

GAZETA DAS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ



Redacção: RUA da HORTA SÊCA, 13, 1.º — Tel. Cent.-27 — End. teleg: CAMIFERRO

12.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Junho de 1917

Numero 708

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa — Aviso ao Publico: Restricções no serviço que prestam algumas estações e apeadeiros desta Companhia — (4.º additamento ao Aviso ao Publico B. 2557 de 30 de Dezembro de 1915).

SUMMARIO

A linha da Beira Alta em 1916, de J. Fernando de Sousa.....	179
Rinda o tunnel sob a Mancha.....	180
Parte Official, Ministerio do Trabalho e Providencia Social — Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração.....	182

Na linha do Valle do Vouga.....	182
Companhia Norte de Hespanha.....	183
Viagens e transportes.....	184
Os horarios d'este verão.....	184
Linhas ferreas colonias.....	185
Linhas Portuguezas.....	186
Linhas estrangeiras.....	186
Parte financeira:	
Carteira.....	187
Boletim commercial e financeiro.....	188
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	189
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	189
A prosperidade dos caminhos de ferro na America do Norte.....	190
Companhia Atravez d'Africa — Relatorio — Conclusão.....	190
Horario dos combolos.....	192

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas, 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 & C.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLL** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.
Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa
NUMERO TELEPHONICO 586

GUINDASTES

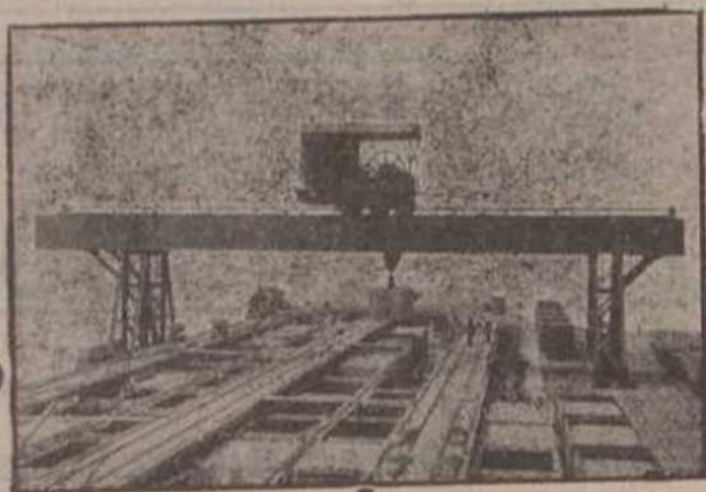
PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

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 já installados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas | «Ransomes & Rapier, London»
«Cablegrammas» | «Sluice London»



Apparelhos hydraulicos de parada, de curso de 7 pés, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.^o

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

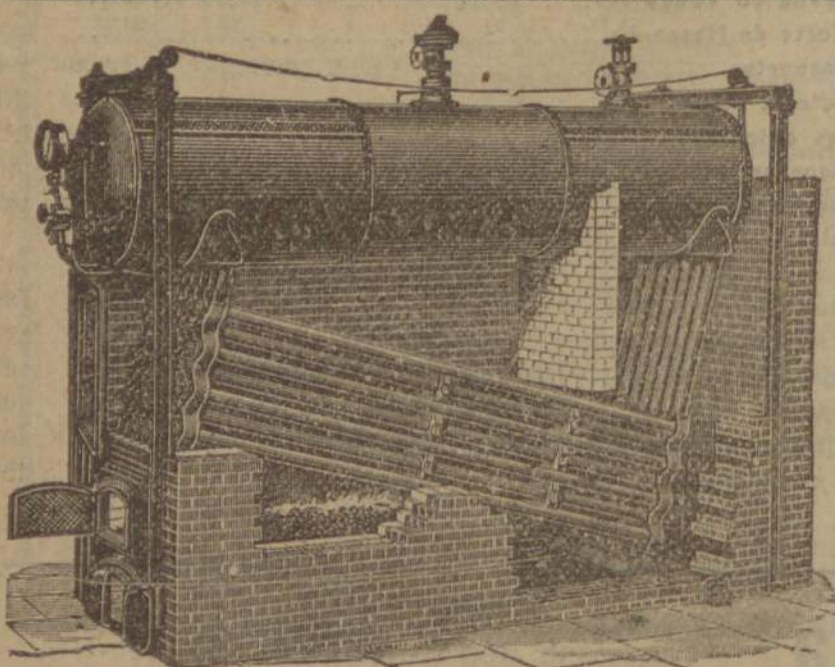
14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES 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.



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegramas: «BABCOCK» — LISBOA

SEGUROS

Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio, maritimos, postaes e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.^a — Rua da Prata, 59 — LISBOA

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, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECCÃO — PARÍS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUCCÃO SIMPLES

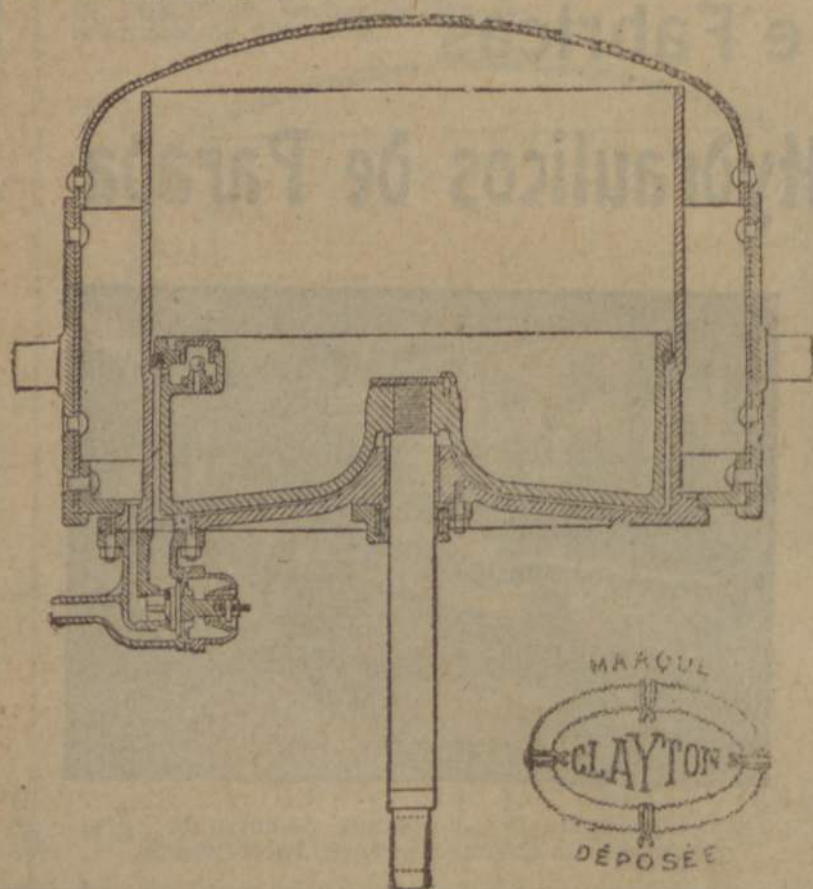
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Povoá e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RAUL ESTEVES, Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro
M. ANDRADE GOMES — ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

12.º do 30.º anno | LISBOA, 16 de Junho de 1917 | Numero 708

A linha da Beira Alta em 1916

Temos presente o relatorio d'esta linha de que vamos dar, como de costume, resumida noticia.

Na presente conjunctura os documentos d'este genero registam difficuldades crescentes, esforços consideraveis para reduzir a despeza e assegurar na parte essencial a circulação, mercê da elevação do preço de materiaes e sobre tudo do carvão. E não é só o problema angustioso da situação financeira das Companhias que se impõe; é tambem a incerteza sobre a possibilidade de continuar o serviço regular, embora reduzido. Continuaremos a receber carvão? Virão as materias primas para a regular conservação do material circulante?

Requisitaram-se os navios allemães e não temos navios.

Mal se começa agora a explorar mais largamente o combustivel de que dispomos. Emprega-se, é certo, em larguissima escala, a lenha, o que vae determinar uma crise de desarborisação do paiz, mas esse serviço tem inconvenientes varios e não póde passar de expediente de occasião.

A elevação do custo do carvão levou a Companhia da Beira Alta a pedir auctorisação para applicar ás suas tarifas a sobretaxa de 25 % desde 1 de abril de 1916, pela qual se explica a maxima parte do augmento de 91:277\$20 havido nas receitas. Essa sobretaxa foi já elevada a 40 % a partir de 1 de maio ultimo.

As receitas brutas em 1916 foram 694:365\$469 captivos de 45:346\$64 de reembolsos e impostos, o que as reduz a 649:018\$829 com um augmento de 16,55 % sobre 1915.

A receita devida ás sobretaxas foi de 93:733\$24, ou mais 65:233\$78 do que no anno anterior.

As restricções prescriptas para a applicação das sobretaxas reduziram as de 10 % a 7,1 e as de 25 % a 18,5.

Nas receitas normaes houve 26:043\$42 de augmento.

A receita de passageiros foi de 219:392\$51,4 ou mais 16:383\$00,4 do que em 1915. O numero de passageiros foi de 392.561 ou menos 4.096, tendo recahido essa diminuição na 1.ª e 2.ª classe, de modo que compensa o augmento de 2.144 na 3.ª.

Foi isso devido principalmente ao afrouxamento do movimento internacional, em que houve menos 2.059 passageiros.

A grande velocidade produziu 93:490\$95 ou mais 26:343\$30,2 do que em 1915, apesar de uma pequena diminuição na receita de bagagens. A tonelagem elevou-se de 8.773 toneladas em 1915 a 11.168 em 1916.

A receita da pequena velocidade attingiu 314:791\$71, mais 39:654\$79,6 do que em 1915, tendo-se transportado 202.025 toneladas, ou mais 4.975 do que em 1915.

As mercadorias que deram logar a maior incre-

mento do trafego foram os vinhos (22.866 toneladas, ou mais 9.813), o vasilhame (9.633 toneladas, ou mais 5.443), as madeiras (50.344 toneladas, ou mais 6.195), os adubos (6.048, ou mais 1.105). Em compensação houve diminuições de 3.231 toneladas na cal, 2.244 no carvão mineral, 1.601 no sal, 2.275 nos cereaes e legumes.

A proposito do maior consumo de madeiras, refere o relatorio os louvaveis esforços feitos pela Companhia para promover a cultura de terrenos incultos e a sementeira de pinhaes.

A diminuição nos transportes de varias mercadorias foi principalmente devida á falta de vagões.

O trafego internacional accusa os seguintes resultados:

No sentido Portugal-França.	9.371	+	7.943
" " França-Portugal.	3.594	+	1.382
Total.....	12.965	+	9.325

As receitas diversas attingiram 15:417\$17, ou mais 8:603\$22 do que em 1915.

As despesas de exploração subiram a 405:823\$41,3 ou mais 73:455\$42,4 do que em 1915.

O principal augmento deu-se, como é natural, na Tracção (64:653\$28). Em todos os serviços houve augmentos devidos á melhoria dos vencimentos do pessoal.

No consumo das locomotivas foi o principal accrescimento de despesa (56:091\$91,4) apesar de se ter reduzido o percurso de comboios, de 519.683 kilometros, em 1915, a 468.593 em 1916.

O custo do trem-kilometro subiu 77 % em relação a 1915 e 240 % em relação a 1914.

As receitas liquidas subiram 17:821\$77,8.

Apezar das criticas circumstancias presentes, a Companhia dispendeu em 1916, 46:416\$13,5 em melhoramentos a saber:

Em transformação de vehiculos	6:531\$81,6
Em renovação de via e obras complementares	33:011\$91,6
Em construcção de vehiculos	6:872\$40,3

O fundo da Caixa de aposentações elevou-se a 103:554\$86,9, tendo tido o augmento de 7:907\$71,6.

A reserva convencional ficou elevada a 142.480,72 francos, apesar do dispendio de 26.432,72 em construcção de material circulante.

A conta de Ganhos e Perdas accusa, depois de deduzido o juro e amortisação das obrigações de 1.º grau, perdas de cambio e a retenção para a reserva convencional, um saldo crédor de 22:338\$96,4, do qual 14:812\$25,8 foram applicados á amortisação de 720 obrigações de 2.º grau e aos impostos pagos em França.

A presente guerra continua a exercer pernicioso influencia na vida da Companhia, não só pelos embarços postos á circulação como pelo enorme encarecimento da exploração.

E a este proposito seja-nos licito commentar o seguinte facto:

Um distincto engenheiro de minas, o Sr. Bessa Pinto, depois de ter consagrado annos ao estudo da constituição geologica do paiz, chegou á conclusão de que existe hulha em abundancia em Portugal, tendo reconhecido a existencia dos terrenos de "culm" e "permico" entre os quaes fica o terreno hulheiro.

A area a explorar no paiz é muito vasta, prolongando-se a camada carbonifera para debaixo do Atlantico.

Impõem-se pesquisas em larga escala, para as quaes foi pedida auctorisação ao abrigo da lei n.º 677, de 15

de abril ultimo e se assegurou o importante capital necessario, pois as sondagens devem ir a profundidades superiores a 1.000 metros. Segundo, essa lei deve ser apresentada uma memoria, cujo valor scientifico presumptivo das existencias dos jazigos a pesquisar seja reconhecida pelo Conselho Superior de Minas, mediante cujo parecer favoravel será concedida a auctorisacão para as pesquisas, valida por dois annos.

Se d'ellas resultar o reconhecimento de jazigos exploraveis, a concessão é pedida nos termos da lei geral de minas.

A licença para pesquisas não importa, pois, senão um encargo aleatorio para a entidade que a obtem.

A memoria apresentada pelo Sr. Bessa Pinto para demonstrar a existencia de uma vasta formação carbonifera em Portugal, foi unanimemente julgada pelo Conselho de Minas digna de toda a consideração.

Era pois presumptivo o despacho favoravel do Ministro, mediante o qual... se ia arriscar uma centena de contos em pesquisas.

Correspondiam os resultados ás previsões scientificas do Sr. Bessa Pinto? Reconhecia a existencia de camadas de hulhas abundantes e susceptiveis de larga exploração? Operava-se na economia do paiz uma revolução de incalculaveis consequencias, como nenhuma outra é dado prever.

Carvão em Portugal? Que manancial de riqueza! Que funda transformação economica! Que progresso industrial realisavel!

Não correspondiam os resultados das pesquisas ás previsões? Tinham-se perdido alguns capitaes que uma iniciativa rasgada sacrificasse ás pesquisas.

Pois bem: a licença foi recusada com o seguinte despacho:

Não está effectivamente comprehendido nem na letra nem no espirito da lei que para se provar a existencia de um jazigo mineral seja necessario fazer pesquisas n'uma área de 18.000 quilometros quadrados, approximadamente a quinta parte da superficie do continente da Republica, que tanta é a extensão requerida. Mas tratando-se de um trabalho de tanto merecimento scientifico, e que na presente conjunctura pode ter o para paiz extraordinaria importancia economica, o requerimento tem de ser indeferido em vista das disposições expressas da lei n.º 677, determinando-se ao mesmo tempo que se estude uma proposta de lei com o fim de obter do Congresso da Republica a interpretação ou aclaração que melhor deva ser dada aos artigos 6.º e 11.º da referida lei, tendo em attenção os mais altos interesses da Patria, nesta hora grave da sua regeneração economica.

Parecem-me excessivos e faltos de fundamento os escrúpulos que levaram ao indeferimento do pedido. Que importa que a area a pesquisar seja vasta? Maior é o capital a arriscar.

No praso fixado na lei fazem-se as pesquisas, restrictas ou numerosas conforme os recursos do pesquisador. Findo o prazo de dois annos caducou a licença e outros podem renovar a iniciativa.

Apparecem jazigos exploraveis?

Entre em vigor para a sua concessão a lei ordinaria de minas.

Que prejuizo ha, para o Estado ou para terceiros, de ser a area a pesquisar maior ou menor? Não é pelo contrario uma injustiça tolher iniciativas uteis, baseadas em estudos prolongados em que se fundamenta um direito incontestavel de prioridade?

Pois não se devia aproveitar sem delongas o ensejo de estudar sem o minimo sacrificio para o Estado o problema que mais interessa a economia nacional?

Foi, ao que parece, apresentada a proposta de lei, destinada a esclarecer as duvidas de interpretação da lei n.º 677.

Oxalá que esteja concebida em termos que não affecte direitos incontestaveis, nem venham tolher uma iniciativa de tão ponderosas consequencias.

Não nos parecem, porém, bem cabidos taes escrú-

pulos, nem necessaria tal interpretação de uma lei clara. Perante o parecer favoravel do Conselho de Minas, para mais unanime, o seguimento natural e legal era o deferimento.

• Convém registrar as affirmações recentemente feitas pelo Sr. Bessa Pinto:

—O parecer do Conselho Superior de Minas é por unanimidade favoravel ao meu estudo. Resta, portanto, fazer as pesquisas ou sondagens para, por ellas, se iniciarem trabalhos praticos. Requeri, segundo a disposição do artigo 6.º da lei de 13 de abril d'este anno, para me ser concedida licença para pesquisar a area que delinee e onde se encontra o jazigo carbonifero. Está constituida a sociedade capitalista para iniciar os trabalhos de sondagem. Como é de calcular, os capitaes a empregar são enormes: tenho-os todos. Não pedirei ao Estado coisa alguma que represente dinheiro; nem um prego, e todavia a grandeza dos trabalhos que podem resultar do estudo é tão visivel que mal me fica acentuá-la.

—Assevero a existencia da formação carbonifera na vasta area ao longo da nossa costa occupada pelos systemas mesozoico e cainozoico e que essa formação carbonifera se deve prolongar para o Poente, por baixo do Atlantico. E' facil, sobrepondo tres livros, tirar um do meio; o que não é possivel é ter tirado de tres formações geologicas (o "culm", de baixo, o "carbonifero", no meio, e o "permico", por cima) aquelle que está exactamente no meio. Existe o "culm", existe o "permico", logo deve, fatalmente, existir o "carbonifero". E' certo que ao sul de Grandola desapareceu o carbonifero, mas exactamente desapareceu a formação de cima, o "permico".

—Em conclusão...

—Em conclusão existem jazigos de carvão em Portugal, boa hulha, e ha a obrigação moral de os explorar. E' uma riqueza de que se deve tirar o maior aproveitamento.

A area a explorar parte desde a ponta de Espinho, passa pelas piramides do Bussaco, do Gedeal, de Vendas Novas, de Atalaia e vae d'aqui ao Atlantico. E' relativamente grande. Em todo o caso e por muito que os trabalhos de sciencia possam falhar e a dar uma impressão errada de exito — e assim succedeu aos estudos de Carlos Ribeiro, de Werner, de Hulton, Leopold Buch, Dufrénoy, etc. — se é verdade que na importante comunicação do engenheiro Bessa Pinto qualquer coisa póde haver de impreciso ainda — o que é já indiscutivel é que estamos na presença de uma revelação extraordinaria de riqueza e a que hoje não se póde ainda dar todo o valor, todo o significado e alcance que attinge. E eis uma base para um futuro melhor ao Portugal industrial e productivo.

O assumpto interessa de tal modo a exploração de caminhos de ferro que devemos segui-lo attentamente.

J. Fernando de Souza

Ainda o tunnel sob a Mancha

Por diversas vezes tem a nossa *Gazeta* tratado do importantissimo assumpto do ainda não construido mas já historico tunnel sob a Mancha, destinado a ligar pelos mais estreitos laços a Inglaterra e a França, mas este assumpto é precisamente d'aquelles que nunca perdem a actualidade, sendo mesmo, nas actuaes circumstancias da Europa, um dos que mais se impõem a ponderação dos dois paizes mais directamente interessados em que venha a realisar-se a audaciosa tentativa que Mathieu, engenheiro francez, concebera em 1802 e que n'essa data expoz ao grande

Napoleão, tentativa mais tarde desenvolvida em planos serios por Thomé de Gamond, que foi o verdadeiro iniciador do tunnel submarino, em projecto desde então e do qual continuos estudos e experiencias demonstraram a possibilidade, ou deram a prova de quanto a famosa obra é perfeitamente exequível.

O dobar dos tempos, que nos conduziu á actual conflagração, veio demonstrar tambem, completando e, por assim dizer coroando os estudos feitos, quanto uma tal obra teria sido de incontestaveis vantagens e até, talvez de civilisadores resultados, se as razões estrategicas, hoje já em grande parte postas de lado, não tivessem impedido o proseguimento dos trabalhos, que chegaram a ser encetados, quer do lado inglez, quer do lado da França.

Em 1875 constituiu-se, como é sabido, a Companhia Franceza, sob a presidencia de Michel Chevalier, com o fim de obter do seu governo a concessão de uma linha submarina para a Inglaterra, sendo o respectivo convenio assignado em Agosto do mesmo anno, dando a essa Companhia a concessão requerida, tendo os trabalhos começado e progredido até uma longitude de 1.839 metros, com a abertura da chamada galeria de ensaio, desde Sangate, perto de Calais, em direcção ao mar, trabalhos esses que se encontram perfeitamente conservados e podem recommençar em qualquer occasião, desde que sejam resolvidas as difficuldades que se levantaram e deram causa á sua paralisação.

Na Inglaterra, como tambem não desconhecem os que a este assumpto teem dedicado a sua attenção, trez entidades associativas se occuparam de levar á pratica o audacioso projecto que faz honra á engenharia do seculo findo: a Channel Tunnel Company, fundada em 1872; a South Eastern Railway Company, que chegou a realisar trabalhos preliminares; e, finalmente, a Submarin Railway Company, fundada em 1881 com o capital de 220.000 libras, tendo por objecto adquirir os direitos da South Eastern e da Channel Tunnel, executar os trabalhos de prova, obter poderes mais extensos do parlamento da União e formar a Companhia definitiva para a construcção do tunnel sob a Mancha.

Desde então até 1883 manifestou-se na Inglaterra um movimento de opposição, na imprensa e no parlamento, que impediu o proseguimento dos trabalhos, como já por vezes temos dito.

Veio depois o projecto Sartiaux, baseado em profundos estudos geologicos do terreno a perfurar, realizados por Breton e confirmados pelo inglez John Hawkshard e pelas investigações concludentes de Potier e Lapparent, que levaram a effeito 7000 sondagens no canal da Mancha, adquirindo a certeza da exequibilidade da obra projectada.

Um dos homens que na Inglaterra se esforçou e esforça por fazer comprehender aos seus compatriotas as grandes vantagens da construcção do tunnel submarino, foi o barão d'Erlanger, considerado economista, ainda vivo e sempre entusiasta de uma tal construcção.

Um correspondente estrangeiro que esteve recentemente em Londres, tendo entrevistado lord P... (sem nos desvendar qual o nome que essa inicial significa) ouviu-lhe dizer, alludindo ao barão d'Erlanger, que estivera presente e tivéra de retirar-se:

«Meu caro amigo, se este homem tivesse sido ouvido, a guerra custaria hoje á França e á Inglaterra metade do que lhe custa actualmente, e ter-se-hiam poupado milhares de vidas humanas!»

E relata o alludido correspondente que o seu entrevistado proseguiu dizendo-lhe:

«O Barão d'Erlanger empregou o esforço principal de toda a sua vida a vencer os preconceitos dos seus compatriotas, contra o famoso projecto do tunnel submarino da Mancha. Eu sou d'aquelles que partilharam d'esses preconceitos. A nossa qualidade de insulares era para nós,

inglezes, um verdadeiro fetiche. Taine escreveu algures que a Inglaterra era uma especie de fortaleza feudal cercada de agua. Nós tinhamos a impressão de que este tunnel seria o vehiculo de todos os ventos do espirito mau, de todas as forças destructoras das nossas queridas tradições, de todas as qualidades e mesmo de todos os defeitos que fizeram a nossa força e a nossa grandeza. A guerra foi para nós uma grande licção e modificou completamente o nosso estado de espirito. No Somme não ha um unico official que não lamente que o tunnel não esteja construido ha muito tempo. A sua construcção ter-nos-hia custado dezeseis milhões de libras, mas a sua existencia durante a guerra ter-nos-hia feito economisar dez vezes esta quantia.»

A um gesto de admiração do correspondente, a pessoa entrevistada accrescentou:

«Não vejo motivo para admiração. Pense no que nos tem custado o transporte maritimo dos nossos milhões de soldados, dos nossos cavallos, vehiculos, viveres, caubões, e na avalanche de munições que continua a cair sobre o sólo francez! Pense na perda de tempo que representa o embarque e o desembarque de todo este formidavel material, que, se o tunnel existisse, poderia ser transportado directamente dos depositos, das fabricas de munições, e das minas, até á linha de batalha.»

O mesmo correspondente teve ensejo de se avistar com sir Francis Fox, outro inglez entusiasta pela realisação da famosa obra internacional, que foi, como engenheiro distincto que é, o delegado do governo inglez para a construcção do tunnel do Simplon, o qual lhe referiu a fórma como o engenheiro francez Mathieu convencera Napoleão da utilidade e da viabilidade do tunnel, bem como a phrase do imperador ao embaixador da Inglaterra em França, durante o breve armisticio que foi a paz d'Amiens: «*Monsieur, ce tunnel est une des grandes choses que nous devrions faire ensemble!*»

Sir Fox referiu-lhe seguidamente que, ha alguns mezes, o projecto do tunnel sob a Mancha recebeu um novo impulso, de que o barão de Erlanger foi o principal factor, appoiado pela opinião publica e pela Camara do Commercio de Londres, que nomeou uma delegação de 160 membros para fazer uma «*démarche*» collectiva junto do sr. Asquith, então presidente do conselho de ministros.

Depois forneceu-lhe alguns interessantes dados acerca do seu plano para a continuação e conclusão das obras.

Os comboios que atravessarão o tunnel serão exclusivamente movidos a electricidade. A via ferrea será de typo pezado, a fim de se poder attingir uma velocidade de 60 milhas á hora. A viagem de Paris a Londres durará apenas 5 horas.

Far-se-ha um tunnel separado para as linhas telegraphicas e telephonicas, o que evitará os perigos a que as ancoras dos navios expõem actualmente os cabos submarinos. O tunnel facilitará a extensão das audições telephonicas e a multiplicação das linhas.

Se nos recordarmos de que, nos Estados Unidos, cidades que demoram á distancia de 3.000 milhas, como New York e S. Francisco da California, estão ligadas telephonicamente, não poderemos admirar-nos da possibilidade de que, amanhã, um qualquer cidadão de Lisboa faça reservar o seu quarto, pelo telephone, n'um grande hotel do Strand.

Não terminaremos este artigo sem dar ainda alguns esclarecimentos referentes ao projecto de Mr. Sartiaux, que servirão de ampliação aos que teem sabido em outros numeros da *Gazeta*. Em vez de uma só galeria para as duas linhas, a qual teria fórma ovalada, com 9 a 10 metros de largo e 6 a 7 metros de alto, acha elle preferivel construir duas galerias circulares parallelas, uma para cada via, de 5,50 a 6 metros de diametro cada uma, com 15 metros de distancia entre si, as quaes devem commu-

nicar, de 100 em 100 metros, por corredores transversaes.

Tomando como typo a machina perfuradora do coronel Beaumont, a duração da abertura do tunnel seria de quatro e meio a cinco annos, desde que fique terminado o poço de origem da galeria de serviço, ou seja um total de seis e meio a sete annos. Mas os progressos das machinas perfuradoras e a intervenção da electricidade, que dará força e luz até ás partes mais inacessiveis, permitem crer que a obra possa terminar-se no espaço de 4 annos, tanto mais que os trabalhos de approximação e de instalação podem effectuar-se parallelamente.

O gasto total para a construcção do tunnel, segundo o projecto Sartiaux é orçado em 200 milhões na parte franceza, ou seja um total approximado de 400 milhões para o conjuncto Marquise-Douvres, respectivamente estações capitaes franceza e ingleza. Como a distancia entre estas duas estações é de 61 kilometros, e o tunnel propriamente dito tem a longitude de 53, o gasto será, approximadamente, de 7 milhões por kilometro de tunnel.

Compreende-se, sem grande esforço e sem neccessidade de conhecimentos technicos, qual teria sido a utilidade d'este tunnel na presente guerra.

Calcula-se que, descontando as 4 horas diarias precisas para a inspecção da via, durante as 20 horas uteis de serviço, poderiam fazer-se, em ambos os sentidos, de 100 a 120 comboios, que, a 500 tonelladas por cada um, representariam 50 a 60 mil toneladas por dia em cada sentido, ou seja um numero de toneladas muito superior ao neccessario, sem contar que se haveriam evitado atrasos, riscos, perdas e difficuldades de toda a ordem, a crise dos frétes e dos transportes, e ainda que, finalmente, a frota ingleza teria evitado uma grande parte do seu trabalho, podendo, portanto, ter augmentado a sua influencia bellica.

Com a economia realisada nos transportes feitos pelo tunnel teria ficado coberto não poucas vezes o importe da construcção do tunnel submarino entre a França e a Inglaterra.

Tendo a guerra actual ensinado o desprezo de velhos preconceitos, o tunnel da Mancha, na opinião do correspondente a que temos alludido e na de muitas outras pessoas de incontestavel competencia, será com certeza uma das grandes obras que os aliados emprehenderão depois da paz, que todos ambicionamos. A questão está impressionando a opinião publica e, como todas as verdades, triumphará tanto mais rapidamente quanto mais longa foi a sua gestação, e a vontade dos homens reunirá de novo as duas nações habitadas por povos amigos, d'essa amizade cimentada com o sangue generosamente vertido por tantos milhares de victimas em prol de uma bella causa commun.



PARTE OFFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdéncia Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdéncia Social, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma ponte de alvenaria a construir sobre o rio Tâmega, no lanco do caminho de ferro da Régua a Chaves, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 8 de Dezembro de 1916, conformando se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 24 de Maio findo, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importância de 10.410\$.

Paços do Governo da República, 2 de Junho de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdéncia Social, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Na linha do Valle do Vouga

Terminou, no passado dia 3, a gréve do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga, tendo sido restabelecido o serviço dos comboios no dia 4.

Em ordem de serviço n.º 100, que transcrevemos, fez o representante da Companhia o relato dos acontecimentos e confirmou as promessas já feitas ao pessoal.

Ordem de dia n.º 100

Em ordens de serviço n.º 92 e de dia n.º 99, de 8 de maio, foram melhorados os abonos por percursos, deslocações e rendas de casa e os vencimentos dos factores e elevados ao dobro os abonos extraordinarios de 25 a 10% dos vencimentos, já concedidos nella ordem de dia n.º 97, desde que entrasse em vigor a lei das sobretaxas, pendente de approvação parlamentar.

Assim se desempenhava a Companhia do compromisso por mim tomado na vespera para com o Ex.^{mo} Governador civil de Aveiro, tencionando além d'isso melhorar nos limites do possivel os quadros annualmente revistos no orçamento, como em quasi todas as companhias, e fixar regras de promoção.

Do mesmo modo se obrigára a organizar o fornecimento de viveres por descontos em folha e n'esse sentido havia negociações adiantadas com a Cooperativa dos empregados da fabrica Brandão Gomes L.^{da}, de Espinho, que forneceria aos preços correntes, dando um *bonus* a favor do pessoal e offerecendo as garantias de uma instituição já creada e possuidora de importante capital. Era emfim promettida a criação da Caixa, assumpto ponderoso, que carecia de estudo attento.

Deviam aquellas ordens ser distribuidas pelo C. n.º 1 de 9, mas houve quem as subtrahisse das bolsas da correspondéncia, sem duvida para evitar o seu effeito pacificador.

Na noite d'esse dia punham-se clandestinamente em movimento comboios, partindo de Espinho, Aveiro e Vizeu, nos quaes era levado o pessoal para Sarnada, a fim de alli se reunir e obstar á exploração.

No dia 10 estava paralyzado o movimento e um grupo de agentes ia aos escriptorios intimar a cessação do trabalho ao pessoal que alli estava cumprindo o seu dever.

Não fóra feito o aviso de gréve com a antecedencia de 8 dias, que a lei determina, pois a moção emanada das assembleias de 15 de abril, em Sarnada e Espinho, declarava que era esperada até 30 a resposta da Companhia ás imposições que se lhe faziam, «a fim de estudarem o caminho que deveriam seguir».

Esta resposta foi dada pela ordem do dia n.º 98, de 24 de abril, explicando a situação da Companhia e o que ella podia fazer sem abdicar dos direitos, que a lei lhe assegura, de organizar os serviços e escolher livremente o pessoal conforme as circumstancias e conveniencias.

O movimento realisado, com a utilização abusiva do material da Companhia, era porém mais que uma gréve, pois não se limitára á recusa de trabalhar; tornara-se uma *sedição*, nos termos explicitamente previstos no art. 33.º do decreto de 31 de dezembro de 1864.

Debalde fui a Sarnada no dia 11 para levar o pessoal por meios suavos a voltar á legalidade, promettendo indulgencia para com os factos occorridos e mantendo os compromissos tomados. Não podendo sacrificar os direitos e auctoridade da Companhia, expuz a situação a S. Ex.^a o Ministro do Trabalho, assegurando-lhe as suas disposições de facilitar quanto possivel a solução do conflicto, que prejudicava a região pela falta de communicações, o Estado pela perda de receitas e a Companhia pela perturbação de serviços e abalo da disciplina.

Foi o Sr. Governador civil encarregado de intervir, tendo-se-lhe reiterado as mesmas exigencias, ainda accrescentadas com outras, como condição da volta ao trabalho, sendo a principal a adopção de determinados quadros, tabellas de vencimentos e regras de promoção, que, favorecendo algumas classes, prejudicavam a maior parte do pessoal. Basta observar que sendo de 11:000\$00 o augmento annual de despesa ordinaria, havia na Tracção uma diminuição de 1:700\$00 e na Via ficava a despesa a mesma, e que os abonos extraordinarios não seriam duplicados, com prejuizo dos que não vissem consideravelmente augmentados os vencimentos permanentes.

Na minha resposta de 18 de maio, ao Ex.^{mo} Governador civil mantive as promessas de conciliação e indulgencia por parte da Companhia, já feitas a S. Ex.^a o Ministro. Apesar de tudo, o pessoal conservou-se na mesma attitude e pediu a intervenção directa do Sr. Ministro do Trabalho.

Acceitou este e em 22 foi-me communicado que o pessoal ia voltar ao trabalho, e pedia apenas:

- a) os abonos dos vencimentos durante a gréve;
- b) a renuncia, por parte da Companhia, á applicação de sanções disciplinares;
- c) conservação das regalias usufruidas antes da gréve (que ninguem pensou em supprimir);

d) os abonos extraordinarios, já promettidos, que se elevariam ao dobro (50 a 20 %) quando entrasse em applicação a lei das sobretaxas;

e) publicação, em 1 de janeiro de 1918, de novo quadro, em que se fizesse a classificação das estações e se organisassem os serviços por classes, com as regras de promoção;

f) concessão dos fornecimentos de generos ao pessoal pela Cooperativa que o mesmo organise, com os descontos em folha.

Declarei que a maior parte d'essas concessões se achavam já feitas ou promettidas, excepto a ultima, antes da grève, e que desde o começo d'esta accedera aos desejos manifestados pelo Ex.^{mo} Ministro, assegurando que não faria descontos de vencimentos, nem applicaria as sancções disciplinares devidas. Quanto ao armazem de viveres, achava a solução prejudicial aos empregados, pois em vez do recurso a uma instituição florescente, dando todas as garantias, ia se fazer uma tentativa, que podia dar maus resultados, ficando entregue a Cooperativa a um pequeno grupo de empregados residentes em Espinho, aos quaes não sobrava o tempo e podia faltar competencia para gerir um estabelecimento tão complexo. Bastava recordar o que tem succedido n'outras linhas.

Todavia, em vista do desejo do Ex.^{mo} Ministro, accitava em principio o alvitre, desde que a Cooperativa esteja organizada em condições satisfactorias de funcionamento.

Por outro lado, o Ex.^{mo} Ministro ia diligenciar a prompta votação do projecto de lei das sobretaxas. Particpei para Paris à Ex.^{ma} Administração que se ia restabelecer a circulação e fui a Espinho, esperando que assim tivesse succedido.

Com espanto, vi o contrario e soube que os delegados do pessoal ficaram em Lisboa esperando a approvação da lei, e prolongando assim a anomala situação, com a aggravante de estarem assegurados os vencimentos e a impunidade.

Bem podia a Companhia considerar-se desligada dos seus compromissos de benevola indulgencia. Nem o voto da lei no dia 28 pôz termo á paralysação dos serviços. Pelo contrario: aproveitou-se o ensejo da chegada a Portugal do Sr. Prévault, antigo chefe da exploração, para reclamar a sua intervenção, attribuindo-lhe poderes que elle não tinha, nem eu lhe conferia como representante da Companhia, e invocando-se uma imaginaria incompatibilidade, que só então surgia, para se exigir que elle me substituísse á testa da exploração!

Mais ainda: suppoz-se que o prolongamento da grève além de 30 dias daria ensejo ao Governo de tomar posse das linhas e comprovou-se esse objectivo, como se tão absurda interpretação do contracto podesse ter a minima viabilidade.

E enquanto occorria esta longa serie de factos anormaes, tanto em contradicção com a disciplina anterior, desenrolava-se paralelamente uma campanha em alguns jornaes, allegando perseguições e violencias por parte de quem, no exercicio do seu cargo, vae em tres annos, se tem empenhado em ser justo e humano, não curando de opiniões nem de pessoas e só de direitos e serviços, procurando obter para o pessoal as possiveis vantagens, apesar da situação actual tão critica da Companhia, e recommendando insistentemente aos Srs. Chefes de serviço igual proceder. Nem um só facto concreto se apontou, porque o não havia, para corroborar essas accusações.

Terminou esta crise deploravel, que prejudicou a região e a Companhia e fez perder ao Estado avultada quantia.

Fiel ás minhas promessas feitas antes e depois da grève, mantenho os compromissos tomados para com S. Ex.^a o Ministro, esquecendo e relevando, em nome da Companhia, os factos occorridos e renunciando ás sancções disciplinares previstas no regulamento.

Apesar de não começar a Companhia a ter qualquer receita da sobretaxa talvez antes de 20 do corrente mez, os abonos extraordinarios de 25 a 10 % vigoram desde Maio, esperando a applicação da lei das sobretaxas para immediatamente duplicarem nos termos da ordem do dia n.º 99.

Espero que a benevolencia da Companhia corresponderá o pessoal pelo bom serviço e disciplina.

Lisboa, 4 de Junho de 1917. — O Engenheiro Representante da Companhia, J. Fernando de Souza.



Companhia Norte de Hespanha

Recebemos o relatório da gerencia d'esta Companhia, no anno findo, approvado na assembleia geral que se realisou em 12 de Maio passado, do qual, como costume, vamos extrahir os dados mais interessantes.

Os resultados da exploração da grande rede (3959 kilometros), durante esse anno, caracterisaram-se, como no geral das linhas do visinho reino, por um consideravel augmento de receitas, excedido por um mais importante augmento de despesas, conforme já o previra o relatório anterior, e aqui o dissémos ha um anno.

Eis a comparação d'esses resultados, em pesetas:

	1916	1915	Diferença em 1916
Passageiros	41.121.652	37.118.886	+ 4.002.766
Grande velocid.	14.748.434	12.786.253	+ 1.960.181
Pequena »	114.812.981	102.476.907	+ 12.336.074
Varios	1.808.930	1.702.194	+ 106.736
Totales do trafego	172.491.997	154.084.240	+ 18.407.757
Diversos	221.943	235.576	- 3.633
Totales dos productos	172.713.940	154.309.816	+ 18.404.124
Gastos da Exploração	100.225.780	78.402.533	+ 21.823.267
Liquido	+ 72.488.140	75.907.283	- 3.419.143

ou em moeda portugueza ao par:

Excesso de productos	3:312.742\$32
» » gastos	3:928.188\$06
Prejuizo	615.445\$74

Para aquelle augmento de productos do trafego correu, como se deprehende das receitas, o maior movimento de passageiros, em 1.^a e 3.^a classe, com uma leve diminuição em 2.^a; maior percurso medio d'elles e ainda o augmento da tarifa média. Só os passageiros com bilhetes kilometricos em 1916, foram 673.504, contra 544.242 em 1915.

O augmento em grande e pequena velocidade explica-se claramente na diminuição da cabotagem maritima, por motivo da guerra submarina, fazendo affluir ao caminho de ferro muitos transportes, que anteriormente se faziam por agua, a grandes distancias.

O grande augmento nos gastos da exploração encontra facil explicação na subida do custo de materiaes, especialmente carvão, e no desenvolvimento que a Companhia teve que dar ao seu serviço de comboios, para fazer face á corrente, sempre crescente, do trafego que affluia ás estações.

Assim, o percurso de trens que, na linha principal e em mais 3 secundarias diminuiu 64.407 kilometros, augmentou em todas as outras linhas 698.275 kilometros.

Não diz o relatório qual foi o augmento no custo do carvão e outros materiaes empregados, nem a parte do correspondente acrescimo de gastos, vendo-se, porém, que no serviço de Tracção a subida da despeza ascendeu a 18.273.577 pesetas (3.289 contos) e que a grève do pessoal, em julho passado custou, á Companhia 1.226.605 pesetas (224 contos).

A conta do Primeiro estabelecimento de toda a rede fechou em 31 de Dezembro em

1:133:870,474 pesetas (204.096 contos),

O material circulante era n'essa data:

889 locomotivas com tenders
2.005 carruagens
20.456 furgões e vagões

estando em curso de acabamento ou em caminho este novo material:

67 locomotivas
108 carruagens
2.390 furgões e vagões

Por impostos para o Thesouro e economias feitas por transporte de correio, militares, prisioneiros, etc., por conta do Estado, lucrou este a importante somma de 23.126.560 pesetas (4.163 contos) que representaria um dividendo de 44,81 pesetas a cada uma das 516.000 acções.

Estas, porém, tiveram que contentar-se com um modesto dividendo de 15 pesetas, ainda captivo de impostos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de adubos chimicos nas linhas do Sul e Sueste

No intuito de auxiliar a agricultura do paiz, o Governo auctorisou a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste a modificar, para os adubos chimicos, a sobretaxa de 40 % que fôra estabelecida pelo Aviso B 469, de 31 de março ultimo, pela fórma seguinte:

De 15 de maio a 15 de junho.....	Isento
De 16 de junho a 30 de junho.....	10 %
De 1 de julho a 15 de julho.....	20 %
De 16 de julho a 31 de julho.....	30 %

Tendo que attender a diversos transportes importantes, como lenha, cortiça, etc., não podem aquelles caminhos de ferro transportar diariamente mais de 500 toneladas de adubos, o que prejudicaria os agricultores se não fossem as medidas adoptadas, que levando os expedidores a antecipar as suas remessas, pois a epocha da maior força de taes transportes é de julho a setembro, faz com que não chegue a sentir-se a falta do material necessario para os effectuar, e os agricultores estejam providos, logo no inicio das epochas proprias, do producto necessario para as suas culturas e a um preço mais reduzido.

E' portanto uma medida digna de todo o louvor, como todas as que tendem a beneficiar a agricultura.

Transporte de farinhas e cereaes

A Companhia da Beira Alta tambem publicou um Aviso dando a conhecer que as suas estações só aceitarão a despacho remessas de cereaes e farinhas, com destino a Lisboa, quando sejam consignadas á Associação Central de Agricultura Portugueza, as quaes só poderão ser entregues a quem apresentar as respectivas senhas com o carimbo d'aquella Associação.

Para as demais estações as remessas de cereaes e farinhas só serão accéptas com expressa auctorisação do sr. Ministro do Trabalho, transmittida por intermedio da Commissão de Abastecimento.

Transporte de lenha e travessas de madeira nas linhas do Caminho de Ferro de Guimarães

Segundo um Aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, a partir do dia 3 do proximo mez de julho, são supprimidas da classificação de mercadorias da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, as rubricas *Lenha e Travessas*.

Restricções no serviço de algumas estações e apeadeiros da Companhia Portugueza

Foram alteradas por um novo Aviso, datado de 4 do corrente, as restricções de serviço n'algumas estações e apeadeiros da Companhia Portugueza, a que nos referimos no nosso ultimo numero.

Com este numero distribuimos aos nossos leitores o referido Aviso.

Apeadeiro de Miguel Paes

Desde o dia 10 d'este mez, deixou de ter paragem de 1 minuto no apeadeiro de Miguel Paes, das linhas do Sul e Sueste, o comboio n.º 11 do horario em vigor n'aquellas linhas.

Passageiros sem bilhete nos comboios tramways

Entrou hontem em vigor, nas linhas do Sul e Sueste, um Aviso segundo o qual os passageiros que tomarem o

comboio em estações ou apeadeiros onde haja venda de bilhetes, deverão sempre munir-se dos bilhetes para as estações a que se destinem.

Os passageiros que o não façam e forem encontrados sem bilhete, ficam sujeitos ao pagamento da importancia correspondente ao logar que occuparem, contada desde a estação, apeadeiro ou paragem anterior aquella em que tenham tomado o comboio.

Tarifa de camionagem em Lisboa

Segundo Aviso dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, a partir de hontem, sobre os preços de camionagem da tarifa de transportes a domicilio e despachos centraes em Lisboa, d'aquella Administração, combinados com a Empresa Geral de Transportes, incide a sobretaxa de 40 % sem qualquer isenção de mercadorias.

Serviço de Portugal para França

Continua na mesma situação o serviço de Portugal para França, nem ha esperanças de que a normalidade se restabeleça tão cedo como era para desejar.

Serviço de Portugal para Hespanha

Já se acha restabelecido todo o serviço para as diversas estações indicadas no nosso ultimo numero, com excepção das de Oviedo e Gijon, para onde se não accéptam remessas de pequena velocidade por vagão completo, excepto gado, carvão, palha, forrageus e generos alimenticios.

Bilhetes de ida e volta nas linhas do Porto á Pova e Famalicão

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão acaba de ser publicada a nova tarifa n.º 2, de grande velocidade, em substituição da que vigorava desde março de 1915, para bilhetes especiaes de ida e volta, das estações de Porto, Senhora da Hora, Senhor do Padrão, Mattosinhos e Leça, para as de Villa do Conde e Pova.

Os novos preços, incluidos os impostos, são os seguintes:

Villa do Conde.....	1.ª classe	§62
	2.ª »	§32
Pova.....	1.ª »	§70
	2.ª »	§35

Os horarios d'este verão

Verão de tristezas, verão de incertezas, de receios, de luctas; eis o que se perspectiva ser a ridente estação em que vamos entrando, outr'ora vincando uma epocha de descanso de corpo e de espirito, de recreios, de digressões, de viagens a campos enflorados, a banhos de animadas praias, a estancias d'aguas cheias de diversões, a viagens ao estrangeiro, interessantes e variadas, de que se regressava com as forças physicas e moraes retemperadas para recommençar a labuta da vida, até ao futuro verão, a futura epocha de descanso que já, por vezes no regresso, se anteolhava n'um projecto sorridente e roseo de esperanças.

Vivia-se a sorrir no presente e para o futuro; hoje vegeta-se no presente e olha-se com saudade o passado, n'essa interrogação cruciante que se define pela palavra — voltarás?

«L'année terrible» chamaram os francezes ao de 1870, em que perderam as suas duas provincias, em proveito da vo-

racidade teutonica. Como deveremos chamar a esta successão de annos, que já quatro se inscreveram n'este registro lutuoso, em que cada dia se vae marcando com maior numero de vidas perdidas, mais avultados prejuizos materiaes, mais tremendas difficuldades dos que ficam; e quantas vezes pelo desfazer do tenue raio de aurora que na vespera nos deu uma esperanza de se vêr fim a tantos horrores!

Olhamos então para o passado e invejamo-lo!

A essa triste situação chegámos!

Por mais que o nosso espirito seja progressivo, que o nosso pensar se fortaleça sempre no desejo e na tendencia para o progresso, a melhoria, o avanço, justo é reconhecer que vamos n'um deploravel declive, tão ingreme que nos imprime a marcha do retrocesso d'uma forma vertiginosa.

Em tres annos incompletos atrazámos mais de um quarto de seculo.

Um estudo sobre horarios levou-nos a compulsar o «Guia Official» de 1891 — ha já 26 annos.

E não pudémos, comparando o serviço de então, dos nossos caminhos de ferro com o de agora, deixar de suspirar intimamente: — como isto tudo ia bem n'aquelle tempo!

Para Cintra, dez comboios diarios, em 1 hora e 9 ou 10 minutos, o maximo. Hoje cinco comboios apenas, levando 1 hora e 29.

Para Cascaes 10 comboios, que ainda não partiam do Caes do Sodrê, mas faziam o trajecto desde Alcantara em 55 minutos; hoje depois de termos chegado a 32 comboios diarios para Cascaes e 17 para Paço d'Arcos (verão de 1914) estamos reduzidos ainda a menos um do que em 1891; apenas 9 e indo de Alcantara a Cascaes em 1 hora e 12!

Na linha do Norte temos o mesmo numero de comboios mas com marcha mais lenta e só temos a mais o chamado expresso trez vezes por semana.

No Leste, além do *Sud-express* que hoje está supprimido, e na Beira Baixa, houve sempre dois comboios — hoje estamos com um.

Em todas as outras linhas de todas as administrações, a diminuição de serviço é importante, e todas as marchas são mais demoradas, devido á falta de carvão, e os preços mais elevados por motivo da subida de preço de todos os materiaes.

Supprimidos, para mais, este anno os bilhetes a preços reduzidos, chamados «Serviço de banhos», o preço da viagem resulta, em certos casos, pelo duplo.

Um bilhete de banhos para Valença do Minho, custava em 1.^a classe 13\$500 réis. Hoje custa o bilhete ordinario, só ida, 13\$46 escudos.

E apesar d'isto, as finanças ferro-viarias vão em manifesto descalabro, porque o preço do carvão não subiu ao duplo, multiplicou-se seis vezes e mais; todos os materiaes que se consomem n'esta industria, metaes sobretudo, estão por preços muito superiores ao duplo quando não excedem quatro vezes e attingem dez vezes o seu antigo custo; exemplo: o ferro, que de 60 e 70 réis o kilo passou hoje a 600 e a 700 réis; madeira (pich-pine) que se obtinha a 10\$000 réis o metro cubico, custa a encontrar se hoje a 120\$000 réis.

Pelo que respeita a receitas, de passageiros vão ellas ser, este anno, muito inferiores, porque o menor serviço de comboios com a elevação dos preços, e as circumstancias geraes da vida das classes que viajam, hão-de produzir diminuição de movimento.

Por toda a parte, pois, a falta de vida, de movimento, de animação, de confiança no dia de amanhã, no mez proximo, no anno futuro!

E' o desanimo com todos os seus perniciosos effeitos!

E a impressão de saudade, ao vêr-mos o que era-mos em 1891 e a que esperavamos ser, faz-nos exclamar:

— Quem nos dera retrogradar, retrogradar muito, viate e seis annos ou mais! Como eramos, então ingratos para com o destino, não nos sentindo felizes!

Linhas ferreas coloniasaes

Caminho de ferro de Quelimane

Do plano de desenvolvimento dos caminhos de ferro na provincia de Moçambique, faz parte a construcção de uma linha destinada a ligar o porto de Quelimane com o interior d'aquelle feracissimo districto e tambem com o Nyassa inglez. Devido, em parte, ás consequencias da guerra mundial, e, em parte, aos exiguos recursos do thesouro provincial, e ainda á grande distancia que separa o districto da séde do governo, o projecto d'esta linha não tem recebido o impulso que seria para desejar, segundo nol-o affirma *The Lourenço Marques Guardian*, informando mais que o actual Governador Geral da provincia é de opinião favoravel á rapida construcção do caminho de ferro de Quelimane, advogando a negociação de um emprestimo de 7.000 contos para o desenvolvimento da provincia, dos quaes se destinariam 300 para os trabalhos d'essa linha, tendo feito para Lisboa a devida proposta, que se acha pendente de approvação do Governo.

O projectado caminho de ferro tem sido tambem advogado pelo actual governador do districto de Quelimane, a cujos esforços se deve a realisacção do trabalho de aterragem na extensão de 107 kilometros, tendo sido por seu intermedio que se creou no districto de Quelimane a Commissão dos Estudos do Porto e Construcção dos Caminhos de ferro de Quelimane ao Chire e Ramal de Namacurra, possuida de latos poderes no que respeita a finanças, cuja acção muito contribuirá para que seja contrahido o necessario emprestimo destinado á construcção da linha e aos melhoramentos do porto.

Foi por intermedio d'esta Commissão que, antes da guerra rebentar, foram feitas negociações com uma importante firma fornecedora de material ferro-viario, affim de se conseguir o material preciso para uma importante parte da linha: porém, os acontecimentos subsequentes não permitiram a execucao do contracto. Se esta circumstancia anormal se não tivesse feito sentir, é muito possivel que a linha chegasse já a Mopèa, que fica a cerca de 230 kilometros de Quelimane e que é um dos centros asucareiros mais importantes da colonia.

Embora a situação actual torne difficilissima a aquisicção do material preciso, aquelle governador do districto é de opinião que, mesmo assim, não deve demorar-se a construcção da linha, de tão alta importancia a considera, e ainda porque tendo custado 67 contos as aterragens já feitas, se não se der rapido começo ao assentamento da linha, essa despeza poderá considerar-se perdida pelo effeito das chuvas.

O jornal africano de que estamos fazendo este extracto, diz parecer que vae ser abandonado o trajecto primitivamente estudado, procurando-se uma directriz mais proxima do rio Zambeze, para a linha poder servir uma região mais rica, aproveitando-se 80 kilometros do caminho já feito, e sendo Mopèa o primeiro objectivo da linha, que seguirá d'ahi para Chimúara, onde estão as importantes fabricas de assucar do Caia, na margem direita do Zambeze.

A distancia entre Quelimane e Chimúara é de 210 kilometros; entre este ultimo ponto e a linha de Blantyre, incluindo a travessia do rio Chire, ha uma distancia de 20 kilometros, dando esta linha, relativamente curta e pouco dispendiosa, immediata vasão a uma grande quantidade de tráfico que apenas necessita meios rapidos e baratos de communicacção para se expandir consideravelmente. As duas fabricas de Mopèa e Caia concorrerão desde principio com uma quantidade de trafico que se eleva a 20:000 toneladas, sendo interessante notar que a importação e exportação do Nyasaland ascendeu, em 1915, a cerca de meio milhão de libras.

Construida a linha em questão, o assucar e todos os demais productos da região, podem ser directamente carre-

gados para os vapores que toquem no porto de Quelimane, sem os inconvenientes e as despesas que determina o actual systema de trasbordo das lanchas para os vapores costeiros, no Chinde, e d'estes para os vapores de alto bordo na Beira.

O periodico a que temos alludido entende que a solução mais natural e economica d'um problema que se está tornando cada vez mais serio, á medida que a produção augmenta, é indubitavelmente a construcção da linha de Quelimane, tal como se acha agora delineada, de importancia vital, tanto para o districto que a linha está destinada a servir, como para o territorio de além da fronteira. Apparentemente, diz, nenhuma outra linha da Provincia daria resultados tão satisfatorios e immediatos.

Está calculado que o acabamento da linha, e o desenvolvimento das facilidades que offerece o porto de Quelimane, venham a exigir 2:500 contos, ou sejam approximadamente 350.000 libras, não havendo na provincia difficuldade de maior para se conseguir uma tal somma, e logo que a questão financeira estivesse decidida poderia procurar-se, sem demora o necessario material. Só no caso de ser de todo impossivel adquirir-o enquanto durar a guerra, é que o jornal africano concorda em que se adie a construcção da linha para quando se firmar a paz, asseverando uma vez mais que «a construcção da linha ferrea de Quelimane faz prever uma notavel expansão no desenvolvimento da provincia, visto o districto de Quelimane ser um dos dos mais productivos de toda a colonia.»

Caminhos de ferro de Malange e Ambaca

O accordo recentemente estabelecido entre as administrações dos caminhos de ferro de Malange e de Ambaca, veio solucionar, embora momentaneamente, a crise de transportes, que, nos annos de grandes chuvas, affectava os commerciantes e productores espalhados ao longo da arteria de exploração d'essas duas linhas, os quaes, antes da realisação d'esse accordo se viam privados dos meios de comunicação rapidos e regulares com a capital da provincia de Angola.

O accordo alludido, segundo affirmou ha pouco o engenheiro Sr. Miranda Guedes n'uma entrevista que concedeu a uma das principaes folhas de Loanda, foi adoptado *in extremis* e revela uma grande vontade de todos, governo, companhia e publico, em melhorar a situação. Esse accordo é quasi unicamente concebido na suppressão do *directo*, passando a haver um comboio semanal para correio e passageiros entre Loanda e Malange.

D'este facto surgiu como resultado immediato, Ambaca intensificar o seu trafego de mercadorias entre Canhoca e Loanda e a Companhia do Malange tomar a seu cargo o mesmo trafego entre Malange e Canhoca até Cassualia.

Assim se descongestionarão as estações de Malange, Lucala e Canhoca, onde a accumulção de mercadorias era consideravel.

Acerca da quantidade de mercadorias retidas nas estações a que se allude, disse o referido engenheiro que a tonelagem represada attingia a 6.000, o que nada seria para um caminho de ferro provido dos precisos recursos de transporte, ou n'uma epocha em que taes recursos pudessem ser promptamente obtidos. Mas, a exploração com comboios que não transportam mais de 100 toneladas, peso bruto, ou approximadamente 60 de mercadorias, não podia ser eficiente nem economica. Nem a linha de Ambaca, nem o material de que se dispõe alli ou em Malange dão para comboios de maior carga.

A solução adoptada é de character provisorio, e embora resulte proveitosa não pode considerar-se como a solução definitiva do problema de transportes na grande via de comunicações que deve ser o caminho de ferro de Loanda, até á Lunda.

A zona de influencia d'essa linha de penetração, além de vasta, e até agora sem limites, é das de maior e mais

completa fertilidade de toda a Angola, pois além do trafego commercial propriamente dito está-lhe reservado para breve um largo trafego mineiro, visto que os jazigos de carvão, de Zenga de Itombe, já conhecidos, devem trazer-lhe um excesso de tonelagem ilimitada quasi.

A capacidade agricola, ao longo de toda a linha, é tambem de grande importancia e susceptivel de maior e melhor desenvolvimento.

Ainda aquelle engenheiro, que é o commissario do Governo junto da Companhia, asseverou que a linha de Ambaca terá de ser, a bem dizer, reconstruida, para poder prestar os serviços que deve prestar, pois neccessita em grande parte, novo traçado, novos carris, novo material e novos processos.

Foi convidado o engenheiro Costa Serrão, para assumir a direcção da linha, figurando no seu programma o reforço de todas as obras de arte para a circulação de comboios de mais alta tonelagem, afim de melhorar, tanto quanto possivel seja, desde já, a questão dos transportes, servindo as regiões atravessadas como ellas tem todo o direito a ser servidas, o que tambem representará o augmento de rendimento da respectiva linha.



LINHAS PORTUGUEZAS

Beira Alta. — Esta Companhia, no intuito de bem servir o publico organison o novo horario, que começou a vigorar, no dia 8 de Junho corrente, procurando o melhor possivel todas as conveniencias a favor dos passageiros.

No sentido ascendente, temos da Figueira as seguintes partidas e correspondencias:

4,25 — A's segundas, quartas, sextas-feiras e domingos para Pampilhosa; (correio diario) Guarda, Hespanha, França, Porto (onde chega ás 12,40) e Minho e Douro, dando tambem correspondencia em Pampilhosa aos passageiros que partem de Lisboa ás 20,40.

11,30 — A's terças, quintas-feiras e sabbados para Pampilhosa, Santa Comba, Guarda, Viseu, Beira Baixa e Porto, onde chegam no rapido ás 16,13.

20,40 — Diario para Pampilhosa, com correspondencia para Coimbra e Lisboa, onde os passageiros chegam, respectivamente, ás 0,42 e 8,44.

No sentido descendente:

12,00 — Partida de Villar Formoso para a Guarda, Pampilhosa, Figueira, Coimbra e Lisboa, tendo em Villar Formoso correspondencia de França e Hespanha.

9,05 — A's segundas, quartas e sextas-feiras da Guarda e Beira Baixa para Pampilhosa, Coimbra, Lisboa (rapido) e Porto.

7,34 — A's terças, quintas-feiras e sabbados de Mangualde para Pampilhosa, Figueira, Coimbra, Lisboa e Porto. De Lisboa com destino a França devem tomar os comboios que partem ás 20,40, seguindo de Pampilhosa no comboio correio ás 7,12 para chegarem a Paris ás 8,53 do 3.º dia.

N'este comboio circulam magnificas carruagens de 1.ª e 2.ª classes e de 3.ª com corredor lateral.

Em Mangualde aos comboios n.ºs 1 e 4 e n.ºs 2 e 3 (ás terças, quintas-feiras e sabbados) ha carreiras de automoveis de e para Viseu, Castendo, etc. Na Guarda ha automoveis aos comboios 1 e 4.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Os productos da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, foram no ultimo exercicio, os seguintes, que daremos em comparação com os do exercicio anterior para melhor esclarecimento dos nossos leitores:

ZAMORA	1915 Pesetas	1916 Pesetas
<i>Grande velocidade:</i>		
Passageiros.....	194.547,24	208.196,88
Accessorios.....	39.490,17	42.017,90
<i>Pequena velocidade:</i>		
Mercadorias.....	296.658,43	315.431,97
Accessorios.....	28.121,52	22.018,48
Productos varios.....	49.384,34	48.883,40
Total.....	608.201,70	636.548,63
<i>GALICIA</i>		
<i>Grande velocidade:</i>		
Passageiros.....	1.495.369,52	1.504.405,65
Accessorios.....	529.218,62	594.149,54
<i>Pequena velocidade:</i>		
Mercadorias.....	1.672.709,19	1.779.989,28
Accessorios.....	451.909,65	448.794,43
Productos varios.....	111.800,99	118.440,36
Molhe de ferro.....	12.348,16	14.130,17
Total.....	3.973.356,04	4.159.909,43

As despesas de exploração augmentaram tambem em 313.619,57 pesetas, o que se justifica com a melhoria de vencimentos outorgada ao pessoal e com a carestia do combustivel, que só para a linha de Zamora produziu um augmento de despesa de 9.550,03 pesetas, não sendo todavia maior por estar contractado com muita anticipação todo o fornecimento necessario para a mesma linha.

A cada obrigação das primitivas couberam 5 pesetas, ou seja 2,50 por cada um dos coupons vencidos em 1 de julho de 1916 e em 1 de janeiro do anno corrente.

No porto de Santander desembarcaram no mez findo, vindas no vapor *Adriatico*, as primeiras locomotivas da encomenda de 15, feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte á American Locomotive Sales Corporation.

Estas locomotivas são do typo *Mikado*, classificação 2-8-2, de grande peso e de completo accordo com o modelo escolhido, salvas as modificações impostas no contracto de construção.

Constituiu-se recentemente em Madrid uma comissão destinada a activar os trabalhos necesarios para levar á pratica o projecto do caminho de ferro directo de Madrid a Valencia, do qual é auctor o engenheiro Bellido. As obras devem iniciar-se dentro de 8 a 10 mezes, tempo que se julga necessario para se chegar á arrematação da construção da linha.

A comissão a que nos referimos tratará opportunamente de conseguir que as obras comecem simultaneamente em Madrid e em Valencia e para que os operarios e trabalhadores de uma e outra região tomem desde o primeiro momento parte activa, e proveitosa ao mesmo tempo, nos trabalhos e nos beneficios resultantes da construção.

Foi assignado o convenio entre os delegados hespanhoes e francezes, relativo á circulação de vagões na fronteira franco-hespanhola. A acta d'esse convenio contém como principais bases as seguintes:

1.ª — Por Irun-Hendaya circularão diariamente 105 vagões de mercadorias, além dos vagões de propriedade particular que exportem vinhos ou outros generos permittidos.

2.ª — Sempre que haja logar nas linhas poderá ser auctorizada a circulação de mais 15 vagões diarios.

3.ª — Pela linha de Port-Bou-Cerbère, além de 20 vagões diarios de laranja, circularão 5, tambem diariamente, de mercadorias diversas, além dos vagões de propriedade particular.

4.ª — Para que o serviço por ambas as linhas seja regular, será estudada a conveniencia de estabelecer em Barcelona um centro para a linha de Port-Bou-Cerbère e em Madrid um outro para a linha de Irun.

Brazil

O rendimento proprio da linha ferrea de Itapura a Corumbá, no exercicio de 1916 elevou-se a 1.027.583.5439 reis, inclusivé o imposto de transporte. D'esse rendimento foi arrecadada no thesouro nacional a quantia de 863.506.5092 reis, havendo a arrecadar 118.976.5600 reis, importancia proveniente de transportes effectuados por conta dos diversos Ministerios e do Governo do Estado de Malto Grosso, e a recolher a quantia de 40.100.5741 reis, como liquidação do mez de Dezembro e de rendas eventuaes.

Nos ultimos tres annos a renda propria da linha em questão foi:

Em 1914.....	539.223.940
Em 1915.....	706.265.235
Em 1916.....	1.027.583.5439

O imposto de transporte arrecadado no anno de 1916 elevou-se a 38.575.3300 reis.

Aquelle rendimento excedeu a receita prevista no orçamento pelo Congresso Nacional, que fôra orçada em 900.000.000, tendo havido, portanto, um excesso de 127.583.5439 reis.

Comparado com o apurado em 1915, o de 1916 accusa um augmento de cerca de 45 %, enquanto o de 1915 em relação a 1914 accusou apenas um augmento de cerca de 34 %.

A Companhia Leopoldina Railway foi auctorizada a estabelecer uma paragem ao kilometro 26,660 da linha do Norte, para embarque e desembarque de passageiros nos comboios P 3, que sahe da Praia Formosa ás 8 30 da manhã, e P 14, que parte de Petropolis ás 3 50 da tarde, sem prejuizo do referido horario.

Foram approvadas as contas relativas ao 1.º semestre do anno passado, da linha ferrea de S. Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim.

Da respectiva acta consta que a receita foi, n'aquelle periodo, de 209.494.5207 reis, a despesa de 222.661.5485 reis, e o «deficito» de 13.167.0278 reis.

Ao requerimento que lhe foi apresentado pela *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, pedindo approvação de um projecto de variante a construir entre os kilometros 111 e 112 do ramal de Alagoinhas a Propriá, na Rede Geral da Bahia, deu o ministro despacho negativo, convidando a companhia requerente a apresentar novo projecto que satisfaça as seguintes condições:

a) As novas plantas e perfis deverão comprehender a variante e o trecho correspondente da linha primitiva, figurado este n'uma extensão de 500 metros, pelos menos, além de cada um dos seus pontos extremos;

b) O perfil da variante não deverá apresentar rampas e contra-rampas evitaveis, nem declives superiores aos do trecho a substituir;

c) O novo leito da linha deverá ser todo projectado acima do nivel da maior enchente do rio.

A Companhia deverá apresentar tambem o orçamento da obra a executar e informar, opportunamente, sobre a classificação da respectiva despesa.

Foi approvada pelo governo a proposta do director do Caminho de Ferro Central do Brazil, para ser confirmada a nomeação de uma comissão, composta dos engenheiros Heitor Lyra da Silva, Lysanias de Cerqueira Leite e Cesar de Sá Rebello, para estudar e organizar a proposta de electrificação das linhas de subúrbios e da linha do centro até á Barra do Pirahy.

Determinou tambem que a referida comissão indique o meio mais pratico e economico de realizar o serviço e apresente o orçamento das despesas respectivas.

A *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer*, foi auctorizada a adquirir uns terrenos situados nos arredores de Santa Maria, podendo dispender na transacção 60 contos, para ampliação das suas officinas de viação.

França

Na rede do Meio Dia, a liquidação do exercicio findo dá para as receitas liquidas o augmento de 9.814.712,47 francos sobre as de 1915, mas as despesas tiveram tambem um augmento de 22.134.894,08 francos. O producto liquido da exploração foi de 41.477.998,09 francos, do qual deduzida a insuficiencia da linha de Brioude a Saint-Flour, que é approximadamente de 85.600 francos, o producto da exploração da rede garantida attinge a 41.392.998,09 francos, sendo, portanto, inferior em 12.305.181,61 francos á de 1915, e em 30.102.047,88 francos ao montante das sommas garantidas, a saber:

Encargos dos emprestimos.....	58.995.045,97
Somma attribuida ás acções.....	12.500.000
	71.495.045,97
Producto liquido da exploração.....	41.392.998,09
Diferença.....	30.102.047,88

Tal é a quantia com que o Estado terá de entrar a titulo de garantia.

Desde 25 do mez findo e até novo aviso, foi assim fixado o preço das obrigações em emissão, da Companhia Paris Lyon-Mediterraneo:

- Obrigações de 4 % (Maio-Novembro) 400 francos.
- " " 3 % (Janeiro-Julho) 327 francos.
- " " 3 % (Abril-Outubro) 324 francos.
- " " 2 1/2 % (Maio-Novembro) 295 francos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação ordinaria do 2.º semestre de 1916

1:160 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau :

N.º	834	964	2.340	2.341	3.894	3.895
4.516	8.244	8.848	9.261	9.489	9.490 a 10.804	
10.805	10.901 a 10.903	10.943 a 10.945	13.364 a 13.378			
13.553	13.812	13.813	14.735	14.736	15.937	16.561 a
16.564	17.356	17.821 a 17.824	21.697 a 21.703	24.795 a		
24.801	26.471	26.472	26.476 a 26.483	28.564	28.778	
28.779	30.753	30.754	31.783 a 31.789	32.960	32.961	
32.972 a 32.975	34.162	35.332	35.677	35.678	36.446	

37.433	37.833	38.779	38.780	41.152 a	41.167	41.244
42.593	43.043	43.044	45.160	45.244 a	45.252	45.573
45.574	46.166 a	46.175	46.200 a	46.218	46.678	48.644
48.642	50.882	50.883	50.887	53.604	54.426	55.701 a
55.740	55.901	56.524	58.385	58.791 a	58.795	59.677
61.616	61.619	61.620	61.837	61.838	61.853	62.148 a
62.152	62.302 a	62.307	62.574	62.585 a	62.587	62.686
62.840 a	62.842	62.888	63.043	63.048	63.809 a	63.821
63.850	63.943	64.064 a	64.069	64.084	64.105	64.106
64.256 a	64.258	64.531 a	64.535	65.018 a	65.027	65.032 a
65.035	65.079	65.186	65.388	65.590	65.591	66.236
66.257	66.258	66.346 a	66.353	66.558 a	66.560	66.632
66.745	66.852	66.865	66.866	67.539	67.617	67.986
68.191 a	68.201	68.319	68.320	68.339 a	68.342	68.420
68.421	68.445	68.446	68.701	68.712 a	68.800	69.359
69.360	69.503 a	69.516	69.601 a	69.614	69.617 a	69.621
70.052 a	70.054	70.060	70.062 a	70.064	70.322	70.323
70.365	70.743	70.744	72.047 a	72.052	73.645 a	73.622
73.720 a	73.722	73.888	73.893	73.894	74.943	75.029 a
75.031	76.987	77.028 a	77.031	77.861 a	77.865	79.427 a
79.430	80.680	82.376	83.751 a	83.753	86.188	86.549
86.550	86.973	86.974	87.199 a	87.201	87.248 a	87.250
87.257	87.258	87.261 a	87.265	88.352 a	88.354	90.654
90.655	92.636	92.637	93.030	97.329	101.095 a	101.101
101.901	102.007 a	102.020	103.009 a	103.011	103.155	104.290
104.296 a	104.302	104.726	105.476	105.477	109.552	110.211
111.771 a	111.780	111.787 a	111.792	112.481	114.190	114.480
116.325	119.998	121.476	121.477	124.566 a	124.568	124.775 a
124.780	125.298	125.299	131.530 a	131.532	134.278 a	134.284
135.716	140.758	140.759	147.231	150.562 a	150.576	150.580 a
150.584	150.602	151.289	152.947	152.978 a	152.981	155.178
155.550	157.186 a	157.138	158.706 a	158.708	158.798	159.213
159.655	163.308	167.678	167.732 a	167.738	168.023	169.329 a
169.332	169.429	170.609 a	170.611	170.943	170.989	172.407
172.408	172.416	172.417	172.437	172.438	172.440	173.766
174.395	179.875	182.659	182.779 a	182.781	183.168	185.511 a
184.515	184.905	185.198	191.795	192.024	192.025	193.749
194.241	194.833 a	194.836	198.504	198.505	198.553 a	198.565
199.892	201.257 a	201.570	201.802	201.839 a	201.842	203.311
203.312	203.320	203.906	204.741	204.605 a	204.609	204.747
204.910	205.669	205.670	205.674	205.763 a	205.768	206.573
206.574	209.037	209.041	209.042	209.577	210.553	212.378
213.081 a	213.083	213.439	213.440	213.823	213.824	214.020
214.376 a	214.378	214.389 a	214.394	214.497 a	214.450	214.659 a
214.663	215.604	216.235 a	216.238	216.277	216.278	218.832
221.936 a	221.955	222.206 a	222.210	223.141	223.142	224.489
224.979 a	224.981	226.749	227.014	229.957	229.958	230.163
232.647	232.657	234.233 a	234.237	234.513	235.292	237.809
237.810	239.471	239.472	242.995	242.999	243.742	245.576
246.573 a	246.576	249.161	249.162	255.185 a	255.189	262.200
264.275 a	264.278	266.629	266.630	267.460	268.627	268.628
271.531	275.147 a	275.149	275.178	276.664	278.458	278.839
278.840	278.966 a	278.970	280.195 a	280.212	280.482	281.840
283.484 a	283.488	285.804 a	285.998	286.458	286.499	286.500
287.006	290.080	290.308	290.225	290.326	291.902 a	291.907
291.923 a	291.928	292.717	293.163	293.164	293.290 a	293.291
293.663	294.664	295.244	295.242	300.364	300.637 a	300.646
301.812	301.176	303.186	304.246	304.247	305.004	305.909
305.996	306.202	306.231	306.232	307.017	307.694	308.976 a
308.980	310.593	310.594	310.670	310.673	310.674	310.676
311.401	313.048	313.357	314.308	314.635	314.636	314.870 a
314.873	315.039 a	315.044	315.143 a	315.146	315.513 a	315.515
315.844	316.123	316.830 a	316.834	317.675	317.676	318.508
318.541	319.713 a	319.716	319.855	319.856	320.359	322.012
323.384 a	323.400	323.539	325.131	325.132	326.523	326.524
329.849	329.850	331.679 a	331.683	331.983	331.984	332.801
333.230	333.860	333.873 a	333.882	335.352 a	335.355	336.460 a
336.462	337.831 a	337.840	340.879	340.893 a	340.900	341.588
341.589	342.747	342.748	343.177	343.178	343.713 a	343.716
345.953	345.954	346.032 a	346.036	346.407	348.048	348.294
348.295	348.337	348.338	356.449	351.532	352.253	352.730
353.790	354.469	354.613	356.533	356.998	362.586	362.587
363.222	365.658 a	365.663	368.468	368.618	366.619	

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 18 e seguintes.

Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

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

ORDEM DO DIA

1.º — Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1916, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º — Apreciar quaesquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do artigo 3.º dos Estatutos.

3.º — Eleger um Vogal do Conselho de Administração, nos termos do artigo 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição, segundo o referido artigo.

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

5.º — Eleger o Presidente e Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral, que tem de funcionar no respectivo triennio, nos termos do artigo 35.º dos mencionados Estatutos.

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

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

No Porto, no Banco Commercial do Porto.

Em Paris, nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris et des Pays-Bas.

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

Em Genebra, nas Caixas do Bankverein Suisse.

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

Os bilhetes de admissão à Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das *Accões* averbadas ou dos recibos dos depositos das *Accões ao Portador*.

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

Lisboa, 29 de Maio de 1917. — O Presidente da Meza da Assembleia Geral, *Augusto Victor dos Santos*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente pelas 12 horas, na sede da Companhia á rua de Belomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar desta Companhia.

Porto, 12 de junho de 1917

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

O Presidente do Conselho de Administração

(a) *Augusto Gama*

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Miranlela-Bragança» a que se procedeu em 9 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 41.496 a 41.500 e 50.411 a 50.415.

O pagamento dos juros e amortisação desta série relativa ao 1.º semestre de 1917, começará no dia 2 de julho proximo futuro, em Lisboa, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, das 11 ás 14 horas e continuará em todos os dias uteis, até 14 do referido mez, e depois ás sextas feiras, para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto, na filial do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Aliança.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Junho de 1917.

A situação no nosso mercado de fundos manteve, na primeira quinzena de junho, a mesma animação dos mezes anteriores, o que se explica pela ausencia completa de negocios de outra especie e de ahí a derivação do capital para o mercado de fundos e o seu emprego em papeis tanto especulativos como de rendimento.

Lá fora, por exemplo na Russia, não obstante a guerra e as luctas politicas internas, constituiram-se varias sociedades anonymas, para explorações commerciaes e industriaes, que desde a sua fundação (março e abril de 1917) tem dado optimos resultados.

Porque não fazem os nossos capitalistas o mesmo, em vez de irem para a bolsa fazer altas ficticias, pois no dia em que se aclare a nossa situação financeira, a derrocada será grande e triste as suas consequencias.

No começo do mez corrente, o mercado em geral fraquejou um pouco, porém nos ultimos dias voltou de novo a firmar-se, principalmente em valores do Estado. Os restantes valores, não obstante o movimento ser menor, mostraram-se firmes.

Junta de Credito Publico. — Anno economico de 1915-1916.

O capital nominal da dívida publica, no final da gerencia de 1915-1916, era, em resumo, o seguinte:

A prosperidade dos caminhos de ferro na America do Norte

Os caminhos de ferro americanos tiveram no ultimo exercicio a prova de uma prosperidade sem precedentes, tendo ultrapassado as suas receitas, em muito, a importancia-record de 1913.

O augmento do trafego em 1916 foi além de todas as mais optimistas previsões.

Vejamos, em comparação, as importancias recolhidas pelos caminhos de ferro da America do Norte nos quatro ultimos annos:

1913.....	3.233.550.000 dollars
1914.....	3.018.000.000 »
1915.....	3.106.250.480 »
1916.....	3.653.663.000 »

As receitas d'este ultimo anno ultrapassaram as do anno anterior em 17 %. Esse augmento, ao cambio normal de 5,18 francos por dollar, representa 2.833 milhões de francos.

Vejamos agora os excedentes das receitas mensaes de 1916 em comparação com as dos mezes correspondentes de 1915:

Janeiro.....	46.480.030 dollars, ou seja	21,27 %
Fevereiro.....	58.005.851 »	27,68 %
Março.....	58.731.563 »	24,66 %
Abril.....	50.941.052 »	21,45 %
Maió.....	63.448.411 »	25,94 %
Junho.....	47.536.179 »	20,01 %
Julho.....	44.096.142 »	16,70 %
Agosto.....	54.673.336 »	19,61 %
Setembro.....	38.555.541 »	13,10 %
Outubro.....	35.050.786 »	11,28 %
Novembro.....	23.652.274 »	7,71 %
Dezembro.....	20.126.290 »	8,50 %

Entre as rédes cujas receitas brutas attingiram no anno ultimo mais forte progressão, conta-se em primeiro lugar a da Pennsylvania, que teve 57.622.000 dollars.

Vejamos agora, em cifras redondas, as outras rédes:

New York Central.....	33.242.000 dollars
Baltimore and Ohio.....	16.251.000 »
Southern Pacific.....	20.959.000 »
Atchison Topeka and Santa-Fé.....	20.745.000 »
Chicago Burlington and Quincy.....	14.778.000 »
Milwaukee North Western.....	140.530.000 »
Milwaukee and S. ¹ Paul.....	13.561.000 »
Northern Pacific.....	13.288.000 »
Great Northern.....	10.940.000 »
Southern Railway.....	11.146.000 »
New Haven.....	10.325.000 »
Boston and Maine.....	7.679.000 »

Ao passo que as receitas brutas augmentaram em 547 milhões e meio de dollars, correspondente a 17,62 %, as receitas liquidas, augmentaram em 236.623.427 dollars, ou 22,84 %. Taes augmentos compensaram perfeitamente as perdas dos exercicios anteriores: os annos de 1913 e 1914 haviam saldado com uma perda total de 109 milhões e meio.

No que respeita a despesas, a politica das companhias ferro-viarias americanas é muito particular: quando as receitas brutas decrescem, ellas restringem energicamente todas as despesas; ao contrario, quando as receitas brutas augmentam de modo notavel durante um certo periodo, as despesas augmentam tambem e os beneficios liquidos diminuem.

De 1890 a 1916 houve seis diminuições de receitas brutas contra dez diminuições de receitas liquidas.

Nos ultimos mezes do exercicio findo, em Novembro, com um augmento nas receitas brutas de 23.652.274 dollars, os beneficios liquidos foram de 322.090 dollars, e em Dezembro, com um augmento de 20.106.934 dollars de receitas brutas houve a diminuição de 3.064.713 nos beneficios liquidos.

Companhia Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Conclusão)

Esse contracto, assignado pelo proprio ministro, e que não foi mais do que a execução d'aquelle decreto de 23 de julho de 1885, é, pois, lei como o era e é aquelle decreto, pois que os decretos são leis enquanto as côrtes os não revogam.

Ha, em segundo lugar, a carta de lei de 13 de setembro de 1897, que no artigo 1.º approvou os contractos celebrados, em 11 de março de 1897, entre o governo e a Companhia aggravada.

Ora d'estes contractos de 11 de março de 1897, que foram dois, o primeiro diz o seguinte, no artigo 1.º:

«A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa obriga-se a construir e explorar um caminho de ferro que, partindo do terminus da linha ferrea de Loanda a Ambaca, que a dita Companhia tem em construção e exploração, nos termos dos contractos de 25 de setembro de 1885 e de 20 de outubro de 1894 se dirija a Malange.»

Pôde ainda haver duvida de que os termos do contracto de 25 de setembro de 1885, approvados por um decreto, foram tambem approvados por uma carta de lei, que expressamente approva o contracto de 11 de março de 1897, em que se diz que a construção e a exploração da linha é regida pelo contracto de 25 de setembro de 1885?

E querem os senhores juizes saber o que era este outro contracto de 20 de outubro de 1894, ratificado, juntamente com o de 25 de setembro de 1885, pelo contracto de 1897, o qual por sua vez, foi approved pela carta de lei de 13 de setembro de 1897?

Era um contracto que, modificando n'alguns pontos o de 25 de setembro de 1885, dispunha no artigo 15.º o seguinte:

«Em tudo que não é modificado pelo presente contracto, continuará a subsistir o que se estipulou no contracto de 25 de setembro de 1885.»

Uma das disposições do contracto de 25 de setembro de 1885 que não foram modificadas pelo de 20 de outubro de 1894, foi precisamente a do artigo 68.º que constituia o Tribunal Arbitral.

Ainda poderá haver duvida de que haja lei especial estabelecendo o julgamento arbitral nas questões entre a Companhia e o Estado, depois das citações que fazemos?

Quanto ao artigo 72.º dos estatutos da Companhia, tambem nos parece que o Estado é singularmente esquecido.

Esses estatutos da Companhia não são uns estatutos creados pela simples vontade dos accionistas e regidos pelo Codigo Commercial.

São uns estatutos approvados pelo decreto de 10 de fevereiro de 1886, o qual foi publicado no «Diario do Governo» de 15 d'esse mez e anno.

São, pois, um preceito legal, porque derivam de uma lei e, como já dissemos, leis são os decretos enquanto as côrtes os não revoguem.

Consequentemente, a Companhia aggravada, requerendo o julgamento arbitral, com fundamento no artigo 56.º do Codigo de Processo Civil, que regula o julgamento arbitral determinado por lei especial, e fundando-se para isso no artigo 68.º do contracto de 25 de setembro de 1885 e no artigo 72.º dos estatutos, conformou-se rigorosamente com a lei, pois que:

1.º — O contracto de 25 de setembro de 1885 foi approved pelo decreto de 24 de julho de 1885, pelo decreto de 25 de setembro de 1885 e pela carta e pela lei de 13 de setembro de 1897.

2.º — Os estatutos da Companhia foram approvados pelo decreto de 10 de fevereiro de 1886.

Dá-se o aggravante ares triumphantes ao notar que não apresentamos com a acção nem os estatutos nem o contracto de 25 de setembro de 1885, e já nos declara, em tom de ameaça, que não poderemos juntar, porque isso não nos será consentido pelo artigo 209.º do Codigo de Processo Civil.

Descauce o aggravante. A Companhia não é o Estado. Respeita e cumpre as leis.

Mas porque carga de agua é que a Companhia ha-de juntar

certidões de documentos, contractos e estatutos, que fazem parte integrante de decretos e leis que os approvaram?

Quer o Estado que nós vamos obter uma certidão dos decretos de 24 de julho e de 25 de setembro de 1885, e de 10 de fevereiro de 1886?

Nós confessamos muito sinceramente a nossa incompetencia... Não sabemos como é que havemos de arranjar certidões d'esses diplomas...

Mas ainda assim, e apesar da difficuldade, nós comprometemo-nos a obter esses documentos, com uma condição: a de que o representante do Estado obtenha igualmente, e junte aos autos, uma certidão do artigo 209.º do Código de Processo Civil, cuja doutrina invoca contra nós...

Sim, porque seria injusto e absurdo que o representante do Estado nos quizesse impôr, a nós, a obrigação de juntarmos os documentos que provem a existencia dos diplomas legais em que a acção se funda, e se dispensasse, a si proprio, da mesma obrigação quanto á existencia do artigo 209.º do Código de Processo Civil.

O que é curioso é que o representante do Estado faz-nos o favor de não attribuir a ignorancia nossa a falta de junção dos indicados documentos. Attribute-a a malicia...

Diz elle que nós não juntamos a certidão dos estatutos — que o Estado se esquece de que fazem parte do seu decreto de 10 de fevereiro de 1886, que os approvou — porque, se a tivéssemos juntado, vêr-se-hia que o artigo 72.º contém um § unico, que diz o seguinte:

«No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo governo, em virtude da auctorisação legislativa que lhe foi conferida.»

E armado com este § unico, o representante do Estado pergunta-nos, e anticipa-se a dizer que não lhe damos resposta: — «quaes foram os preceitos que o governo decretou para esse processo?»

Ora que culpa temos nós de que o Estado padega de amnésia e se tenha esquecido do artigo 67.º do seu decreto de 24 de julho de 1885 e do artigo 68.º do decreto que approvou no proprio contracto o contracto de 25 de setembro de 1885?

Esses preceitos decretados pelo governo foram de cada uma das partes nomear dois arbitros, e ambas nomearem o arbitro de desempate, o qual, na falta de accordo, seria nomeado pela Relação de Loanda, ou, quando qualquer das partes o preferisse, pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Quanto á forma do processo, essa é e tinha de ser forçosamente a do artigo 56.º do Código de Processo Civil.

E se a forma do processo, não é essa, que nos diga então qual é o processo a seguir o representante do Estado, em lugar de nos fazer perguntas ociosas.

Não era necessario que nós fôssemos tão minuciosos como o fomos n'esta resposta á minuta de agravo do representante do Estado, porque as suas allegações são absolutamente deslocadas n'este recurso.

N'este recurso apenas uma questão se pôde discutir: — se o juiz aggravado podia recusar-se a mandar citar o Estado para a acção que lhe intenta a Companhia aggravada.

E a esse respeito já mostramos que seria um verdadeiro abuso de auctoridade, e caso virgem nos tribunaes, que um juiz considerasse o Estado de tal maneira fora da alçada dos tribunaes que não podesse ser citado para as acções que lhe intentam as suas victimas.

Esperamos, pois, que seja negado provimento no agravo, em cumprimento da lei.

(Segue a reproducção de varios documentos sobre a questão precedente, taes como o «Accordam em conferencia na Relação», de 15 de novembro de 1916; «Despacho do digno juiz substituto do Tribunal do Commercio de Lisboa», de 14 de outubro de 1916; «A Estipulação do Tribunal Arbitral nos contractos com o Governo para construcção e exploração de Caminhos de Ferro» e «Accordam em conferencia na Relação», de 20 de dezembro de 1916.

Não fazemos commentario algum a estes documentos, que devidamente apreciaremos, e dos quaes se vê que, no unico e verdadeiro campo em que a nossa questão devia ser sempre e é agora tratada, se faz inteira justiça á nossa Companhia.

SENHORES ACCIONISTAS:

Ahi ficam expostos á vossa apreciação os factos occorridos depois da ultima assembleia geral.

Muito sentimos que, terminando este anno o nosso mandato, não possamos, como era nosso vehemente desejo, annunciar-vos a conclusão das nossas divergencias com o Estado, encetando-se um periodo de calma e de accordo, no qual, pelo reconhecimento de direitos legitimamente estabelecidos, se procurasse firme e prati-

camente levantar a provincia de Angola ao nivel e á altura que lhe compete como uma das nossas mais ricas e promettedoras colonias.

Fazemos, no entanto, votos para que tal fim se consiga o mais brevemente possivel, para que não venham, em prazo talvez curto, a perder-se tantos esforços e tantos sacrificios como os que tendes feito, e que, infelizmente, tão mal comprehendidos teem sido.

Com grande sentimento vos participamos o fallecimento do Ex.^{mo} Sr. Carlos da Motta Marques, membro do nosso Conselho Fiscal.

Porto, 15 de Janeiro de 1917. — Pelo Conselho de Administração, Augusto Gama, Jorge Pinto da Silva, José Augusto Monteiro.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento das disposições do nosso estatuto, examinamos o balanço fechado em 30 de junho de 1915 e bem assim a conta de Ganhos & Perdas, cujo desenvolvimento acompanha o referido balanço, verificando que estes dois documentos estão exactos e que foram extrahidos, com a maior fidelidade, dos livros da Companhia, merecendo, portanto, a vossa approvação.

No relatorio, modelarmente redigido, que vos é apresentado pelo digno Conselho de Administração, encontrareis, além do balanço e da conta de resultados, todos os elementos de caracter elucidativo que são necessarios para a formação de um juizo seguro sobre a situação actual da nossa Companhia. Entre esses elementos figuram diversos mappas e notas estatisticas sobre o desenvolvimento da exploração no ultimo exercicio, rendimento comparado da linha, receitas kilometricas, movimento de passageiros e mercadorias, de cuja leitura retirareis indicações de subito interesse para o conhecimento do que especialmente respeita aos serviços ferro-viarios.

Com referencia a estes serviços, é dever nosso accentuar que a situação creada pela guerra a quasi todas as Companhias de caminhos de ferro tornou o ultimo exercicio deveras espinhoso para o Conselho de Administração, tantas as difficuldades que se accumularam e que foi necessario remover, para impedir que a exploração da linha tivesse de paralisar, o que representaria um incalculavel prejuizo tanto para o commercio como para o Estado. Felizmente, os esforços empregados pelo mesmo Conselho, no sentido de obstar á interrupção dos serviços, foram coroados de exito, o que nos compete assignalar á vossa consideração.

Sobre a questão que nos tribunaes se vem debatendo entre a Companhia e o Estado, fornece ainda o relatorio os mais amplos informes, seguidos de todos os documentos juridicos, produzidos no decorrer do litigio. Chamamos a vossa esclarecida attenção para esses documentos, pois a sua leitura deixa antever que ás reclamações d'esta Companhia acabará por ser feita completa justiça.

Tendo fallecido o sr. Carlos da Motta Marques, membro d'este Conselho Fiscal, cu npre-nos o doloroso dever de manifestar aqui o nosso profundo sentimento.

O Conselho Fiscal é, portanto, de parecer:

- 1.º — Que o balanço e as contas do exercicio merecem a vossa approvação;
- 2.º — Que procedaes á eleição geral de todos os corpos gerentes d'esta Companhia;
- 3.º — Que o Conselho de Administração é crêdor dos maiores louvores pela intelligencia e extremado zêlo com que tem defendido os interesses da Companhia.

Porto, 5 de fevereiro de 1917. — Arthur Maia Mendes, Augusto Alão de Moraes S. G. Pessoa, Ricardo Malheiro.

OLYMPIA MATINÉES ELEGANTES
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Irmão maldito, 2 partes **No carcere**, 3 partes
Casa misteriosa, 3 partes

Continuação do grandioso exito:

Barcelona e seus mysterios

O melhor film policial em series



DUPLA ILLUMINAÇÃO

DA METADE DA COSTA

Pedir catalogos e orçamentos a:

BLACKMAN EXPORT C.º L.º

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

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

COMPANHIA PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10 5	11 34	8 12	9 25
5 50	7 19	12 15	1 14
8 29	9 49	7 40	8 46
12 25	1 54	10 20	11 27
C. Sodrè	Cascaes	C. Sodrè	
6 20	7 40	5 55	7 11
8 10	9 30	7 30	8 48
10 10	11 30	8 20	9 36
b 1 10	2 17	10 30	1 46
5 3	6 50	12	1 16
6 5	7 25	3 44	5
7	8 29	7 20	8 36
9 25	10 45	10	11 16
12 25	1 45	11 20	12 36
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 49
a 5 20	6 50	8	9 36
6 2	7 39	8 30	10 6
10 20	11 54		
12 16	1 48		
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
a 5 20	6 8	11	11 52
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 1	11 36
12 16	1 7		
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
e 7 40	7 50	e 7 20	7 39
e 5 10	5 20	e 9 29	9 30
e 6 15	6 26	e 5 40	5 50
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26		
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
	8 54	11 36	
Lisboa-R	Entronc.	Lisboa-R	
5 20	9 38	11 26	5 5
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 9	8 36
8 50	11 3	o 1 33	a 10 20
8 5	d 7 57	7 55	8 44
8 40	12 40	8	d 2 33
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
4 25	1 57	1 57	10

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37
Coimbra	Figueira	Coimbra	
3	6 23	4 8	6 15
g 7 35	9 20	g 6 30	8 15
a 11 35	2 3	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	8 40	12 21
		12 40	4 15
Coimbra	Louzã	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 39
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8	4 45	2 55	11 50
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 25	10 5
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1 40	10 55	11 40	8 23
Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 38	4 40	7 30
2 5	4 55	6 25	9 32
5 21	8 12		
Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43
Porto	Espinho	Porto	
4 26	5 26	6	7 6
Mais os de Ovar e Aveiro.			
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
8 50	7	8 28	8 36
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
8 50	10 50	5	8 36
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
8 50	4 28	10 50	8 36
Entronc.	T. Vargens	Entronc.	
8	1 49	4 40	9 40
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 5 50	10 25	h 6 5	10 10
Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 49	4 38	11 36

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
p 4 45	6 48	11 40
n 11 30	1 45	8 50
8 40	11 2	
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.
7 12	7 1	12
Pampilh.	Guarda	Pampilh.
n 2 30	8 53	o 9 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
o 7 45	10 40	n 7 34	10 53
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
d 8 30	7 5	6 30	7 10
8 15	8 50	7 40	8 15
10	10 35	9 30	10 5
11 30	12 5	11 25	12
2 45	3 20	1 25	2
4 25	5	4 55	5 30
6 40	7 10	5 55	6 30
8 10	8 50	f 9 54	10 34
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 15	9 48	8 25	10 5
11 30	12 1	10 35	12
4 25	6 8	c 5	6 30
8 10	10 5	f 8 45	10 34
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 15	10 10	8 10	10 5
11 30	1 10	12 5	2
4 25	6 20	4 40	6 30
8 10	10 5		
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 50	2 20	7 10
8 10	12 15	9 28	2
Gadanha	Montemór	Gadanha	
11 32	12	10 10	10 39
11 7	11 35	10 15	10 44
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8 15	4	6 15	2
Lisboa	Mora	Lisboa	
8 15	3 5	6 40	2
Lisboa	Beja	Lisboa	
8 15	2	2	7 10
8 10	12 55	8 30	2
Lisboa	Moura	Lisboa	
8 15	4 50	6	2
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10
Tunes	Portimão	Tunes	
6 13	7 15	4 48	5 46
11 58	1	3 25	4 27
8 55	10	7 15	8 20
Garvão	Grandola	Garvão	
3 30	6 35	7 20	11 4
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
4 45	8 50	7 40	11 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Faro	C. Branca	
3 45	7 30	8 35	1 10
MINHO E DOURO			
Porto	Braga	Porto	
8 22	10 50	4 5	6 46
10 12	12 53	8 15	10 10
5 10	7 1	11 58	2 40
9 21	11 16	5 47	8 10
Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 26	8 10
Porto	Monsão	Porto	
8 22	1 53	4 26	10 10
5 10	10 34	2 47	8 10
Vianna	Valença	Vianna	
8	10 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 50	9 50	4 15	6 46
Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 46
Porto	Marco	Porto	
9 52	12 44	3	5 50
Porto	Tua	Porto	
4 43	9 24	5 51	10 30
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	4 13	12 40	8 19
Regoa	B. d'Alva	Regoa	
6 44	11 52	5 6	10 13
Porto	Amarante	Porto	
8	11 5	7 55	10 30
4 43	7 17	4 52	8 19
Regoa	V. Real	Regoa	
8 32	9 51	5 27	6 37
Regoa	Vidago	Regoa	
12 45	4 20	o 3 20	6 37
n 8 32	12	11 45	3 10
Pocinho	Carviães	Pocinho	
3 40	5 25	10 57	12 35
NACIONAL			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
l 5 10	7 31	n 6 50	8 55
9 35	12	h 11 15	1 20
n 3 57	6 10	4 25	6 30
Tua	Bragança	Tua	
m 5 10	12 5	8 15	1 55
3	9 5	m 3 20	9 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Sarnada	Espinho	
c 5 50	9 3	c 4 40	7 47
Espinho	Vizeu	Espinho	
8 35	3 45	12 20	7 40
Aveiro	Sarnada	Aveiro	
10	11 38	4 30	6 5
Vizeu	Sarnada	Vizeu	
q 4 30	8 36	q 5 30	10 2
POVOA DE VARZIM			
Porto	Povoa	Porto	
8 15	9 45	4 45	6 18
11 15	12 40	8 10	9 21
2 15	3 34	c 11 50	1 10
5 15	6 35	f 12 50	2 4
e 8 15	9 42	c 5 20	6 44
f 9	10 14	f 7 10	8 25
Porto	Famalicão	Porto	
2 15	5 35		
Povoa	Famalicão	Povoa	
7	8 22	10 10	11 26
k 10	11 21	k 4 15	5 34
4 15	5 35	7 10	8 28
GUIMARAES			
Trofa	Guimarães	Trofa	
l 7 40	9 13	l 2	3 43
Trofa	Fafe	Trofa	
9 36	12 12	6 38	9 7
6 5	8 34	4 10	6 48

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Companhia da Mala Real do Pacifico
Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodrè, 64, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.
Um paquete francez. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4 1.º



A sahir de Leixões
Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Um paquete francez. Agente, Diogo Joaquim de Matos. Rua Nova da Alfandega, 7.



New York (directo)
Um paquete francez. Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Córvo
Um paquete portuguez. Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodrè, 84, 2.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos
Um paquete francez. Agente, Diogo Joaquim de Matos. Rua Nova da Alfandega, 7.