

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ADMINISTRAÇÃO  
FEB. 1917 - 003926  
SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL

FUNDADA

EM

1888

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez



DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E A DIRECCOES  
Assignatura: — Portugal, Africa e India portuguezas, anno, Esc. 2550. Hespanha, anno, 18 pesetas. União postal, 18 fr. Brasil, 12500 rs. Franco

Acceptam-se assignaturas em todas as estações telegrapho-postaes do paiz

Redacção e Typographia: 11, RUA DA HORTA SECCA, 13, 1.º — Telephone 27 — End. telegraphico: CAMIFERRO

2.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Janeiro de 1917

Numero 698

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Escriptorio — Travessa dos Remolares, 23, 1.º — LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro, de via normal e reduzida, pontes e outras construções metallocas, da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & Co.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos** vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

## GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

## Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

**Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabreas**

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 ja installados.

### RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: Ransomes & Rapier, London.  
e Cablegrammas: Sluice London.

Appareilhos hydraulicos de parada, de curso de 7 pés  
fornecidos ao Caminho de Ferro Paris-Orleans





FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

## PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

Medalhas d'ouro:

Universal de Paris, 1878

Internacional de Londres, 1885

Universal de Paris, 1889

Gran Prix:

Universal de Paris, 1900

FORA DE CONCURSO, Membro do Jury

Internacional de Milão, 1905

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

## FREIO DO VAZUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

## FREIO DE ACÇÃO RAPIDA

Para grandes comboios

DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

Signaes de alarme combinados com os freios

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que  
teem adoptado este freio:

## CONTINENTE:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Companhia da Beira Alta

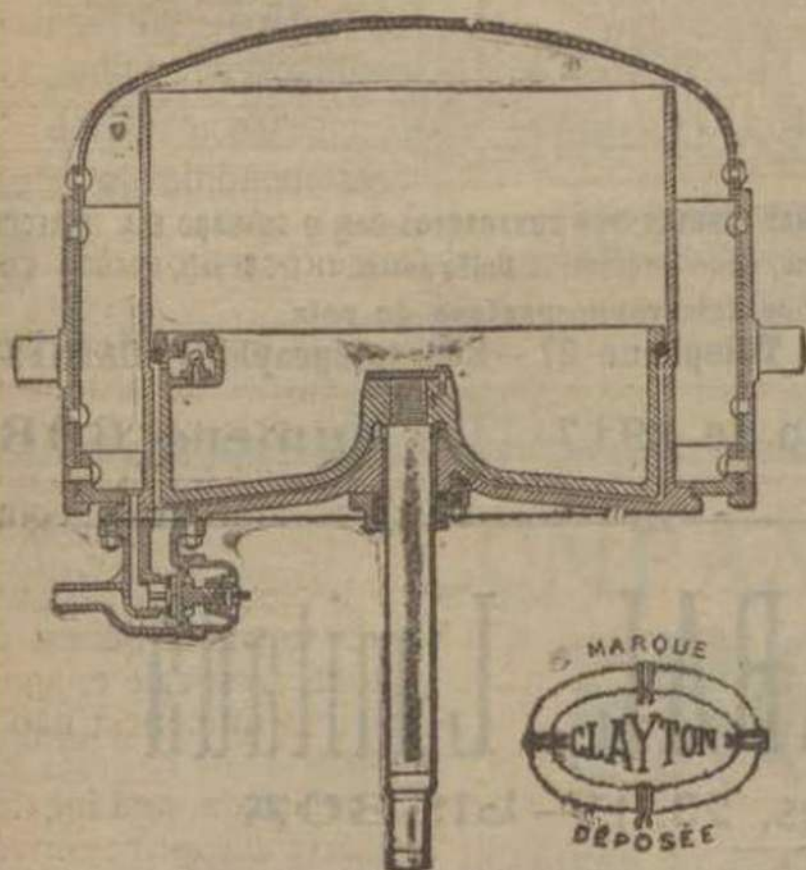
Companhia de Guimarães

Companhia do Porto á Pova e Famalicão

Companhia Nacional

Companhia do Valle do Vouga

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.



CONSTRUCCÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

freios

para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores

de choque

para os ganchos de engate dos caminhos  
de ferro

Signaes electro-pneumaticos

Westinghouse

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. &amp; O.) FRANÇA



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 30.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Trabalho  
(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 698

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

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Manoel Andrade Gomes — Armando Rodrigues — Alberto Bessa

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

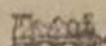
LISBOA, 16 de Janeiro de 1917

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Horta Secca, 13-1.º  
Telephone: Central-27  
Endereço telegraphico CAMFERRO

## Collecções do 29.º anno

Estão a encadernar, as collecções do anno findo.

Os senhores assignantes que as queiram, podem enviar-nos os  
numeros soltos e a quantia de esc. 1.500, e em troca receberão a  
collecção encadernada, como as dos annos anteriores.



## SUMMARIO

Uma obra colossal, de J. Fernando de Sousa.....	17
A preparação industrial e economica para a guerra e para depois da guerra, de Raul Esteves.....	18
Parte Official. — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — 11.ª Re- partição da Direcção Geral da contabilidade Publica — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portaria n.º 848 — Conselho de Administração — Decreto n.º 2.023.....	20
Os comboios dos chefes de Estado.....	22
Publicações recebidas.....	23
Instituto dos Cegos do Porto.....	23
Viagens e transportes.....	24
As locomotivas da Europa.....	25
O tunel sob a Mancha e a guerra.....	26
Linhas ferreas da America do Norte.....	26
Documentos para a Historia (Continuação).....	27
Parte financeira:	
Carteira.....	28
Boletim commercial e financeiro.....	28
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	29
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	29
A perfuração dos Alpes.....	30
Brindes recebidos.....	30
A electrificação na Sicilia.....	30
Maior e menor cotação mensal e annual.....	30
Arrematações.....	31
Horario dos comboios.....	32



## Uma obra colossal

Dos problemas technicos e economicos legados ao  
seculo actual pelo seu antecessor, poucos sobrelevarão  
em importancia e attestarão os progressos da arte de  
construir como o da ligação da Inglaterra ao continente  
por um caminho de ferro sob a Mancha.

Acostumados como estamos a considerar obras  
quasi triviaes os grandes tuneis do Cenis, do Saint-  
Gothard, do Simplon, do Loeschberg, das redes sub-  
terraneas metropolitanas, propendemos para attribuir o  
mesmo character ao tunel da Mancha sem reflectir nas  
complexas e difficeis questões que tiveram de ser illuci-  
dadas antes que obra tal possa tornar-se realidade.

Que influencia teria tido na guerra actual a exis-  
tencia d'essa comunicação subterranea! Transportes  
de tropas, de armas, de munições, de abastecimentos,  
de mercadorias de toda a especie, far-se-iam com rapi-  
dez e absoluta segurança ao abrigo da acção dos  
submarinos allemães. As consideraveis forças navaes,  
consagradas á protecção da travessia maritima, fica-  
riam livres para outros commettimentos. A ninguem  
poderia occorrer a ideia de bloquear a Inglaterra. E,  
após a guerra, a corrente do trafego internacional seria  
desviada dos itinerarios germanicos.

Quanto se deverá ter esta arrependido do seu re-  
trahimento perante iniciativa tão rasgada, para a qual  
foi sollicitado durante mais de meio seculo o seu con-  
curso!

Bem cara tem sido paga a surda opposição á obra  
do tunel, coonestada com apreensões de ordem mi-  
litar, mas que no fundo se explica pela preocupação  
de manter á marinha mercante o seu papel de vehi-  
culo exclusivo das transacções commerciaes com o  
visinho continente.

Esse *esplendido isolamento* geographico podia ter  
cessado ha muito, com enorme vantagem para o de-  
senvolvimento das relações de toda a especie e, agora,  
durante a guerra, a sua perniciosa influencia não se  
teria feito sentir.

E porque essa obra, quando realizada, terá incalcu-  
lavel influencia na rede ferro-viaria europeia, convém  
dar resumida noticia dos estudos e trabalhos prepara-  
torios a que tem dado logar.

Socorrer-nos-emos para isso de uma interessante  
memoria de Mr. Montier, publicada no *Boletim da  
Société des ingénieurs civils de France*, que vamos  
resumir.

Encontraremos n'ella um dos mais frisantes exem-  
plos de tenacidade, perseverança e entusiasmo por  
uma ideia, que conhecemos.

Desde 1802 que era aventada a ideia de uma com-  
munição terrestre entre a Inglaterra e a França, ideia  
que de tempos a tempos surgia sob a fórmula de vagos  
projectos.

Desde 1833 porém, um illustre engenheiro, Thomé  
de Gamond, ao qual se deve um dos numerosos pla-  
nos de obras do porto de Lisboa, fez entrar o estudo  
do problema na sua phase scientifica. Tal foi o seu  
ardor e perseverança durante mais de 40 annos, que  
ao morrer em 1875 o iniciador do tunel, sem que  
lograsse ver realizada essa obra colossal, a ella deixou  
vinculado o seu nome e teve ao menos a consolação  
de ver aplanadas todas as difficuldades technicas e  
esboçada a solução definitiva do problema.

Seis projectos diversos foram minuciosamente es-  
tudados e successivamente propostos por Gamond.  
Profundos estudos hydrographicos e geologicos foram  
por elle comprehendidos. Todas as possiveis soluções  
foram successivamente examinadas.

O primeiro projecto, que data de 1834, consistia na  
collocação de um colossal tubo de ferro internamente  
revestido de alvenaria, de 39,40 de comprimento,  
entre Dover e Calais, assente no fundo do mar.

Essa chimerica solução foi logo substituida, em 1836,  
por um projecto de ponte colossal atravez do estreito,  
construida de ferro ou de alvenaria. Foram por Ga-  
mond profundadas as hypoteses do emprego do ferro  
forjado ou fundido, de systema tubular e principal-  
mente dos arcos de alvenaria, de custo prohibitivo,  
embaraçosos para a navegação e de conservação alea-  
toria.



Terceiro projecto surgiu em 1837: uma colossal bareca, especie de jangada, faria os transportes entre dois extensos molhes de 8<sup>km</sup>. cada um. Foi mal acolhido o alvitre, e com razão; o que determinou Thomé de Gamond a estudar uma passagem subterranea e, portanto, a indagar a natureza do sólo subjacente na Mancha.

Suppunha elle que houvesse no estreito uma falha que interrompesse a continuidade das camadas. Por isso aventou, em 1860, o restabelecimento do isthmo que antes dos tempos modernos ligou a Inglaterra ao continente, explicando-se por elle a identidade da fauna quaternaria. Haveria no isthmo artificial tres largas passagens para a navegação, com pontes girantes.

Esta solução, de minguido valor tecnico, demonstra a tenacidade de Gamond, que procurava por todas as fórmulas resolver o problema sem desanimar perante as difficuldades.

Voltaram-se então as atenções para o que devia ser a fórmula definitiva da comunicação em projecto: um tunel submarino. Para isso consagrou dois annos ao estudo geologico do fundo do estreito, realizado por vezes em condições dramaticas.

Assim, depois das escassas indicações obtidas com a sonda, recorreu o proprio Thomé de Gamond ao apparelho do mergulhador, então ainda imperfeito, sendo atacado, no fundo do mar, por uma syncope, que lhe demonstrou a impossibilidade pratica do processo. Resolveu então mergulhar nú, preso por uma corda, com lastro nas pernas para conservar a posição vertical, retendo a respiração durante 45 segundos, o que lhe permittia ir ao fundo colher com uma espátula uma amostra, que recolhia na bolsa que levava á cinta.

A' terceira descida é atacado por enormes congros que o mordem e tornam mais lenta a sua ascensão, fazendo-lhe perder os sentidos. Agarrado por elles pela garganta e pelos braços, apresentava feridas semelhantes ás que poderia fazer um garfo.

Extraordinaria dedicação ao estudo!

De todas essas tentativas, logo malogradas, resultára todavia para Gamond a convicção da continuidade das camadas sob o estreito.

Após 5 annos d'estudos (de 1851 a 1856) apresentou o projecto do tunel communicando a meio com a superficie por um colossal poço vertical no banco de Varne no qual se faria um porto artificial para abrigo de barcos e comunicação marítima com o tunel.

Apezar do exame do projecto por uma commissão official, em 1857, nenhum seguimento pratico teve, mau grado a fé entusiastica do seu auctor, até que na exposição universal de 1867, foi por elle apresentado o 6.<sup>o</sup> projecto, elaborado um anno antes. O tunel com 36<sup>km</sup>. em linha recta passava do mesmo modo sob o ilheu de Varne formando um verdadeiro porto com uma estação internacional minúscula no fundo.

As illusões pacifistas de Gamond, que não o deixavam conceber apprehensões acerca da sorte da sua obra em tempo de guerra, foram desfeitas pela terrível conflagração de 1870, que custou á França tanto sangue e a perda da Alsacia e Lorena.

Converteu-se pois á ideia do tunel de 34<sup>km</sup>. sem estação marítima intermedia, que elle suppunha realizavel em 4 a 5 annos, mediante um dispendio de 200 milhões de francos, podendo ter um rendimento liquido de 10 %. Os transportes seriam feitos por motores de ar comprimido, obtido pelo aproveitamento da energia mechanica das marés.

Esse ultimo projecto foi submettido ao estudo dos eminentes geologos Elie de Beaumont, Cordier e Dufresnoy.

Eis os termos em que o illustre engenheiro exprimia a sua fé inabalavel ao apresentar-lhes o seu trabalho, fructo de perto de 40 annos de investigações:

*"Se o termo final, objecto d'este estudo, é um dia attingido, as gerações que gozarem do monumento projectado ficar-vos-hão gratas por lhe terdes preparado com as vossas luzes a execução e fortalecido assim os laços moraes de dois grandes povos".*

Morreu Gamond em 2 de fevereiro de 1875, aos 68 annos, levando a esperança de ver realizada a sua obra, para o que se constituíam já sociedades financeiras nos dois paizes interessados.

Ainda n'esse anno foi feita, por lei, a concessão, por 99 annos da parte franceza da linha de ligação dos dois paizes, sem subvenção, nem garantia de juro, obrigando-se a Sociedade concessionaria a dispendir até 2 milhões com os estudos e trabalhos preparatorios, e a pôr-se de accordo com a sociedade que tivesse analoga concessão da parte ingleza da linha.

Uma commissão internacional devia regular os termos da exploração.

Fazia parte d'ella o celebre geologo Lapparent. Em 1876 foi por ella apresentado o projecto que devia servir de base ao tractado entre os dois paizes.

A companhia franceza executou uma galeria de estudo, que attingiu 1.839<sup>m</sup>. de comprimento debaixo do mar.

Do lado da Inglaterra tres sociedades se occuparam successivamente do assumpto, tendo a segunda aberto uma galeria de 1.842<sup>m</sup>. com 2<sup>m</sup>.14 de diametro.

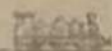
Em 1882 surgiu subitamente vehemente opposição á construcção do tunel, apparecendo até um folheto anonymo, que phantasiava a Inglaterra invadida de surpresa e á traição, graças ás facilidades asseguradas pelo tunel.

O partido conservador organizou uma petição contra essa obra, por duas vezes, em 1883 e 1887, e em 1906 foi rejeitado o *bill* de concessão da linha.

Em 1914 ia o assumpto ser versado de novo, quando rebentou a guerra, que veio pôr em evidencia o erro commettido pela Inglaterra com a sua cega e egoista opposição á obra do tunel.

Ao menos o tempo decorrido deu logar a estudos complementares, graças aos quaes o projecto se aperfeçoou e revestiu a sua fórmula definitiva, como veremos n'outro artigo.

J. Fernando de Souza



## A preparação industrial e economica para a guerra e para depois da guerra

Tendo já Teito, n'este logar, algumas breves e modestas considerações sobre a importancia que, por toda a parte, se liga á preparação das industrias para o periodo de intensa actividade que se vai seguir á actual guerra, achámos do maior interesse um folheto que acabamos de receber, contendo o texto da conferencia feita pelo distincto engenheiro italiano Pietro Lanino, presidente da Sociedade de engenheiros ferro-viarios Italianos, na sede d'esta Sociedade e perante um numero concuro de ouvintes, entre os quaes se encontravam todos os membros do ministerio ou seus representantes.

Esta conferencia subordinada á triplíce epigraphe de: *Mobilisação civil, disciplina militar, e actividade depois da guerra*, versa precisamente os pontos capitaes sobre que incidem no momento presente as atenções de todos



os paizes que, conscientemente empenhados na guerra, vão preparando desde já os meios necessarios para obter o maior proveito dos sacrificios feitos.

\*

Começou o conferente por assignalar o caracter economico da actual guerra, feição esta que nenhuma duvida pode já offerecer a quem desapaixonadamente tenha seguido a sua evolução, desde a origem do conflicto até ao notavel desenvolvimento que hoje reveste esta tremenda lucta mundial.

«A actual guerra é economica, diz elle, economica nas suas origens, economica no seu desenvolvimento, economica na sua finalidade e nas suas consequencias necessarias; mas é tambem uma guerra technica nos seus meios de acção, e esses meios de acção são os canhões, são os metaes e são as industrias.»

N'uma brilhante exposição de factos mostra-se depois o que tem feito a Italia, no ponto de vista industrial para ficar á altura das exigencias do momento.

E' um facto que n'aquelle paiz, como succede tambem no nosso, faltam os meios necessarios para se estabelecer de um modo definitivo uma importante producção siderurgica e metallurgica. Em todo o caso o incremento dado ás industrias metallurgicas foi consideravel, e calcula-se approximadamente que o numero de operarios empregados por ellas quintuplicou desde o inicio da guerra até hoje.

Aponta-se, como é natural, a falta de carvão como o principal elemento que contribue para a deficiencia de desenvolvimento da grande industria metallurgica italiana.

Portanto, faltando as materias primas, o problema da industria metallurgica é, para a Italia, um problema de transportes, como muito felizmente o denomina o distincto engenheiro a que nos referimos.

A gravidade d'esse problema foi assignalada em devido tempo pelos technicos competentes, e a preparação conveniente do serviço de transportes, que se realizou na parte referente a caminhos de ferro, não foi egualmente favorecida no que diz respeito aos transportes maritimos. D'ahi resultou que a tonelagem da marinha mercante italiana, que tem soffrido, durante a guerra, uma perda de cerca de 200 mil toneladas, foi apenas compensada pelo numero de navios austriacos e allemães apresados nos portos de Italia, mas já não tem outros recursos para equilibrar as perdas futuras.

N'este ponto as perdas italianas representam 19 % da sua marinha mercante, ao passo que na Inglaterra esta cifra é de 9 %, e na França de 10 %.

Ora, este enfraquecimento nos meios de transporte maritimo é de capital importancia para o problema das industrias metallurgicas, dado que é preciso importar por via maritima as materias primas para aquellas industrias.

Ao problema do carvão deveria, na opinião do conferente, ter-se de ha muito estudado desenvolvidamente a solução, que consistia em utilizar a energia hydraulica de que o paiz pode dispôr, e que poderia permittir que a industria siderurgica fosse montada n'uma base essencialmente electrica.

Em todo o caso, e na opinião d'aquelle illustre engenheiro, a supremacia das industrias metallurgicas na Italia, deve considerar-se apenas transitoria e originada nas condições do momento.

A caracteristica do systema industrial italiano, depois da guerra, deve ser, no que respeita á metallurgia, como a de uma industria de transformação. O verdadeiro meio para uma politica de producção vasta e desafogada só pode ser a agricultura, que é o unico meio com notaveis condições de progresso na Italia.

Resumindo as questões principaes, como são collocadas no inicio d'esta interessante conferencia, vê-se que a po-

litica de producção italiana deve basear-se fundamentalmente na solução dos tres grandes problemas: o ferro, os transportes e os cereaes.

Crêmos que não é descabido frisar uma certa analogia que n'este ponto se pode encontrar com a nossa propria situação, antes e depois da guerra.

\*

Estudando em seguida as caracteristicas da producção industrial italiana, o engenheiro Lanino affirma que a Italia não é, nem nunca poderá ser, um paiz sinceramente siderurgico.

Referindo-se a outras industrias, aponta dados interessantes para a industria da seda, a da lã, das pelles, do carvão, do linho e outras, frisando a dependencia em que até agora se tem collocado em relação á Allemanha, e, de um modo geral, em relação aos productos estrangeiros necessarios para aquellas industrias.

Cita-se, a proposito, o facto de, em Italia, se importarem da Allemanha alguns productos que esta não tira do seu sólo e que em Italia são abundantes. E' o caso, por exemplo, do mel, cujo mercado mundial é em Hamburgo, e d'onde a Italia, que produz tanto, vinha ainda a importar uma quantidade apreciavel.

A producção cerealifera é apreciada em condições que permittem um confronto do que ella é, e do que deveria ser no sólo italiano.

Nos principaes ramos de producção agricola, conclue o auctor que a Italia se acha muito abaixo do que poderia e deveria ser.

Ha ainda uma outra lacuna gravissima no problema da alimentação italiana, e esse é o da pesca.

A producção annual de peixe representa, em Italia pouco mais de 22 milhões de liras, ao passo que se importa do estrangeiro para cima de 60 milhões de liras de peixe secco ou de conserva.

E' interessante, n'este ramo, a comparação de meios, feita com a Inglaterra, que dispõe de 23.500 navios de pesca com cerca de 100.000 tripulantes produzindo 350 milhões de liras, ao passo que em Italia ha 27.000 barcos, nenhum d'elles a vapor, com 115.000 tripulantes, que produzem apenas 22 milhões.

Para occorrer ás necessidades da importação, Portugal e Hespanha contribuem com mais de metade do peixe de conserva que é consumido em Italia.

O problema da alimentação constitue um problema de conjuncto, uma questão nacional, em que influe poderosamente o caracter e o machinismo da organização do Estado. Para a conveniente e segura resolução de tal problema é necessario estabelecer os principios fundamentaes do *augmento de producção e economia de consumo*, e sob elles basear uma acção governativa energica e bem orientada, que discipline a sociedade velando pela manutenção geral da população.

A proposito refere-se o conferente, com uma notavel imparcialidade, ao que seja «*mobilisação civil*» tal como pode ser praticada na Allemanha. E' digna de especial attenção a parte em que desenvolve este ponto e são preciosas as considerações que faz, e que tem o cunho de auctoridade de quem esteve por muito tempo na Allemanha.

Na Allemanha é a acção do Estado que absorve e annula o individuo, n'um mechanismo que envolve toda a vida civil, e assim temos a *mobilisação civil* que dá um esforço poderoso com que se deve contar.

Na Inglaterra, a espontanea coordenação das actividades conscientes de cada individuo, com o unico fim da suprema necessidade collectiva realisam a *disciplina civil* que tende a unir todo o esforço do povo inglez no grave momento actual.

«Na Italia, diz o conferente, este sentido de disciplina



civil, que faz do cidadão um elemento consciente da actividade commum, falta por completo. Nós somos ainda muito o paiz da *genialidade*, da pouca vontade de fazer e de trabalhar, e da mais absoluta indisciplina, da improvisação por excellencia.»

A organização defeituosa do Estado, o parlamentarismo e a burocracia, consideram-se como sendo as causas da maior fraqueza italiana n'este momento terrível para a vida nacional.

Esta guerra, como todas as coisas d'este mundo, ha-de acabar, mas depois virá o que o conferente chama o «depois da guerra».

«Quando tivermos de passar do regimen de guerra ao de paz, então o momento será grave; será, então, o momento de nos acautelarmos dos appetites externos e internos, das luctas mais violentas e menos puras, no interior e no exterior. E é isto que devemos esperar, e para isto nos devemos preparar.»

Toda esta preparação para o «depois da guerra» industrial está na Allemanha completamente desenvolvida. Fusionaram-se varias empresas importantes de navegação, transformaram-se em poderosas sociedades anonyms algumas das mais importantes empresas metallurgicas, e entre outros, constituiu-se o syndicato dos productores de materias corantes, especialidade em que, aliás, a industria germanica já era senhora do mercado mundial.

Nos paizes alliados a actividade não é menor, e cada um vai-se organisando, na medida das suas forças, para o grande embate commercial e industrial que se está já a ter.

Appellando para a acção particular e para a iniciativa da industria italiana, o distincto engenheiro a que nos temos referido traça, em linhas geraes, quaes os processos a seguir para a conveniente organização de todos os recursos disponiveis, no sentido de se poder entrar vantajosamente em campo n'aquella lucta pacifica, mas de capital interesse para a vida nacional. Não se deve deixar o problema unicamente ao cuidado do Estado, mesmo porque em questões d'esta natureza a acção do Estado tem de ser de ordem mais elevada e a essa acção ha-de consistir essencialmente na coordenação e propulsão dos esforços particulares.

Traçando um quadro do estado de sujeição em que a industria italiana se achava para com a tutela germanica, o auctor aponta dados e pormenores interessantes, relativos ao modo como em Italia se exercia a poderosa influencia allemã, a qual se tinha apoderado dos principaes elementos bancarios, industriaes e até da propria marinha.

Sempre que uma iniciativa nacional se affirmava mais levantadamente, deparava-se-lhe logo a opposição allemã, imposta pela acção dos estabelecimentos bancarios que estavam, na sua maioria, sob a sua alçada.

Dois factos concretos se apontam, relativos á electrificação e á industria dos derivados de alcatrão. Assim, a constituição de uma grande installação para o fabrico de coke metallurgico, em Savona, com o fim de produzir substancias subsidiarias da industria de materias corantes, foi repentinamente suffocada pela influencia germanica revelada no preço do proprio coke. Do mesmo modo, os alcatrões distillados de Ilva eram, ainda nos primeiros mezes de 1915, queimados como combustivel ordinario nos altos fornos d'aquella região. Mais ainda, os productos distillados dos gazogeneos venezianos eram vendidos para Monfalcone, na Austria, na segunda quizena de abril de 1915, a um mez da entrada em guerra, e serviam n'aquelle paiz para auxiliar o fabrico dos explosivos! E, entretanto, a produção do trinitrotolol na Italia diminuia consideravelmente!

Tambem estes casos crêmos que poderão ser meditados entre nós, na singular analogia que se lhes possa encontrar com a nossa situação.

Terminando a sua notavel conferencia, o illustre engenheiro Pietro Lanino, affirma bem alto a necessidade para a Italia de crear uma industria propria, e mais ainda uma tecnologia e uma individualidade industrial perfeitamente caracteristicas, pois de outro modo, diz elle: «seremos uns submettidos».

«Devemos saber conservar a nossa individualidade e não nos fazermos absorver pelo estrangeiro.»

N'esta conferencia, tão interessante, sob varios pontos de vista, e muito para meditar na solemnidade do momento actual, ha ensinamentos e conselhos muito proveitosos para todos aquelles que queiram olhar para o futuro, com a intenção sincera de preparar uma melhor situação nacional.

Entre nós, precisamente, onde não se tem definido ainda o que se pretende alcançar para o paiz, com os sacrificios já feitos e com os que se hão-de fazer, crêmos que seria do maior interesse a realização de conferencias analogas, baseadas em dados concretos, que indicassem de um modo seguro as vantagens do que se tem feito, e as garantias que se devem reservar para o futuro.

Seria esse, indubitavelmente, o verdadeiro e unico processo de fazer comprehender o caracter da actual guerra, e de realizar a indispensavel preparação para a paz, cuja falta constituirá um grave e irreparavel attentado nacional.

Raul Esteves



## Ministério do Trabalho e Previdência Social

### 11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Por despachos de 16 e 19 do corrente mês, respectivamente, dos Ministros do Trabalho e Previdência Social, e do Fomento, visados pelo Conselho Superior da Administração Financeira do Estado na presente data:

Francisco Gualberto Correia Soares, pagador do Ministério do Fomento — autorizado a substituir nos seus impedimentos o pagador da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, sem prejuizo dos serviços que lhe competem no Ministério a que pertence, com direito unicamente a transportes assim como ás ajudas de custo que competirem ao funcionário substituído.

11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 29 de Dezembro de 1916.—O Chefe da Repartição, *Ildefonso Ortigão Peres*.

### Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 848

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja autorizada a troca de duas parcelas de terreno na linha de Cascais, próximo ao quilómetro 15:174,5 e medindo 99,28, por uma parcela pertencente a Frederico Elbling, medindo 79,62, conforme a planta que fica arquivada junto ao processo, devendo esta parcela ficar incorporada na mesma linha férrea e fazendo parte integrante dela.

Paços do Governo da República, 5 de Janeiro de 1917.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *Antonio Maria da Silva*.



Conselho de Administração

DECRETO N.º 2:923

Atendendo ao que me representou o Ministro do Trabalho e Previdência Social, e ao disposto no artigo 9.º do regulamento geral das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 16 de Novembro de 1899: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado serão regulados, a partir de 1 de Julho de 1917, pela tabela anexa ao presente decreto, que substituirá, para todos os efeitos, a tabela anexa ao decreto de 25 de Fevereiro de 1911.

Art. 2.º A execução das disposições do artigo 1.º do presente decreto fica dependente do prévio cumprimento das prescrições do referido artigo 9.º do regulamento de 16 de Novembro de 1899.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Trabalho e Previdência Social assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 2 de Janeiro de 1917. — Bernardino Machado — Antonio Maria da Silva,

**Caminhos de Ferro do Estado**

**Quadro do pessoal administrativo**

	Sal e Sueste		Minho e Douro	
	N.ºs Importancias		N.ºs Importancias	
Chefe do serviço de secretaria:				
Vencimento de categoria		900\$00		
Vencimento de exercício		180\$00		
Gratificação	1	1.200\$00	1	1.200\$00
Chefe de serviço da tesouraria e processo:				
Vencimento de categoria		900\$00		
Vencimento de exercício		180\$00		
Gratificação	1	1.200\$00	1	1.200\$00
Guarda-livros, chefe de escrita e contabilidade:				
Vencimento de categoria		900\$00		
Vencimento de exercício		180\$00		
Gratificação	1	1.200\$00	1	1.200\$00
Chefe do serviço da fiscalização e estatística (contratado):	1	1.080\$00	-	-
Chefe do serviço da fiscalização e estatística:				
Vencimento de categoria		900\$00		
Vencimento de exercício		180\$00		
Gratificação	-	-	1	1.200\$00
Chefe do serviço do tráfego:				
Vencimento de categoria		900\$00		
Vencimento de exercício		180\$00		
Gratificação	1	1.200\$00	1	1.200\$00
Chefe do serviço do movimento (contratado):	1	1.560\$00	1	1.560\$00
Chefe do serviço de saúde:				
Vencimento de categoria		480\$00		
Vencimento de exercício	1	600\$00	1	600\$00
Sub-chefe do serviço do movimento:	2	2.880\$00	-	-
Sub-chefe do serviço do movimento:				
Vencimento de categoria		540\$00		
Vencimento de exercício	-	-	1	720\$00
Sub-chefe do serviço de saúde:				
Vencimento de categoria		384\$00		
Vencimento de exercício	1	480\$00	1	480\$00
Médico chefe da secção principal:				
Vencimento de categoria		336\$00		
Vencimento de exercício	1	420\$00	1	420\$00
Médico chefe da 1.ª secção:				
Vencimento de categoria		300\$00		
Vencimento de exercício	1	360\$00	-	-
Chefes de secção, de secretaria, de contabilidade, tesouraria e processo, fiscalização e estatística, tráfego, movimento, via e obras, tracção, oficinas e armazéns gerais:				
Vencimento de categoria		700\$00		
Vencimento de exercício	16	13.440\$00	10	8.400\$00

Tesoureiro:

Vencimento de categoria	600\$00			
Vencimento de exercício	100\$00	1	700\$00	1 700\$00
Pagadores:				
Vencimento de categoria	360\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	2	840\$00	3 1.260\$00
Inspectores de fiscalização e tráfego:				
Vencimento de categoria	480\$00			
Vencimento de exercício	180\$00	5	3.300\$00	5 3.300\$00
Inspectores do movimento:				
Vencimento de categoria	480\$00			
Vencimento de exercício	180\$00	5	3.300\$00	5 3.300\$00
Inspectores dos telegrafos:				
Vencimento de categoria	480\$00			
Vencimento de exercício	180\$00	1	660\$00	1 660\$00
Sub-inspectores do movimento:				
Vencimento de categoria	468\$00			
Vencimento de exercício	84\$00	9	4.968\$00	4 2.208\$00
Chefe das oficinas:				
Vencimento de categoria	700\$00			
Vencimento de exercício	140\$00	1	840\$00	- -
Chefe das oficinas:				
Vencimento de categoria	480\$00			
Vencimento de exercício	120\$00	-	-	1 600\$00
Escrivães principais:				
Vencimento de categoria	420\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	11	5.280\$00	18 8.640\$00
Escrivães de 1.ª classe:				
Vencimento de categoria	360\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	40	16.800\$00	30 12.600\$00
Escrivães de 2.ª classe:				
Vencimento de categoria	300\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	46	16.560\$00	48 17.280\$00
Escrivães de 3.ª classe:				
Vencimento de categoria	240\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	23	7.500\$00	29 8.700\$00
Fiscaes de revisores de bilhetes:				
Vencimento de categoria	432\$00			
Vencimento de exercício	96\$00	2	1.056\$00	3 1.584\$00
Revisores de bilhetes de 1.ª classe:				
Vencimento de categoria	240\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	14	4.200\$00	14 4.200\$00
Revisores de bilhetes de 2.ª classe:				
Vencimento de categoria	228\$00			
Vencimento de exercício	48\$00	14	3.864\$00	16 4.416\$00
Revisores auxiliares:				
Vencimento de categoria	144\$00			
Vencimento de exercício	36\$00	-	-	10 1.800\$00
Fiel dos Armazéns Gerais:				
Vencimento de categoria	360\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	1	420\$00	1 420\$00
Fiel do depósito de impressos:				
Vencimento de categoria	360\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	1	360\$00	1 360\$00
Fiel de bilhetes:				
Vencimento de categoria	300\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	1	360\$00	1 360\$00
Fiel do depósito do movimento:				
Vencimento de categoria	300\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	1	360\$00	- -
Enfermeiros:				
Vencimento de categoria	300\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	1	360\$00	1 360\$00
Fabricante de bilhetes:				
Vencimento de categoria	300\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	1	360\$00	1 360\$00
Ajudante do fabricante de bilhetes:				
Vencimento de categoria	240\$00			
Vencimento de exercício	60\$00	1	300\$00	1 300\$00
Chefes de estação de 1.ª classe:				
Vencimento de categoria	396\$00			
Vencimento de exercício	84\$00	10	4.800\$00	12 5.670\$00



Chefes de estação de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	360\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	17	7.140\$00	16	6.720\$00
Chefes de estação de 3.ª classe:					
Vencimento de categoria	300\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	21	7.560\$00	17	6.120\$00
Chefes de estação de 4.ª classe:					
Vencimento de categoria	240\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	49	14.700\$00	37	11.400\$00
Encarregados de contabilidade das estações de 1.ª classe:					
Vencimento de categoria	300\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	1	360\$00	-	-
Encarregados de contabilidade das estações de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	240\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	6	1.800\$00	-	-
Fiéis de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	204\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	32	8.448\$00	38	10.032\$00
Bilheteiros principais:					
Vencimento de categoria	420\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	1	480\$00	-	-
Bilheteiros de 1.ª classe:					
Vencimento de categoria	360\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	2	840\$00	3	1.260\$00
Bilheteiros de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	300\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	2	720\$00	5	1.800\$00
Bilheteiros de 3.ª classe:					
Vencimento de categoria	240\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	6	1.800\$00	6	1.800\$00
Telegrafistas de 1.ª classe:					
Vencimento de categoria	216\$00				
Vencimento de exercício	48\$00	21	5.544\$00	12	3.168\$00
Telegrafistas de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	192\$00				
Vencimento de exercício	48\$00	9	2.160\$00	18	4.320\$00
Factores de 1.ª classe:					
Vencimento de categoria	180\$00				
Vencimento de exercício	48\$00	70	15.960\$00	62	14.136\$00
Factores de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	168\$00				
Vencimento de exercício	48\$00	70	15.120\$00	64	13.824\$00
Factores de 3.ª classe:					
Vencimento de categoria	114\$00				
Vencimento de exercício	36\$00	70	12.600\$00	72	12.960\$00
Conductores de comboios de 1.ª classe:					
Vencimento de categoria	276\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	20	6.720\$00	20	6.720\$00
Conductores de comboios de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	228\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	20	5.760\$00	22	6.336\$00
Guarda-freios de 1.ª classe:					
Vencimento de categoria	180\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	41	9.840\$00	40	9.600\$00
Guarda-freios de 2.ª classe:					
Vencimento de categoria	180\$00				
Vencimento de exercício	36\$00	41	8.856\$00	42	9.072\$00
Continuo-porteiro:					
Vencimento de categoria	270\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	1	330\$00	1	330\$00
Continuos:					
Vencimento de categoria	240\$00				
Vencimento de exercício	60\$00	8	2.400\$00	3	900\$00
Serventes:					
Vencimento de categoria	180\$00				
Vencimento de exercício	36\$00	16	3.456\$00	13	2.808\$00
Serventes auxiliares:					
Vencimento de categoria	144\$00				
Vencimento de exercício	36\$00	-	-	2	360\$00

## Os comboios dos chefes de Estado

### O seu uso na guerra

Entre o material circulante das diversas linhas ferreas, que tem tido excesso de serviço por motivo da guerra, merecem especial menção os comboios especiaes dos imperadores da Russia e da Allemanha, do rei da Italia e do presidente Poincaré. Esses comboios especiaes nunca tiveram tão frequente utilização como durante o tempo que dura a guerra actual.

O do presidente da Republica Franceza estava destinado a ser reconstruido, por ser julgado antiquado, quando a guerra estalou, o que impediu de ser levado por deante o projecto d'essa reconstrucção. Esse comboio, comquanto não seja o mais luxuoso e o mais confortavel dos comboios officiaes da Europa, tem todavia a historia mais interessante de todos, pois tem figurado nos mais importantes acontecimentos politicos e transportado algumas vezes os mais eminentes homens do mundo politico, e até já transportou o maior inimigo da França, o imperador Guilherme em pessoa.

As diversas carruagens de que se compõe este comboio foram construidas no outomno de 1896, para receber a visita do Czar da Russia, que sellou por assim dizer a alliança d'esse paiz com a França, e que foi, não ha duvida, um dos mais importantes factos politicos de toda a historia da Europa moderna. Os quatro vagões d'esse comboio foram construidos em treze dias, por ordem do então presidente Felix Faure, para transportar o imperador da Russia desde a fronteira até Paris. O vagão destinado propriamente ao imperador foi construido tão rapidamente, que ninguém se lembrou, senão ao decimo dia apoz o começo da construcção, de que o imperador poderia querer tomar o seu banho habitual e não encontraria onde satisfazer esse desejo. Teve de desfazer-se uma parte do vagão para se construir a respectiva casa de banho, de modo a não desloar do resto da construcção.

Este comboio tem o seu *hangar* especial em Villeneuve Saint-Georges. Em outubro ultimo foi elle que conduziu o rei da Inglaterra sobre o *front* francez, onde o soberano passou em revista, em companhia do presidente Poincaré, 50.000 homens das tropas que haviam tomado a sua parte na victoria da Champagne alguns dias antes. Comquanto essa revista fosse passada a duas dezenas de kilometros do *front*, nem o rei, nem as tropas, nem o comboio especial, foram bombardeados, pela simples razão de ignorarem os allemães qual o ponto em que a revista se realisaria.

Foi este mesmo comboio que transportou, em Agosto de 1915, o rei dos belgas até a capital da França, que lhe offereceu a mais bizarra e gentil hospitalidade, como é sabido.

O comboio official francez differe dos comboios imperiaes da Russia e da Allemanha, em não ser armado nem blindado contra as bombas e granadas, pois foi construido n'uma epocha em que não se havia ainda concebido que isso se tornasse necessario. Os seus 4 vagões são pintados a encarnado, com cortinas de seda amarella, são todos de madeira e pezam 40 toneladas cada um. Embora confortaveis, a sua apparencia fóra de moda, e o seu salão muito carregado de decorações, não estão já ao gosto moderno e demonstram bem, segundo o que lemos no *Journal des Transports*, que é findo o seu tempo e a utilidade do seu uso. Lembram um velho palacio cuja antiga magnificencia foi pouco a pouco decahindo desde que não é habitado por pessoa alguma.

O contraste é flagrante entre este comboio e o do imperador da Allemanha, que transporta o Kaiser sobre os diferentes campos da batalha em que o seu exercito se acha envolvido. Os sete vagões d'esse comboio são parcialmente armados com protectores contra as bombas, tanto



*front* é rebocado por uma das numerosas locomotivas armadas, assaz conhecidas tanto em França como na Alemanha, locomotivas preparadas convenientemente para resistirem não só às bombas como às granadas de qualquer inimigo.

Uma das particularidades d'este comboio imperial é o vagão-biblioteca, no qual se encontram mais de 700 cartas militares para estudar e conhecer as operações dos exercitos em combate, tanto allemães como inimigos.

Tem o comboio o seu telephone especial, que pode ser ligado a cada uma das estações por onde vá passando, para se conhecerem ou transmitirem noticias e ordens que d'essas noticias possam derivar.

O comboio especial do imperador da Russia é o maior e o mais luxuoso de todos.

Compõe-se de 12 vagões, e acha-se adaptado aos usos da guerra desde muito antes de haver estallado o conflicto actual. O seu tecto, as suas paredes, todo elle emfim, é armado e blindado á prova de dynamite, mesmo que possa ser collocada entre as linhas. Tem vagões reservados para o sequito e para a guarda do imperador. Outro é constituido por uma casa de banho completamente montada e equipada; outro transporta a cosinha, e ainda outro constitue sala de fumo e de conversa. Esse comboio possui emfim, todos os confortos e commodidades que pode encontrar o imperador em qualquer dos seus grandes palacios, tendo tambem uma capella completa para os serviços da religião de que o imperador é chefe supremo.

A despeito das numerosas viagens que tem realizado estes comboios officiaes, e da vigilancia e esforços dos aviadores inimigos, até agora nenhum attentado se perpetrrou que lograsse attingil-os em qualquer dos percursos effectuados desde o inicio da guerra.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**En el Extremo Oriente—De Tokio a Pekin,** por Baldomero Garcia Sagastume—Brindou-nos o illustre ministro plenipotenciario da Republica Argentina em Portugal, com a sua ultima produção litteraria, um pequeno livrinho de 216 paginas, que ha pouco foi publicado em Madrid e pouco se conhece entre nós.

Como o seu titulo o indica, trata-se da descripção e impressões de uma excursão desde a capital do Japão á capital chinesa, em 1907, quando o Snr. Sagastume era ministro da Argentina no Japão. N'uma nota se explica que a parte japoneza, entre Yokohama e Nagasaki a descreverá o auctor em outra obra «El Imperio del Sol Levante.»

Logo ao abrir o livro, passando o olhar pelas numerosas e perfeitas photogravuras que o illustram, encontramos, em cada pagina que viamos, pontos conhecidos, logares que precisamente assignalavam determinadas *étapes* da viagem que, quatro annos antes, fizemos no extremo oriente; como se o livro fosse dedicado a descrever e rememorar essa interessante excursão, que relatámos n'esta *Gazeta* nos numeros de 16 de novembro de 1903 a 1 de setembro de 1914.

Já o nome do auctor, e a sua amizade, com que nos honramos, nos impunham o grato dever de prestar a maior attenção ao seu livro; aquella circumstancia fez-nos redobrar de interesse e de curiosidade por lê-lo, e assim o fizemos de um só lance, sem que o espirito se nos fatigasse.

E' que, por uma singular coincidência, o Snr. Sagastume descreve alli, com o brilhantismo do seu espirito, tão altamente cultivado como modestamente manifestado, todos os logares que vimos no Japão e na China; analysa os mesmos factos que nos mereceram commentarios, revela o mesmo sentir que nos impressionou ao visitar aquelles paizes; na sua alma vibraram as mesmas cordas que na

nossa, ao estudar o caracter ethnographico d'aquelles velhos povos; os mesmos pontos de vista tomámos e á maior concordancia de idéias chegámos na analyse dos usos e costumes que admirámos.

O livro do Snr. Sagastume é, pois, para nós, mais do que uma preciosa recordação de uma viagem propria; é como que a confirmação das nossas descripções anteriormente feitas.

Não ha alli a sombra de um exagero; um vislumbre de phantasia; tudo quanto *En el Extremo Oriente* se refere é a pura verdade; todas as considerações com que o auctor acompanha a descripção, são a justa consequencia da analyse dos factos, intelligentemente exposta.

E não só conhecemos os logares pela descripção como pelas gravuras, que reproduzem primorosos photos da Kodak do illustre auctor, e até nos parece que chegamos a conhecer os retratos, porque a «Señorita japoneza» que vem na pagina 46, iríamos dizer que é a intelligente e sympatica gerente do hotel Fujiya de Miyanoshta, o «fantastico hotel que se eleva graciosamente en medio de aquella región de belleza helvetica, acariciado por el murmurio de los torrentes y de las auras que columpiam dos alverces» segundo a phrase do auctor do livro.

Como a nós, tambem ao Snr. Sagastume repugnou—apesar de convidados para isso—assistir ás horripilantes execuções de chinezes, em Shanghai; como nós, teve a sensação, desagradavel mas emocionante, da passagem do *tai-fun*, nome que se vê ser a origem do que damos ao tufão, a esse collossal redemoinho de vento violentissimo, que derruba casas e faz afundar os maiores barcos a vapor.

De entre as numerosas notas e descripções interessantissimas, destaca-se a do arrojado passo que o auctor deu, arriscando-se a penetrar pela porta da muralha do palacio do imperador chinês, para ir, de sobre essa muralha contemplar os jardins e o palacio do rei-sol. Quem conhece os rigores com que essa muralha, e ainda as concentricas, numerosas, que defendem aos extranhos entrarem ou mesmo avistarem de longe o palacio do Filho do Ceu; o que um simples olhar sobre esses jardins que o circundam, ou sobre esses telhados que abrigam o Predestinado representam de profanação d'esses logares santos, tanto ou mais que a celebre mesquita de Mecca, calcula quanto arrojado foi o acto do illustre viajante, e como lhe poderia sahir caro o ter illudido a vigilancia dos guardas, conseguindo subir a escada e sobrepôr-se á muralha, de onde poudes ver á vontade o que aos miseros mortaes é prohibido ver... sem gastarem uma fortuna de *Yens* a comprar guardas, soldados e porteiros.

Ha tambem, no livro de que nos estamos occupando, valiosas notas historicas sobre a China, a revolta dos *boxers* em 1900 e outros factos que realçam o interesse do precioso livrinho, cuja offerta agradecemos.



## Instituto dos Cegos do Porto

Recebemos o relatorio do anno economico findo, d'esta sympathica instituição, de que é director o Sr. Miguel Motta, um verdadeiro benemerito dos infelizes.

Poucos factos, que mereçam destaque, se deram durante esse periodo, continuando o Instituto a sua honrosa missão de abrigar e educar os ceguinhos, ensinando-lhes não só o 1.º e 2.º grau da instrucção official, como varias industrias adaptaveis ás suas condições. De oito que fizeram exame ficaram sete approvados com distincção e só um «sufficiente».

A receita annual, 3.774\$10, foi um pouco superior á despesa; mas como havia um deficit do anno anterior, a conta ainda fechou com uma differença, contra, de 7\$38.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## A crise dos meios de transporte

Pouco ou nada differiu a situação d'esta ultima quinzena, da anterior. E' de esperar que em breve melhore, devido á entrada em vigor, desde o dia 12 d'este mez, das medidas adoptadas pelas Companhias Portuguezas, a que já nos referimos, e ás que os outros caminhos de ferro estão pondo em execução, todas no sentido de desembaraçar o material e de activar a sua circulação.

Os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste estabeleceram, a partir de hontem, as disposições seguintes:

Redução a 5 dias do prazo de 8 dias de armazenagem gratuita no Barreiro para as remessas de peixe em conserva e de carvão vegetal.

Nas estações de Barreiro, Aljustrel, Castro Verde, Portimão e Faro, a tarifa de armazenagem é applicada com a sobretaxa de 100 % ás remessas constituídas, no todo ou em parte, por objectos que pesem menos de 100 kilos por metro cubico, de volumes de peso indivisivel de 3.000 kilos ou mais, ou de comprimento superior a 6<sup>m</sup>,5, e de 50 % para todas as demais mercadorias.

O Caminho de Ferro reserva-se o direito de, em caso de demora no retirar, superior aos prazos gratuitos da Tarifa Geral (24 horas em g. v. e 48 em p. v.) fazer retirar as remessas de qualquer das estações indicadas, e depositar-as em armazem apropriado, que o caminho de ferro possa obter em qualquer local, ficando a cargo dos consignatarios as despesas que se effectuem com a sua condução e bem assim as de deposito, que serão cobradas segundo as respectivas tarifas.

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, tornou extensivas a todo o anno as disposições relativas a cargas para os mezes de Agosto a Dezembro.

Com estas medidas e talvez ainda outras que serão tomadas pelas diferentes empresas ferroviarias, é de crer que dentro em pouco tempo as coisas vão melhorando.

O caes que a Companhia Portugueza está construindo em Santa Apolonia, na sua marquise em frente da estação, está quasi concluido, sendo de suppôr que talvez ainda este mez comecce a prestar serviço, o que muito concorrerá para descongestionar a estação de Santa Apolonia.

Com respeito ao trafego para França, continuam as fronteiras de Hendaya e Cerbère fechadas quasi para todos os transportes, pois só se accetam em grande velocidade, não se recebendo coisa alguma para seguir em pequena velocidade.

Exceptuam-se os vinhos para transvasar nas referidas fronteiras, que se accetam nas condições já conhecidas.

Tendo a guerra dos submarinos dado logar á subida enorme dos frêtes maritimos, cada vez mais o trafego afflue aos caminhos de ferro; mas a falta de material das companhias francezas é grande e d'ahi quasi se não fazem transportes para França, o que está causando graves transtornos ao nosso commercio que, mais agora do que nunca, tem importantes encomendas d'aquelle paiz.

Para Hespanha continuam, com pequenas alterações, as restricções já annunciadas e a que nos referimos no nosso ultimo numero.

## Remessas destinadas a concelhos fronteiriços

Segundo avisos publicados pelos Caminhos de Ferro do Estado e pela Companhia Portugueza, em virtude de instrucções das instancias officiaes, foram restabelecidas as disposições que estiveram em vigor nos mezes de Maio e Dezembro do anno passado, sobre a expedição de remessas para concelhos fronteiriços, de generos alimentícios, (excepto doces, fructas, licores, vinho e xaropes); aves de criação, gados, carvão, lenha, petroleo e outros combus-

tiveis; anilinas; coiros e pelles; enxofre; estanho; lã; minerios de cobre ou de estanho; medicamentos; objectos de cobre, latão e estanho; oleos e substancias lubrificantes; pertences d'automoveis e pneumaticos; sabão e volframio, mercadorias estas que não serão accetadas quando não sejam acompanhadas de guias visadas pelos administradores dos referidos concelhos.

Esta medida tem por fim evitar a saída clandestina dos artigos de primeira necessidade.

## Apeadeiro de Avanca

Desde hontem o apeadeiro de Avanca acha-se habilitado a fazer serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande velocidade, interno e combinado, com as restricções seguintes: Não recebe nem expede volumes de peso individual superior a 100 kilogramas; não expede nem recebe vehiculos nem animaes (excepto cães e os que são taxados a peso, segundo o art.º 53 da Tarifa geral).

Os expedidores devem coadjuvar a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devam ser carregados, e os consignatarios deverão retirar as remessas dentro do prazo de 12 horas além da chegada.

A carga e a descarga dos volumes de peso superior a 50 kilogrammas devem ser feitas por pessoal dos expedidores e consignatarios e de sua conta e risco.

O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual fôr a tarifa applicada, a 6 horas tanto á expedição como á chegada.

## Transportes de carbonato de sodio

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, a partir do dia 20 do corrente, as remessas de carbonato de sodio (*barrilha*) e carbonato de sodio (*sal de soda*) procedente da estação da Povea ou a esta destinadas, passam a desfructar dos preços da 4.ª série da tarifa especial interna n.º 10, de pequena velocidade, correspondente ás procedencias ou destinos de Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata.



## A linha de Avila a Salamanca

Continua com grande actividade a construcção, por conta do governo hespanhol, da linha de Avila a Salamanca, na parte de Peñaranda de Bracamonte e Avila.

Presentemente trabalham ali mais de 800 operarios, cujo numero ainda está sendo augmentado.

A ponte sobre o rio Maribisa, perto de Chorreros, está quasi terminada, e estão já 17 kilometros promptos a abrir á exploração, faltando portanto, 45.

Infelizmente, apesar da grande actividade dos trabalhos, a dificuldade em obter os carris que ainda faltam, demorará a conclusão da linha, cuja terraplenagem vae adeantada, havendo esperanza de que fique concluida no presente inverno, bem como as obras de arte.

Como já aqui temos dito, esta linha incurta a viagem de Salamanca a Madrid em 60 kilometros, economia essa que vae tambem influir sobre as nossas linhas da Beira Alta e Minho e Douro.

Para a linha do Norte só interessa propriamente ás procedencias ou destinos de Coimbra, visto que a divisão da menor distancia é entre Vermoil e Pombal, estações sem movimento nem relações com a capital do visinho reino.

Todavia a economia só será pelo que se refere a passageiros, em relação ao custo do bilhete, porque em tempo será talvez mais directa a via Medina, pela qual circulam comboios rapidos.



## As locomotivas da Europa

Os países da Europa podem ser classificados em tres grupos, pelo que se refere à procedencia das locomotivas dos seus caminhos de ferro, a saber:

- 1.º — Os que fabricam as locomotivas para seu uso proprio.
- 2.º — Os que empregam machinas de fabrico nacional, mas recorrem algumas vezes ao estrangeiro.
- 3.º — Os que não possuem fabricas de locomotivas, sendo por completo tributarios da industria estrangeira.

Quer a revista *Engineering*, quer *Die Lokomotive* examinam a questão, interessante em extremo para quando termine o actual conflicto europeu, de saber a procedencia das locomotivas empregadas nos caminhos de ferro da Europa.

O primeiro grupo comprehende Allemanha, Austria, Belgica, Suissa e Escandinavia.

A Suissa encomendou sempre as suas locomotivas à Inglaterra; nos primeiros annos da construcção d'estas machinas encomendou-as à Austria, excepto um motor, em 1884, para uma locomotiva de trez cylindros, typo Webb, com a qual queria fazer experiencias.

Em 1870, a casa Dubs, de Glasgow, entregou 11 machinas para comboios de mercadorias, ao caminho de ferro de Lemberg-Cyernovitz-Jassy.

Antes de 1856 a Belgica encomendou varias locomotivas à Inglaterra. Até 1898 construiu typos com certo caracter proprio, particularmente os que foram fabricados no tempo do antigo administrador Belpaire, machinas que se destinavam à combustão de carvão miudo.

Em 1898, a Sociedade de Caledonia recebeu a encomenda de cinco motores para comboios rapidos de passageiros, projecto do engenheiro-chefe Mac Intosh, as quaes foram construidas nas officinas d'aquella Sociedade, em Glasgow.

Em 1900, tambem por excepção, a Sociedade Allemã constructora de machinas para os caminhos de ferro do Estado, entregou vinte locomotivas aos caminhos de ferro belgas, machinas que eram do typo belga de trez eixos.

Em 1892, Florisdorf já havia fornecido vinte motores de trez eixos, à Companhia do Norte Belga.

Ao iniciar a construcção das suas linhas ferreas, a Allemanha tambem teve de recorrer às locomotivas inglezas, que, de resto, eram as que serviam de modelo. Depois da guerra de 1870-71, teve de fazer encomendas no estrangeiro, devido à situação de esgotamento em que ficou a sua industria metallurgica; a Inglaterra e a Austria fabricaram e entregaram-lhe 130 locomotivas.

Nos ultimos annos tem utilizado algumas machinas de fabrico estrangeiro, mas parece que com o unico fim de realisar comparações e experiencias.

Em 1895, os caminhos de ferro de Wurtemberg receberam cinco motores de dois eixos, de trez cylindros, systema Klose, procedentes da casa J. Cockevill, de Seraing (Belgica).

Em 1876, a Suecia deixou de receber material estrangeiro para as suas locomotivas; unicamente em 1901 recebeu varias machinas inglezas, e vinte, de dois eixos, de procedencia americana.

A Noruega não depende do estrangeiro, n'este sentido, desde ha cerca de 10 annos.

Os países correspondentes ao primeiro grupo não interessam sob o ponto de vista da exportação.

Ao segundo grupo pertencem a França, a Hollanda, a Italia e a Russia. A miudo, nas epochas de grande apuro,

a industria franceza não pôde cumprir todos os encargos que lhe são feitos; e, devido a isso, por vezes necessita de recorrer à industria estrangeira. De 1881 a 1885 construiu-lhe a Inglaterra 116 locomotivas. N'esse mesmo periodo de tempo a Austria entregou 275 motores e a Belgica satisfiz uma encomenda de pouco menos.

De 1898 a 1901, a Austria entregou 50 locomotivas, a Belgica 25 e os Estados Unidos 50, tal como de 1906 a 1913.

Nos ultimos 10 annos a Allemanha entregou-lhe 470 locomotivas de via normal; a Inglaterra 50 motores; a Belgica 19 e os Estados Unidos 52.

O facto de a Inglaterra não ter entregado nenhum motor desde 1898 a 1901, parece ser devido a terem as suas fabricas da especialidade grande abundancia de encomendas, não tendo tido meio de satisfazer os pedidos no prazo prescripto.

As 50 locomotivas enviadas pelos Estados Unidos, eram destinadas à linha Paris-Orleans e foram construidas por completo sobre os planos fornecidos pela engenharia franceza.

A situação da Italia é analogia à da França; não obstante a capacidade de producção das suas officinas tem augmentado consideravelmente nos ultimos annos, e pouco a pouco poderá chegar para todas as necessidades das suas linhas ferreas. Desde 1905, anno em que o Estado tomou conta dos caminhos de ferro, até fins de 1912, adquiriu no estrangeiro 600 locomotivas e 100 automotrices de vapor.

A Allemanha entregou-lhe 502 motores e 42 automotrices; a Austria 45 locomotivas e 15 automotrices, a Belgica 12 locomotivas de cremalheira, e os Estados Unidos 20 locomotivas.

A Italia comprou tambem 50 locomotivas usadas, de tres eixos, ao *Midland Railway* de Inglaterra.

A Hollanda é o unico país onde a Inglaterra mantém a supremacia na construcção das locomotivas, desde que ali se estabeleceram as linhas ferreas. De 1880 a 1913, a Inglaterra entregou à Hollanda 493 locomotivas; a Allemanha tambem lhe construiu algumas machinas-tenders, entre as quaes 14 para os caminhos de ferro de Sul, de 1901 a 1908.

Nos Balkans, a Romania tem a rede de linhas ferreas mais importante, na qual se utilizam grande numero de locomotivas allemãs. Desde 1892 até 1901, a Italia entregou-lhe 42 locomotivas. A Sociedade Austriaca de caminhos de ferro entregou-lhe 176 motores, desde 1873 até 1907.

A Bulgaria, a Servia e a Turquia europeia, apróvisionam-se na Allemanha, depois de haverem adquirido as suas locomotivas na Austria durante algum tempo.

Para terminar anotaremos alguns dados interessantes acerca dos preços das locomotivas. Em certa occasião a America fez propostas para um fornecimento de locomotivas à Europa, sobre planos europeus, com um augmento de 9,5 % sobre os preços pedidos por trez casas constructoras inglezas. Com o mesmo pedido de motores, mas sobre projectos americanos, os preços inglezes eram 32 % superiores aos dos Estados Unidos.

Estas cifras são de difficil justificação, pois que as differenças apontadas são devidas a circumstancias diversas: preço e rendimento da mão d'obra, das materlas primas, etc.

D'outra vez, sete casas inglezas e seis allemãs concorreram a uma arrematação de fornecimento de locomotivas destinadas à França, segundo um mesmo projecto.

As propostas inglezas eram 16,7 % superiores às propostas allemãs, e a offerta ingleza mais baixa excedia em 11 % a offerta allemã em egualdade de circumstancias.



## O tunel sob a Mancha e a guerra

A Companhia do tunel sob a Mancha acaba de fazer publicar uma brochura acerca da conveniencia e indiscutivel utilidade d'essa obra, apenas começada e logo impedida de proseguir pelos motivos conhecidos de toda a gente. Lord Sydenham, antigo secretario do comité de Defesa Imperial, deu a sua contribuição para essa brochura escrevendo um artigo intitulado *A guerra mundial; o que o tunel sob a Mancha teria beneficiado a Inglaterra e os seus alliados*.

Segundo abi assevera lord Sydenham, a capacidade de transporte do tunel sob a Mancha pôde ser estimada com uma aproximação muito grande da realidade, tomando como base o rendimento das linhas de dupla via sob a pressão das necessidades da guerra. Não ha, pois, razão para pôr em duvida as cifras apresentadas por Albert Sartraux: 30.000 homens de tropa e 30.000 toneladas de mercadorias por dia, á rasão de 6 comboios por hora, durante 20 horas.

E' mesmo provavel que viesse a dar-se ainda maior intensidade de trafico. Quando a guerra terminar poder-se-ha dizer qual foi o numero total de homens, de cavallos e de mercadorias diversas: artilharia, munições e aprovisionamentos, transportados atravez da Mancha. Uma exacta comparação do preço d'esses transportes será então possivel, e a perda de dinheiro causada pela recusa do governo para a construcção do tunel poderá ser demonstrada em toda a eloquencia dos seus numeros.

A disponibilidade dos meios de transporte tão necessários para outras applicações, a enorme economia do trabalho de dois trasbordos, e a vantagem militar de poder enviar as tropas dos campos de concentração e o material de guerra das fabricas, directamente a Ypres ou ao Somme, tudo é digno de ser ponderado intelligentemente.

«O que nós temos perdido, diz o autor do artigo que estamos extractando, com esta má politica, pode quasi ser considerado como uma calamidade nacional, na qual teem parte todas as potencias alliadas». Ha faltas que não podem jamais ser reparadas, e uma empresa, que, em dado momento, não offerecia nenhuma dificuldade financeira, pôde muito bem, com a diminuição do capital privado, determinada pela guerra, apresentar-se sob um aspecto differente.

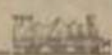
Assim, prosegue lord Sydenham, a importancia economica do tunel, que não foi jamais posta em duvida, será maior do que antes, ao passo que a sua importancia politica será ainda mais instante. Se quando vier a paz, as importações dos paizes inimigos forem submetidas ás tarifas restrictivas, dar-se-ha um augmento consideravel no commercio entre os alliados, e as relações por via ferrea com a França, a Belgica e a Italia alcançarão uma vantagem economica inapreciavel.

O professor J. A. Fleming demonstrou já os grandes melhoramentos do serviço telephonico que o tunel sob a Mancha determinará. «Será possivel, escreveu elle, pôr todas as cidades principaes da Inglaterra em comunicação telephonica com as de França, e isto representará, seguramente, para as relações commerciaes, um interesse de primeira ordem.»

«Nos futuros annos, em seguida á guerra, a solidariedade dos alliados será essencial, se as resoluções tomadas na Conferencia de Paris, de Junho ultimo, passarem ao dominio dos factos, e, sendo assim, é especialmente necessario que as relações da Inglaterra com a França, que tem combatido com bravura e demonstrado o patriotismo sob a sua fôrma mais elevada, continuem a ser tão estreitas na paz quanto o tem sido durante tão longos mezes de guerra. O sentimento da verdadeira camaradagem nasceu espontaneamente do meio dos triumphos e dos soffrimentos partilhados, que traçaram a linha da victoria final. Elle não poderá permittir que essa camaradagem afrouxe quan-

do o ultimo soldado inglez tenha deixado o sólo da França, agora mais santificado pelos tumulos dos nossos heroes; e nada, certamente, contribuirá mais do que a communição por via ferrea para a intelligencia reciproca e duradoura dos dois povos, da qual dependerá, por largo tempo a paz da Europa.»

Assim conclue o artigo que nos demos ao prazer de extractar, para, como desde sempre temos feito, trazer os leitores da *Gazeta* ao facto do estado da questão do tunel sob a Mancha, acontecimento que será, quando chegue a effectivar-se, a gloria do seculo que o veja enfim realisado.



## Linhas ferreas da America do Norte

### Os dois ultimos exercicios

As diversas companhias que exploram linhas ferreas na America do Norte, tiveram no exercicio findo em 30 de Junho do anno ultimo, lucros mais elevados do que os obtidos no exercicio precedente. Parece que um tal resultado permite pôr de parte qualquer ideia de augmento nas tarifas de transporte.

Eis os resultados comparativos dos dois ultimos exercicios:

	1914-1915	1915-1916
	Dollars	
New-York Central.....	41.673.860	67.645.570
Pensylvania Railroad.....	36.372.878	56.949.995
Penn. C. <sup>o</sup> (Linha de Oeste)....	10.510.141	21.402.493
N. Y. N. H. and Hartford.....	18.500.388	22.371.275
Erie.....	11.807.039	20.334.150
Delaware, Lack and Western...	13.526.152	17.609.603
Philadelphia and Reading.....	12.968.295	20.728.986
New-Jersey Central.....	8.357.125	10.505.758
Boston and Maine.....	8.779.109	13.888.577
Baltimore and Ohio.....	24.581.697	28.639.063
Chesapeake and Ohio.....	10.549.913	14.842.217
Delaware and Hudson.....	7.339.564	8.891.853
Atchinson, Topeka and Santa Fé	30.930.100	39.711.168
Atlantic Coast Line.....	7.029.114	9.838.827
Louisville and Nashville.....	10.031.448	18.265.903
Michigan Central.....	7.350.275	12.398.101
Pittsburgh and Lake Erie.....	4.802.907	11.614.177
Sanit-Louis and San Francisco.	11.075.621	13.434.111
Southern Railway.....	13.400.054	21.004.005
Southern Pacific.....	35.627.331	47.948.967
Union Pacific.....	30.181.106	40.832.537
Chicago and Northwestern....	19.883.904	24.606.705
Chicago Milwaukee and Saint Paul.....	24.685.112	31.222.859
Chicago, Rock Island and Pacific	12.278.503	14.565.505
Denver and Rio Grande.....	6.511.607	9.057.705
Great Northern.....	25.703.240	32.234.834
Northern Pacific.....	21.588.493	30.493.189

Estas receitas, assim importantes, permittiram que as diversas companhias, sem recorrer como até agora a empréstimos, podessem proceder á renovação das suas linhas nos pontos onde isso se tornou necessario, e á reparação e acrescentamento de unidades do seu material circulante, de modo a attender ás necessidades estabelecidas pela intensidade do trafego que as proprias receitas evidentemente comprovam de uma fôrma assaz eloquente.

—A *Companhia Sauthern Railway* está estudando um projecto de redução do seu capital em acções ordinarias, que será diminuido de 120 milhões de dollars a 60 milhões de dollars, por meio de troca d'uma acção nova por duas antigas.

—A *Companhia Illinois Central* declarou um dividendo



trimestral de 1  $\frac{1}{2}$  %<sub>10</sub>. As receitas de Novembro ultimo apresentam um augmento bruto de 641.000 dollars.

—A *Companhia Baltimore* informa que o augmento bruto das receitas de Novembro é de 685.000 dollars. Esta companhia declarou para o segundo semestre de 1916 um dividendo de 2 %<sub>10</sub> ás suas acções de preferencia e de 2  $\frac{1}{2}$  %<sub>10</sub> ás acções ordinarias. Estes dividendos são postos a pagamento em 1 de Março proximo.



## Documentos para a Historia

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

(Continuação)

Estas difficuldades pótem ser atacadas de muitas maneiras: um operador intelligente póde occupar-se durante muitos mezes a achar um traçado n'este dedalo de montanhas e de valles, provenientes, como já o disse, de um levantamento E. O. que cortou transversalmente o antigo levantamento N. S.; mas qualquer que seja a solução, pela qual se decida, será excessivamente dispendiosa. Com effeito não se pódem atravessar estes maus passos sem construir uma successão de subterraneos e de viaductos de uma grande elevação.

Estas difficuldades, juntas ás que eu notei nas proximidades de Montemor, mudam muito o estado da questão. D'isto se segue que, em lugar de ter, como se suppunha, uma linha pouco dispendiosa, cujos ramaes, egualmente facéis de executar, seriam vivificados por grandes quantidades de productos a transportar; segue-se, digo, que se teria uma linha custando mais cara que as outras, e cujos ramaes, por muito interessantes que sejam para o paiz, não cobririam mais que a linha principal o juro de suas grandes despesas. De modo que a vantagem seductora de achar logo 58 kilometros, pouco mais ou menos, de caminho construido a contar n'um comprimento total de 212 kilometros, não conduziria a economia alguma na empreza considerada em sua totalidade.

O projecto de que se trata exigiria mesmo provavelmente uma despesa total muito maior, conservando sempre o grave inconveniente, sobre o qual se passou com tanta repugnancia, de deixar uma bahia de mais de 6 kilometros de largura entre o caminho de ferro e a capital de Portugal. Este tão grave inconveniente só poderia ter passado a coberto de uma economia sufficiente para executar mais tarde um ramal passando o Tejo no Carregado.

Desde que se reconhece que esta economia não é realisavel; desde que se sabe além d'isso que os ramaes serão um encargo para a empreza em lugar de se ser uma fonte de beneficios; emfim quando se toma em consideração que o caminho actual do Barreiro ás Vendas Novas é executado em condições inadmissiveis para uma grande exploração, fica-se bem convencido que a solução, que á primeira vista se tinha apresentado de um modo tão feliz, deve ser afastada perante as outras combinações rivaes.

O caminho de ferro que parte do Barreiro deve ficar caminho provincial, com suas obras defeituosas e sua via insufficiente para um material pezado: se fosse possível prolongal-o para Evora, aconselharia que se occupassem em seguida d'este prolongamento; mas perde-se isto de vista, e marcha-se para deante sem se dar conta do fim para que se caminha.

Com effeito, em relação ás despesas do prolongamento, Vendas Novas é o limite da possibilidade. Não se passará além senão fazendo sacrificios desproporcionados aos rendimentos.

E contudo eu não quereria que se renunciasse a ser-

vir o S. do Alemtejo. Isso seria uma sentença muito dura para esta bella provincia; mas quereria que se adoptasse uma outra directriz menos dispendiosa, e por consequencia mais realisavel: a solução seria, na minha opinião, um caminho que subisse o Sado, e que se dirigisse por um dos afluentes que vão ter a Evora.

D'este modo servir-se-ia perfeitamente o S. da provincia por um caminho de pequena velocidade, que conservaria um caracter essencialmente local. A parte N. do Alemtejo seria por outro lado servida pelo caminho internacional, que combinaria a sua acção com a do caminho de Evora. Esta seria a solução mais completa e mais satisfatoria no ponto de vista portuguez; porque um unico caminho de ferro jámais poderá satisfazer todas as necessidades da margem esquerda do Tejo.

N'esta ordem de idéas somos levados a traçar o caminho internacional por Portalegre, conforme o meu projecto, a fim de afastal-o o mais possível do caminho provincial de Evora.

### PARAGRAPHO SEGUNDO

Directriz pelo Carregado, Extremoz e Elvas  
—E' a directriz mais curta

A directriz, de que vou dar uma descripção summaria, tem por caracter distinctivo e por fim principal ligar Lisboa com Badajoz pelo mais curto caminho: a esta vantagem reune accessoriamente a de servir duas das principaes terras do Alemtejo: Extremoz e Elvas.

Tomando por condição do problema traçar a linha mais curta, somos levados a passar o Tejo no Carregado, porque é este o ponto mais approximado de Lisboa, onde se póde atravessar aquelle rio; a configuração do terreno sobre a margem opposta presta-se, além d'isso soffrivelmente ao resto do traçado. Com effeito encontra-se justamente na direcção de Badajoz o longo valle do Surraia, pelo qual nos elevamos em linha recta á cumiada que separa o Tejo do Guadiana. Chegando a esta altura segue-se esta cumiada até se encontrar um affluente meridional, que permita descer para Badajoz. N'este trajecto, de 188 kilometros, encontram-se difficuldades numerosas, mas não se encontra nenhum d'esses accidentes de primeira ordem, que abalam á primeira vista e fazem procurar uma melhor combinação.

### Passagem do Tejo

A passagem do Tejo, que é a primeira e a mais seria difficuldade do projecto, poderia contudo desanimar, se não se attendesse que ella offerece quasi as mesmas circumstancias, qualquer que seja o ponto que se escolha, na parte larga e submersivel do valle.

A passagem no Carregado, ou antes, como já disse, entre Azambuja e Salvaterra, exigirá um viaducto de 1.000 a 1.200 metros de vasação em consequencia da grande largura do leito do rio, do pequeno declive da superficie e do grande volume das aguas. (*Veja-se o meu parecer sobre o projecto por Santarem, Extremoz e Elvas*). O sólo de fundação é composto de camadas de areia lodacenta, alternando com camadas de lodo ou vasa pura, mas compacta; os meus instrumentos de perfuração se quebraram a uma profundidade de 8 metros abaixo das aguas da estiagem; não pude pois conhecer exactamente este terreno a uma maior profundidade; mas sem poder nada affirmar de positivo, não creio, em razão da configuração da bacia, que se ache rocha a uma profundidade conveniente para construcção sobre estacas que cheguem á parte sólida. Este terreno me parece, em summa, capaz de supportar uma carga pezada: a camada inferior deve ser formada de restos graniticos dos levantamentos hespanhoes de Caceres. Acrescentarei que fundei sobre este terreno, a 500 metros de margem, uma ponte de trez arcos para a passagem do caminho de Santarem sobre a ribeira do Carregado. Ora as estacas, que só tinham 5



metros, resistiam contudo sofrivelmente ao bate-estacas. Seria inoportuno discutir aqui o modo de construção do viaducto de que se trata; basta-me ter reconhecido que esta construção é possível. O engenheiro Mr. Rumbal aconselhou que se construísse o viaducto de madeira; mas eu julgo que seria melhor empregar estrados metálicos, e fazel-os sustentar por pilares e encontros de alvenaria: todavia a razão da economia da primeira construção pôde preferir a consideração dos gastos de conservação. Eu não me decido pois a este respeito de um modo absoluto.

(Continua)

## Anniversarios jornalisticos

Varios jornaes celebraram o seu anniversario, com a publicação de volumosos e annunciativos numeros.

O nosso, limitou-se a um modesto numero, sem atavios de festa, por isso passou despercebido de todos, excepto dos queridos collegas *Commercio do Porto e Dia*, aos quaes muito agradecemos as amabilissimas phrases e cumprimentos que nos dirigiram.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Em virtude de ter sido promulgada no Senado Francez, em 1 de Dezembro do anno findo, a lei que augmentou a taxa do imposto de rendimento de 4 % para 5 % sobre valores mobiliarios avancados, que motivou o nosso aviso publicado com data de 30 de Dezembro findo, adiando o pagamento dos coupons d'estas obrigações, são prevenidos os Srs. Obrigacionistas que a datar de 10 de Janeiro corrente será pago o coupon do 2.º semestre de 1916, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon N.º 46 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon Frs. 6,98, líquidos do imposto em França;

—pela apresentação do coupon N.º 46 das obrigações privilegiadas de 4.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon Frs. 9,34, líquidos de impostos em França.

O pagamento será feito, desde o dia 10 de Janeiro de 1917, na sede da companhia, em Lisboa, todos os dias uteis das 11 ás 13 horas, pelo cambio do dia e com isenção de imposto do rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1889 publicada no «Diario do Governo» N.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França e Inglaterra será realizado nos termos acima, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Fica portanto, sem effeito o annuncio publicado com data de 20 de Dezembro ultimo, referente ao pagamento dos ditos coupons Lisboa, 8 de Janeiro de 1917.

O Vice-presidente do Conselho de Administração

Kergall

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1917.

**Orçamento** — O Ministro das Finanças apresentou, no dia 11, na camara dos deputados, o orçamento geral do Estado, para o anno economico de 1917-18.

São computadas em 69:348.765\$53 as despesas ordinarias e em 51.050\$00 as extraordinarias. Total, 69:599.815\$53. As despesas ordinarias ascendem a 67:110.985\$60 e as extraordinarias a 2:126.832\$69, havendo portanto, um *superavit* de 61.977\$26.

Do relatório que precede e justifica as contas orçamentaes transcrevemos alguns periodos para melhor clareza do leitor:

«Anteriormente á guerra que assola a Europa e perturba todas

as nações, a nossa situação economica era perfeitamente desafogada, e as contas publicas encerraram-se com saldos positivos. A conta do anno economico de 1912-13 apresenta, conforme os resultados apurados até 30 de Junho de 1916, um excesso de receitas arrecadadas sobre as despesas pagas de 3.437 contos; a conta do anno economico de 1913-14 accusa tambem, com referência á mesma data, um saldo a favor das receitas arrecadadas de 2:820 contos.

«Para o anno economico de 1914-15 haviam sido avaliadas as receitas do Estado, segundo a lei de 30 de Junho de 1914, em mais 3:742 contos do que as despesas dos serviços dos ministerios.

«Assentava, pois, sobre bases solidas o equilibrio das finanças publicas; só gravissimas perturbações ou circumstancias muito especiaes o poderiam comprometter.

«Foi o que infelizmente succedeu, devido á guerra europea.

«Alguns dos rendimentos do Estado diminuíram grandemente, como succedeu notavelmente com os direitos de importação, ao mesmo tempo que certas despesas ultrapassaram em muito as sommas anteriormente auctorizadas.

«Entre estas despesas, as principaes são as que respeitam aos encargos da divida fluctuante e ao premio do ouro, no pagamento dos juros e amortisação da divida externa.

«O credito de que gosam os fundos nacionaes tambem claramente sobressae das cotações que presentemente alcançam nas Bolsas.

«A divida fluctuante externa, que, em 1910, era de cerca de treze milhares de contos em ouro, estava completamente paga antes da guerra».

Os encargos da guerra no anno de 1917-18 ascendem a 150:000 contos — O relatório occupa-se a seguir do orçamento da guerra e diz:

«As despesas de guerra tem um caracter tão excepcional, que não podem, effectivamente, deixar de constituir um orçamento á parte do normal.

«Não é facil calcular quanto se gastará até ao termo da guerra, por nem sequer poder calcular-se quando ella acabará; no entanto, na presente occasião, a respectiva despesa, dentro do anno economico de 1917-18, é avaliada em 150:000 contos.

«Ao ministerio da guerra são attribuidos 100:000 contos, por lhe competir a maior acção na presente conjuntura.

«Para o ministerio da marinha reservaram-se 8:000 contos, ou seja dois terços da importancia que foi calculada para o anno economico corrente, por se prever que, em virtude da actual situação, não carecerá de maior verba.

«Quanto ao ministerio das colonias, em consequencia de ser preciso manter na Africa Oriental grandes contingentes, inscreveu-se a quantia de 20:000 contos.

«Ao ministerio das finanças consignaram-se 20:590.824\$95 em consequencia das avultadas despesas que se tem de satisfazer. Em conta do orçamento da guerra tem de ser pagos os encargos da divida fluctuante que excederem os da mesma divida no anno economico de 1913-14, e, bem assim os dos emprestimos ou operações de credito que se realisarem para fazer face ás despesas excepcionaes da guerra.

«Tambem em conta do mesmo orçamento tem de ser pago o premio do ouro que se liquidar nos referidos encargos e o que respeitar á divida externa fundada, por importancia superior a 11 % dos correspondentes juros e amortisações, conforme se explicou no principio d'este relatório».

O mappa N.º 4 do orçamento geral do Estado refere-se particularmente ás despesas e receitas da guerra:

**Despesas excepcionaes a realizar em 1917-1918 enquanto durar o estado de guerra, pelos seguintes ministerios:** — Ministerio da guerra, 100:000.000\$00; ministerio da marinha, 8:000.000\$00; ministerio das colonias, 20:000.000\$00; ministerio das finanças: juros e amortisações da divida de guerra, premio de ouro (incluindo o excedente a 11 % sobre os encargos da divida fundada externa, descritos no orçamento normal), e outras despesas, 20:590.824\$95; ministerio do trabalho; subvenção, a reembolsar para occorrer ao deficit dos Caminhos de Ferro do Estado, 1:289.175\$05; ministerio dos negocios estrangeiros, 60:000.000. Total 150:000.000\$00.

**Receitas:** — Rendimento liquido dos navios apresados e respectivo agio do ouro 13:000.000\$00; juros pela circulação fiduciaria acima de 120:000.000\$00, 3:820.000\$00; agio do ouro acima de 11 %, liquidado nos juros das obrigações dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da divida externa na posse da fazenda, 180:000\$00. Total 17:000.000\$00.

Ha pois um deficit no orçamento da guerra de 133:000.000\$00, que o ministro espera cobrir com o producto de impostos, contribuições de guerra, emprestimos e operações de credito a realizar.

**O problema do ouro em Hespanha** — Segundo lemos em jornaes hespanhoes, o Banco de Hespanha fechou o anno de 1916 com 1.341 milhões de pesetas em ouro no seu encaixe, ou sejam mais 371 milhões em relação ao fecho de 1915.

O encaixe-ouro do Banco de Hespanha decompõe-se do seguinte modo: 367 milhões de pesetas cunhadas em moedas hespanholas; 766 milhões em moedas estrangeiras; 118 milhões em barras de ouro; 90 milhões em poder dos correspondentes no estrangeiro.



**Bolsa** — As transações sustentaram a sua anterior animação, tendo os preços terminado pela forma que vae indicada no seguinte mappa.

**Cambios** — O mercado esteve estacionario durante todo o periodo quinzenal, tendo o cheque sobre Londres, na quasi totalidade das transações, cotado 31 <sup>3</sup>/<sub>16</sub> para compradores.

O cambio do Rio sobre Londres reentrou nos ultimos dias na taxa de 12, que dá a equivalencia de 20\$000 reis e hoje fica a 12 <sup>1</sup>/<sub>32</sub> que dá a libra a 19:448.

Armando Rodrigues

### Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JANEIRO		EM 30 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	31 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	31 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	31 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>
"    90 d/v.....	31 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	—	31 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	—
Paris cheque.....	830	834	822	828
Berlim .....	—	—	—	—
Amsterdam cheque .....	655	661	650	656
Madrid cheque .....	1715	1725	1705	1715

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO												
	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	40	—	39,85	—	39,50	38,20	38,30	38,50	38,50	38,40	39,10	38,50	—
Divida Interna 3% coupon.....	38,60	38,60	38,85	—	38,50	38,15	38,30	38,50	38,55	38,45	38,45	38,45	—
"    4% 1888, c/premios.....	—	22,660	—	22,650	22,650	—	—	22,655	—	—	22,655	22,660	—
"    4% 1888/9.....	—	57,650	57,660	—	57,650	—	—	—	57,660	—	—	—	—
"    4% 1890.....	—	50,650	50,650	—	—	—	50,610	—	50,620	—	—	—	—
"    3% 1905 c/premios.....	9,555	9,555	9,555	9,560	—	—	9,565	—	—	—	9,565	—	—
"    5% 1905, (C. de F. Est.)	—	—	—	—	79,650	80,650	—	—	—	—	—	—	—
"    5% 1909, ob. (C. de F. Est.)	79,600	79,600	—	—	—	—	—	79,650	—	—	—	—	—
"    4% 1912, ouro.....	—	—	—	97,650	80,640	—	—	—	—	—	99,630	—	—
"    externa 3% coupon 1.ª serie.....	80,629	80,650	80,640	80,650	—	80,650	80,680	80,640	88,650	80,670	80,690	81,610	—
"    3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	82,650	79,620	79,640	—	—	79,630	—	—	—
"    3% 3.ª serie.....	81,620	82,600	82,630	82,630	—	82,660	—	—	82,670	82,690	82,660	82,680	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	186,600	186,600	186,650	—	—	186,660	—	187,600	—	188,600	—	—	—
"    Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	146,650	—	—	—	—	107,600	—	—	—
"    Nacional Ultramarino.....	145,600	—	145,650	—	—	—	—	—	147,600	147,650	146,650	146,650	—
"    Lisboa & Açores.....	127,650	128,600	—	129,600	—	—	—	129,600	—	—	—	129,600	—
"    Companhia Cam. F. Port.....	34,628	34,640	34,640	—	4,600	—	—	34,610	34,600	—	—	—	—
"    Companhia Nacional.....	—	—	—	4,600	—	—	4,500	—	4,600	4,600	4,600	3,605	—
"    Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	52,640	97,650	97,650	—	97,650	98,600	98,650	100,600	—
"    Companhia dos Phosphoros, coupon.....	52,600	52,620	52,650	—	—	52,630	52,630	—	52,630	52,620	52,620	52,680	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	98,680	—	99,600	—	—	10,600	—	—	—	101,650	—	—
"    Companhia C. F. de Benguela.....	81,610	81,650	—	82,600	—	—	82,605	82,620	82,650	—	—	—	—
"    Companhia Cam. F. Port. 3% 1.ª grau.....	—	80,600	—	—	—	—	—	—	81,650	—	—	—	—
"    Companhia Cam. F. Port. 3% 2.ª grau.....	36,650	36,680	36,680	36,680	—	36,680	36,650	—	36,650	—	36,630	—	—
"    Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	76,600	—	—	76,600	—	76,600	76,600	76,600	76,600	—	—	76,600	—
"    Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	65,650	—	65,650	—	—	65,650	—	—	—	—
"    Companhia das Aguas de Lisboa.....	81,620	—	87,650	—	82,650	—	82,620	82,650	82,650	—	—	—	—
"    prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    "    5%.....	—	—	—	—	—	—	90,600	—	—	—	—	—	—
"    "    4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie.....	58,50	58,50	58,50	—	—	—	56	—	—	57,10	57	—	—
"    3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Comp. Cam. F. Port. 3% 1.ª grau.....	302	304	—	302	308	—	297	297,50	—	304	302	—	—
"    Comp. Cam. F. Port. 3% 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Comp. Cam. F. Port. 3% 2.ª grau.....	135	135	129	137	130	—	130	130	—	130	129	—	—
"    Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> 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.....	31 Dezembro	722	2.545.197,606	722	2.016.552,611	+528.644,995	3.525,620	2.793,600	+732,420
Minho e Douro .....	20 Novembro	480	2.005.030,600	480	1.690.546,605	+314.483,995	4.177,614	3.521,697	+655,617
Beira Alta .....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	31 Outubro	485	156.392,661	485	137.056,682	+19.335,979	845,636	740,684	+104,652
Valle do Vouga.....	31 Dezembro	476	205.165,632	476	183.137,693	+22.027,939	1.165,671	1.040,655	+125,616
Porto á Pova e Famalicão .....	30 Novembro	64	192.667,653	64	169.372,625	+23.295,028	3.210,643	2.646,644	+563,999
Guimarães .....	31 Outubro	56	143.424,623	56	120.994,612	+22.430,011	2.561,614	2.160,660	+400,654
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	20 Dezembro	3.681	166.645.104	3.681	149.030.728	+17.614.376	45.271	40.486	+4.785
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 Dezembro	3.664	146.216.920	3.664	129.871.771	+16.345.149	39.906	35.445	+4.461
Andaluzes.....	20 Dezembro	1.083	34.315.391	1.083	29.942.369	+4.373.022	31.685	27.647	+4.038
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	31	777	11.166.468	777	10.736.859	+429.609	14.370	13.818	+552
Lorca a Baza e Aguilas.....	6 Janeiro-17	468	85.298	468	54.474	+30.824	507	324	+183







de 70.000 toneladas, sendo o seu valor de 3.500.000 liras, das quaes se economisarão 1.000.000 de liras com a projectada electrificação.

A casa Grippa & C.<sup>a</sup> projecta estabelecer corrente monophasica a 11.000 volts. A distribuição será feita por meio de um transformador e de uma estação conversora em Nicosta, a qual será aprovionada pela Central da Società Elettrica della Sicilia Orientale.

A distribuição da energia far-se-ha a 50.000 volts a 14 sub-estações, nas quaes será baixada a 11.000 volts.

## ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado  
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE  
1.<sup>a</sup> secção da Linha do Sado

No dia 16 de Janeiro de 1917, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se hade proceder ao concurso publico, para arrematação das empreitadas XIV e XV, respectivamente, de construcção da estação de Alcaer do Sal e suas dependencias e de 9 casas de guarda e 5 de guarda e partido, na 1.<sup>a</sup> Secção de Construcção da linha do Sado.

Para a empreitada XIV a base de licitação, é de 20.745\$33 e o deposito provisorio é de 518\$84; e para a empreitada XV, a base de licitação é de 13.013\$79 e o deposito provisorio respectivo, é de 325\$34. Os depositos provisorios, podem ser feitos em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 17 do referido mez.

As condições de praça e o caderno de encargos, estão patentes ao publico, na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Rua de S. Mamede, 63, ao Caldas—Lisboa e na sede da 1.<sup>a</sup> Secção da linha do Sado, em Setubal, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Concurso para a arrematação do serviço de lavagem e enceramento das Repartições e Gabinetes do edificio principal da estação de Santa Apolonia.

Até ás 12 horas do dia 17 de Janeiro corrente receberá esta

Companhia, na Direcção Geral, em Lisboa—Santa Apolonia, em carta fechada, propostas para a arrematação do serviço de lavagem e enceramento das Repartições e Gabinetes acima indicados, durante o corrente anno, devendo as mesmas propostas ser endereçadas á Direcção Geral, e com a indicação exterior de:

«Proposta para a arrematação do serviço de lavagem e enceramento das Repartições e Gabinetes do edificio principal da estação de Santa Apolonia.»

As condições em que a arrematação é feita encontram-se patentes na Direcção Geral d'esta Companhia.

### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Esta Companhia faz publico que, em conformidade com o artigo 33.<sup>o</sup> das disposições communs á grande e pequena velocidade da tarifa geral, no dia 21 de Janeiro proximo futuro, e domingos seguintes, procederá á venda em hasta publica, na estação da Figueira das remessas com mais de 60 dias de permanencia, abaixo indicadas, e que não forem reclamadas até aquella data.

Remessa de p. v. n.<sup>o</sup> 1.754 de Mortagua Luso, constante de 3 saccos de centeo, pezo 355 kilos, expedida por Manuel Machado á consignação do mesmo.

Idem p. v. n.<sup>o</sup> 1.806 de Guarda a Gouveia, constante de 25 garrações d'aguas, pezo 180 kilos, expedida por Antonio O. Gil á consignação do mesmo.

Idem p. v. 52.825 de V. Nova de Gaya a Celorico, constante de 10 saccos de adubo, pezo 500 kilos, expedida por Augusto Gaspar á consignação de José de Carvalho.

Idem p. v. n.<sup>o</sup> 23.795 de Vidago á Figueira da Foz, constante de 2 caixas de aguas mineraes, pezo 168 kilos, expedida pela Empresa de Vidago á consignação do mesmo.

Idem p. v. n.<sup>o</sup> 19.285 11 arados de ferro, expedida por José Joaquim Oliveira á consignação de Abilio Pinto Almeida.

Idem p. v. n.<sup>o</sup> 33.371 de Lisboa Central Ribeira Velha a Nellas, constante de 2 rolos de arame, pezo 50 kilos, expedida por Luiz S. Duarte á consignação de José João Cabral Vilhena.

Vender-se-hão tambem os volumes encontrados abandonados nas carruagens e dependencias das estações, taes como, bengalas, sombrinhas, saccos com roupa, barris, bonets de militar, etc.

Os consignatarios das remessas acima indicadas que as desejem retirar devem diri-ir-se ao Sr. Chefe do Serviço do Movimento e Trafego d'esta Companhia até ao dia 21 de Janeiro de 1917.

## titulos de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, na bolsa de Lisboa

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
39,40	38,30	38,70	38	39,15	38,30	38,70	38,40	40,60	38,45	40,15	38,60	Novembro...	40,60
38,65	38,15	38,55	38	38,60	38,20	38,50	38,30	39,75	38,35	39,55	38,10	"	39,75
23,55	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50	22,70	22,60	22,70	22,50	22,70	22,60	Julho.....	23,55
58,00	57,00	57,50	57,00	58,30	56,80	57,50	57,00	56,50	56,00	57,50	56,10	Fevereiro...	60,00
51,20	51,20	52,00	51,00	52,00	51,00	52,00	50,30	50,80	50,30	51,00	50,00	Ag. Set. e Out.	52,00
9,50	9,35	9,45	9,40	9,65	9,45	9,65	9,40	9,45	9,35	9,55	9,40	Set. e Outub.	9,65
80,00	80,00	80,00	79,80	—	—	80,20	79,10	81,00	80,20	82,00	81,50	Fevereiro...	83,50
79,80	79,20	81,00	80,00	80,50	79,50	80,00	79,00	79,50	79,00	79,80	79,50	"	81,50
96,50	95,90	96,50	96,20	—	—	97,00	96,50	96,80	80,00	—	—	Fever. e Maio	99,00
78,20	76,40	78,10	76,50	80,10	78,00	81,50	79,00	82,00	80,00	82,20	80,50	Dezembro...	82,20
77,20	76,00	77,00	76,00	78,80	76,70	80,00	77,50	81,00	78,00	81,00	78,20	Nov. e Dez.	81,00
80,40	78,80	80,00	78,70	81,70	79,70	82,50	80,30	84,50	81,50	84,50	83,50	"	84,50
—	—	—	—	117,50	116,00	—	—	118,00	118,00	—	—	Novembro...	118,00
182,00	178,00	184,55	182,00	183,50	182,80	185,00	183,00	187,15	185,00	187,00	184,50	Fev. e Março	189,00
163,00	161,00	163,30	163,00	163,00	163,00	164,00	162,50	—	—	165,00	164,00	Dezembro...	165,00
132,50	131,00	132,50	130,50	140,00	132,10	143,20	140,80	147,00	141,00	145,00	142,00	Novembro...	147,00
123,00	120,50	123,00	121,50	123,50	123,00	123,50	120,00	126,00	124,00	127,00	125,00	Dezembro...	127,00
33,50	33,00	34,50	32,00	38,80	31,50	38,20	35,90	38,50	36,80	35,00	34,00	Setembro...	38,80
4,30	4,30	4,20	4,20	4,30	4,20	4,25	4,10	4,10	4,00	4,10	4,00	Jan. e Fev.	4,80
92,00	81,00	91,90	85,10	86,80	84,50	90,00	86,50	98,00	88,80	97,50	96,50	Novembro...	98,00
53,50	51,00	52,80	51,80	53,50	52,10	52,50	51,10	51,50	51,00	52,30	51,20	Jan. e Fev.	58,50
97,00	95,10	97,50	96,50	99,50	98,50	100,50	98,80	101,00	99,50	102,50	101,00	Dezembro...	102,50
81,70	79,50	81,00	79,00	81,50	81,00	85,00	81,50	86,00	84,00	85,50	85,00	Novembro...	86,00
74,70	71,00	72,00	71,50	72,50	72,50	73,00	72,50	76,50	73,00	79,00	77,00	Dezembro...	79,00
38,50	33,70	37,30	31,50	37,30	36,00	37,50	36,40	38,90	37,40	38,00	36,50	Novembro...	38,90
63,90	63,90	—	—	—	—	63,90	63,90	—	—	78,00	78,00	Dezembro...	78,00
13,00	13,00	13,70	13,50	14,00	14,00	14,00	13,80	14,40	14,20	—	—	Jan. e Fev.	14,50
79,00	78,30	79,00	78,50	79,00	79,00	—	—	—	—	76,50	76,00	Jul., Ag. e S.	79,00
68,50	68,20	68,00	67,60	—	—	67,70	67,70	67,50	67,50	67,50	67,50	Ab., Maio e Jun.	70,00
85,00	84,00	84,10	83,00	83,00	82,80	83,50	80,00	83,50	83,00	83,20	80,50	Junho e Julho	85,00
94,50	92,50	94,00	93,00	93,50	93,00	93,00	92,50	93,50	93,50	94,50	94,50	Julho e Dez.	94,50
91,80	89,80	90,20	90,30	90,50	90,50	90,50	89,50	89,00	88,70	90,50	89,00	Julho.....	91,80
—	—	84,20	84,20	84,20	84,20	85,00	84,20	86,00	85,30	86,00	86,00	Nov. e Dez.	86,00



# AGENDA DO VIAJANTE

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel—Grande Hotel o 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 aquecidos—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

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

## Salão OLYMPIA

Sessões todos os dias desde as 2 da tarde

O circo da morte. 5 partes.—A fita mais interessante e mais emocionante que tem sido exposta em Lisboa.

O navio perdido, 3 partes.—Extraordinario trabalho da casa Nordisk.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1917

### COMPANHIA

#### PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R
7 23	8 33	5 25
10	11 7	6 40
11 15	12 22	8 56
12 50	1 07	11 26
3	4 10	1 12
5 20	6 1	3 17
5 34	6 42	5 23
6 15	7 9	6 53
7 3	8 10	7 27
8 55	10 5	9 7
11 14	12 25	11 12
11 55	1 2	—
1 6	2 13	—

Lisboa-R Queluz Lisboa-R

8 17	8 49	8 45
8 4	8 45	9 4

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 55	7 40	5 25
8 10	9 1	6 7
9 10	10 18	7 40
10 45	11 53	8 50
12 41	1 32	9 35
1 2	3 8	10 45
3 20	4 28	11 15
5 25	6 16	12 5
6	7 1	3 50
6 40	7 21	5 20
7 30	8 21	6 40
8 40	9 48	7 50
10 10	11 18	9 40
11 40	12 48	11 30
12 45	1 45	12 10

C. Sodré P. Areos C. Sodré

6 19	6 55	7 5
8 15	8 45	8 55
12 5	12 41	12 55
1 10	1 49	1 50
2 45	3 15	3 25
4 34	4 56	5 6
5 20	5 6	6 15
6 55	7 31	7 50

Lisboa-R V. Franca Lisboa-R

6 40	7 54	5 46
10 33	11 51	8 26
1 25	2 47	8 30
5 5	6 2	12 35
5 45	7 5	3 2
7 10	8 28	9 10
10 30	11 56	—
12 58	2 10	—

Lisboa-R Sacavem Lisboa-R

6 40	7 21	6 24
8 44	9 29	7 4
10 33	11 18	9 6
1 25	2 12	11
3 40	4 23	1 12
5 5	6 35	3 43
5 45	6 32	5 50
6 56	7 35	8
9 5	9 45	9 51
10 35	11 22	10 42
12 58	1 42	11 18

Lisboa-P B. Prata Lisboa-P

7 35	7 45	8 40
8 58	9 18	9 25
7	7 9	9 40

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R Porto Lisboa-R

8 25	2 16	6 24
9 10	8 37	6 38
7 10	9 49	7 55
9 35	7 59	7 45

Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R

5 5	8	4 5
7 55	11 28	11 40
5 5	—	—

Entrone. Porto Entrone.

5 45	1 58	10 18
5 45	—	10 35

Alfarellos Pombal Entrone.

5 44	7 8	6 15
5 44	—	11 41

Figueira Coimbra Figueira

1 50	3 24	1 25
6 30	8 15	7 35
7 23	9 25	10 15
10 20	12 7	2 45
11 30	1 8	4 35
12 5	4 30	6 30
10 45	12 30	11 45

Coimbra Louzã Coimbra

5 25	6 54	7 10
12 24	1 43	2 33
4 35	5 50	6 5

Figueira Alfarellos Figueira

5 30	7	—
6 44	7 21	—
8 25	9 7	—
11 43	12 54	—

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8	3 5	3 25
4 25	12 44	5 30
4 25	—	12 43

Lisboa-R T. Vedras Lisboa-R

5 54	8 43	6 10
5 54	—	9 20

Lisboa-R Caldas Lisboa-R

8 4	1 8	1 25
8 4	—	6 14

Porto Aveiro Porto

6 24	8 31	6 15
10 18	1 2	11 19
2 27	4 36	6 45
6 54	9 31	—

Porto Ovar Porto

5 46	7 13	5 30
4 19	5 49	8 9
12 43	2 13	6 14
12 43	—	7 47

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

6 55	7 48	9 36
8 58	9 50	10 40
12 15	1 11	4 42
5 13	2 33	9 48
5 21	6 43	12 5
10 51	11 43	—

Mais os de Ovar e Aveiro.

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

9 10	6 55	7 42
9 10	—	8 10
4 35	19 35	11 25
4 35	—	12 21
7 55	7 55	5

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R

9 10	10 14	4 15
8 5	7 40	6 24
8 5	—	12 58

PART. CHEG. PART. CHEG.

Entrone. T. das Var. Entrone.

7 30	1 23	4 24
7 30	—	9 30

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R

9 10	4 2	11 10
9 10	—	5 36

Setil Vendas Novas Setil

5 40	9 30	5 20
8 57	10 49	11 45
7 11	10 20	7 32

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

7 35	9 45	10 50
10 25	12	2 30
6 26	8 25	8 59

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

12 28	6 1	11 5
12 28	—	7 18

Pampilh. Guarda Pampilh.

5 50	2 37	4 5
5 50	—	9 35

Pampilh. Mangualde Pampilh.

9 23	12 55	1 50
9 23	—	4 35

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

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

Lisboa Setubal Lisboa

8 15	9 48	8 25
11 30	1 1	10 35
2 45	4 25	1 50
6 5	7 40	5
8 10	10 5	9 52

Lisboa Aldegalga Lisboa

5 15	10 10	8 10
11 30	1 10	12 5
4 25	6 20	4 40
8 10	10 5	8 15

Lisboa C. Branca Lisboa

4 25	8 7	—
4 25	—	—

Lisboa Evora Lisboa

8 15	12 30	9 28
4 25	9 8	2 12
5 10	12 15	—

Gadanhá Montemor Gadanhá

11 32	2 12	10 10
11 7	11 35	7 5
11 7	—	7 34

Lisboa Villa Viçosa Lisboa

4 25	12 23	6 15
4 25	—	2

Lisboa Móra Lisboa

8 15	3 5	6 40
8 15	—	2

Lisboa Beja Lisboa

8 15	2 15	8 39
8 10	12 55	2
8 10	—	7 10

Lisboa Moura Lisboa

8 10	4 55	9 20
8 10	—	7 10

Lisboa Faro Lisboa

6 5	9 40	6
6 5	—	12

CHEG. PART. PART. CHEG.

Lisbon Villa Real Lisbon

8 10	10	4 43
8 10	—	7 10

Lisbon Portimão Lisbon

8 10	7 15	7 15
8 10	—	7 10

Garvão Grandola Garvão

3 30	6 35	7 20
3 30	—	11 4

Portimão Villa Real Portimão

3 25	8 50	7 40
3 25	—	1

Portimão Faro Portimão

3 15	5 49	10 10
3 15	—	12 45

Faro V. R. S. Ant. Faro

7 30	10	4 40
7 30	—	7 15

C. Branca Garvão C. Branca

3 45	12 56	3 45
3 45	—	1 10

MINHO E DOURO

Porto Braga Porto

4 51	7 52	4 5
8 22	10 50	8 15
10 12	12 53	11 58
2 19	4 4	2 55
5 10	7 1	5 47
12 18	2 11	8 10

Porto Vianna Porto

4 53	9 4	7 9
4 53	—	11 32

Porto Valença Porto

8 22	1 10	5 10
2 19	5 38	1 6
5 10	9 50	3 25
5 10	—	8 10

Porto Monção Porto

8 22	1 53	4 26
2 19	6 19	12 34
5 10	10 34	2 47
5 10	—	8 10

Vianna Valença Vianna

8	10 1	5 10
5 31	8 15	7 27
7 50	9 50	4 15
7 50	—	6 46





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Sahirá o paquete DEMERARA, para

Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>-R. do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

• NO PORTO: TAIT & Co.-R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francez **LIGER**.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



Pará e Manaus

Vapor inglez **MANCO**.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo

Vapor portuguez **S. MIGUEL**.  
Agente, Germano S. Arnaud, C.  
do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



Iquitos

Vapor inglez **HUAYNA**.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio da Prata e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORITA**.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> C.  
do Sodré, 84, 1.<sup>o</sup>



A sahir de Leixões

Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor francez **CHAMPL IN**.  
Agente, Diogo Joaquim do Matos. Rua Nova da Alfandega, 7



Liverpool

Vapor inglez **ANSELM**.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



Providence e New York com escala por S. Miguel

Vapor francez **ROMA**.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr.  
Duque da Terceira, 4 1.<sup>o</sup>



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Vapor francez **BOUGAINVILLE**.  
Agente, Diogo Joaquim do Matos. Rua Nova da Alfandega, 7

## TINTURARIA

DE

# P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A

OF FIKIAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

## COMPANHIA DE SEGUROS

## Fidelidade

Fundada em 1835

13, Largo do Corpo Santo, 13 — LISBOA

Capital emitido..... 1.344.000\$00

Capital desembolsado... 67.200\$00

Reservas..... 700.727\$06,5

Prejuizos pagos..... 4.385.994\$37

Effectua seguros terrestres e maritimos

na séde e nas correspondencias



# KEITH LIGHT



60 CANDLES PER CUBIC FOOT

**DUPLA ILLUMINAÇÃO**

**DA METADE DA COSTA**

Pedir catalogos e orçamentos a:

**BLACKMAN EXPORT C.<sup>O</sup> L.<sup>TD</sup>**

**374, Euston Road LONDON (N. W.)**

## MANUFACTURA DE

# DECALCOMANIAS INDUSTRIAES

Mais de 20.000 decorações para todas as industrias

**Applicação facil e instantanea**

sobre madeira, metal, vidro, celluloido, couro, seda, papel, cartão, tella, faiança, porcellana, superficies pintadas, estuques, etc.

**SOLIDEZ PERFEITA**

90 % mais barato do que os trabalhos feitos á mão

**Trabalhos de encomenda**

*Reprodução fiel e artistica de qualquer original*

**FRISOS**

para decorações muraes

**Window Signs americanos**

para reclames a collocar instantaneamente sobre vidros de montras

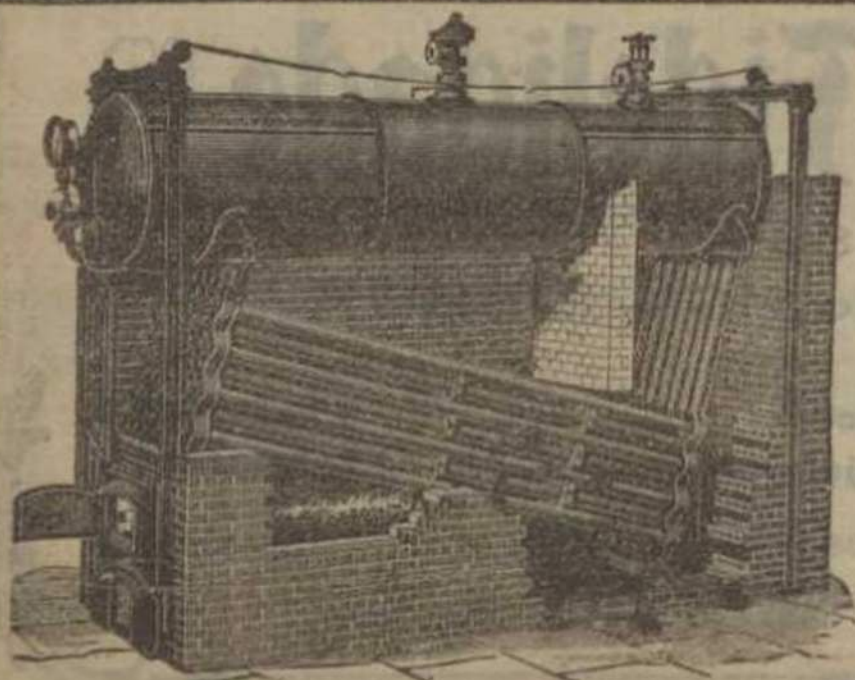
**TABOLETAS E ARTIGOS DE RECLAME**

**Inscrições e decorações**

para caminhos de ferro, tramways, omnibus, automoveis, etc.

Representante em Portugal: **L. de Mendonça e Costa**

**II, Rua da Horta Secca, 13, 1.<sup>o</sup> — LISBOA**



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

**Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.**

Construidas inteiramente d'aco.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Economicas.

**Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando**

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas automaticas.—Aquecedores d'agua d'alimentação.—Purificadores d'agua.—Chaminés de aco.—Transportadores para carvão.—Guindastes electricos.—Lubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

**Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86**

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA