos diferentes serviços comparadas com as de 1914, mas sobejamente justifica.

O aumento de despesa foi em parte compensado pelo consi-

derável accrescimo das receitas brutas da Companhia dando como resultado final uma receita líquida sensivelmente igual á do prececedente exercício de 1913.

Resultados da Exploração das linhas garantidas

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

Designação	Beira Baixa	Torr s-Figueira Alfarellos
Receita.....	370.269\$35	651.838\$53
Despesa.....	317.016\$18	429.064\$63
Producto líquido.....	53.253\$17	222.791\$90
Garantia recebida.....	241.848\$04	97.112\$88
Total dos productos..	295.101\$21	125.689\$02
Rendimento garantido....	401.110\$33	252.187\$08
Diferença (insuficiencia)	106.009\$12	126.508\$06

RESUMO

Perda total do rendimento garantido (consequencia dos contratos):

Beira Baixa.....	106.009\$12
Torres-Figueira-Alfarellos.....	126.508\$06
Total	<u>232.517\$18</u>

As garantias de juro recebidas em 1915 foram menos 108.363\$49 do que em 1914, ou seja uma perda no rendimento garantido

O rendimento líquido foi inferior ao theoricamente calculado pelos contractos em 232.517\$18, quando em 1914 tinha sido de 143.334\$94.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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 × 0,14

Depósito provisório de cada lote..... 100\$000

No dia 7 do corrente mês 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 endereçados à Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolónia) com a indicação exterior no sobre-scripto:

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

Eu abaixo assinado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses... 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 quais tomei pleno conhecimento.

(Data e assinatura por extenso e em letra bem inteligível).

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 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 distinto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias «Matinées» cinematographicas

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha Chacarras-Mendi.—Proprietário, Félix Núñez & C.^a

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

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, 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.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuade Justo M. Esteliz.** — Agente internacional de acaunas y trans portes.

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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Entrone.	T. das Var.	Entrone.	Lisbon	Vila Real	Lisboa	Tun		
7 16	8 29	5 30	6 37	a 8 30	2 18	6 28	5 30	6 17	11 8	4 24	9 30	8 10	9 43	4 30	7
9 48	10 54	6 40	7 41	10	9 36	6 48	1 8	9 44	7 55	6 25	5 36	8 10	6 50	7	
10 55	12 1	8 31	9 33	c 7 10	/	7 55	6 25	9 35	7 45	11 14					
h 12 5	12 46	b 9 9	9 50	12 50	1 57	9 23	10 26	8 5	10 8	3 40	a 1 8				
3	4 9	11 23	12 2	g 5 29	b 6 1	1 12	2 13	9 35			5 5				
5 31	6 41	3 17	4 29	6 15	b 7 3	5 24	6 29								
7 17	8 24	6 53	7 33	7 17	8 24	6 53	7 33								
8 55	10 6	h 7 30	b 8 37	10 23	11 33	9 10	10 7								
h 11 55	1 1	11 13	12 15	12 55	2 5										
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R		Lisboa	Vila Real	Lisboa	Tun	Bragança	Tun		
7 55	8 37	8 45	9 20	8 5	11 28	7 20	11 14	8 10	9 43	4 30	7	5 15	11 50	8 12	13 32
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R		Lisboa	Portimao	Lisboa		2 30	8 10	u 2 45	8 50
6	7 8	5 25	6 31	11 30	1 28	7 20	11 14	8 10	6 50	7					
6 63	8 1	6 24	7 4	12 30	2 5	4 30	5 40	8 10	8 30	10 25					
b 8 0	9 1	b 7	7 47	12 30	1 28	2 40	5 40								
b 10 10	10 18	7 40	8 47	11 30	1 28	2 40	5 40								
b 11 1	11 1	b 8 50	9 37	11 30	1 28	2 40	5 40								
10 45	11 53	a 9 10	9 59	11 30	1 28	2 40	5 40								
a 11 40	12 21	9 35	10 41	12 20	1 28	b 10 35	11 22								
a 156	h 2 37	11 20	12 26	Figueira	Coimbra	Figueira									
2	h 3 8	a 12 15	12 57	1 50	3 24	1 25	4 36								
3 20	4 28	12 50	1 56	2 5	8 15	7 35	9 18								
4 20	5 20	h 2 20	3 26	10 45	9 45	10 15	12 28								
b 5 25	6 10	3 50	4 56	11 30	1 8	2 40	5 10								
b 6 51	7 21	b 5 35	5 24	12 30	4 30	a 4 50	6 44								
a 6 40	7 21	b 5 35	5 24	12 30	8 55	10 45									
7 10	8 18	6 35	7 35	12 30	1 43	m 2 33	3 49								
a 7 50	8 31	b 7 50	8 37	12 30	1 43	m 2 33	3 49								
8 40	9 48	a 8 50	9 32	12 30	1 43	5 40	12 43								
10 10	11 18	9 40	10 46	12 30	1 43	5 40	12 43								
11 40	12 48	b 11 30	12 17	12 45	1 36	12 10	1 16								
b 12 45	1 36	12 10	1 16	12 50	1 58										
C. Sodré	P. Azevedo	C. Sodré		Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R		Lisboa	Barreiro	Lisboa		Porto	Povoa	Porto	
8 15	8 45	8 55	9 30	7 55	8 43	8 10	9 20	8 10	7 52	4 5	4 16	7 15	9 9	4 55	6 10
5 30	6 6	6 5	6 40	6 45	7 35			8 15	9 14	8 15	10 10	8 37	9 56	8 23	9 31
6 5	6 41	7 50	8 25	8 45	9 27			8 22	10 50	11 58	2 40	11 15	12 49	g 11 50	1 10
Mais os para e de Coimbra				11 43	12 54			10 12	12 53	x 2 55	4 42	a 1 10	h 2 13	h 12 50	2 4
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R		Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R		Lisboa	Pampilhosa	Lisboa		2 15	3 34	3 50	5 15
8 15	5 40	7	7 50	8 23	5 58			11 12	12 58	4 42	8 10	1 10	5 34	6 13	9 20
3 20	4 28	12 50	1 56	8 45	7 35			12 18	2 11	h 10 20	12 18	h 8 15	8 56	h 12 19	
4 20	5 20	h 2 20	3 26	8 45	9 27			Porto	Valença	Porto		g 10 45	11 56		
b 5 25	6 10	3 50	4 56	11 43	12 54			8 22	1 10	5 10	10 10	7 15	11 21	7	10 17
b 6 51	7 21	b 5 35	5 24	12 43	2 13	6 14	7 47	8 22	1 53	4 28	10 10	2 15	5 35		
a 6 40	7 21	b 5 35	5 24	12 43	12 43	6 14	7 47	8 22	6 19	x 12 34	4 42	7 25	1 30	2 47	5 31
7 10	8 18	6 35	7 35	12 43	12 43	6 14	7 47	8 22	10 5	3 28	8 10	7 25	5 35	7 10	8 22
a 7 50	8 31	b 7 50	8 37	12 43	12 43	6 14	7 47	8 22	1 5	12	12 5	7 25	1 30	2 47	5 31
8 40	9 48	a 8 50	9 32	12 43	12 43	6 14	7 47	8 22	2 30	2 55	3 30	7 25	5 35	7 10	8 22
10 10	11 18	9 40	10 46	12 43	12 43	6 14	7 47	8 22	3 20	4					