

Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.º DO 29.º ANNO

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

NUMERO 693

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor effectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Novembro de 1916

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

11, R. da Horta Secca (ao Camões), 13-1.

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao Publico: Abertura á exploração de 3 estações na linha do Sado. — Aviso ao Publico: 2.ª modificação á tarifa especial B de G. V. bilhetes de assinatura.



SUMMARY

As installações maritimas do Porto, (Conclusão) de J. Fernando de Sousa	321
O esforço economico da França em vinte mezes de guerra, de Raul Esteves	322
Parte Official. — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Caminhos de Ferro do Estado — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portaria n.º 804	324
Receitas comparadas dos caminhos de ferro francezes	325
Trajecto directo Paris-Athenas	325
Documentos para a Historia (Continuação)	326
As locomotoras Compound com reaquecimento	327
Viagens e transportes	328
Passaios no paiz — III	329
A calefaccção dos comboios	330
Os caminhos de ferro da Hungria	330
Ligação ferro-viaria do Chile com a Argentina	331
Publicações recebidas	331
Linhas Portuguezas	331
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro	332
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	333
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	334
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação)	334
Sobre a electrificação das vias-ferreas	335
Uma nova linha ferrea no Panamá	335
Arrematações	335
Horario dos combolos	336



As installações maritimas do Porto

(Relatorio de 1915)

(Conclusão)

No artigo anterior a draga de *sucção* foi transformada em draga de *secção*. Como se fosse indifferente a escolha da vogal!

Depois de havermos referido as aquisições de aparelhos effectuados pela Junta, que lhe permittiu realisar os trabalhos de dragagem e quebra de rochas, importa fazer a resenha de outras obras realisadas no porto do Douro.

São todas de pouca monta, pois as mais importantes dependem do plano geral quasi concluido. O criterio, que, a meu ver, deve ser seguido, é o de um prudente meio termo.

Nem se deve abandonar aquelle porto e deixal-o continuar no deploravel estado em que se encontra e falto das mais rudimentares installações, nem deve haver pruridos de megalomania, que esqueçam as condições naturaes e pretendam fazer no Douro o que só em Leixões se justifica.

Alem de pequenos trabalhos de conservação e reparação ha que mencionar uma rampa na Aforada e

a collocação de proizes e arganeus em differentes caes.

Merece menção especial, o emprego de boias illuminadas e pharolins para balisagem e alumiamiento d'enfiamentos da barra, de modo que os navios possam entrar de noite.

Montaram-se dois pharolins de direcção de 5.ª classe e collocaram-se lanternas com lentes Fresnel em 6 boias.

Foi tambem collocada uma lanterna apropriada para balisar a marca da Torre do Anjo.

Custou essa installação 709\$81 apenas, e o custeio de um trimestre 104\$30.

O relatorio mostra o resultado das obras que desde 1790 se tem executado para melhorar o porto, pelo confronto do maximo calado de agua dos navios, que outr'ora ali podiam entrar, 11 pés, com o actual de 21 e 22 pés que é, em todo o caso, um numero excepcional.

De 1790 a 1910 gastaram-se cerca de 2.091 contos com as obras da barra e dos caes do Douro, cifra que em 1915 ficou elevada a 2.551 contos, principalmente pelas aquisições dos aparelhos para trabalhos, que subiram de 91 contos, em 1910, a 358 em 1915.

Porto de Leixões. — São sobremodo interessantes os esclarecimentos relativos a este porto, que no relatorio do Sr. Machado Junior se encontram, acerca dos trabalhos da construcção do porto commercial, em cujo projecto se introduziram diversas variantes. Não podiam ser comprehendidas as obras na presente conjunctura, mas era prudente effectuar desde já as expropriações para evitar valorisações artificiosas. Isso fez a Junta Autonoma, e procedeu com acerto.

Não vemos porém razão que justifique a demolição comprehendida dos predios urbanos. Não seria preferivel continuarem arrendados por conta da Junta e não os demolir senão quando as obras o exigissem? Por essa fórma o capital immobilisado não ficava sem rendimento. A demolição affigura-se-nos prematura e, portanto, nociva.

A draga "Porto" dragou cerca de 213.000^{m³} na limpeza do porto, em 159 dias uteis, tendo resultado o preço de 190 reis para o metro cubico dragado. O relatorio contém minuciosos dados estatisticos sobre esse serviço; não especifica porém os elementos de aquelle preço, não podendo pois saber-se se comprehende, como deve ser, a amortisação do material.

Parece-nos que não, pois só o combustivel representa um dispendio de 140 reis.

O total da despesa de dragagem foi de 41.159\$51. A draga tem extrahido, desde 1913, cerca de 415.000^{m³}, tendo melhorado sensivelmente o estado do porto de abrigo.

A reparação dos molhes foi continuada, dispendendo-se 34.576\$12.

E' muito interessante a nota recapitulativa do relatorio acerca das avarias dos molhes, causadas, no do

Norte pela ressaca produzida pela incidência normal das vagas ao rebentarem, e no do Sul pela acção tangencial das mesmas sobre a curva.

São arrastados os blocos de protecção e produzem-se infra excavações que tem determinado brechas nos muros, isto sem fallar n'outras avarias de menor monta nos parapeitos.

Diversas comissões de engenheiros teem sido nomeadas para estudarem o modo de evitar a repetição d'essas avarias, sendo a ultima em fevereiro de 1913, a qual não entregou ainda o seu relatorio.

Em 1912 a extensão avariada dos molhes attingia 162 metros.

Por isso procedeu-se á reparação, que se effectuou mantendo o typo do molhe.

Não seguirei as instructivas considerações que sobre a melhor fórma da defeza dos molhes são feitas no relatorio, para não invadir os dominios da especialidade a que é estranha a *Gazeta*. Limitar-me-hei a referir que as despesas com a conservação e reparação das obras do porto, desde 1895 até o fim de 1914, se elevam a 1.065 contos, que juntos ás despesas de construção prefazem o total de 5.649 contos.

Não pequeno dispendio haverá ainda que fazer com os trabalhos de defeza dos molhes e prolongamento do do Norte. Se juntarmos o custo do porto commercial, ir-se-á seguramente além de 12.000 contos.

Emquanto este se não construe prosegue a construção de um caes acostavel no molhe do Sul, fazendo-se trabalhos na importancia de 38 contos.

Reconstruíram-se e repararam-se varias vias de serviço de pedreira e do porto, na extensão de 7 kilometros, dispendendo-se 2.447\$05.

Contém o relatorio a descripção do caminho de ferro e do seu material. A via é de 0^m,90, igual á da Povia, e tem rampas maximas de 24 ^m/_m e curvas de 150^m de raio. Os carris são Vignols, de 30 kilogrammas. A extensão das vias somma 21 kilometros. O material circulante comprehende 3 locomotivas de 23 toneladas e 2 de 15 em ordem de marcha, e 196 vagões de diversos typos.

Para serviço das obras ha, além dos 2 *Titans*, 6 guindastes a vapor e 7 manuaes.

*

Depois de havermos resumido o proficiente relatorio do director dos portos do Douro e Leixões, não virão fóra de proposito algumas reflexões sobre o systema de linhas que devem servir o porto commercial de Leixões.

Entrou em construcção a linha de circulação, de cuja estação terminal derivarão as vias de serviço das differentes installações do porto.

Importa porém não esquecer que um grupo importante de linhas de via estreita existe ou está previsto, as quaes devem poder servir directamente Leixões.

A linha da Povia, com 0^m,90 de largura, aproveita hoje o ramal das pedreiras da Senhora da Hora.

E' aquella tambem a largura das vias de serviço do porto.

Mantém-se esta? Ficam virtualmente excluidas de relações directas com o porto as linhas do Alto Minho e a de Guimarães, que devem sommar quando concluidas, mais de 200 kilometros, e que devem mais tarde ligar-se com as linhas do Tamega e do Corgo e, por este, com a de Regoa a Villa Franca.

Mantem-se a largura de 0^m,90 impondo-a ás linhas a construir?

Terá de ser modificada a de Guimarães, torna-se impossivel a ligação com outras linhas de 1^m e renuncia-se ás vantagens que para aquisição do material

circulante offerece a adopção da via de 1^m, a mais generalizada.

O que parece racional é alargar o ramal da pedreira e as vias do porto, assim como o seu material circulante, antes que chegue o periodo da construcção do porto commercial. A linha da Povia terá forçosamente que seguir o exemplo embora tenha de arcar com o sacrificio pecuniario e a perturbação do serviço, resultantes da transformação.

Mal se comprehende que tendo sido adoptado o typo de 1^m para as linhas de via reduzida se interponha entre ellas e o seu terminus natural uma via de 0^m,90.

Quanto mais se demorar a solução do problema, mais difficil e dispendiosa se tornará.

Demais a ligação não devia ser feita apenas pelo troço da Senhora da Hora. Carece de ser mais directa.

Vê-se pois que ha ainda que estudar este ponto importante. Para elle chamamos a attenção das Companhias.

J. Fernando de Souza



O esforço economico da França em vinte mezes de guerra

Sob este titulo publicou-se, por inspiração do governo francez, um interessante folheto onde se descreve toda a obra economica desenvolvida pela França nos primeiros vinte mezes da actual guerra.

Este estudo, estabelecido com dados numericos e informações muito precisas, abrange cinco capitulos, que se referem respectivamente aos problemas financeiro, agricola, ferro-viario, da assistencia, e industrial. Em todos elles se encontram elementos de muito valor para se avaliar da somma de energia e de trabalho, que aquelle paiz tem desenvolvido para fazer face ás necessidades de uma guerra, tão tremenda e tão exigente como não ha memoria de outra.

O problema financeiro é aquelle cujo estudo foi mais particularmente desenvolvido, historiando-se a successão de medidas governamentais promulgadas desde o começo da guerra, ácerca da vida e funcionamento dos estabelecimentos de credito, e tratando-se, com certa minucia, da questão dos cambios e do importante papel desempenhado pelo Banco de França, cujos serviços foram preciosos, para facilitar a execução das medidas tendentes a regular a questão economica.

No problema agricola descrevem-se summariamente as medidas de iniciativa particular e de iniciativa official, que foram adoptadas para remediar os damnos consideraveis causados nos primeiros tempos de uma lucta que absorveu todos os trabalhadores masculinos, e apresenta-se o resultado notavel, já verificado hoje, da inteira applicação de taes medidas, que conseguiram tornar a situação agricola da França, na primavera do corrente anno, tão satisfactoria como a da primavera de 1914, que antecedeu a declaração de guerra. Este resultado é realmente digno de ser assignalado, attendendo a que algumas regiões, e das mais importantes sob o ponto de vista agricola, estão ainda occupadas pelo inimigo.

*

No que respeita ao problema ferro-viario, o estudo a que nos vimos referindo apresenta uma resumida descripção do que se fez desde o começo da guerra, quer no que se refere á parte militar, quer na parte relativa ao

movimento commercial já restabelecido em condições quasi normaes para as regiões do interior.

Como se sabe, a organização do serviço militar de caminhos de ferro, em França, prevê, pela lei de dezembro de 1888, que, em tempo de guerra, todo o serviço de caminhos de ferro passa a depender exclusivamente da auctoridade militar. Pelas determinações d'esta lei, todo o pessoal ferro-viario foi considerado mobilizado nos seus postos desde o dia 2 de agosto de 1914, em que foi decretada a mobilização do exercito.

A militarização do serviço, resultante da passagem ao estado de guerra, transferiu para a auctoridade militar todos os poderes attribuidos ás grandes Companhias de exploração ferro-viaria, as quaes ficaram encarregadas de assegurar a execução technica do serviço, segundo as ordens das respectivas commissões militares de rede. O conjunto das linhas ferro-viarias foi repartido por duas grandes zonas: a zona dos exercitos, sob a immediata direcção do commando em chefe, e a zona do interior sob a direcção do ministro da guerra.

A partir do dia 2 de agosto de 1914 em que, como dissémos, foi decretada a mobilização franceza, os caminhos de ferro funcionaram com uma perfeição automatica, no dizer do relatorio, cumprindo, por uma forma admiravel, a pesada e importante tarefa que lhes incumbiu.

De 2 a 5 d'aquelle mez circularam mais de 3.000 comboios só sobre as linhas do Paris-Lyão-Mediterraneo, transportando todo o pessoal, gado, material, munições e viveres que se iam concentrar nos pontos previstos pelo commando em chefe. Nas linhas da Companhia de Orleans circularam, no mesmo periodo, cerca de 1.500 comboios.

No dia 5, apesar de não estar ainda terminada a mobilização, começaram a executar-se os transportes de concentração. Só na rede de Orleans estes transportes empregaram cerca de 2.000 comboios, com um total de 57.000 carruagens e vagões, para a concentração de 42 corpos de exercito, que representam, aproximadamente, 600.000 homens, 144.000 cabeças de gado, e 40.000 viaturas. Todo este movimento exigiu apenas 20 dias.

Foi então que se comprovou brilhantemente a dedicação do pessoal, havendo agentes que fizeram cerca de 48 horas de serviço ininterrupto, sem abandonar o seu posto, quer na divisão do movimento, nas machinas, nos fourgons, nas estações, etc., quer na da via, nos postos de manobra de agulhas e nas missões de vigilancia e conservação da linha.

Depois, a sequencia da campanha trouxe novas tarefas com o transporte dos feridos, dos reabastecimentos de viveres e munições, e dos reforços em homens e material.

Na grande retirada operada no mez de agosto, veio ainda juntar-se áquellas tarefas a da repatriação dos refugiados dos paizes invadidos. O papel militar dos caminhos de ferro, n'este transe difficil, foi tambem realçado pela dedicação e coragem do pessoal, quando centenares de comboios esperavam nas estações da frente da batalha até ao ultimo momento da retirada para assegurar o transporte dos canhões e dos derradeiros combatentes.

Nos dias que precederam a victoria do Marne, cerca de 170 comboios circularam entre a frente e os pontos determinados pelo commando para a concentração dos aprovisionamentos.

Depois d'essa victoria a missão dos caminhos de ferro, sem diminuir em nada da sua grande importancia, soffreu modificações sensiveis no seu modo de execução. Tratava-se então, mais particularmente, de assegurar a remessa dos reforços vindos de toda a parte para a frente da batalha, e de organizar com um caracter mais duradouro o reabastecimento permanente das tropas que guarneciam a extensa linha de trincheiras que defrontavam com o inimigo. Convém accentuar ainda que dos 200.000 agentes ferro-viarios mobilizados nos seus postos, no começo da guerra, cerca de 37.000 foram depois encorporados nas

tropas combatentes, sendo substituidos no serviço dos caminhos de ferro por pessoal menos valido.

A influencia da actividade militar dos caminhos de ferro na sua missão economica fez-se sentir rudemente nos primeiros tempos da guerra, mas em breves dias se tratou de restabelecer, na medida do possivel, o movimento commercial cuja completa paralysação trazia gravissimos prejuizos.

Foi assim que os transportes commerciaes, que tinham sido suspensos por decreto de 31 de julho, foram auctorizados parcialmente a partir dos primeiros dias de agosto. Estes transportes, que começaram com um reduzissimo numero de comboios foram augmentando progressivamente, permitindo, em pouco tempo, assegurar em rasoaveis condições o reabastecimento da população civil.

Segundo diz o relatorio a que nos vimos referindo, houve de facto, no principio, algumas immobilizações de material menos justificadas, mas, em todo o caso, o serviço de aprovisionamento da população civil foi satisfactorio em todas as regiões da França. A regularidade d'este serviço de aprovisionamento deve-se aos caminhos de ferro, que só não o puderam executar nas povoações da zona dos combates, onde essa missão coube ao serviço automovel do exercito.

Para examinar mais detidamente o modo como foi executado este serviço, apontam-se os exemplos do que se fez n'algumas das grandes Companhias ferro-viarias.

Na Companhia Paris-Lyão-Mediterraneo, o serviço militar, no primeiro mez de mobilização, exigiu cerca de 4.000 comboios militares, mas, apesar d'isso, a Companhia retomou a pouco e pouco o transporte commercial de mercadorias, embora as difficuldades com que luctava fossem consideraveis.

Os caes das estações, no dia seguinte á declaração de guerra, achavam-se pejados com todas as especies de mercadorias, descarregadas apressadamente nos dois dias que se seguiram á ordem de mobilização. Foi, portanto, necessario ir ordenando e arrumando todas estas mercadorias, ao mesmo tempo que se executavam os transportes de tropas. Depois, desembarçaram-se os caes e as linhas de carga, tornaram-se a carregar as mercadorias já classificadas e fez-se, a pouco e pouco, a sua remessa para os destinos indicados, sempre que foi possivel fazê-las lá chegar.

Até ao fim do mez de agosto, a Companhia de que tratamos não acceitou novas encomendas de transportes commerciaes, senão para casos especiaes, auctorizados pela respectiva commissão de rede. Por accordo com esta commissão, porém, começou em 26 do mesmo mez o transporte, na zona do interior, de certas mercadorias constantes de uma tarifa especial, e progressivamente foram restabelecidas as ligações com as outras redes situadas em territorio não invadido.

Em dezembro de 1914, estavam em vigor dois regimens de serviço:

a) O regimen da rede do interior, que admittia o transporte de mercadorias de toda a especie, até ao limite maximo de 10 vagões por expedição, com excepção dos objectos de dimensões extraordinarias.

b) O regimen applicado a uma parte da rede dos exercitos, em que se admittia tambem á circulação a quasi totalidade das mercadorias, mas no limite de 2 a 5 vagões por expedição.

O regimen commum, em vigor desde o começo da guerra, trazia para as diversas Companhias a isenção de toda a responsabilidade na execução dos transportes commerciaes. Em todo o caso, as principaes Companhias começaram, desde 1 de novembro, a conceder certas garan-

tias que attenuavam, de algum modo, aquella larga isenção.

Continuando a declinar a responsabilidade nos prazos de duração dos transportes, as referidas Companhias assumiram, no entanto, a responsabilidade pelas perdas e danos, que não podessem ser justificados pelas circunstancias derivadas do estado de guerra. Posteriormente, e por determinação dos Ministerios da Guerra e das Obras Publicas, creou-se um premio especial de seguro, que obrigava as Companhias a garantirem as mercadorias assim seguradas nas mesmas condições do tempo de paz, salvo as demoras e outras consequencias immediatas do estado de guerra.

Na Companhia de Orleans, os transportes militares no primeiro mez de agosto exigiram 3.500 comboios, e, além d'isso, o serviço especial de reabastecimento do campo entrincheirado de Paris representou um conjuncto de transportes avaliado em 117.000 toneladas de generos alimenticios, 66.000 toneladas de forragens, 107.000 bois e 211.000 carneiros e porcos.

Foi só a 24 de agosto, quando terminaram os transportes de concentração, que esta Companhia começou a acceitar, em toda a sua rede, o transporte de generos e combustiveis em quantidades limitadas.

A redução do trafego que attingiu 77 % n'aquelle mez, estava já só em 15 % no mez de dezembro do mesmo anno.

Esta Companhia tem de servir as importantes regiões agricolas que atravessa, e é por ella que se faz o principal abastecimento de Paris em carnes, leite, peixe, fructa, etc.

Na Companhia de Leste, durante os tres primeiros mezes de guerra, circularam 12.300 comboios militares.

Esta Companhia soffreu particularmente com as operações dos exercitos, e as destruições de obras de arte effectuadas nas suas linhas durante a retirada geral attingiram o elevado numero de 47 pontes e 6 tunneis.

Tambem foi n'esta parte da rede ferro-viaria franceza que mais demorado esteve o restabelecimento do trafego commercial. Só a partir de 6 de dezembro é que se admitiram os transportes de mercadorias de qualquer especie, mas no limite maximo de 2 vagões por expedição.

E' facil concluir do que fica exposto a tarefa pesada que impendeu sobre os caminhos de ferro francezes, quer para satisfazer ás necessidades dos transportes militares, quer para conseguir um rapido restabelecimento do trafego commercial, e n'este ultimo ponto todas as Companhias concorreram com os seus melhores esforços para um breve regresso ás condições normaes, permitindo o reabastecimento das populações civis na medida de se não fazerem sentir faltas importantes.

O estudo que vimos analysando em breves palavras, trata ainda, como ficou dito, do problema da assistencia e da mobilisação industrial.

Sobre a questão da assistencia o ponto principal a resolver foi o soccorro de que careciam as populações refugiadas, provenientes da Belgica e dos departamentos francezes invadidos, e cujo numero total ficava pouco abaixo de um milhão de pessoas.

Este ponto acha-se hoje satisfactoriamente resolvido, mercê das disposições officialmente tomadas, e devido tambem em grande parte á beneficencia particular e á solidariedade nacional.

No que re-peita á mobilisação industrial, os resultados assinalados são verdadeiramente notaveis, e representam bem como a guerra veiu provocar um desenvolvimento extraordinario da energia nacional, creando novas indus-

trias e ampliando consideravelmente a capacidade de produção das existentes.

N'este movimento progressivo, a industria do material de guerra occupa, como é natural, o primeiro e o mais elevado logar na escala da produção, podendo dizer-se que se duplicou, decuplicou, e até se chegou a centuplicar o fabrico de determinadas especies d'aquelle material.

Nos outros ramos, porém, accentuou-se tambem uma progressão geral de produção, que veiu permittir um relativo supprimento das faltas originadas pela diminuição da importação.

Deve notar-se, no que se refere ao pessoal empregado pela industria, o accrescimento importante que soffreu o numero de operarios do sexo feminino, que na França, como aliás nos outros paizes belligerantes, constituem, no momento presente, uma avultada quota parte da população das officinas.

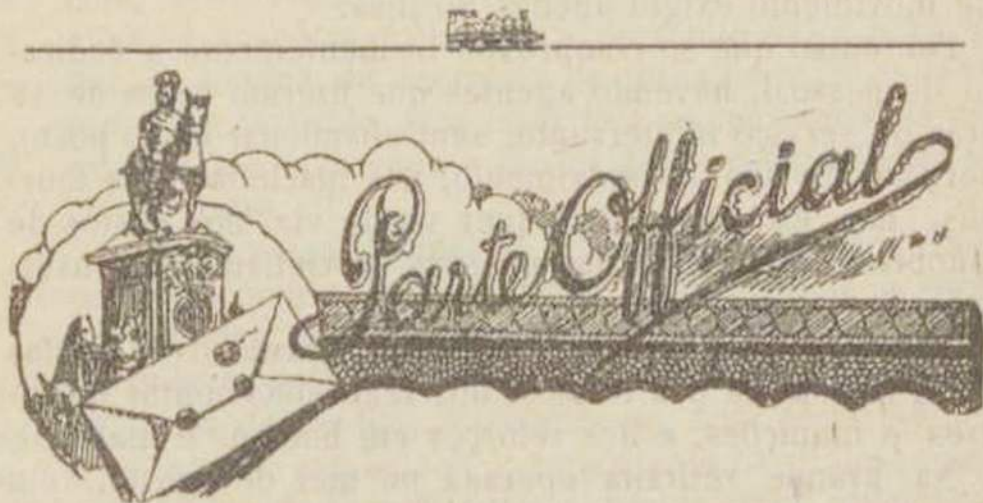
Synthetizando os resultados obtidos, podem citar-se com propriedade, as palavras proferidas pelo Sub-Secretario de Estado das Munições, quando se dirigiu aos operarios de Creusot nos seguintes termos:

«O espirito da guerra é o espirito de sacrificio e de abnegação, a consciencia dos deveres collectivos que nos dominam, é a subordinação de todos os interesses particulares ao interesse commum, o assentimento perfeito á disciplina e á organização sociaes, a vontade de fazer tender todas as forças para a salvação da Patria.

«Este espirito de guerra produziu já, entre nós, maravilhas na organização do trabalho, na organização da industria, e nas relações da industria com o Estado.»

Emfim, pelo exame dos resultados obtidos, poderá concluir-se, sem duvida, que esta guerra, terrivel e espantosa nos seus effectos mortiferos sobre a população europeia, tem dado por outro lado uma extraordinaria força impulsiva ao desenvolvimento material de todos os paizes que, directa ou indirectamente, n'ella interveem.

Raul Esteves



Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministerio do Trabalho e Previdência Social, conformando-se com o parecer da Comissão Técnica que inspeccionou o trço da linha férrea do Sado, compreendido entre Louzal e Grândola, que este trço seja aberto á exploração provisória no dia 22 do corrente.

Paços do Governo da República, 19 de Outubro de 1916. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 804

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para ser declarada sobrança uma parcela de terreno da linha de leste, medindo 23^m2,37, sita entre os quilómetros 85,548 e 85,565: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a referida parcela de terreno seja declarada sobrança.

Paços do Governo da República, 24 de Outubro de 1916. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva.

Receitas comparadas dos caminhos de ferro francezes

As estatísticas comparativas das receitas das grandes rêsdes francezas, que damos abaixo, demonstram como o grande paiz se vae refazendo dos prejuizos da guerra, e o esforço consideravel que estão realizando as linhas ferreas francezas, visto que o augmento da tonelagem transportada é proporcionalmente maior do que o accrescimento das receitas, em consequencia dos preços reduzidissimos dos diversos transportes militares, que representam, para as rêsdes não invadidas, quasi a quarta parte (sob o ponto de vista das receitas) dos transportes totaes.

Eis as receitas brutas totaes das rêsdes do Estado (A. R. e Oeste), da P. L. M., da de Orleans e da do Meio Dia:

	1914	1915	1916
Janeiro, francos	96.155	94.885	112.051
Fevereiro, idem	99.161	91.373	106.673
Março, idem	110.663	107.137	114.845
Abril, idem	117.450	105.802	125.204
Maior, idem	114.539	108.450	130.788
Junho, idem	114.260	109.039	130.256
Total	652.198	616.686	719.817

Assim, para as cinco rêsdes cuja exploração é comparada, após uma descida de 35.512.000 francos nas receitas brutas, durante o primeiro semestre de 1915, comparativamente ao mesmo periodo de 1914, os seis primeiros mezes de 1916 mostram um augmento de 67.619.000 francos sobre as de 1914, ou seja de 10,4 %.

As receitas brutas do primeiro semestre de 1916 comprehendem 151.716.000 francos, ou seja 21,2 % de transportes por conta da guerra, transportes que foram realizados a preços notavelmente inferiores aos dos transportes commerciaes propriamente ditos.

O primeiro semestre do anno corrente marca um augmento constante e gradual, como se pode verificar pela seguinte tabella da importancia media das receitas das cinco rêsdes alludidas durante os primeiros seis mezes dos trez ultimos annos:

	1914	1915	1916
Janeiro, em francos	3.100	3.061	3.614
Fevereiro, idem	3.541	3.263	3.678
Março, idem	3.570	3.455	3.714
Abril, idem	3.915	3.526	4.174
Maior, idem	3.688	3.498	4.219
Junho, idem	3.808	3.635	4.342

Para o primeiro semestre de 1916 o augmento é de 20,1 %, repartido progressivamente de um mez a outro.

Pelo que respeita ás Companhias do Norte e d'Este, as suas receitas brutas no primeiro semestre de 1916, não podem ser utilmente comparadas senão com as do mesmo periodo de 1915, porque a guerra reduziu sensivelmente a extensão e as condições de exploração das respectivas rêsdes.

Veja-se todavia a tabella das receitas brutas totaes:

	NORTE		ESTE	
	1915	1916	1915	1916
Janeiro, francos	11.683	16.272	10.242	17.577
Fevereiro, idem	11.765	16.671	11.840	12.157
Março, idem	12.426	16.604	12.547	16.776
Abril, idem	11.928	26.309	13.029	23.684
Maior, idem	12.351	25.489	13.749	26.064
Junho, idem	13.633	17.883	14.500	17.633
	73.786	119.228	75.907	113.891
Receitas commerciaes	48.286	59.320	49.407	61.140
Receitas militares	25.500	59.908	26.500	52.751

O augmento d'um anno a outro, das receitas brutas totaes é de 47.442.000 francos para a rêsde do Norte, e de 37.984.000 francos para a de Este. Embora o augmento das receitas d'ordem militar seja o de maior percentagem — 73 % na rêsde do Norte, e 69 % na rêsde de Este — estes resultados podem considerar-se satisfactorios, visto como as receitas commerciaes propriamente ditas augmentaram de 27 % e de 31 %, respectivamente para as duas Companhias.

Isto testemunha tambem que em todas as rêsdes francezas reina uma actividade prodigiosa, quer sob o ponto de vista militar, quer sob o ponto de vista commercial.



Trajecto directo Paris-Athenas

N'um dos numeros anteriores da nossa *Gazeta* alludimos já á inauguração recente da nova linha de Papapuli-Plati, que liga a capital da Grecia com a rêsde europeia, permittindo o trajecto directo de Paris a Athenas, sem necessidade de embarcar em Marselha, Brindisi ou Salonica, como até ha pouco succedia.

Daremos hoje alguns pormenores, que se nos afiguram interessantes, acerca da nova linha que o rei Constantino, com os ministros Rhallys e Jonnaris, solememente foi inaugurar no mez de maio.

Quando ao terminar a guerra balkanica, a Grecia tinha em seu poder Salonica (onde hoje se estão desenrolando importantes acontecimentos de todos conhecidos), e as vias ferreas que terminam n'esse porto, o governo grego occupou-se activamente em realizar a união dos caminhos de ferro otomanos e helenicos, para cujo effeito o ministro Venizelos, hoje de nome mundial, firmou, em 25 de janeiro de 1914, um contracto com a Sociedade de Construcção de Batignolles para a construcção da linha de Papapuli-Plati, prolongamento da do Pireo a Papapuli, tendo as características d'esta, ou sejam: raio minimo 300 metros e declive maximo 20 millimetros por metro. Acto seguido começaram os trabalhos, vindo a terminar-se a construcção apenas cinco mezes mais tarde do que o prazo previsto no contracto, apesar de todos os naturaes entraves da situação creada pela guerra.

Entre as obras d'arte da nova linha destaca-se um tunnel, aberto sob o antigo forte veneziano, que se ergue na ponta de Platanona, contra a qual vão bater as ondas do mar Egeu, á entrada do golpho de Salonica.

A linha atravessa os pantanos em que terminam as torrentes Maurolongo, Mauroneri e Psari, que descem do macisso do Olimpo, em cujo centro se encontra a planicie de Katerini.

Passa tambem sobre o rio Aliakmon, outr'ora chamado Vitritsa ou Indie-Karasu, para cuja travessia se construiu uma ponte provisoria de madeira, que será opportunamente substituida por outra de trez tramos metallicos, com 150 metros de luz.

Com a abertura d'esta linha á exploração, o trajecto directo Paris-Athenas é de 3.270 kilometros, pouco maior do que o de Paris-Constantinopla, que é de 3.164.

E' muito provavel, que uma vez normalisado o trafego pelo territorio grego, convenha á Mala das Indias abandonar o trajecto Calais-Brindisi-Port Said, adoptando o de Calais-Constantinopla-Bagdad.

Embora o segundo, tanto por terra como por mar, seja mais longo, admittindo como velocidades eguaes 50 kilometros por terra e 25 por mar, a duração do primeiro trajecto seria de 115 horas e a do segundo de 118, differença insignificante, devendo observar-se tambem que no trajecto Calais-Pireo-Port Said a travessia não duraria mais de 46 horas, ao passo que se empregam 70 no de Brindisi-Port-Said.

Na actualidade é utilissima aos alliados a nova linha,

porque elles occupam Salonica e teem todo o interesse em possuir relações rápidas terrestres entre essa cidade e o Pireo.

A Sociedade de Construção de Batignolles acha-se ainda compromettida a construir, na linha de Salonica a Urkub, Nisch, Belgrado, etc., um ramal que termine na estação de Topsisin, com objecto de unir as duas linhas, que partindo de Salonica se dirigem uma a Monastir e a outra a Uskub, o que virá a permittir a viagem directa desde a ultima povoação citada á capital da Grecia sem passar por Salonica, com o que se economisarão 40 kilometros de trajecto, approximadamente.



Documentos para a Historia

Relatorio do engenheiro francez Mr. Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal

(Continuação)

Para baixo d'este affluente, até Abrantes, o leito do Tejo, sempre apertado entre collinas cortadas de barrancos curtos e sinuosos, continua a serpentear entre cabeços arredondados que enviam sucessivamente suas aguas e cujos contornos são de tal modo pronunciados que se não podem acompanhar em curvas horisontaes de um caminho de ferro, senão girando sobre raios de um comprimento insufficiente para uma boa exploração,

Para baixo da fronteira de Hespanha o rio Torto, que conflue com o Tejo defronte de Abrantes, é o primeiro affluente no qual se póde traçar um caminho de ferro.

Este affluente, cujo valle se eleva com pequena inclinação entre collinas aplanadas e pouco pronunciadas, não merece de modo algum o nome que tem. E' por este valle que se dirige o projecto cuja adopção proponho.

Não julgo que seja possivel construir um caminho de ferro no valle do Tejo, propriamente dito, para cima de Abrantes; qualquer traçado prolongado sobre a encosta das collinas para cima d'esta villa seria muito dispendioso, e por outro lado muito difficil de explorar.

O rio Torto me parece reservado expressamente para subir ao platô do Alemtejo, onde se acha ao depois a verdadeira collocação do caminho de ferro.

A partir de Abrantes, e continuando a descer para Lisboa, o leito do Tejo, sempre apertado entre collinas graniticas, até á Barquinha, por um ultimo comprimento de 20 kilometros, é já um pouco menos apertado e sobretudo muito menos sinuoso que para cima: apresenta certos alargamentos onde se depuzeram as alluviões, e aos quaes succedem margens pouco accidentadas, sobre cujos flancos se poderia collocar sem muita despesa, um bom traçado de caminho de ferro, a uma pequena altura acima do nivel das cheias.

Explicarei mais adeante como o traçado do meu projecto é estabelecido alternativamente sobre estas alluviões e na encosta do monte, e como atravessa o Tejo em Constancia. Farei conhecer além d'isto as variantes que poderiam melhorar esta parte do traçado; mas note-se bem desde já que não ha para baixo do rio Torto, sobre a margem esquerda do Tejo, algum outro affluente conveniente para conduzir o caminho de ferro ao platô do Alemtejo!

E' mesmo na Barquinha, proximo de Tancos, isto é, a 22 kilometros para baixo de Abrantes, que o valle do Tejo, tão estreitamente apertado até ali, se alarga de repente e toma, para nunca mais a perder, uma largura consideravel entre montes calcareos e pouco resistentes: é n'este ponto que os terrenos primitivos, que apertam o rio, se abaixam e enterram debaixo das aguas. N'esta bella parte larga do seu curso o valle se estende transversalmente desde 4 até 6 kilometros de largura até ao pé das

collinas pouco accidentadas que o limitam á direita e á esquerda.

Este valle é geralmente submersivel em toda a sua largura; d'onde resulta, que o declive e velocidade da agua, tão rapidos na parte superior, tomam aqui a importancia que teem geralmente nos grandes rios. As cheias, que excediam 15 metros de altura em Abrantes, já se não elevam senão a 7 metros pouco mais ou menos, quando se podem estender sobre estas vastas alluviões que submergem e fertilisam todos os annos, e cujas colleitas tambem tão frequentemente destroem.

Para cima da Barquinha, na parte apertada e sinuosa, as difficuldades que se experimentam para atravessar o rio provéem da configuração do terreno, que não permite *senão em pequeno numero de logares* que se dê um raio sufficiente ás curvas de concordancia de cada lado do viaducto. Mas, qualquer que seja o ponto que se escolha, quando se está apertado n'este valle estreito, é preciso subir até ao rio Torto para achar um affluente por onde possa elevar-se sobre a collina. Quanto a despesas, variarão em limites bastante amplos, ficando sempre consideraveis, segundo a combinação de traçados que se adoptar.

Pelo contrario para baixo da Barquinha o valle largo e unido, no meio do qual corre o rio, permite que se colloquem *por toda a parte onde se quizer* não sómente o viaducto propriamente dito, mas sobretudo as grandes curvas necessarias para dirigir o caminho de ferro normalmente ao rio para o ponto de encruzamento. A despesa relativa á passagem do rio será mais consideravel para baixo da Barquinha, em attenção a ser mais comprido o viaducto, e a que os aterros do caminho de ferro nas estradas serão muito mais volumosos do que na parte apertada do valle.

Póde atravessar-se o rio, na sua parte apertada, por meio de um viaducto de 300 a 400 metros de abertura, emquanto que é preciso uma largura mais que tripla para baixo: mas os trabalhos de que se trata conservarão quasi a mesma importancia, qualquer que seja o ponto de passagem que se escolha, uma vez que se colloque para baixo da Barquinha: a escolha d'este ponto de encruzamento está pois subordinada a outras considerações. Eu passo a indicar summariamente quaes são os pontos para os quaes se dirige a attenção.

Passagem no Carregado

O ponto de passagem mais approximado de Lisboa está perto do Carregado, entre Azambuja e Salvaterra (a 40 kilometros para cima da capital). Já se disse que é a este ponto que Mr. Rumball, engenheiro, deu a preferencia em consideração principalmente ao menor rodeio entre Lisboa e Badajoz.

Independentemente da sua proximidade de Lisboa, este ponto de cruzamento é indicado de uma maneira muito especial pela facilidade que dá para introduzir o traçado no longo valle do Surraia, que conduz a Badajoz pelo mais curto caminho.

Notemos sem mais demora, que em paralelo d'esta vantagem de um menor rodeio, á qual se junta a de servir Extremoz e Elvas, vê-se dar inevitavelmente o inconveniente de não usar, para assim dizer, do tronco commum com a linha do Porto; d'onde se conclue que a directriz de que se trata é a que exige a construcção de maior quantidade de caminho novo, e que traz consigo por consequencia a maior despesa de estabelecimento.

Passagem em Santarem

Entre o Carregado e Santarem não se encontra ponto algum que se offereça com vantagens particulares para o estabelecimento do viaducto do caminho de ferro; mas muitas considerações indicam esta ultima villa como ori-

gem da linha de Badajoz; é d'este ponto que se destaca a directriz que fiz estudar por Extremoz e Elvas.

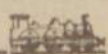
Esta directriz não é motivada, como a do Carregado, por um grande valle affluente, que se possa seguir sem contra-declive sobre uma grande extensão. Experimenta-se mesmo uma certa difficuldade para subir a collina por uma das gargantas estreitas e rapidas que se encontram na margem esquerda. Seja como fôr, o traçado eleva-se sobre o platô do Alemtejo nas proximidades de Almeirim, depois caminha por Montargil e Aviz, abaixando-se e elevando-se successivamente no encruzamento dos valles do Sôr e do rio Seda, e aproveitando-se dos numerosos affluentes d'estes dois rios principaes.

Em lugar de passar mesmo em Extremoz, como se faz no meu projecto, poder-se-hia deixar esta villa de lado, e dirigir-se directamente para Elvas, rodeando o contraforte de Souzel segundo a opinião do engenheiro Mr. Rumball. Esta variante é de uma execução menos dispendiosa, mas tem o inconveniente de não servir uma villa importante. Poder-se-hia igualmente realisar no meu projecto uma economia consideravel, adoptando uma variante que passasse a 2 ou 3 kilometros da bella praça forte de Elvas: mas o paiz atravessado pela linha de que se trata é tão pobre, que considerei como uma necessidade fazer passar a minha linha pelos dois unicos centros populosos d'esta parte do Alemtejo. Demais voltarei a esta consideração, que agora não faço mais do que indicar.

Como já disse acima, a passagem do Tejo em Santarem é motivada, em primeiro lugar, pelo barranco ou garganta, que abre passagem transversal na outra margem para a collina que é preciso absolutamente subir: mas independentemente d'esta consideração inteiramente local, a attenção se dirige para Santarem como grande villa, onde seria vantajoso collocar a estação de bifurcação do caminho de ferro do Porto e do caminho de ferro de Badajoz. Este ponto de partida combina-se além d'isso convenientemente com os valles secundarios, e com os outros accidentes do terreno para estabelecer o caminho de ferro de Badajoz em uma directriz soffrivelmente satisfactoria.

Ajuntarei uma outra consideração a favor d'este ponto de passagem: parece pouco importante, e comtudo corresponde a uma preocupação muito viva em algumas pessoas intelligentes e altamente collocadas em Portugal: quero fallar da navegação sobre o Tejo. Esta navegação que tem actualmente uma verdadeira actividade, pois que transporta annualmente mais de 80.000 toneladas de mercadorias, faz-se por meio de pequenos barcos de mastros fixos, que não poderiam passar debaixo do viaducto do Carregado; d'onde resultaria a necessidade de adoptar mastros moveis, ou de cessar a navegação. Confesso que não olharia como grande inconveniente adoptar mastros moveis, como se pratica em todos os rios da Europa, em que a navegação é muito mais consideravel do que no Tejo. Mas a objecção tem uma tal força em Portugal, que o engenheiro Mr. Rumball, projectando o seu viaducto no Carregado, foi influenciado a ponto de admittir o enorme inconveniente de um traçado movel. Emquanto a mim, recuaria deante de um tal inconveniente que me parece bastante grave em attenção ao interesse geral por motivo diverso do obstaculo á navegação. Preferiria renunciar por esta unica razão á passagem no Carregado, se a objecção fosse radical.

(Continua)



As locomotoras Compound com reaquecimento

A revista da *Société des Ingenieurs Civils de France* occupa-se de umas interessantes experiencias, realisadas recentemente na Suissa, para comparar as locomotoras de

simples expansão com as de expansão dupla, empregando em todas vapor com reaquecimento, experiencias que se fizeram com machinas destinadas a serviço de montanha, com rampas de 25 por 1.000, rebocando comboios rapidos de passageiros.

As characteristics d'essas machinas eram as seguintes:

	Simple expansion	Compound
Numero de cilindros	4	4
Diametro dos de alta pressão	0,470 m.	0,478 m.
Idem de baixa pressão	—	0,710 »
Carreira dos embolos	0,640 »	0,640 »
Pressão na caldeira	13 kg.	15 kg.
Diametro medio do corpo cilindrico	1,722 m.	1,716 m.
Longitude dos tubos entre placas	5,250 »	5,000 »
Superficie da grelha	3,7 m ²	3,7 m ²
Superficie de caleficação da fornalha	13,7 »	13,7 »
Idem, idem dos tubos	207,5 »	197,6 »
Idem, idem de reaquecedor de vapor	57,5 »	54,5 »
Idem, idem, da caldeira da agua de alimentação	23,4 »	—
Idem, idem total	302,1 »	265,8 »
Typo de machinas	1-5-0	1-5-0
Diametro das rodas acopladas	1,330 m.	1,330 m.
Diametro das rodas do eixo diametro livre	0,850 »	0,850 »
Peso da machina vasia	75,5 ts.	76 ts.
Idem, idem com provisões completas	85,3 »	85,8 »
Idem adherente	75,6 »	76,1 »

D'estas characteristics se deduz que, salva a differença do systema de expansão, se trata de typos de machinas muito eguaes, construidas para poderem rebocar comboios de mercadorias de 300 toneladas a 25 kilometros á hora, ou comboios de passageiros de 200 toneladas a 40 kilometros, nas rampas de 25 por 1.000, que se encontram na parte montanhosa da linha de S. Gothard.

As experiencias realisadas demonstraram, que a locomotora de simples expansão consumiu 23 kilogrammas de combustivel por 100 toneladas-kilometros nos 30 kilometros de rampas de 25 por 1.000, que existem entre Erstfeld e Goeschenen, e que em egualdade de condições a machina Compound só consumiu 18,5 kilogrammas, o que representa uma economia de 20 por cento, assaz importante em todos os tempos, e muito mais agora.

Como consequencia dos resultados d'estas experiencias, os caminhos de ferro federaes suissos deliberaram mandar construir novas locomotoras do systema Compound.

Os commentarios feitos pela revista citada parecem tender a demonstrar que esse systema tem mais importancia do que o reaquecimento de vapor na economia do combustivel, o que a outras revistas technicas parece assaz discutivel. Dizem estas que, no caso particular das experiencias alludidas, é natural que o systema Compound haja dado uma economia consideravel; porque evita, quando menos, a marcha com grandes admissões, que os maquinistas adoptam nas rampas fortes, mas põem em duvida que se obtenha uma economia comparavel se se tratar de marcha rapida em perfis de pouca rampa, e asseveram que, em compensação, comparando a machina de simples expansão, com vapor reaquecido ou sem elle, se obtém uma indubitavel economia, sobretudo se se tratar de largos trajectos nos quaes pode estabelecer-se um bom regimen de reaquecimento.

De toda a maneira a adopção de machinas Compound com vapor de reaquecimento em perfis muito duros é considerada por essas revistas como muito racional.

VIAGENS E TRANSPORTES

Linha do Sado

Foi aberto á exploração, com toda a solemnidade, no dia 22 do mez findo, o troço da linha do Sado, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, comprehendido entre Louzal e Grandola, o qual além d'estas duas estações comprehende as de Canal-Caveira e Bairros.

O acontecimento despertou a maior alegria entre os povos das regiões servidas pela linha, pois que n'ella teem todas as suas esperanças para o desenvolvimento das suas terras.

Com a abertura do novo troço ficaram já em exploração n'esta nova linha 66 kilometros. As estações abertas ao serviço publico são: Funcheira, Torre Vã, Alvalade, Ermidas, Louzal, Bairros, Canal-Caveira e Grandola.

N'esta linha vigoram as tarifas geraes e especiaes dos caminhos de Ferro do Sul e Sueste, para a applicação das quaes a respectiva direcção publicou um aviso indicando as distancias kilometricas entre a estação d'esta linha e as demais do Sul e Sueste.

O horario de comboios em vigor na linha do Sado foi modificado desde o dia 22 do mez passado pela fórma que segue:

Estações	N.º 4002 Misto 1. ^a 2. ^a 3. ^a classes	Estações	N.º 4002 Misto 1. ^a 2. ^a 3. ^a classes
	H. M.		H. M.
Grandola P.	19 10	Garvão..... P.	3 10
Canal-Caveira	19 40	Funcheira	3 16
Bairros.....	20 20	Torre Vã.....	3 51
Louzal.....	20 35	Alvalade.....	4 20
Ermidas	20 53	Ermidas.....	4 47
Alvalade	21 21	Louzal.....	5 6
Torre Vã	22 10	Bairros.....	5 18
Funcheira.....	22 49	Canal-Caveira.....	5 50
Garvão C.	22 54	Grandola... .. C.	6 15

**Transporte de gasolina, essencias de petroleo
e carboreto de calcio**

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta publicou recentemente um Aviso estabelecendo, a partir de 15 d'este mez, o preço de \$03,105 por tonelada e kilometro mais os direitos de manutenção correspondentes segundo a tarifa de despezas accessorias, para os transportes em pequena velocidade, nas suas linhas, de gazolina, essencia de petroleo e outros productos derivados da nafta, e de carboreto de calcio, por expedições do minimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.

Esse aviso constitue o 3.º additamento á tarifa especial n.º 12 de pequena velocidade.

Os transportes d'estes combustiveis estão tomando cada vez maior incremento e necessitavam d'uma taxa mais reduzida do que actualmente pagam, o que justifica bem a nova medida.

Annulação de tarifas

A partir de janeiro do proximo anno de 1917 é annullada a tarifa especial n.º 5, de grande velocidade, da Companhia da Beira Alta, de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, de varias estações para a Figueira da Foz, durante a epocha balnear.

A partir de 1 do proximo mez de dezembro é annullado o Aviso ao Publico da Companhia Portugueza, B 1.569, de 27 de junho de 1907, pelo qual se estabeleciam preços

de transporte para fructas verdes, flores naturaes, hortaliças, legumes verdes e plantas vivas, de Collares-Central para Lisboa-Rocio.

Bilhetes de assignatura para estudantes

Foi elevada de 50 a 75 por cento a redução nos bilhetes de assignatura para estudantes, de que trata o additamento á tarifa especial B, de grande velocidade, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, em vigor desde março de 1904.

Esta redução entrou em vigor no dia 24 do mez passado.

Trafego de Portugal para Hespanha e França

Segundo o ultimo Aviso publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, sobre o assumpto, o serviço de mercadorias para Hespanha e França está sujeito ás restricções seguintes :

Para Hespanha

Remessas de vagões completos.— Não são aceitas remessas de mais de um vagão, excepto de mercadorias que pelo seu comprimento exijam mais de um vagão, constituindo, porém, cada grupo de vagões occupados uma só remessa.

Para as estações de Barcelona n.^{os} 2 e 3, Sans e Clot. — Não se accéitam remessas de pequena velocidade por vagão completo. Para as de detalhe é exigida reserva pelos prazos de transporte.

Estações da Companhia do Norte. — Para as estações da Companhia do Norte, ou em transito por ellas, as remessas de pequena velocidade teem reserva pelos prazos de transporte. Não se admite trafego de pequena velocidade que deva transitar pelo trajecto de Grañem a Reymat na linha de Zaragoza a Barcelona.

Caminhos de Ferro Vascongados. — Não se acceita tráfego destinado aos Caminhos de Ferro Vascongados, que tenha de passar por Zumarraga-empalme.

Para Franca

Continuam a acceitar-se remessas de grande e pequena velocidade pelas fronteiras de Irun-Hendaya e Port-Bou-Cerbère com reserva pelos prazos de transporte.

As expedições de vinho continuam a fazer-se com trasbordo na fronteira de Hendaya para vagões-reservatórios francezes.

Para serem acceitas as remessas a despacho é necessario previo entendimento com o Serviço do Trafego.

Transporte de mercadorias entre Portugal e Hespanha, via Beira Alta

Os preços da tarifa especial P. H. n.º 7 de grande velocidade, das linhas do Minho e Douro, combinado com os Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão, Salamanca á Fronteira de Portugal e de Madrid a Salamanca, para o transporte de varias mercadorias entre Portugal e Hespanha, foram ultimamente modificadas pela fórma seguinte:

Por tonelada e kilometro { percurso português — escudos 5045
" hespanhol — pesetas 0,25

Comquanto os preços sejam indicados separadamente para os percursos português e hespanhol nas moedas respectivas, o preço total é indivisível e deve ser satisfeito na moeda do paiz onde se pagarem os fretes. Os participantes das respectivas linhas interessadas serão cobrados ao cambio da quinzena correspondente.

Estações hespanholas

Segundo aviso das diversas companhias portuguezas e hespanholas foram alterados os nomes de varias estações dos caminhos de ferro hespanhoes como abaixo indicamos para elucidação dos nossos leitores que devem ter toda a conveniencia em estar a par d'essa alteração:

Designação anterior	Nova designação
<i>Linha de Córdoba a Málaga e seu entroncamento com a linha de Osuna a la Roda</i>	
La Roda	La Roda de Andalucia
<i>Linha de Bobadilla a Algeciras</i>	
Castellar	Castellar de la Frontera
<i>Linha de Carineña a Zaragoza</i>	
Maria	Maria de Huerva
Cuarte (ap.)	Cuarte de Huerva (ap.)
<i>Caminhos de ferro de la Robla</i>	
Prado	Prado de la Guspeña
Castrejon	Castrejon de la Peña
<i>Linha de Monforte a Vigo</i>	
Salvatierra	Salvatierra de Miño
<i>Linha de Villalba a Medina por Segovia</i>	
Armuña	Armuña-Bernardos
<i>Caminho de ferro de Medina del Campo a Salamanca</i>	
Pedroso	El Pedroso de la Armuña
<i>Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira Portuguesa</i>	
Martin del Rio	Martin de Yeltes
Villavieja	Villavieja de Yeltes



Passeios no paiz

III

De regresso. — Braga e os seus melhoramentos. — A linha de Guimarães. — Uma via ferrea por um jardim. — Industrias importantes. — Vizella e as suas aguas.

Retirando de uma estancia de aguas, raros, muito raros, regressam directamente á sua labuta ordinaria.

Por conselho dos medicos, e conselho bem justificado, que se comprehende, pois bem se vê que, acabado um periodo em [que o nosso organismo está sujeito a um regimen especial, de absoluta necessidade se torna que entre esse tempo de tratamento e a reentrada no trabalho quotidiano se interponha um periodo de transição, de calma, de repouso do corpo e do espirito, indispensavel para o necessario equilibrio das forças, para a continuação da actividade da vida.

Outra razão completa aquella sabia imposição:

Por mais que, no caso que se nos refere, tenhamos a absoluta liberdade de digressar no paiz (e em parte do estrangeiro) quando e como melhor o queiramos, ha sempre uma mais natural facilidade de journear quando se está fora de casa, do que quando d'ella temos que deslocar-nos.

A mala está feita; as occupaões que nos prendam ao nosso centro do movimento estão mais ou menos transferidas a quem nos substitue; o habito de viver em hotel, de pôr o fato em cabide que não é o nosso, de jantar servido por um creado desconhecido, de passar o tempo em conversas ou em passeios, está adquirido, radicado mesmo por um tempo; naturalmente temos o desejo de prolongar a auzencia do nosso lar e das nossas occupaões, pondo um compasso de espera ao regresso ao home e ao trabalho.

No estrangeiro ha mesmo uns certos pontos de paragem intermedia entre as estancias de aguas e a reentrada na habitação do acquista.

Poucos regressam de Cauterêts ou de Luz sem se demorarem uns dias em Argelès; ou da Bourboule ou de Mont-Doré, que não se detenham em Clermont-Ferrant.

Entre nós, graças (ou desgraças) á falta de rasoaveis hoteis e villas de repouso, para descansarmos de uma estada em sitios de aguas, pouco, bem pouco temos a não ser... outro sitio d'aguas, porque só ahí temos alguma possibilidade de encontrar alojamento conveniente.

Regressando do Gerez ou de Caldellas, essa falta não se sente tanto, diga-se com justiça, porque temos Braga, e, sobretudo o Bom Jesus, com hoteis muito supportaveis para uns dias de repouso.

A velha cidade minhota alinda-se mais cada dia, por uma boa iniciativa da respectiva Camara Municipal. Do antigo Campo de Sant'Anna desappareceram as grades, ficando uma praça ajardinada, moderna, muito mais aprazivel. vasta; os velhos carriões a vapor da estação á cidade e ao Bom Jesus cederam o passo á viação electrica; a iluminação, municipalizada como a viação, é hoje muito boa, installada, nas praças, em elegantes candieiros; o mercado foi transformado n'uma construcção elegante, a arrojada benemerencia do Sr. Conde de Agrolongo dotou uma das praças principaes com um grandioso edificio para azylo, crèche e hospital; a avenida da Liberdade está adiantada em construcções importantes e entre ellas, concluido e a funcionar, o vasto e imponente Theatro-Circo, um dos maiores do paiz, podendo conter 3.000 a 4.000 espectadores.

E' notavel o conforto e elegancia d'esta casa de espectáculos, cuja plateia tem logares muito mais vastos e cujo vestibulo é muito mais luxuoso do que os dos melhores theatros de Lisboa.

Se ainda de Braga queremos excursionar, temos, no mesmo districto, outros pontos onde podemos estacionar uns dias comodamente: Vir no comboio á Trofa para d'ahi tomar a linha de Guimarães.

Percorrer esta linha é como que passear n'um jardim florido. O comboio vae continuamente por uma região das mais lindas do paiz, sendo por vezes a vegetação tão compacta que vamos n'um perfeito tunnel de folhagem.

Muitos annos havia que não percorriamos esta linha; estavamos como que vexados para com ella—que sempre conhecemos tão louça—pela ausencia da nossa visita. Quizemos reatar velhas relações de amizade e rever antigos sitios conhecidos.

Logo á sahida da Trofa se começa a gosar o delicioso trajecto, ladeada a linha pelas arvores, por cujos troncos se entretece a vinha, productora d'esse delicioso vinho verde que é a especialidade regional. Para além d'estas alas de sentinellas que nos fazem continencia arquejando a sua ramagem agitada pelo deslocamento do ar, á passagem do comboio, palpita a vida dos prados verdejantes e bem cultivados, dando-nos a impressão, de resto verdadeira, de uma zona agricola, das mais ricas do paiz.

Em breve nos apparece Santo Thirso, uma encantadora villasinha, com o seu pittoresco casario escalonado sobre uma elevação, na margem esquerda do Ave, ligando-se ao caminho de ferro por uma bella ponte, continuando o comboio pela margem direita até atravessar e abandonar esse rio para seguir o valle do seu affluente, o Vizella.

A vista do viajante é attrahida, sempre á direita, por uma importante installação fabril. Parece que passamos junto d'aquelles movimentados centros industriaes da Belgica ou das margens do Somme (quantos d'estes desappareceriam já!) ou das proximidades de Manchester.

Grandes edificios de muitas janellas, barracões, alpendres, pateos, de onde se erguem altas chaminés vomitando fumo.

E' Negrellos, com as suas fabricas de flação e tecidos,

servida, pela estação de Lordello, que lhe fica a 3 kilometros, atravessando o rio sobre uma elegante ponte de ferro.

Segue-se Vizela a coquette povoação a que dão nome e fama as suas Caldas, enormemente frequentadas pelos doentes de molestias de pelle, rheumatismo e paralisias. D'ella fallaremos no artigo seguinte.



A calefacção dos comboios

Um vagão especial

Não deixa de chamar a atenção a relativa facilidade com que a inventiva humana vence as difficuldades que surgem a cada passo. A continuar assim, necessario será riscar do dicionario a palavra «impossivel», pois desde ha muito, e, de dia para dia, cada vez com maior motivo ella vae carecendo de valor.

Não quer isto dizer que o vagão especial recentemente inventado para a calefacção dos comboios, ao qual vimos referir-nos, cause assombro, maxime quando já de nada podemos maravilhar-nos ante os progressos da sciencia e os adeantamentos da industria. Todavia a disposição d'este vagão especial revella certo engenho e tem positivo valor, visto que, correspondendo ao fim para que se destina, veio satisfazer uma reconhecida neccessidade e melhorar um serviço.

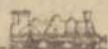
Foi este vagão construido pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Lötschberg, na Scandinavia, que emprega a tracção electrica para a exploração da sua rêde, motivo pelo qual utiliza os apparatus da corrente para a calefacção dos seus comboios.

Como pela referida rêde circulam tambem numerosos comboios internacionaes de tracção a vapor, a calefacção d'estes offerecia não poucas difficuldades, que afortunadamente foram vencidas com grande acerto por meio do vagão em referencia. As carruagens d'esse typo, pois foram construidas diversas para se attender ás neccessidades do trafego, teem as paredes de madeira e acham-se dotadas de uma caldeira de vapor, caixas d'agua e de carvão, bomba de alimentação, apparatus de manobra e correspondentes accessorios. São, além d'isso, providas de uma disposição para illuminação electrica e de um freio authomatico Westinghouse, teem 10,80 metros de comprimento e o seu peso em serviço é de 28 toneladas.

Entre outras vantagens não menos estimaveis, teem a de não interromper a communicacão entre as diversas carruagens do comboio em que se utilisam, para cujo fim teem um corredor ao centro, e um fóle em cada extremidade.

A caldeira já referida é identica á das locomotoras, com uma superficie de calefacção total, de 45,4 metros quadrados, dos quaes 4,6 são de superficie directa. Funciona a uma pressão de 12 atmospheras, sendo a provisão de agua de quatro metros cubicos, e de tonelada e meia a de carvão.

Tal é a disposição e os elementos constitutivos do vagão especial, que segundo se lê no *Schweizerische Bahnzeitung*, veio solucionar o problema da calefacção dos comboios internacionaes de vapor, que circulam pelas linhas de Lötschberg.



Os caminhos de ferro da Hungria

Segundo o que se lê no *Archiv für Eisenbahnwesen*, acerca da exploração dos caminhos de ferro húngaros, os resultados da estatistica d'essa exploração no anno de 1913, comparados com os do anno anterior e ainda com os de 1904, foram os seguintes, não comprehendendo as

linhas urbanas e communaes nem as linhas industriaes de trafego restricto:

	1904	1912	1913
Longitude construida, kilometros...	17.815	21.456	21.806
Despezas de estabelecimento (1.000 coroas)....	3.474.596	4.677.743	4.904.718
Despezas por kilometro de linha....	194.510	218.019	225.000

Material rolante

Locomotivas.....	3.127	4.219	4.507
» por kilometro de linha..	0,18	0,19	0,209
Vagões de passageiros.....	6.575	9.142	9.54
» por kilometro de linha....	0,36	0,42	0,45
» de mercadorias.....	72.399	99.285	102.614
» por kilometro de linha....	3,98	4,59	4,65

Movimento:

Passageiros por kilometros (em milhares).....	2.737.666	5.055.484	5.022.435
Passageiros de distancia inteira....	152.160	236.556	230.356
Percurso medio por passageiro e kilometro	39	31	30
Mercadorias por kilometro (em milhares de toneladas).....	5.669.405	9.665.787	9.914.059
Mercadorias no percurso por inteiro.	310.448	448.152	450.631
Percurso medio de tonelada e kilometro.....	107,6	115,6	113,7

Resultados financeiros:

Receitas de passageiros (1.000 coroas).....	78.364	149.750	155.279
Receitas por kilometro de linha (coroas).....	4.355	6.917	7.031
Producto medio de cada passageiro.	1,00	0,91	0,90
» por passageiro e kilometro (heller).....	2,86	2,96	3,10
Receitas de mercadorias (1.000 coroas).....	217.472	395.752	406.004
Receitas por kilometro de linha (coroas).....	11.908	18.349	18.455
Producto medio da tonelada (coroas)	4,13	4,74	4,66
» por tonelada e kilometro (heller).....	3,84	4,10	4,10
Receitas diversas (1.000 coroas). ...	13.330	24.354	26.692
» totaes de exploração (1.000 coroas).....	309.166	569.856	587.776
Receitas por kilometro de linha (coroas).....	16.995	26.321	26.616
Despezas de exploração (1.000 coroas).....	172.347	364.099	395.765
Despezas por kilometro de linha (coroas).....	9.669	16.817	19.212
Coefficiente de exploração (%). ...	55,75	63,89	67,80
Excedente (1.000 coroas).....	136.819	205.757	192.011
» por kilometro de linha (coroas).....	7,521	9,504	8,695
Despezas diversas (1.000 coroas)....	15.338	36.931	43.537
Producto liquido	117.124	168.826	148.475

Pessoal da exploração:

Numero total de empregados.....	92.701	147.194	157.496
Idem por kilometro de linha.....	5,10	6,80	7,22

Accidentes:

Mortes (em cada 1 milhão de passageiros).....	0,17	0,12	0,10
Ferimentos, idem.....	0,73	1,18	0,90
Agentes mortos (em cada 1 milhão de kilometros).....	0,72	1,16	1,10
Agentes feridos (idem).....	1,40	2,19	2,10
Outras pessoas mortas (idem).....	1,39	1,70	1,60
» » feridas	1,25	1,31	1,10

Em 31 de dezembro de 1913, a extensão construida da rêde ferro-viaria da Hungria era esta:

- 1.º — Linhas do Estado, 8.205 kilometros.
- 2.º — Linhas particulares exploradas pelo Estado, 10.208 kilometros.
- 3.º — Linhas particulares exploradas por empresas diversas, 3.393 kilometros.

N'esses trez grupos de linhas, os resultados da exploração em 1913 repartem-se do modo seguinte:

	1.º grupo	2.º grupo	3.º grupo
Despesas de estabelecimento, por kilometro (coroas).....	390.000	98.000	208.000
Receitas de exploração, por kilometro (coroas).....	48.399	7.975	24.494
Despesas de exploração, por kilometro (coroas).....	34.750	3.860	15.358
Excedente da exploração, por kilometro (coroas).....	13.649	4.115	9.136
Percurso medio por passageiro e kilometro.....	45	20	18
Percurso medio por tonelada e kilometro.....	168	33	65
Coefficiente de exploração, %.....	71,80	48,40	62,70

Em comparação com o de 1912 o exercicio de 1913 apresenta, para o conjunto da rede aberta ao serviço geral, com 350 kilometros de extensão construidos a mais (1,63 %), os augmentos seguintes:

Mercadorias por kilometro, 2,57 %; mercadorias de percurso inteiro, 0,55 %; receitas de passageiros, 3,69 %; idem de mercadorias, 2,59 %; receitas diversas, 9,62 %; receitas totaes, 3,14 %; despesas de exploração, 8,70 %; e despesas diversas, 17,87 %.

Houve tambem as seguintes diminuições: de 0,65 % por viajante e kilometro; de 2,62 % para viajantes de percurso inteiro; de 6,68 % para o excedente, e de 12,06 % para o producto liquido.

O coefficiente de exploração elevou-se de 63,89 % a 67,80 %.



Ligação ferro-viaria do Chile com a Argentina

Volta a agitar-se a questão da conveniencia reciproca que existe, para o Chile e a Argentina, em ser terminada a construção da linha ferrea destinada a unir os portos de Bahia Branca sobre o Atlantico e Lebi sobre o Pacifico.

A unica comunicação ferro-viaria, actual, da Argentina com o Chile é desde ha muito considerada insufficiente. Apesar da sua grandiosidade como obra de engenharia, o Transandino de Mapallata não presta os serviços que d'elle esperavam os habitantes dos paizes da America do Sul. O trafego está interrompido metade do anno, e o isolamento das duas regiões é assim quasi o mesmo que existia em tempos remotos, fazendo-se as comunicações mediante largas e perigosas viagens pelos mares do Sul.

Existem, projectadas apenas, nada menos de cinco linhas ferreas, que desde Buenos-Ayres devem chegar ao limite chileno da cordilheira, a saber:

Linha ferrea de Salta a Muatiquina, proximo da fronteira chilena na Quebrada del Toro, para a prolongação a Bolivia, com dois traçados: um de 285 kilometros e outro de 379, custando 11 milhões de pesos, ouro.

Linha partindo da estação de Alpasinche, ponto intermediario do caminho de ferro da Chumbicha a Cinogasta, e terminando em Uatiguina, e outro ponto proximo da fronteira argentina-chilena, até ao qual deve chegar a linha que parte do porto de Antofogast, no Chile. Longitude 650 kilometros. Custo 23.205.475 pesos, ouro.

Linha entre Cinogasta, ponto terminal do ramal das linhas ferreas do Estado na provincia de Catamarca, e S. Francisco, localidade na fronteira chilena-argentina, que consta de 200 kilometros de difficil construção pela configuração montanhosa de quasi toda a sua extensão. Tem 800 kilometros de tunneis, 15 de cremalheira e 21 de percurso em terrenos cortados por numerosas torrentes. Custo calculado em 8.122.460 pesos, ouro.

Linha de Santo Antonio ao lago Nalmel Hapi, linha do Estado, destinada a entroncar com a rede chilena na fronteira da cordilheira. Uniria dois portos de mar: o de Santo Antonio, sobre o Atlantico, e o de Porto Mont, sobre o Pacifico, que é o ponto terminal, no Sul, da rede ferro-viaria chilena. Esta linha está construida até Maguichao,

no centro do territorio do Rio Negro, só faltando construir 250 kilometros, dos 600 que deverá ter a linha.

E, finalmente, a linha da Bahia Branca á cordilheira, pelo Paso de Linquimay, que é a que está mais proxima a terminar, visto que só faltam 160 kilometros para completar a obra em territorio argentino, e pouco mais de 100 em territorio chileno, desde a estação de Casacanton, ponto terminal do caminho de ferro chileno até á fronteira. Desde o porto do Atlantico até á fronteira argentino-chilena tem uma extensão de 908 kilometros, dos quaes foram construidos, e já se acham em exploração, 748 kilometros, entre Bahia Branca e Zapata.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Apontamentos para a monographia de Evora-Monte — «Um antigo ferro-viario» que modestamente occulta o seu nome, designando-se simplesmente por este titulo, publicou, em folheto de 32 paginas, esta monographia que constitue um documento de grande valor historico, porque n'elle se referem todos os factos que se relacionam com a antiga villa alemtejana, explicando-se as razões delles, estudando e interpretando as velhas inscrições que nella se encontram, descrevendo os seus monumentos edificios e logares, com superior criterio e notavel espirito investigador.

O intelligente compilador prestou, a um tempo, um bom serviço á villa e á historia, e com a sua isenção de interesses presta-o tambem a duas instituições de beneficencia — o Sanatorio dos Empregados dos caminhos de ferro do Estado, e o Cofre das Viúvas do Sul e Sueste — ás quaes pertence o producto da venda do folheto, somma do que cada comprador queira dar, porque não lhe foi arbitrado preço pelo seu benemerito e modesto auctor, ao qual muito agradecemos a offerta do seu precioso trabalho.

*

Agenda d'Algibeira — A typographia Gonçalves, da rua de S. Roque, publicou a 10.ª edição annual desta *Agenda*, que é um livrinho deveras interessante.

N'um formato propriamente portatil, que cabe em qualquer bolso, contém, além das paginas para apontamentos (meia pagina para cada dia do anno) uma enorme somma de indicações e informações, que a todo o momento se torna util consultar nas occupações de cada um, e até para tirar qualquer duvida, resolver varias difficuldades, evitar diferentes transtornos.

Encontram-se ahi, algumas leis da mais necessaria consulta corrente, tabellas de correios, telegraphos, comboios, preços de trens e outros meios de viação; logares em todos os theatros de Lisboa e Porto, com bellas plantas feitas *ad hoc*; relação de hoteis, casas bancarias, agencias de navegação; situação dos corpos do exercito; estatística e moedas de todas as nações do mundo; descripção summaria, com os brazões, de todas as cidades e villas; trabalhos de hortas e jardinagem; mercados e feiras, e muitas outras indicações; tudo muito cuidado, muito bem compendiado, muito certo, ao que nos parece.



Valle do Sado. — Foi inaugurado no dia 22 de outubro mais um troço d'este caminho de ferro, na extensão

de 23 kilometros, compreendido entre Louzal e Grandola, e tendo como intermedias as estações de Canal-Caveira e Bairros.

Comquanto a abertura de este troço não venha trazer grandes vantagens ás relações das localidades por elle servidas, com Lisboa, devido á grande distancia que as separa, por motivo da ligação com a linha do sul se fazer por Garvão, muito com elle vem a lucrar o serviço de mercadorias, e principalmente o correio.

Em janeiro proximo pensa-se abrir á exploração até Alcacer do Sal (estação provisoria na margem esquerda do Sado) comprehendendo o apeadeiro de Valle do Guise.

A outra parte da linha, de Setubal a Alcacer, está já muito adiantada, tendo quasi concluida a terraplenagem, e pequenas obras d'arte, como seja pontões e serventias. O assentamento da via tambem já foi iniciado.

E' de crer que no decorrer dos primeiros mezes do proximo anno se effectue a inauguração até Alcacer, fazendo-se ali trasbordo para a outra parte da linha, por meio de um vapor, até á conclusão da ponte sobre o Sado, obra hoje a cargo da Administração do Sul e Sueste, e que, devido á dificuldade de adquirir os materiaes precisos, levará bastante tempo a concluir.

Minho e Douro. — Em 5 do mez passado, foi inaugurada definitivamente a estação do Porto, e portanto do seu vestibulo principal abrindo para a antiga Feira de S. Bento, que pela sua elegancia e pela surprehendente belleza dos seus paineis de azulejos, devidos ao pincel do grande artista, Sr. Jorge Colaço, se torna uma perfeita obra d'arte.

Companhia Portuguesa. — Passou a ser illuminada a electricidade a estação de Braço de Prata, devendo em breve sel-o tambem mais outras estações da Companhia, entre as quaes a de Alfarellos.

Hora legal. — Devido á volta á hora legal, são desde hoje modificados os horarios de alguns comboios.

Na Companhia Portuguesa dá-se essa alteração nos comboios n.ºs 3, que passa a partir de Lisboa ás 9-10 para estar no Porto ás 20-42, e nos comboios n.ºs 126 e 104 que terão a marcha antiga de fôrma a alcançar o rapido do Porto no Entroncamento.

Na linha da Beira Alta, essa alteração é sensivel, porque deixa de se fazer, temporariamente, a ligação do rapido n.º 51 com os comboios hespanhoes em Fuentes de Oñoro, pois o comboio n.º 3 da Beira Alta, vae só até á Guarda, sendo prolongado até Villar Formoso o mixto-correio n.º 1.

Espera-se porém que o comboio correio hespanhol, seja retardado alguns minutos para que se possa fazer a ligação anterior, indo o comboio n.º 3 até Fuentes de Oñoro como até aqui.

Parece que as negociações com as linhas hespanholas vão bem encaminhadas, devendo ainda este mez ser posto em execução o novo horario.

Viagens da Figueira ao Luso. — No intuito de facilitar aos domingos e quintas feiras os passeios da Figueira ao Luso e Bussaco, a Companhia da Beira Alta mantém durante o inverno o comboio n.º 15 que parte da Figueira pelas 10-14 para estar na Pampilhosa ás 12 a apanhar o comboio rapido que d'ahi para a Beira ás 12-30.

Mantém tambem a Companhia o comboio n.º 14, nos mesmos dias, que recebe ligação do rapido 51 e do tramway n.º 20 da Companhia Portuguesa que partem respectivamente, aquelle de Lisboa ás 8-30 e este do Porto ás 10-18.

Guia Official. — Na edição d'este mez do *Guia Official dos Caminhos de Ferro*, veem já quasi todas as tabellas do preços com a sobretaxa de 25 por cento incluída, o que sem duvida representa uma grande facilidade para o publico.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Outubro de 1916.

A situação dos portadores de valores otomanos. — O *Times* annuncia que continuam as negociações relativamente á sorte futura dos portadores de valores turcos e em vista de provaveis alterações territoriaes. Na distribuição territorial do oriente, a Russia e a Romenia terão naturalmente direitos preponderantes. Representantes dos portadores de fundos turcos não garantidos pelo tributo Egypcio, teem discutido o principio de uma acção comum nas conversações officiosas com as auctoridades financeiras russas.

D'ahi resultou um grande accordo, em virtude do qual a occupação permanente de todo o territorio turco contribuirá com o encargo em relação dos rendimentos cedidos pelo governo otomano aos obrigacionistas.

Ha bons precedentes a este respeito da parte da Italia e dos Estados Balkanicos. A Italia reconheceu as pretensões dos obrigacionistas sobre os rendimentos de Tripoli e pagou 50 milhões de francos de accordo definitivo com as pretensões apresentadas; esta importancia está ainda na posse da Administração da Divida.

Em seguida á guerra balkanica, as responsabilidades financeiras da Turquia ficaram n'um estado absolutamente confuso, e quando o presente conflicto rebentou, preparava-se em Paris uma conferencia que tinha por objectivo a partilha dos rendimentos do territorio disposto a aceitar esse encargo.

E' lisonjeiro saber, relativamente á sorte dos obrigacionistas, que as linhas segundo as quaes o regulamento deve ser feito foram consideradas da fôrma mais vantajosa possivel para o portador de valores turcos.

*

O Empréstimo Francez. — Tem sido numeroso, o publico que se tem apresentado nos *guichets* do Banco de França e dos Estabelecimentos de Credito. Os subscritores foram igualmente numerosos nos Departamentos e no exercito. Em virtude de os militares poderem subscrever, foi permitido receber-se subscrições tanto liberadas como não liberadas.

O successo do Empréstimo afirma-se, pois, dia a dia, demonstrando ser consideravel.

*

A Divida da Cidade de Madrid. — Dizem de Madrid que o alcaide desta cidade, vai submeter ao Conselho Municipal um projecto de unificação das Dividas da cidade em um só empréstimo de 5%, amortisavel em 50 annos. O empréstimo de unificação será de 146 milhões.

*

São Paulo (Brazil) Railway. — Esta Companhia acaba de annunciar um dividendo interino para o exercicio de 31 de Dezembro de 1916, de 5%, isento de imposto de rendimento.

*

Ações Lisboa Electric Tramways. — Esta Companhia, que costumava pagar o dividendo interno em Novembro de cada anno, resolveu, devido á guerra, addiar o respectivo pagamento, pelo que só pagará o coupon n.º 19 em Maio p. f.

*

Caixa Economica Portuguesa. — O movimento da Caixa Economica Portuguesa, durante o mez de Setembro findo, foi de 12.101.902\$13, na sua totalidade, sendo 6.076.457\$93 de entradas e 6.025.444\$50 de sahidas, de que resulta um saldo positivo de 51.013\$43.

*

Bolsa. — O mercado bolsista esteve, em geral, estacionario devido á pequena concorrência.

O Fundo Interno teve alguma procura, ficando com tendencia firme.

O grupo bancario continua mantendo boas disposições.

As acções dos Phosphoros baixaram um pouco e as dos Ta-

bacos melhoraram o preço. Os valores ferro-viarios estiveram com procura e conservaram tendencia firme.

A situação geral do mercado é satisfactoria.

*

Cambios. — Foi grande o numero de operações realizadas durante a quinzena. Os cambios tiveram alterações, firmando bastante e fechando ás taxas que vão na nossa nota.

Tem havido grande procura de ouro e diminuta offerta, obtendo a £ o premio de 3\$10, ou seja 7\$60; venda a 7\$65.

O cambio do Brazil s/ Londres teve pequenas oscilações, ficando a 12 1/8.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 14 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	33 1/16	32 15/16	34 9/16	34 7/16
" 90 d/v.....	33 5/8	—	35 1/16	—
Paris cheque.....	782	786	748	752
Berlim "	—	—	—	—
Amsterdam cheque	620	630	590	600
Madrid cheque	1540	1550	1465	1475

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	OUTUBRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,40	38,55	38,60	38,70	38,65	38,65	38,60	38,60	—	38,70	38,70	38,65	42,40	—
Divida interna 3% coupon.....	38,30	38,40	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,45	—	38,45	38,45	—	38,45	38,45
" " 4% 1888, c/premios.....	22,660	—	—	—	—	—	22,665	22,665	—	—	22,665	—	22,670	—
" " 4% 1890.....	57,520	57,550	57,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,500	—
" " 3% 1905 c/premios.....	52,500	51,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,530
" " 5% 1905, (G.ª de F.ª Est)	9,565	9,565	—	9,560	9,565	9,565	9,565	—	—	—	9,550	9,545	9,540	—
" " 5% 1909, ob. (G.ª de F.ª Est)	80,500	—	—	—	80,520	—	80,520	—	—	—	—	—	—	—
" " 4% 1912, ouro	—	—	—	—	—	80,500	—	—	79,530	79,550	—	—	—	—
" externa 3% coupon 1.ª serie.....	97,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 2.ª serie	79,500	79,500	79,550	79,520	79,500	79,500	79,550	80,500	79,550	79,580	79,580	79,580	80,500	80,500
" " 3% 3.ª serie	—	77,550	77,550	—	—	—	77,550	—	—	—	78,520	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	82,550	80,530	—	80,530	80,550	80,560	80,580	81,500	81,520	81,550	—	—	82,500	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Commercial de Lisboa.....	184,503	—	163,550	—	183,580	184,500	—	184,500	183,580	184,500	—	184,550	185,500	185,500
" " Nacional Ultramarino.....	162,550	—	—	—	—	—	163,550	—	163,550	—	164,500	—	—	—
" " Lisboa & Agores.....	142,500	141,500	141,500	140,500	140,580	—	140,580	141,500	141,550	141,560	142,500	—	141,580	141,580
" Companhia Cam. F. Port	123,500	123,500	123,500	123,500	—	—	—	123,500	—	123,500	123,500	—	—	120,500
" Companhia Nacional.....	36,500	—	35,590	—	36,500	36,500	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	88,500	86,550	87,570	87,570	88,500	—	88,530	88,540	88,550	89,530	89,500	—	88,580	88,570
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	52,540	52,500	52,500	52,500	51,550	51,520	51,510	51,540	51,540	51,530	51,530	—	51,530	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	100,500	100,520	—	—	100,500	—	100,500	—	—	100,500	99,580	99,560	99,560	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	82,500	—	82,520	82,520	82,550	—	—	83,550	—	83,580	84,500	—	84,550	85,500
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	—	72,550	—	—	—	—	—	73,500	73,500	73,500	73,500
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	36,560	—	36,550	—	36,550	—	—	36,560	36,560	—	57,500	37,550	37,550	37,540
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	63,590	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	13,580	—	13,580	—	—	—	—	14,500	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	79,503	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa....	67,570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" predias 6%.....	83,550	83,550	83,550	—	—	—	83,550	83,550	—	81,550	83,550	83,550	—	83,550
" " 5%.....	93,500	—	—	—	92,550	—	92,580	—	—	93,500	93,500	—	—	—
" " 4 1/2%.....	90,500	—	—	—	—	—	—	89,550	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	84,520	—	—	—	—	—	—	85,500	85,500	—	—	—	—	—
" 3% 2.ª "	—	62,10	62	61	61	61	—	61	61	60,85	61	60,85	60,75	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	61,20	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau...	—	—	—	—	283	282,50	284	—	—	—	282,50	—	282,50	—
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau...	—	195	—	195	195	191	191	191	190,50	190	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143,50	145	145	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1916		1915		Diferença em 1916	1916	1915	Diferença em 1916
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—
	Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—
	Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	20 Outubro	722	1.974.555,63	722	1.613.645,84	+360.909,79	2.734,84	2.234,96	+ 499,88
Minho e Douro	10 »	480	1.744.344,00	480	1.449.652,93	+294.691,07	3.634,05	3.020,11	+ 613,94
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Agosto	185	117.448,36	185	103.010,01	+ 14.438,35	634,85	556,81	+ 78,04
Valle do Vouga... ..	20 Outubro	176	162.852,28	176	148.663,78	+ 14.188,50	925,29	844,68	+ 80,61
Porto á Pova e Famalicão	31 Agosto	64	127.555,16	64	108.149,72	+ 19.405,44	1.993,01	1.689,83	+ 303,21
Guimarães	31 Julho	56	91.996,48	56	75.151,55	+ 16.844,93	1.642,79	1.341,99	+ 300,80
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	10 Outubro	3.681	130.278.212	3.681	116.953.919	+133.212.293	35.392	31.772	+ 3.620
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	30 Setembro	3.664	110.420.704	3.664	97.733.083	+ 12.688.621	30.139	26.673	+ 3.466
Andaluzes.....	10 »	1.083	27.483.088	1.083	23.488.217	+ 3.994.871	25.736	21.688	— 3.688
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 »	777	8.784.344	777	8.468.753	+ 315.590	11.305	10.899	+ 506
Lorca a Baza e Aguilas.....	6 Maio	168	1.145.856	168	986.312	+ 159.544	6.820	5.870	+ 950

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 692)

SEGUNDA PARTE

Conta do primeiro «Estabelecimento»

Seu movimento em 1915 e comparação com o anno de 1916

Estabelecimento			
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1915....	63:310.453\$81		
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1914.....	63:075.136\$65		
Diferença para mais em 1915.....	235.317\$16		
A debito:			
Despeza feita n'este anno com «Novas Construções e Trabalhos Complementares».....	229.985\$47		
Diferença entre o valor d'inventario de diverso material circulante, adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e o valor attribuido á parte utilisavel do referido material.....	27.631\$19		
Reembolso a Antonio Villas Lobos e Moscoso (Con le do Paço do Lumiar) de entrega indevida.....	200\$50	257.816\$66	
A credito:			
Recebido das Companhias Reunidas Gaz e Electricidade, por venda de 2.647 ^{m2} de terrenos conquistados ao Tejo, a 8\$50 cada metro quadrado, em conformidade com a escriptura de 9 de janeiro de 1915, lavrada pelo notario Tavares de Carvalho.....	22.499\$50		
Diferença indicada.....	235.317\$16		
Material circulante			
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1915.....	6:216.128\$58		
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1914.....	6:032.821\$30		
Diferença para mais em 1915.....	183.307\$28		
A debito:			
Despeza com aquisição de material pelas «Despezas Extraordinarias» n'este anno.....	234.566\$32		
Mais:			
Valor da parte transformavel de diverso material circulante a que foi dada baixa.....	18.264\$16		
Transferencia do inventario de mobilia, utensilios e ferramentas, do valor de um guindaste que figurava n'aquelle inventario... ..	7.604\$17	25.868\$33	260.434\$65
A credito:			
Baixas no inventario de diverso material circulante demolido, inutilizado e transformado n'este anno.....	74.756\$08		
Transferencia para o inventario de mobilia, utensilios e ferramentas, de diversos utensilios retirados do fourgon DD 975, valorizados em.....	1.300\$80		
Depreciação no valor dos mesmos utensilios....	1.070\$49	2.374\$29	77.127\$37
Diferença indicada.....	183.307\$28		
Mobílias, Utensilios e Ferramentas			
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1915.....	1:141.466\$51		
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1914.....	1:111.702\$08		
Diferença para mais em 1915.....	29.764\$44		

A debito:

Despeza com aquisição de mobilia, utensilios e ferramentas, pelas «Despezas Extraordinarias» n'este anno..... 67.967\$66

Mais:

Despeza com aquisição de mobilia, utensilios e ferramentas, pelas «Despezas Ordinarias de Exploração» em annos anteriores. 55\$50

Transferencia para esta conta de diversos utensilios que figuravam no inventario de material circulante, valorizados por... 1.300\$80 1.356\$30 69.323\$96

A credito:

Baixa no inventario por inutilização de diversos objectos..... 31.955\$35

Transferencia para o inventario de material circulante, do valor de um guindaste indevidamente escripturado no inventario de mobilia, utensilios e ferramentas:..... 7.604\$17 39.559\$52

Diferença indicada..... 29.764\$44

Despezas Extraordinarias

As despesas extraordinarias n'este exercicio (mappas n.º 23 a 23-C) foram:

Novas construcções e Trabalhos Complementares.....	229.985\$47
Material Circulante	234.566\$32
Mobilia, Utensilios e Ferramentas.....	67.967\$66
Somma—Escudos.....	532.519\$45

Esta despeza foi toda liquidada no anno de 1915 pela conta de «Ganhos e Perdas».

Obrigações

Saldo credor em 31 de dezembro de 1915.....	89:437.140\$00
Saldo credor em 31 de dezembro de 1914.....	89:474.670\$00

Diferença para menos em 1915..... 37.530\$00

Retiradas da circulação 417 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau (do valor nominal de Esc. 90\$00 cada) adquiridas com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo..... 37.530\$00

Diferença entre o Valor Nominal e o de Emissão d'Obrigações

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1915.....	31.879.770\$23
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1914.....	31:894.782\$23

Diferença para menos em 1915..... 15.012\$00

Valor nominal (Esc. 90\$00 cada) de 417 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau..... 37.530\$00

Menos: Seu custo (applicação do producto da venda de terrenos do Tejo)..... 22.518\$00

Diferença indicada..... 15.012\$00

(Continua)

Sobre a electrificação das vias-ferreas

Em *La Lumiere Electrique* publicou-se um artigo de Mr. Roger T. Smith, o qual examinando os casos em que a electrificação poderá substituir, vantajosamente, sob o ponto de vista financeiro, a exploração a vapor, estuda successivamente:

- 1.º — Os transportes urbanos e suburbanos de passageiros.
- 2.º — Os transportes rapidos de passageiros.
- 3.º — Os transportes de mercadorias em grande e em pequena velocidade.

O problema tem uma infinidade de soluções, segundo as condições technicas e economicas da exploração dos caminhos de ferro em cada paiz. Todavia, pelo que diz

respeito aos transportes urbanos, a prova está feita e o emprego do vapor não pode já admittir-se para esses no seculo XX.

Para os serviços suburbanos ha a tendencia de recorrer à electrificação, que permite expedir em cada sentido 56 comboios por hora, utilizando as vias e as estações já existentes.

Taes resultados adquiriram-se, com effeito, graças ao actual systema de signaes, que permittem augmentar em 50 por cento o trafego dos comboios em cada hora, e a accleração elevada e ao travamento rapido dos comboios, que permittiram um incremento de 50 por cento tambem na velocidade commercial.

Em todo o caso, para que a electrificação seja vantajosa nas condições medias, o numero de comboios por hora deve ser comprehendido entre 5 e 40 em cada direcção, não excedendo de 2,5 kilometros a distancia entre as estações.

Para os serviços rapidos de passageiros e transportes de mercadorias, as condições de exploração são tão variaveis que é impossivel estabelecer uma lei applicavel á generalidade dos casos.

Todavia, segundo assevera Mr. Hobart, na Inglaterra, onde o carvão é menos caro, a egualdade de condições de exploração, os gastos de agua e combustivel de uma locomotora de carvão seriam comparaveis aos da corrente de uma locomotora electrica abastecida a 24.000 volts continuos, sendo o preço da energia electrica de 3,3 centimos kilo-vats-hora no primeiro caso, e de 5 centimos no de serviço de mercadorias.



Uma nova linha ferrea no Panamá

A nova via ferrea construida na provincia de Chirigui, no Panamá, embora pouco extensa e de largura reduzida, abre communicação a uma das regiões melhores do paiz, que poderá vir a ser o jardim d'aquella republica.

As formosas paisagens atravessadas pela linha ferrea não deixarão de ser um dos attractivos mais importantes do novo caminho de ferro, que tem dois ramaes: um para Boquete e outro para Concepcion. O primeiro atravessa diversas planicies cobertas de verdura, salpicadas de alguns grupos de arvores. N'esta região a paisagem não é tão frondosa e de caracter tão tropical como na zona do Canal.

O ramal de Boquete termina em Boquete Bajo, ao pé do extincto vulcão do Chirigui.

O desenvolvimento da republica do Panamá tem-se atrazado bastante pela falta de meios de communicação e de transporte entre as suas diversas regiões.

Ha ali poucas estradas, e os caminhos atravez dos bosques, na estação das chuvas, ficam verdadeiramente intransitaveis. Durante muitos annos o melhor caminho que existiu n'aquelle paiz foi o construido durante a occupação hespanhola. Era o que tinha o seu inicio na chamada Casa Real, da antiga cidade de Panamá, e estendendo-se pela cabeceira do rio Chagres, acabava em Porto Bello, no Oceano Atlantico, por onde seguiam os navios para Hespanha.

Em 1859 começou a funcionar o caminho de ferro de Panamá a Colon, e só então se abandonou a antiga estrada construida pelos hespanhoes.

A nova via ferrea a que nos vimos referindo, começa em Pedregal, porto do Oceano Pacifico. Em David é que se bifurca nos dois ramaes já indicados, havendo ainda um outro ramal de pequena extensão para atravessar o districto de Potrerillas.

A extensão total da nova linha é pouco inferior a 100 kilometros, e, a pouco mais de metade d'essa longitude, chega a uma elevação de 1.372 metros acima do nivel do

mar, baixando em seguida para entrar no vale do rio Caldera, e na estação terminal do Boquete Bajo.

Em toda a provincia ha numerosas ribeiras, cuja abundancia foi uma das difficuldades da construcção da nova linha ferrea, a qual passa por 15 pontes e viaductos.

A região atravessada por este novo caminho de ferro é considerada como uma das melhores de todo o Panamá.

No districto de Potrerillas cultiva-se a canna de assucar, e no Boquete ha grandes plantações de café.



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Venda de tambores servidos a carboreto

No dia 3 pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede Rua de S. Mamede N.º 63 (Ao Caldas) Lisboa, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de tambores servidos a carboreto, sendo: cento e quarenta tambores grandes e setenta tambores pequenos, que podem ser vistos em todos os dias uteis das 10 ás 16 horas, no serviço dos Armazens Gerais, no Barreiro, onde se encontram armazenados.

Para ser admitido á licitação deverá o concorrente mostrar que efectuou na Tesouraria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o deposito previo de cinco escudos.

As propostas devem ser feitas em papel selado, ou seladas com um selo de 10 centavos devidamente inutilisado.

Se os preços não convierem, esta Direcção reserva-se o direito de não fazer a adjudicação. O concorrente a quem for feita a adjudicação deverá retirar os materiaes do local em que se encontram no praso maximo de 10 dias a contar da data em que lhe seja comunicada, por escrito, esta adjudicação, sob pena de perda do deposito que reverterá a favor do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado. O deposito previo de 5500 será restituído aos concorrentes não preferidos depois de feita a adjudicação e o deposito do adjudicatario ser-lhe-ha restituído depois de retirar os materiaes e de ter satisfeito a sua importancia.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro do Valle de Tamega

Lanço de Amarante a Freixieiro

EMPREITADA I

EXTENSÃO 6.420^m,05

Terraplenagens, tunnel, obras d'arte correntes, muros de suporte e serventias entre os kilometros 0 e 6,428

No dia 18 de Novembro de 1916, pelas 13 horas, se hade proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 2.889,500 escudos e poderá ser feito até ás 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 3 % do preço da adjudicação.

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 15 horas, na Secção de Construcção d'esta Direcção, na estação do Porto, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias «Matinéas» cinematographicas

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres.— Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

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

PORTO Grande Hotel do Porto.— Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. 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—Luxeoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

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

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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 29	5 30	6 37
9 48	10 54	6 40	7 41
10 55	12 1	8 31	9 33
12 5	12 46	9 9	9 50
12 50	1 57	9 23	10 26
3	4 9	11 23	12 20
5 20	6 1	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
6 15	7 9	5 24	6 29
7 17	8 24	6 53	7 33
8 55	10 6	7 30	8 37
10 23	11 33	9 10	10 7
11 55	1 1	11 13	12 15
12 55	2 5		

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 55	8 37	8 43	9 20

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
6 53	8 1	6 34	7 40
8 10	9 1	7 7	7 47
9 10	10 18	7 40	8 47
10 10	11 1	8 50	9 37
10 45	11 53	9 10	9 52
11 40	12 21	9 35	10 41
12 20	1 28	10 35	11 22
1 56	2 37	11 20	12 26
2	3 8	12 15	12 57
3 20	4 28	12 50	1 56
4 20	5 20	1 20	3 26
5 25	6 10	3 50	4 56
6	6 51	4 45	5 48
6 40	7 21	5 35	6 24
7 10	8 18	6 35	7 35
7 50	8 31	7 50	8 37
8 40	9 48	8 50	9 32
10 10	11 18	9 40	10 46
11 40	12 48	11 30	12 17
12 45	1 36	12 10	1 16
12 50	1 58		

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
8 15	8 45	8 55	9 30
5 30	6 6	6 5	6 40
6 5	6 41	7 50	8 25

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 46	8	5 42	7 5
10 33	11 51	6 21	7 49
1 25	2 47	8 20	9 41
5 5	6 7	12 35	1 58
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 3	8 23
10 33	11 51	8 56	9 41
1 25	2 12	10 48	11 31
3 55	4 38	12 7	12 50
5 5	5 40	1 12	1 58
5 41	6 29	3 45	4 30
6 57	7 35	5 50	6 37
8 35	9 15	8 6	8 52
10 36	11 22	9 51	10 36
12 47	1 31	10 42	11 26
		11 28	11 5

Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
7 35	7 45	6 40	6 50
5 10	5 21	9 25	9 33
	5 40		5 50

Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	
6 56	8 7		

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 30	2 18	6 28	5 36
9 10	8 42	6 48	1 8
7 10	9 44	7 55	6 25
9 35	7 53	7 45	11 14

Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57

Entrone.	Alfarellos	Entrone.	
3 22	10 36	4 5	11 28
		7 55	10 18

Entrone.	Porto	Entrone.	
6 5	1 58		

Figueira	Coimbra	Figueira	
1 50	3 24	1 25	4 36
6 30	8 15	7 35	9 18
7 43	9 45	10 15	12 28
11 30	1 8	2 40	5 10
2 5	4 30	4 50	6 44
10 45	12 30	8 55	10 45
		11 39	1 34

Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
12 23	1 43	2 33	3 40
5 22	6 37	6 5	7 14

Figueira	Alfarellos	Figueira	
5 40	7	7 50	8 23
6 58	7 35		
8 45	9 27		
11 43	12 54		

Mais os para e de Coimbra			
---------------------------	--	--	--

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8 10	3 5	3 25	12 1
4 15	12 44	5 40	12 43

Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	
5 54	8 43	6 10	9 20

Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
7 55	1 4	1 25	6 14

Porto	Aveiro	Porto	
6 28	8 31	6 10	8 51
10 18	12 47	11 32	1 58
2 27	4 56	6 45	9 26
7 3	9 31		

Porto	Ovar	Porto	
5 46	7 13	5 30	7 13
4 19	5 49	7 55	9 38
12 43	2 13	6 14	7 47

Mais os de Aveiro.			
--------------------	--	--	--

Porto	Espinho	Porto	
6 55	7 48	9 36	10 37
8 57	9 50	10 40	11 36
12 15	1 11	4 12	5 8
1 37	2 33	9 48	10 45
5 20	6 13	11 10	12 8
9 50	10 43		

Mais os de Ovar e Aveiro.			
---------------------------	--	--	--

Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	
9 10	6 55	7 42	de Mad.
10 10	8	8 10	5 36
4 55	10 35	11 25	de Mad.
8 5	7 55	5	5 5

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
9 10	10 14	4 15	5 36
8 5	7 40		1 8
		6 24	5 5

Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
6 17	11 8	4 24	9 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
9 10	4 2	11 10	5 36
8 5	10 8	3 40	1 8
9 35			5 5

Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	5 20	8 36
9 12	11 4	11 45	3 13
7 11	10 20	7 32	9 50

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 55	9 45	10 50	12 52
10 14	12	2 30	4 20
6 10	8 10	8 30	10 25

Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
5 50	5 50	11 50	7 33

Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
12 33	4 32	4 5	9 36

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 25	12 58		

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 30	7 5	6 20	7
8 15	8 50	7 40	8 15
10	10 45	9 30	10 5
11 30	12 5	11 25	12
1 15	12 5	1 15	1 50
2 45	3 20	2 55	3 30
4 35	7 10	4 55	5 30
6 5	6 40	5 55	6 30
8 10	8 50	7 40	8 20
		8 30	10 10

Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 15	9 46	8 25	10 5
11 30	12 55	10 25	3 30
2 45	4 25	1 50	6 30
6 5	7 40	5	8 20
8 10	10 5	8 55	12
		8 25	10 10

Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
5 15	10 10	8 10	10 5
11 40	1 5	12	1 50
4 35	6 30	4 40	6 30
8 10	10 5		

Lisboa	C. Branca	Lisboa	
4 35	8 15		

Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 45	9 28	1 50
4 35	9 13	2 12	7
8 10	12 10		

Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 21	11 55	10 10	10 39
11 2	11 30	7 15	7 44

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
4 35	12 23	6 15	1 50

Lisboa	Mora	Lisboa	
8 15	3	6 40	1 50

Lisboa	Beja	Lisboa	
8 15	2 10	8 30	1 50
8 10	12 45	1 50	7

Lisboa	Moura	Lisboa	
8 15	4 50	6	1 50

Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8 10	9 43	4 30	7
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8 10	6 50	7	7

Garvão	Grandola	Garvão	
3 10	6 15	7 10	10 54

Portimão	Villa Real	Portimão	
3 15	8 40	7 20	12 45

Portimão	Faro	Portimão	
3 15	5 49	10 10	12 45

Faro	V. R. S. Ant.º	Faro	
7 10	9 43	4 30	7 15

Porto	Braga	Porto	
4 53	7 52	4 5	4 46
8 22	10 50	8 15	10 10
10 12	12 53	11 58	2 40
2 19	4 4	2 55	4 42
5 10	7 1	5 47	8 10
12 18	2 11	8 10	11 32

Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
2 10	5 38	1 6	4 42
5 10	9 50	3 25	8 10

Porto	Monsão	Porto	
8 22	1 53	4 26	10 10
2 19	6 19	12 34	4 42
5 10	10 34	2 47	3 10

Vianna	Valença	Vianna	
8 10	1 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 50	9 50	4 45	6 46

Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 46

Porto	Marco	Porto	
9 52	12 44	3	5 50