

GAZETA DOS 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

16.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Agosto de 1917

Numero 712

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Tarifa especial interna n.º 10 (P. V.) — Aviso ao Público: 2.ª Ampliação à Tarifa especial interna n.º 7 (P. V.) — Classificação Geral de Mercadorias (P. V.)

SUMMARIO

O caminho de ferro de Benguela em 1916, de J. Fernando de Sousa ... 243
Os sistemas ferro-viarios da America do Sul ... 244
Parte Official, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — 11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica ... 246

Os caminhos de ferro e a lucta industrial e economica	248
O congresso da feira de Lyon	248
Viagens e transportes	240
O Porto progride — Il Illustrado!	240
Congresso de transportes terrestres	251
O futuro das transmissões electricas	25
Linhas estrangeiras	25
Assembleia da Companhia Portugueza em Paris	25
Parte financeira:	
Carteira	252
Boletim commercial e financeiro	252
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	253
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	253
Linhas ferreas italianas	254
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio	254
Arrematações	255
Horario dos comboios	256

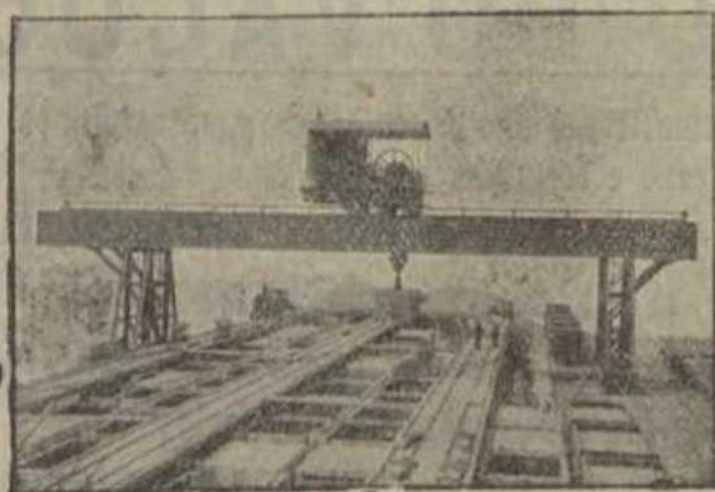
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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 metálicas, da *Societé de Beaume & Merpent*. — **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 **ITLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, typo Goliath

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

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

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas e Cablegrammas | Ransomes & Rapier, London | Stuce London



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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac**ESTAMPARIA MECHANICA**

14, Largo da Annunciada, 16 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCHREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES ESTRANGEIROS

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.

SEGUROS

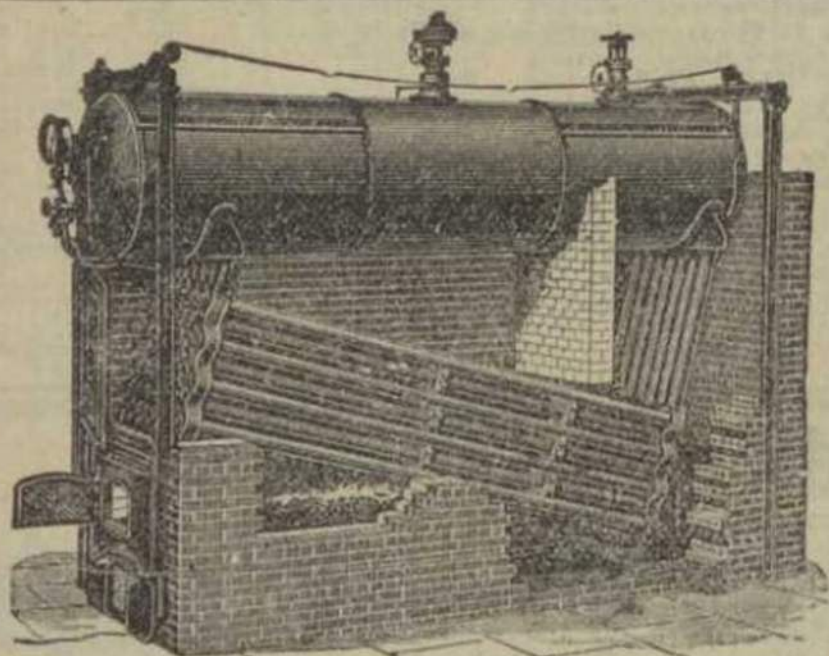
Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio, maritimos, postaes e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.^a — Rua da Prata, 59 — LISBOA**PÓS DE KEATING****MATAM**

DEPOSITO PARA REVENHA

103, Rua dos Fanqueiros 1^o

TEL-C. 1717 · LISBOA



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestris

BABCOCK & WILCOX Ltd.**Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.**

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; internacional de Londres, 1883; Universal de Paris, 1889. — GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. — FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO**DIRECCÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15**

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

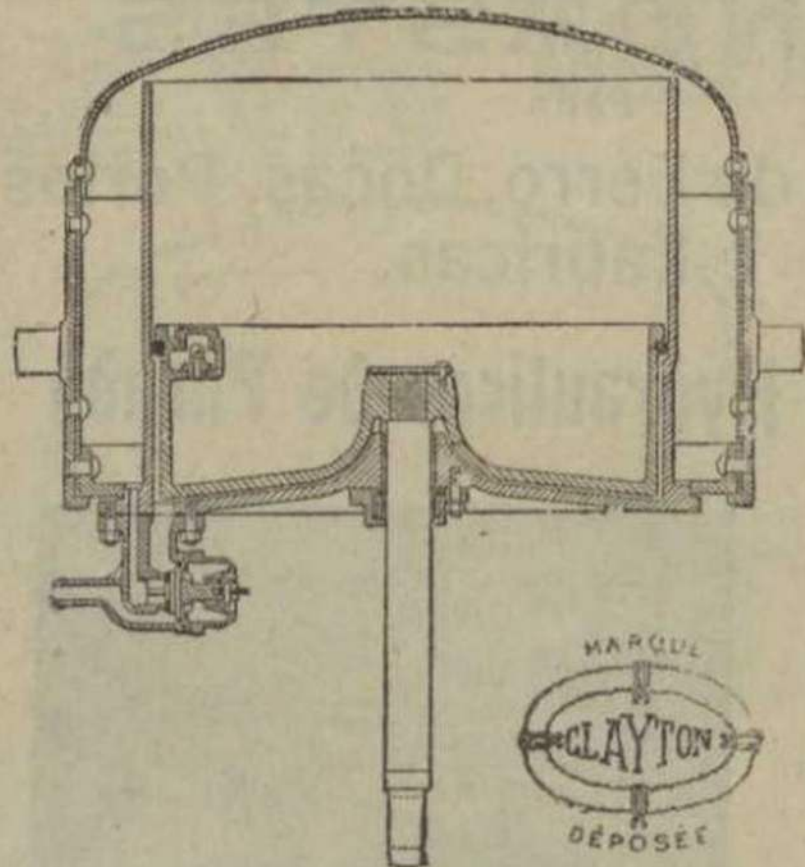
Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

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

CONSTRUCÃO 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 à Póvoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.**Manual do Viajante em Portugal****DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO****Preço Esc. 1\$00**

A' venda em todas as livrarias e nas principaes estações de caminhos de ferro

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

16.º do 30.º anno | LISBOA, 16 de Agosto de 1917 | Numero 712

O caminho de ferro de Benguella em 1916

O relato da gerencia de um caminho de ferro interessa-nos sempre em vista da indole especial da *Gazeta*.

N'este momento rara é a linha cuja economia não foi profundamente influenciada pela guerra. As que se encontram nas vastissimas zonas que servem de theatro á lucta gigantesca empenhada, ou se lhe avizinham, são quasi monopolizadas pelos transportes de tropas, munições e abastecimentos, o que dá ao seu trafego e serviços uma feição absolutamente anormal.

Mesmo as que estão longe das frentes de combate são pela guerra influenciadas de varios modos, quer na natureza dos transportes a effectuar, quer pela repercussão das difficuldades da navegação, quer finalmente pelos embaraços que á exploração causa a raridade dos materiaes e para algumas a quasi impossibilidade de os obter.

Singularmente ardua e muito incommoda a tarefa dos que administram caminhos de ferro ou dirigem os seus serviços.

E' ver o que se passa entre nós.

Affluencia de trafego de exportação, que não encontra vasão sufficiente por causa dos transportes maritimos; a lenha consumida em larguissima escala pelos proprios caminhos de ferro e por todas as industrias, absorvendo boa parte da capacidade do trafego e dos recursos de material em todas as linhas; a inevitavel reduccão do percurso de comboios e o augmento das tarifas; a difficuldade crescente de prover aos trabalhos correntes da conservação do material.

Temos presente o relatorio da gerencia de 1916, do Caminho de Ferro de Benguella e se n'elle notamos a inevitavel influencia da guerra, em alguns factos, dir-se-hia que, pela sua situação e condições especiaes, é uma das linhas que menos se resente d'ella.

Linha de penetração africana, em boa parte por construir, viu continuar o progresso normal do seu trafego, que mais accentuado seria se lhe correspondesse a conveniente facilidade de transportes.

Faltou-lhe o carvão, mas poudo a lenha substituil-o! O principal transtorno que da guerra proveiu foi a impossibilidade de assentar a superstructura nos 107 kilometros, já construidos desde 1915, até Belmonte, centro de certa importancia para a affluencia de mercadorias do planalto.

Manteve-se pois sem alteração desde 1914 a extensão explorada de 519 kilometros, pequenissima em relação á que a linha deve ter para attingir a região central das minas de Katanga, consideravel pelo esforço que representa iniciativa tão rasgada e de tão largo futuro.

Quando se obterá o material de via para aquelle assentamento?

Entretanto continuou o progresso das receitas na parte explorada, tendo subido de 381:812\$14, em 1914, a 587:787\$48, em 1916. Mesmo em relação a 1915 o augmento foi de 52:721\$12

O rendimento por kilometro attingiu 1:132\$53, cifra bastante lisonjeira para uma linha africana incipiente.

As despesas locaes ascenderam a 347:795\$77, ou mais 33:040\$81 do que em 1915.

A receita liquida foi pois de 239:991\$71, mais 19:680\$31, representando já 462\$41 por kilometro, pois que a despesa foi de 670\$12. O coefficiente de exploração, de 0,59, é, em verdade, bastante satisfactorio.

A ausencia de transportes militares e de construcção deve ser posta em relevo para que se veja que na realidade foi maior do que parece o incremento do trafego da linha.

Com effeito as receitas de 1915 e 1916 decompõem-se pela seguinte fórma:

	1916	1915
Trafego ordinario...	578:922\$27	468:430\$40
Transportes militares e de construcção.....	8:865\$21	66:635\$96
	<u>587:787\$48</u>	<u>535:066\$36</u>

Houve nos transportes extraordinarios a differença para menos de 57:770\$75, largamente compensada por 110:491\$87 a mais nos ordinarios, cerca de 20 %.

E os augmentos deram-se em todos os elementos do trafego, como se vê pelo seguinte quadro das receitas (em escudos):

Passageiros...	86:815\$	73:877\$	+ 12:938\$
Mercadorias..	459:770\$	357:419\$	+ 92:350\$
Ponte-caes...	11:033\$	6:495\$	+ 4:538\$
Diversos.....	8:865\$	66:6366	+ 666\$

Foram transportados 106:777 passageiros, ou menos 813 do que em 1915, decompondo-se aquelle numero nas seguintes parcelas:

1.ª classe.....	8:592	+ 1:706
2.ª "	19:811	+ 1:671
Indigenas	78:576	- 4:190

Esse trafego equilibrou-se sensivelmente nos dois sentidos, pois houve 54:515 passageiros ascendentes e 52:462 descendentes.

As bagagens e recovagens representaram 458 toneladas, com o rendimento de 8:452\$35.

A pequena velocidade e o gado 55:520 toneladas, com 459:498\$03 de receita. Os productos diversos attingiram 32:421\$50.

Na tonelagem de pequena velocidade houve um augmento de 1:218 toneladas, e de 6:249\$83 na receita respectiva.

As principaes mercadorias transportadas foram:

Cereaes e farinhas.....	14:162'
Lenha, madeira, palha, cal e tijolo...	11:013
Pedra e terra.....	4:446
Assucar e sementes oleaginosas.....	2:313
Sal	2:286
Hortalicas, batata, carnes.....	1:431
Borracha.....	1:589
Materiaes de construcção	1:130
Tecidos.....	1:083
Cera.....	814
Couros.....	616
Gomma e urzella.....	384
Azeite e oleos.....	345
Bebidas fermentadas.....	217

Na borracha nota-se uma diminuição de 314 toneladas. Onde houve o principal augmento foi no milho,

fuba e feijão, 4:277 toneladas. Na lenha e tijolo houve menos 4:077 toneladas. Nota-se também na cera a diminuição de 477 toneladas.

A falta de transportes marítimos e da capacidade da armazenagem afastou do caminho de ferro mais de 20:000 toneladas de cereaes e legumes.

A tonelagem do trafego propriamente commercial tem subido, de 27:763 toneladas em 1913, a 43:289 em 1916.

No primeiro semestre de 1917 já se nota um augmento de receitas de quasi 28 contos, havendo enorme quantidade de generos agricolas para transportar se os transportes marítimos fossem facultados.

Assim se accusa o valor agricola do planalto. Por outro lado, graças á transformação das condições de vida pelo caminho de ferro, a receita do imposto de palhota tem subido rapidamente, de 49:270\$ em 1912, a 274:454\$ em 1916 e facilmente attingirá 1.000:000\$ quando a linha chegar á fronteira oriental.

Nos gados houve em 1916 uma diminuição de 4:188 cabeças, pois só se transportaram 3:806, descendo a receita de 8:603\$ a 4:887\$ por causa da deficiencia e irregularidade dos transportes marítimos.

Procurou-se attender ao fomento agricola pela criação da tarifa reduzida para o transporte de alfaias agricolas e adubos.

Appensos ao relatório veem numerosos documentos contendo esclarecimentos interessantes. Vê-se por elles a importancia agricola da região de Caconda, que a Companhia projecta ligar com o caminho de ferro por um serviço regular de automoveis e camions e fazendo depositos de sal no Huambo e Caconda.

Tambem é digna de nota a excellencia do clima do Huambo, naturalmente destinado, desde que tenha um bom hospital, a constituir uma estação sanitaria, onde os europeus venham refazer-se da acção depressiva do clima no littoral. Tenciona a Companhia transferir para alli os seus escriptorios e officinas.

Nas despesas d'exploração, que attingiram 347:495\$ figura a tracção por 121:395\$, o movimento por 64:530\$, e a via por 96:641\$.

As percentagens dos diversos serviços são as seguintes:

Direcção	4,81 %
Movimento e fiscalisação	21,66 %
Contabilidade, Saude, Armazens e Trafego	8,90 %
Via e Obras	27,79 %
Tracção e Officinas	34,90 %
Ponte-caes	1,96 %

Além das despesas da conservação, gastaram-se 64:690\$ com diversas obras complementares e de consolidação da linha; incluindo a substituição de uma ponte ao kilometro 39 e conseguindo-se assim evitar pela primeira vez interrupções da circulação por effeito das chuvas.

A alimentação das locomotivas foi feita com lenha. A especie mais empregada é uma arvore chamada *urgerite*, muito rica em calorías e que segundo se refere no relatório se regenera facilmente. A Companhia faz sementeiras e viveiros para constituir ao longo da linha as convenientes reservas florestaes. Consumiram-se 868 toneladas de carvão e 11:861 de lenha, representando a totalidade do combustivel 23:103\$.

O percurso dos comboios de exploração foi de 270:553 kilometros, ao que ha que juntar 33:972 de comboios de serviço, elevando-se o percurso total a 303:972 kilometros, ou mais 18:940 do que em 1915.

A receita por trem kilometrico foi de 2\$17 e a des-

pesa, 1\$28, respectivamente mais \$18 e \$11 do que em 1915.

Tem a Companhia continuado a segurar as mercadorias em transitio, prudente medida que lhe occasionou apenas o encargo de 2:173\$71.

O peso médio de comboio, foi de 149 toneladas, contra 137 em 1915.

O material circulante não soffreu alteração em 1916.

O capital da Caixa de aposentações e soccorros elevou-se a 32:896\$90, pagando-se de subsidios a quantia de 1:546\$98.

A Companhia continua empenhando esforços para attrahir ao porto do Lobito o commercio que ainda hoje se faz pelo de Benguella. Tem aquelle porto futuro tal, que bem pode ser dotado com todas as installações necessarias.

Pode-se fazer em 8 a 9 dias a viagem rapida entre Plymouth e o Lobito, o que reduzirá a 13 dias a viagem entre a Inglaterra e a Rhodesia.

As minas de cobre de Katanga vão sendo exploradas com intensidade crescente, tendo subido a produção do cobre, de 997 toneladas em 1911, a 14:192 em 1915 e 22:149 em 1916, e devendo elevar-se a 30:000 toneladas em 1917.

O capital da Companhia não soffreu alteração, comprehendendo £ 3.000:000 em acções, e £ 2.500:000 de obrigações de 5 %, cuja cotação attingiu 91\$10 em maio ultimo.

A Companhia contractou com a *Zambezia Exploring Company Limited* a transferencia de 50 lotes de terreno de 5:000 hectares cada um, ao longo da linha e cuja concessão lhe fora feita pelo Governo.

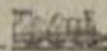
Como annexo ao relatório figuram os extractos de um discurso feito por Mr. Roberto Williams na assembleia geral da *Tanganik Concessions*, em 27 de outubro de 1916, e na conferencia de 8 de maio ultimo, no *Royal Colonial Institute*, de Londres.

N'essa conferencia referia o illustre fundador da Companhia os trabalhos que promoveu e dirigiu para a pesquisa do maior jazigo de cobre do mundo, affirmando que a producção chegará alli a 100:000 toneladas annuaes.

As difficuldades suscitadas pelos allemães á construcção do caminho de ferro do Cabo ao Cairo, motivadas pelo seu proposito de se apoderarem do Congo belga, levaram Williams a promover a ligação de Katanga com a nossa costa de Benguella.

São sobremodo interessantes os esclarecimentos prestados n'essa resenha historica, em que se patenteiam os esforços e intrigas dos allemães para conquistarem situação preponderante n'aquella vastissima e rica região africana.

J. Fernando de Souza



Os systemas ferro-viarios da America do Sul

A sua posição e os seus fins

Na *Bristish & Latin American Trade Gazette*, encontramos um artigo do sr. W. S. Barclay, no qual lêmos que quando se tratar de systemas ferro-viarios e quando se fallar em transportes na America do Sul, não se deve esquecer a existencia dos grandes rios e da navegação possivel ao longo da costa. Os problemas de transporte são, hoje em dia, muito complexos e o desenvolvimento de portos, a dragagem de rios, a subjugação de rapidos, são trabalhos que vem pela sua vez affectar o desenvolvimento de linhas ferreas que a elles estão ligados. Nos ultimos annos, maior attenção se tem prestado a taes assumptos estudando minuciosamente os aspectos geologicos, politi-

cos e outros factores, no que diz respeito a transportes, precedendo e assistindo á acção final no local de operações.

Considerando as vias ferreas á parte da navegação, devemos evitar crear analogias ao progresso feito no Canadá e Estados Unidos do Norte. Na America do Norte decorreram duzentos annos antes que os colonos da costa do Atlantico, atravessando lentamente o immenso interior, levassem a sua influencia até ás margens do Pacifico. Pode dizer-se que a America do Sul é quasi uma ilha e a colonisação ao longo da costa foi, por assim dizer, simultanea. Antes de terminar o seculo dezeseis, quasi que toda a linha da costa, sobre uma extensão enorme, tinha sido visitada pelos Portuguezes e Hespanhoes e a sua navegação é ainda hoje muito activa. A America do Sul pode ser circumnavegada. A America do Norte tem uma terça parte da sua costa fechada á navegação pela enorme barreira glacial do Mar Artico.

Tanto Portuguezes como Hespanhoes eram colonos muito praticos e capazes, razão porque ainda hoje as varias Republicas Sul Americanas conservam os seus costumes, linguas e litteratura. Os Portuguezes escolhiam sempre um bom porto na costa como base de operações, servindo ao mesmo tempo de laço, prendendo a colonia á patria. A costa do Brasil era originalmente dividida em Capitánias ou Commandos e, em geral, os exploradores portuguezes não gostavam de perder de vista o bello azul do mar. Vasco da Gama não queimaria os seus navios como fez Cortez. Os Hespanhoes, esses aventuravam-se logo para o interior, provavelmente engodados pelo ouro encontrado nas vertentes da costa do Pacifico e imitando os Incas, que estabeleceram o seu imperio nos altos «plateaux» dos Andes. O Hespanhol era atrahido pelas riquezas que poderia encontrar; o Portuguez preferia os lucros mais certos, embora mais lentos, do commercio e trabalho. Ou devido a hereditarie dade ou apenas a uma questão de acaso, é facto notavel que, quasi sem excepção, as linhas ferreas do Brasil vem o seu terminus em um bom porto ou rio navegavel; na America hespanhola são numerosos os casos onde a via ferrea foi construida em primeiro lugar e só depois é que, por necessidade, se viram obrigados a abrir portos ou tornar os mesmos praticos á navegação.

Seja como fór, um dos resultados directos dos methodos de colonisação foi que, quando se declararam as independencias, os vice-reinados da Hespanha crystallisaram-se em volta das antigas capitaes vice-reaes, como se vê em Asuncion, Buenos Aires, Lima, Bohotá, etc. As Capitánias Portuguezas, ligadas á mãe-patria por laços menos peza-dos e com a elasticidade da via maritima, não se dividiram da mesma fórma. A velha colonia portugueza conserva ainda uma frente solida na costa do Atlantico com a nova e progressiva geração dos Estados Unidos do Brazil. A Hespanha, pelo contrario, na America do Sul, transformou-se em nove diferentes estados politicos.

Devido a certa preponderancia politica, muitas vezes se diz que os territorios onde é fallado o hespanhol são os de maior importancia, todavia, se olharmos para a questão de territorio, basta vêr que o Brasil cobre 3.218,991 milhas quadradas de um total de 7.461,697 milhas quadradas, area do sul do continente. E' portanto, a area do Brasil muito maior que os Estados Unidos do Norte, excluindo a região frigida d'Alasca.

Quando cada republica sul americana sacudio o jugo europeu, tratou logo de assegurar-se um bocado do oceano. Duas apenas foram as que falharam em tal sentido, o Paraguay e a Bolivia, e dentre todas só uma, a Columbia, faz face aos oceanos Atlantico e Pacifico. E' devido a tal agrupamento que se dá a congregação de vias ferreas ao longo do litoral, como se vê de relance olhando para um mappa que não tenha relêvo muito forte das partes montanhosas.

Deixando de parte o aspecto politico da America do Sul e voltando-nos para a influencia exercida pelas condi-

ções geographicas sobre vias ferreas, notamos principalmente o seguinte:

1.º Uma barreira montanhosa, muitas vezes uma cordilheira triple dos Andes, estendendo-se desde o Panamá até ao estreito de Magalhães, fechando o acesso da parte do Pacifico.

2.º Valles estreitos e fundos fechados entre serras, parallelas aos Andes no Chile, Perú e Bolivia, estendendo-se, na sua totalidade, por 4,000 milhas, norte e sul.

3.º Quatro caminhos abertos para o interior, os rios Magdalena, Orinoco, Amazonas e Paraná, grandes rios de muita agua, alimentados pelas neves e chuvas da zona tropical.

4.º Bacias interiores, de densa vegetação tropical, acompanhando os grandes cursos d'agua mencionados, e ainda outras correntes tambem caudalosas, embora menos importantes.

5.º Plateaux de vasta extensão terminando abruptamente sobre o oceano, sobretudo na Venezuela e Sul do Brazil.

6.º Pampas, planicies, quasi ao nivel do mar, que se alastram em direcção do Rio da Prata, atravez da Argentina.

Não ha systema de transporte creado pelo genio humano que possa ignorar taes aspectos geographicos e, portanto o procedimento natural é conformar-se com as necessidades condicionaes. A subdivisão politica do continente tem dado causa a que linhas isoladas sejam construidas, muitas vezes em extremo dispendiosas, para servir necessidades locais e do Estado. As amenidades de vida nas regiões tropicaes da America do Sul são mais influenciadas pelas altitudes do que por latitudes. Os primeiros colonos trataram de procurar altitudes saudaveis, nos planaltos além da costa, na primeira oportunidade offerta, e já em meados do seculo dezeseis se notava uma serie de portos na costa, com suas cidades complementares mais para o interior, em ponto mais alto. Temos exemplos frisantes em Santos e S. Paulo, no Brazil; Valparaiso e Santiago no Chile; Quito e Guyaquil, no Equador; Carthagená e Bogotá, em Colombia; La Guaira e Caracas, em Venezuela.

Uma vez estabelecida a cidade no planalto, a primeira necessidade sentida era a de uma estrada de communicação com o porto, e assim como as mulas deram lugar aos carros, tambem estes foram substituidos modernamente pelas vias ferreas. Presentemente não ha menos de dezeseite vias ferreas entre portos e cidades de planaltos, operando em diferentes pontos da costa da America do Sul.

As condições que influenciaram para taes vias ferreas serem planeadas e a historia da sua construcção, forneceriam materia sufficiente para um grosso volume assaz romantico. Basta dizer aqui que não ha no mundo mais grandiosa paisagem para ser admirada, onde maiores obstaculos tivessem de ser vencidos com maior vigor, nem onde recompensa directa e indirecta aos paizes interessados tenha sido tão grande como n'estas republicas da America do Sul.

E' costume fazer commentarios pouco generosos relativamente ao custo excessivo de construcção e fraca recompensa financeira que certas linhas tem dado. Mas, fazendo comparações entre as condições predominantes no paiz antes da existencia de vias ferreas, quando todo o transporte era feito por animaes, e até mesmo por seres humanos, não ha duvida que tal estado beneficiou consideravelmente, seja qual for o interesse ou posição do promotor da companhia ou do seu accionista. Nos tempos antigos, os Hespanhoes que se tornaram successores dos Incas nos plateaux dos Andes, são accusados de terem desperdiçado as vidas de oito milhões de indios na exploração de riquezas mineraes. Igual desperdicio, não da vida humana n'este caso, mas do trabalho do homem e,

o qual vae continuando até que um dia vem a via ferrea e o serviço de automoveis, ainda em tentativa, auxiliando assim a conservar a força e intelligencia humana para fins mais uteis e honrosos.

Alguns factos tornam emphatica a importancia d'estas linhas atravessando terras montanhosas. A linha de S. Paulo a Santos transporta duas terças partes de totalidade do café que o globo produz. Foram gastas £ 4,000,000 esterlinas, nas 5 milhas de linha que galga a face da Serra do Mar. Dá passagem a um frete mais remunerativo por milha que qualquer outra linha do mundo. Este serviço é feito por uma serie de planos inclinados onde a tracção é feita por meio de cabos d'aço.

A Estrada Leopoldina tem um ramal na secção de Friburgo onde o trafico de passageiros e mercadorias é feito em oito milhas á razão de nivel de 7.1 por cento, com um maximo de 9 por cento, serviço feito apenas por adhesão, isto é, sem auxilio de cabos ou cremalheira. É considerada a rampa mais inclinada com trafico por adhesão, a vapor, em qualquer linha ferrea do mundo.

A Estrada Central Peruviana lança se em linha recta pelo valle do Rio Rimac acima, até Lima, apenas 500 pés acima do mar, seguindo até ao tunel por baixo dos Andes a 15,665 pés. A extensão d'esta linha é de cerca de 92 milhas e o serviço de passageiros é feito em oito horas. O valle vae apertando tanto, que mesmo usando uma rampa uniforme de cinco por cento de nivel, não é possível esta linha ser operada sem fazer uso de descidas auxiliares, aspecto sem duvida muito pictoresco da linha, mas que são em extremo vituperadas pelo pessoal de serviço. A Central do Perú corre sobre trilhos de 4 pés e 8 pollegadas de bitola, ou bitola britannica, «fait accompli» em contradicção do que se assevera para linhas de montanha, que dizem deverão ser mais estreitas, isto é de 1 metro ou menos.

A linha Guayaquil-Quito subindo desde o Rio Guyas até á capital do Ecuador, no *plateau* dos Andes, faz tambem uso das rampas descendentes afim de transpor o serro pictoresco do «Nariz do Diabo», correndo ali perto do Chimborazo e Cotopaxi, ambos vulcões em actividade. Esta linha corre sobre um maximo de cinco por cento em grandes extensões. Pode dizer-se que os niveis dificeis usados na America do Sul, atravessando montanhas com bom resultado, seriam denunciadas como praticas impossiveis na Europa. Não se pretende defender a locação de muitas das linhas montanhosas na America do Sul, todavia honra deve ser feita aos engenheiros e homens de Estado por terem vencido as difficuldades encontradas e pela sua determinação em construir uma via ferrea para o seu paiz, ainda mesmo que tivessem sido postas de parte todas as convenções de engenharia e temporariamente esgotado os cofres nacionaes, beneficiando assim enormemente a presente geração.

Um outro artigo tratará das linhas correndo longitudinalmente aos valles e possibilidade de maior desenvolvimento de linhas ferro-viarias na America do Sul.

PARTE OFFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdéncia Social

11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Para conhecimento das Repartições onde prestam serviço os funcionários que têm direito ao abono das subvenções extraordinárias concedidas pela lei n.º 745, de 24 de Julho ultimo, publicam-se os seguintes documentos:

Serviço da República — Ministério do Trabalho e Previdéncia Social — 11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública — Officio n.º 1630 — Liv. 4.º — Ex.ª Sr. Secretário Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado O—

Diário do Governo de 24 de Julho ultimo, n.º 120, 1.ª série, publicou a lei n.º 745, que fixa as subvenções extraordinárias a abonar, desde 1 de Maio de 1917 a 30 de Abril de 1918, ao pessoal dependente da Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro, em serviço no Ministério do Trabalho e Previdéncia Social.

S. Ex.ª, o Deputado Sr. António Maria da Silva, apresentou o respectivo projecto na sua Câmara, em Maio próximo passado, e contava que fôsse convertido em lei e esta entrasse em execução no ano económico de 1916-1917. No entanto, só foi aprovado pelo Senado no referido mês de Julho, e como foi dispensada a última redacção, saiu a lei com o mesmo texto do projecto, que deveria ter sido alterado, visto que a sua aprovação não se efectuou no citado ano económico.

Da leitura do artigo 2.º e seu § unico depreende-se, porém, o intuito de que as subvenções relativas aos meses de Maio e Junho de 1917 sejam pagas pelas disponibilidades das verbas consignadas, respectivamente, no orçamento do Ministério do Trabalho e Previdéncia Social para 1916-1917, a satisfação dos vencimentos do pessoal dos quadros e destacado da Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro e dos vencimentos do pessoal na disponibilidade e em serviço da mesma Direcção Fiscal, artigos 17.º e 18.º, capítulo 4.º, e que saiam das equivalentes verbas orçamentais para o corrente ano económico, reforçadas por crédito especial, a despesa respeitante às subvenções dos meses de Julho de 1917 a Abril de 1918.

Aligura-se a esta Repartição que a aludida despesa pode ser paga pela forma descrita no presente officio; todavia, não ordena o seu pagamento sem que V. Ex.ª se digne ouvir o douto parecer desse Conselho Superior.

Saude e Fraternidade.

11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 1 de Agosto de 1917. — O Chefe da Repartição, *Ildefonso Ortigão Peres*.

Serviço da República — Conselho Superior da Administração Financeira do Estado — Secretaria Geral — Processo n.º 7 — Consulta n.º 147. — Ex.ª Sr. Chefe da 11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública. — Sobre a consulta constante do seu officio n.º 1:650, livro 4.º, tenho a comunicar-lhe que o Conselho Superior, em sua sessão plenária de 4 do corrente, resolveu emitir o seguinte parecer:

O Conselho Superior da Administração Financeira do Estado é de parecer que, pela comparação dos artigos 1.º e 2.º com o seu parágrafo, da lei n.º 745, de 24 de Julho de 1917, verifica-se que há erro na indicação da forma do pagamento, o qual se acha duplamente autorizado. Todavia, não resta dúvida que no ano económico de 1917-1918 tem de se aplicar o § unico do artigo 2.º, de tal sorte que, se o pagamento dos meses de Maio e Junho ficasse por effectuar, a lei resultaria com uma disposição completamente inútil, deduzindo-se que o pagamento das subvenções dos meses de Maio e Junho de 1917 se acha sufficientemente autorizado pelo artigo 1.º e na forma do corpo do artigo 2.º, que não tem possibilidade de applicação a outro periodo.

Saude e Fraternidade

Secretaria Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, 8 de Agosto de 1917. — O Secretário Geral, *Henrique Carlos de Meneses Alarcão*.

Os caminhos de ferro e a lucta industrial e económica

Um dos elementos mais importantes da lucta industrial e económica é, sem contestação, a organização de transportes, e, d'ahi, a das vias de comunicação entre os diversos pontos. Estas devem ser projectadas de modo que se adaptem ás necessidades económicas do paiz que cruzam, e que variam segundo a situação geographica, a configuração do terreno e as riquezas mineraes e agricolas.

Para se conseguir a mais perfeita exploração dos diversos sistemas de transporte, é conveniente observar alguns principios fundamentaes que J. Carlier na *Revista de Obras Publicas*, de Hespanha, explana largamente e que nós vamos procurar resumir.

A melhor fórma de exploração dos caminhos de ferro é, segundo aquelle auctor, em theoria, a da exploração por conta do Estado. A razão é a de que toda a comunidade se aproveita por igual, aproximadamente, ou seja pela commodidade das viagens e o baixo preço dos transportes, e, de um modo geral, por toda a classe de facilidades que pode conceder o Estado.

Tal solução na pratica não apresenta eguaes vanta-

gens. A experiencia assim o tem demonstrado sufficientemente, e se é verdade que o systema de exploração pelo Estado deu na Allemanha resultados interessantes, foi isso devido á mentalidade do paiz em si propria e ao seu espirito de disciplina, adquirido desde a infancia pela formação militar e sustentado, consequentemente, na administração.

Para as nações que evolucionam livremente e não estão submettidas de modo algum a um regimen de certo modo disciplinario, que não enquadra nas suas aspirações naturaes, a massa geral visa apenas ao bem estar pessoal, o que de igual modo se dá na exploração das linhas ferreas pelo Estado.

A industria dos caminhos de ferro é muito complexa e exige na sua exploração um progresso tecnico constante, ao mesmo tempo que um grande rendimento de trabalho por parte dos seus agentes. O rendimento de uma industria de transportes assenta, pois, inteiramente sobre a intelligencia dos seus directores e sobre o rendimento do trabalho de todos os seus funcionarios.

Até certo ponto pode esperar-se isto estando a cargo do Estado a exploração, mas com a condição de se encontrar em presença de um objectivo importante, um objectivo patriótico, como no caso presente, em que é licito esperar o maximo de intelligencia e de trabalho por parte de todos os agentes do Estado sem distincção de gerarchias. O sentimento do dever exalta-se em face do perigo; mas aliado este, o espirito humano não está igualmente animado e procura antes o beneficio e o conforto e não a abnegação.

O mesmo succede com a industria; em tempo de guerra o trabalho faz-se conscientemente; em tempo normal o interesse que se prestava ao serviço do Estado, converte-se por completo em interesse pessoal; o funcionario sempre imaginando que os interesses do patrão são contrarios aos seus, quando em tempo de guerra comprehende que existe a mais estreita relação entre o capital e o trabalho e que o seu unico direito é o de obter um justo salario.

Uma das maiores debilidades do Estado ao explorar uma linha ferrea é a de não poder remunerar o trabalho individual de uma maneira de certo modo differencial. A absoluta egualdade que deve existir entre os empregados, forçosamente deseguaes em intelligencia e em faculdades de trabalho, sacrifica os bons em beneficio exclusivo dos maus e crendo praticar a justiça realisa precisamente o contrario do que pretende. Por estas e por muitas outras razões se comprehende que em muitos casos e em diversos paizes tenha dado uma tal exploração motivo ás mais justas criticas.

Accresce que o Estado não pode ter sentido commercial, por causa dos rigores dos regulamentos e da rigidez das tarifas. As empresas particulares, ao contrario, podem proceder com maior amplitude, razão pela qual, muitas vezes, os seus interesses proprios concordam com os dos seus clientes. Paizes ha em que tendo-se observado grandes defeitos na exploração por conta do Estado, teve aquella de ser entregue a entidades particulares, ou a sociedades constituidas *ex-profeso*.

Quando não é consideravel a importancia de uma rede ferro-viaria, a sua exploração por conta do Estado, mais ou menos bem feita, não constitue uma consequencia economica tambem consideravel, devido ao que, nem sempre dá maus resultados. Tambem succede, igualmente, quando a exploração de varias linhas é feita simultaneamente n'umas pelo Estado e n'outras por companhias particulares, porque o mal é attenuado com a concorrencia e a emulação d'essas companhias, que trabalham para trazer satisfeitos os seus accionistas.

Este systema, possivel em paizes como a França, quasi não pode ser applicavel nos pequenos paizes, como a Belgica, por exemplo.

Na Inglaterra, onde todas as linhas estão entregues a companhias, os resultados da exploração, são geralmente excellentes, embora os transportes sejam bastante dispendiosos, o que provém das condições normaes da vida ingleza e da elevação dos salarios.

Em geral, nos paizes industriaes de pequeno territorio, onde o caminho de ferro constitue um orgão essencial, melhor é que a collaboração de competencias particulares esteja assegurada pelo Estado na administração e direcção das linhas ferreas. N'este caso a intervenção do Estado é conveniente e necessaria, quando mais não seja para a unificação dos meios de transporte.

A intervenção do Estado é susceptivel de uma infinidade de modalidades, que as circumstancias fazem variar constantemente.

A vida economica de um paiz cria um estado de modificações continuas, que devem ser acompanhadas da revisão das tarifas em vigor, sendo preciso que o Estado adopte uma linha de conducta bem definida para obter um regimen de transportes conforme com os legitimos interesses da nação.

De Lecner, no seu livro sobre a *Politica dos transportes da Belgica*, edição de 1913, definiu da seguinte fórma a linha de conducta que devia seguir o Estado:

A politica dos transportes deve ser o conjuncto de principios e medidas, adoptadas pelo Estado e os demais poderes publicos, para favorecer o trafego em tudo quanto possa ser util á comunidade.

A direcção dos caminhos de ferro não deve ter nenhuma preocupação fiscal e deve limitar-se a perceber as tarifas baseadas sobre os preços de custo. O caminho de ferro é primeiro de que tudo um serviço publico e não pode exigir ao publico mais do que a justa remuneração do serviço prestado.

O Estado não deve ganhar nem perder na exploração, e se não consegue beneficios no conjuncto do trafego, não é justo que o obtenha com certas classes de transporte, para compensar o deficit produzido em outras.

E' preciso ter em conta as condições do meio e não imitar servilmente o que se faz no estrangeiro, visto que as condições tanto economicas como industriaes são particulares a cada paiz e não podem ser consideradas de um modo geral.

Os caminhos de ferro do Estado deixam, em geral, muito a desejar, como resultado de diversas causas, mas seria perigoso aconselhar uma refundição immediata das tarifas, porque sobre a base de tarifas em vigor é que tem surgido em distinctas regiões grande numero de industrias, existindo direitos adquiridos que o Estado deve ser o primeiro a respeitar.

As consequencias da guerra não podem senão alentar os aliados a considerar uma politica de transportes cada vez mais conforme com os interesses da industria e do commercio nacionaes, de modo a favorecer a lucta industrial e economica.

O Congresso da feira de Lyon

A segunda feira de Lyon, que foi uma victoria economica definitiva e magnifica, acabou por um congresso no qual as questões de interesse geral provocaram discussões muito interessantes. Este congresso terminou por adoptar um certo numero de pareceres de uma importancia capital não só para o desenvolvimento economico da França, mas para todas as nações que com ella tem relações commerciaes.

O resumo de algumas d'essas deliberações, relativas aos caminhos de ferro, tratou do estabelecimento de relações transversaes de Oeste a Leste, para fazer communcar os portos do Oceano Atlantico com o interior da França, com a Suissa, a Italia e a Russia.

VIAGENS E TRANSPORTES

Expedição de cereaes e farinhas

As remessas de trigo, milho, centeio, cevada fava e respectivas farinhas só são acceitas para expedir nas estações da Companhia Portugueza, mediante auctorização especial do Sr. Ministro do Trabalho ou da Commissão de Distribuição de Cereaes e Farinhas.

Trafego internacional de pequena velocidade

O trafego de França e de Hespanha para Portugal continua a fazer-se nas mesmas condições referidas no nosso ultimo numero.

Espera-se, porém, que dentro em breve essas condições se modifiquem para melhor, passando o trafego a fazer-se sem restricção. Andam empenhados em estudar as medidas a pôr em pratica para se conseguir um tal desideratum com a brevidade possivel, não só a Companhia Portugueza, como a Direcção das Alfandegas e o Sr. Ministro do Trabalho.

Classificação geral de mercadorias nos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acaba de publicar uma nova edição da sua classificação geral de mercadorias, que distribuimos com o presente numero, a qual vem ampliada com todas as rubricas que tinham sido incluídas por meio de avisos na classificação que por esta é substituída.

Ampliação de tarifa

Entra no dia 18 do corrente em vigor nas linhas do Sul e Sueste a 2.^a ampliação á tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade, que tambem distribuimos, segundo a qual os preços da 1.^a serie d'essa tarifa são ampliados como segue:

Maximo cobravel para expedições de vagão completo ou pagando como tal:

Até 340 kilometros.....	5\$50 por tonelada
Além de 340 kilometros, mais .	502 " "

Nova tarifa dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Entrou no principio d'este mez em vigor nas linhas do Sul e Sueste, a nova tarifa especial interna n.º 10, de pequena velocidade, para o transporte de esparto, palma, linho, peixe, machinas agrícolas e industriaes, destinadas a substituir a actual tarifa do mesmo numero em vigor desde Julho de 1907.

Esta tarifa, que hoje distribuimos, destinada a proteger os transportes de machinismos e dos principaes productos da industria a-garvia, em pouco differe da anterior, contando todas as alterações que por meio d'avisos n'aquella haviam sido introduzidas.

Marcação antecipada de lugares nos comboios

Desde o dia 20 d'este mez é tornada extensiva aos comboios portuguezes, que fazem serviço entre Lisboa e Porto, a marcação antecipada de lugares de 1.^a e 2.^a classes, nas condições que já se acham hoje estabelecidas para os comboios rapidos de longo curso.

A Companhia reserva-se o direito de substituir as caruagens que normalmente fazem parte da composição dos comboios, por outras de typo diverso, quando as exigencias do serviço assim o determinarem.

Gréves em Hespanha

Em virtude da gréve que ultimamente se declarou em Hespanha, á qual adheriram os ferro-viarios das principaes

linhas do paiz vizinho, só se accitam remessas de grande e pequena velocidade para as estações da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha, com reserva pelos prazos de transporte.

Vendem-se bilhetes de passageiros para as referidas linhas, mas as Companhias não se responsabilisam pelos transtornos que possam dar-se no seguimento da viagem.

E' de esperar que a situação se modifique em breves dias, dadas as medidas já adoptadas pelo governo hespanhol.

Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo o ultimo Aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, o serviço de Portugal para Hespanha está sujeito ás seguintes restricções:

Remessas ao portador ou á ordem—Em conformidade com as determinações legaes em vigor no paiz vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, emquanto se não dispuzer o contrario.

Via La Encina—Por esta via não se accitam remessas com destino á Companhia do Norte de Hespanha. Exceptuam-se os generos de consumo de primeira necessidade e o gado, que se transportam com reserva pelos prazos de transporte. O vinho e o gado muar, asinino e cavallar não se accitam em caso algum.

Os expedidores que por motivo da interrupção da via *La Encina* queiram mandar as remessas por outra via, podem fazel o se declararem na respectiva nota que se conformam com a tarifa e preço correspondente.

Linha de Almansa a Valencia e Tarragona—Não se accitam remessas de pequena velocidade para as estações comprehendidas no trajecto de Játiva e Denia, Utiel e Castellon, todas inclusivé, nem para as linhas combinadas com estas secções.

Linha de Tarragona e Valencia—Pelo entroncamento de Tarragona não se accitam até nova ordem, remessas de grande nem de pequena velocidade com destino ás estações d'esta linha ou que por ella tenham de transitar, com excepção do gado e dos artigos de consumo de primeira necessidade, para os quaes se exigirá reserva pelos prazos de transporte. Não podem, porém, accitar-se gado cavallar, muar e asinino.

Companhia de La Robla a Valmaseda e Luchana e Companhia de Bilbao a Portugaleta—Não se accitam remessas de vagão completo com destino ás estações de Désierto, Sestao, Zorroza, Azbarren, Dos Caminos, Olaveaga e Luchana.

Estações de Lezo-Renteria e Brun—Para estas estações não se accitam remessas de pequena velocidade, excepto carvão, gado e generos de consumo de primeira necessidade.

O Porto progride

II

Não ha duvida que o Porto teve sempre, e continua a ter, uma certa emulação por Lisboa, sentimento que esta não lhe retribue, embora, ao presente, a laboriosa cidade do Norte, á força de persistente trabalho, vá tomando a dianteira em muitas coisas á capital do paiz.

Se as suas condições geographicas em muitos casos, não lh'o permittem, o Porto suppre essa difficuldade modificando as que o exigem, e aproveitando outras que possui para operar uma transformação que, pelo seu

avanço rápido, se torna notavel, mesmo para aquelles que a visitam com frequencia.

Espirito mais trabalhador, o dos portuenses, a resolução dos assumptos faz-se mais promptamente e a execução opera-se com maior presteza.

Quantos annos levou Lisboa a discutir a construcção da sua Avenida da Liberdade, apesar de, para a abrir, ter apenas que arrancar as grades do Passeio Publico — o que, só por si constituia uma campanha camararia de que foi general (diga-se vereador) Rodrigo Affonso Pequito, um Joffre d'aquelle tempo — expropriar uma meia duzia de predios na praça da Alegria, umas barracorias no Salitre e duas propriedades rusticas, de uma das quaes o dono cedeu grande porção de terreno gratis.

Pois o Porto, querendo tambem ter — era de esperar — a sua Avenida da Liberdade tomou rapidamente a resolução de a construir sem se importar de que, para isso, tivesse que expropriar um enorme numero de cerca de 300 predios, de todos os tamanhos, feitos e valores.

E se bem o resolveu melhor o poz em pratica, vendo-se já hoje grande parte d'essas propriedades por terra e no seu sólo assente uma via ferrea electrica para mais rapida remoção dos entulhos.

Se não fôra a falta de pessoal ver-se-hiam alli milhares de operarios trabalhando, e a obra teria o aspecto da fundação d'um grande armazem nos Estados Unidos.

A nossa gravura dá perfeita ideia do que é o terreno em que a nova avenida vae ser construida; n'elle se vê a enorme divisão dos terrenos e edificios que ladeiam as actuaes ruas, e que teem que ser demolidos, e a disposição em que fica a nova avenida.

Avenida, chamemos-lhe assim, porque é a denominação que foi dada aquelle espaço, apenas d'uma extensão de uns 250 metros com a largura de 50 metros no seu inicio, na praça da Liberdade, ampliando-se pouco a pouco até formar um largo, que será ajardinado no centro, em frente do futuro palacio Municipal.

D'ahi partirão varias avenidas radiaes prolongando-se para ambos os lados, operando a transformação de uma larga area da cidade.

A' direita, duas irão ter a um ponto confluyente na rua de Sá da Bandeira, prolongando-se uma até á praça de Santa Theresa, e ainda uma outra será o alargamento da rua Formosa; para a esquerda outras duas partirão a confluir nas proximidades da praça de Carlos Alberto.

No topo da chamada Avenida elevar-se-ha o palacio do Municipio, para a construcção do qual a Camara já abriu concurso, apresentando-se dois projectos.

Mas a Camara não se deu por satisfeita; conferiu os premios, que não podia recusar, e vae abrir novo concurso para ver se obtém coisa mais grandiosa.

Digam o que disserem os zoilos, chamem-lhe *bacalhau* os graciosos dos folguedos carnavalescos, o que é incontestavel é que o conjunto de edificações modernas que vão ladear esse espaço, as avenidas divergentes e o lado occidental da praça onde já um grande espaço está tomado para a construcção da Delegação do Banco de Portugal, constituirá

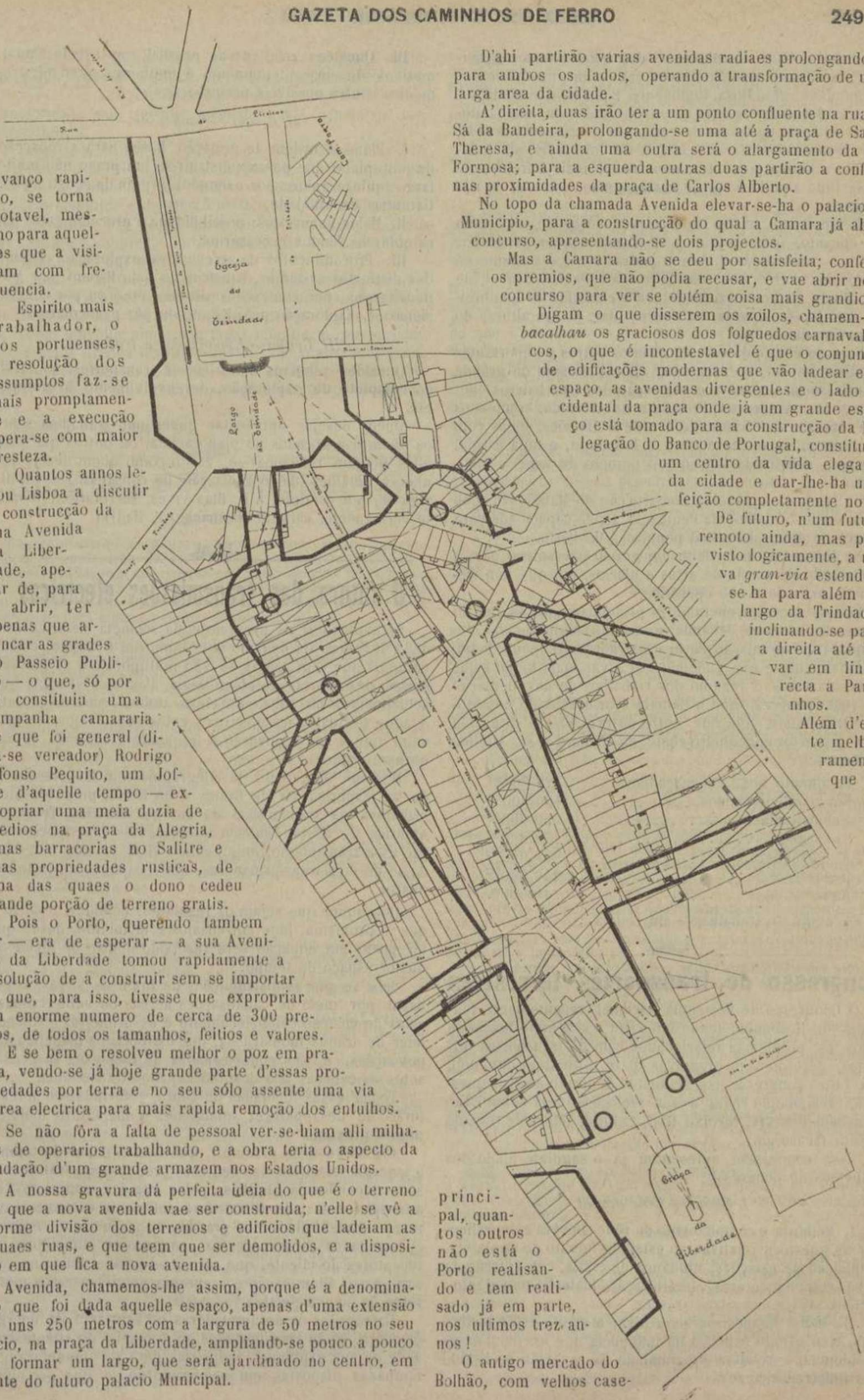
um centro da vida elegante da cidade e dar-lhe-ha uma feição completamente nova.

De futuro, n'um futuro remoto ainda, mas previsto logicamente, a nova *gran-via* estender-se-ha para além do largo da Trindade, inclinando-se para a direita até levar em linha recta a Paranhos.

Além d'este melhoramento que é

principal, quantos outros não está o Porto realisando e tem realisado já em parte, nos ultimos trez annos!

O antigo mercado do Bolhão, com velhos case-



bres insalubres e inesthetics, deu logar a uma construcção, sem duvida pesada demais para o fim, mas, sem duvida tambem, grandiosa, imponente. E por motivo d'ella, foram transformadas as ruas que a circumdavam, alinhando-se os edificios por meio de cortes ou accrescentamentos; aqui fazendo-se recuar a frontaria de um predio, alli substituindo a antiga por outra, meio metro mais á frente, como se tudo aquillo fosse de cartão e não, como é, de rijo granito.

E tudo isto se faz rapidamente; surge do sólo como por encanto, quer seja obra da Camara, quer particular.

Uma construcção toda em pedra (como é costume no Porto) no angulo das ruas Formosa e Passos Manuel, de que, ainda ha um mez, se estavam elevando as hobreiras das lojas, vimo-la, ha poucos dias, já nas alturas do 2.º pavimento.

Fora do centro da cidade, quantos outros e importantes trabalhos se teem executado, alguns mesmo de grande alcance social, como a construcção dos trez bairros operarios, nas Antas, na Prelada e na Arrabida, compostos cada um de 100 casas, de 4 e de 6 divisões, todas com luz directa, o seu lavadouro e balneario, e uma escola, que será construida logo que o numero de fogos o justifique.

E' tambem notavel a construcção do Matadouro, que ficará sendo o melhor da Peninsula, tendo capacidade para fornecer o dobro da actual população do Porto.

No Monte Pedral foi feito um grande terrapleno para a construcção da escola de artes e officios, em que tem trabalhado mais de 2.000 operarios.

Está-se tambem operando o prolongamento da rua do Duque de Saldanha, levando ao antigo Seminario, do alto do qual o panorama do Porto é extraordinariamente bello.

Finalmente e não podendo nós levar mais longe estas notas, daremos o resumo dos trabalhos de pavimentação das ruas publicas, que a Camara tem executado nos ultimos trez annos, nota que, entre outras, nos foi fornecida pelo distincto engenheiro-chefe da Camara o sr. Annibal de Barros:

Pavimento novo em macadam.....	120.000 ^{m2}
Em paralelepipedos.....	100.000 ^{m2}
» betonilha.....	50.000 ^{m2}
» lagedo.....	3.000 ^{m2}
A' portugueza.....	30.000 ^{m2}
Reparações.....	240.000 ^{m2}
Aqueductos.....	10.000 ^m

Se assim se trabalhasse em Lisboa...

Congresso de transportes terrestres

O Congresso de Economia Nacional, recentemente realisado em Hespanha, tendo em vista a alta importancia de todos os problemas relacionados com os transportes terrestres, accordou em promover, para o proximo outomno, um outro congresso especialmente dedicado a essas questões, designando para a sua realisação uma commissão composta dos srs. Nicolau Gari, Laffitte, Gonzalez Quijano e Zumalacarregui.

Essa commissão apresentou já o seguinte plano dos trabalhos do Congresso:

I Grupo — Réde actual

I. Melhoria e complemento da réde. Deverá comprehender as questões relativas ao estabelecimento de dupla via, ampliação de estações, mudança de carris, construcção de linhas complementares, electrificação, material movel, etc., etc.

II. Meios financeiros para levar a effeito estas melhorias, com estudo especial da influencia que exerce n'esses problemas a relativa proximidade da reversão ao Estado das linhas principaes.

III. Questões relativas ao pessoal, seu estado actual, motivos de descontentamento e melhorias possiveis; remedios contra possiveis perturbações.

II Grupo — Nova réde

I. Plano e ordem de prelação. Bases para a redacção de um plano que possa construir-se em praso não muito largo (quinze annos, por exemplo). Ordem da construcção. Garantias de utilidade.

II. Meios financeiros: possibilidade e procedimentos para obter os fundos necessarios.

III. Procedimentos de execução e exploração. Estudo dos distinctos systems, construcção pelo Estado (por administração, por contracto ordinario, etc.) ou por concessionarios. Exploração pelo Estado ou por particulares.

III Grupo — Exploração e trafego

Questões relativas ás tarifas de transportes, ao serviço completo de exploração, desenvolvimento do trafego, etc.

Quem desejar apresentar quaesquer trabalhos sobre os themes esboçados no plano acima, ou outros que com elles possam relacionar-se, assim como quem deseje conhecer detalhes da organização do congresso, deve dirigir-se, por escripto, a D. Blas Vives, secretario do Comité Permanente, calle de Farmacia, 7, Madrid.

O futuro das transmissões electricas

Se estudamos os progressos da sciencia electrica desde a invenção da dynamo pelo immortal Gramme, observaremos que sem cessar se vão multiplicando as maravilhosas descobertas da electrologia. Podemos affimar, que actualmente, no praso de cinco annos, resultam já antiquados os materiaes electricos antès construidos, de maneira que a sua renovação é frequente e continua de anno para anno.

Marconi, o inventor da telegraphia sem fios, recolhendo as experiencias de Branly e de Hertz, preparou uma via nova na transmissão da energia electrica. Tesla, na America do Norte, realisou interessantes experiencias sobre essa transmissão, empregando altas tensões e servindo-se de dois transformadores, um receptor e outro transmissor.

Quaesquer que sejam os resultados colhidos, o certo é que o problema, hoje em ensaios e incipiente, desde que foi posto em equação será resolvido dentro de maior ou menor espaço de tempo.

Sabe-se que as distribuições de luz e de força se realisam por meio de canalisações aereas ou subterraneas; estas de custoso estabelecimento e as primeiras formando teias de aranha monstruosa, que estropiam a esthetica das povoações, e são como espadas de Damocles suspensas sobre as cabeças dos despreoccupados transeuntes.

Todas essas toneladas de cobre, soterradas ou aereas, terão de desaparecer totalmente n'um futuro mais ou menos proximo.

Crê-se, e é de presumir, que com o dobar do tempo, a energia electrica das centraes productoras, transmitida sem dependencia de fios, pelas regiões superiores da atmosphaera e pela terra, será sufficiente e convenientemente transformada em grandes armazens, que serão os encarregados de fornecer os pequenos accumuladores ou receptores do cliente, que ali irá adquirir o fluido necessario á sua illuminação e a energia precisa para os motores da sua respectiva industria.

Carregados os accumuladores no armazem da energia electrica, serão transportados ao domicilio do cliente ou á séde da sua exploração industrial, para ahí alimentarem as lampadas dispostas em seu contorno, o que por igual

succederá nos casos de motores, tanto de pequena como de grande industria, onde a energia armazenada nos acumuladores, á maneira dos gazometros particulares, se transformará em trabalho mechanico nos respectivos electromotores.

Taes são, a traços largos, os progressos que se vislumbram no porvir das transmissões electricas, desde que não ha a menor duvida de que os innumeraveis inventos da electrochimica e da electrometallurgia, fadas da economia do futuro, hão de produzir um seria revolução tanto nas grandes emprezas industriaes como nas mais humildes habitações operarias.

A revista *Industrias Modernas*, de Hespanha, da qual extractamos o presente artigo, termina dizendo que a energia electrica, nascida hontem, póde considerar-se, portanto, como envolta ainda nas faxas infantis, o que se comprova pelos diarios inventos que se vão realisando, sendo licito esperar-se, e terem-se mesmo como certas e seguras as mais transcendentaes e extraordinarias applicações.

Assim é com effeito.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Argentina

Foram declaradas caducas numerosas concessões para construcção e exploração de vias ferreas, que haviam sido feitas a emprezas existentes ou a requerentes sem caracter de emprezarios. Taes concessões somman milhares de kilometros e, na sua maioria são o que póde denominar-se concessões preventivas, sollicitadas para obter o dominio da respectiva zona.

Noticias vindas de Londres registam para as acções do caminhs de ferro argentinos, os preços mais baixos do anno. As do Sul, que estavam a 80, fecharam a 73; as de Oeste, que eram de 80, fecharam a 70; as do Central, que eram de 70, fecharam a 68; e finalmente as do Pacifico, que estavam a 44, fecharam a 39.

Um grupo de financeiros norte-americanos apresentou ao governo argentino uma proposta para a compra das linhas ferreas do Chaco e Formosa, propondo-se adquiril-as pelo preço do custo, e ao mesmo tempo proceder á colonisação das terras confinantes, pelos preços que se fixarem.

A administração dos caminhs de ferro do Estado iniciou os indispensaveis trabalhos para inverter 40.000 pesos na extração de 500 toneladas de carvão, descoberto na região do lago Epizen, para alimentação das respectivas machinas de tracção, visto que dos ensaios praticos se verifica que tem mais de 7.000 calorías e deixa escasso residuo ao queimar-se.

França

As receitas brutas do trafego das linhas exploradas pela Companhia dos Tramways de Paris e departamentos do Sena, productos diversos comprehendidos, attingiram no exercicio findo 12.408.257 francos, ou seja um augmento de 2 milhões sobre as de 1915.

As despesas de exploração elevaram-se a 10.501.644 francos, e os beneficios brutos da mesma exploração sommaram 1.906.613 francos, contra 2.370.173 do anno anterior.

Feita a deducção dos encargos obrigatorios, amortisação das obrigações e de uma somma de 200.000 francos destinada ao fundo de reembolso das acções, ficam 298.610 francos, que a administração propoz que passassem á verba especial dos Encargos excepcionaes provocados pelo estado de guerra.

O saldo de 1915, ou sejam 957.920 francos, passou para conta nova.

Na assembleia geral dos accionistas da Companhia dos Caminhs de Ferro da Indo-China e do Yunnan, foi presente o relatório e contas do exercicio de 1916, documentos pelos quaes se vê que as receitas da exploração attingiram 8.610.903 francos, ou seja um augmento de 28 % sobre as do exercicio precedente, augmento devido em grande parte aos resultados da conversão das piastras e não propriamente ao desenvolvimento do trafego.

O dividendo a distribuir foi fixado em 4 % ou 20 francos por acção privilegiada ou ordinaria, passando para conta nova a importância de 454.914 francos.

A Companhia de Material de Caminhs de Ferro teve de beneficios liquidos no exercicio de 1916-17 a somma de 929.883 francos, ou seja um augmento de 407.781 sobre os de 1915-16, anno, em que haviam sido de 522.102 francos.

As receitas totaes da Companhia dos Caminhs de Ferro de Bone-Guelma, em 1916, elevaram-se a 21.861.661,79 francos, correspondendo a 14.561 francos por kilometro explorado, ao passo que em 1915 haviam sido de 16.038.816,11 francos, ou 10.706 por kilometro, do que resultou o augmento de 5.822.849,68, ou de 3.855 por kilometro.

Foi mantido o mesmo dividendo de 30 francos por acção, que era do exercicio anterior.

Estados Unidos

O general Ohittenden apresentou um projecto de perfuração de um tunnel, destinado a via dupla, atravez da cordilheira da Cascata, ao norte dos Estados Unidos, que terá 48.270 metros de extensão e uma elevação de 304 metros sobre o nivel do mar.

No seu artigo publicado no *Engineering News* o general Ohittenden compara o novo tunnel com os do Simplon e do Loetselberg, que atravessam os Alpes, e refere ser neccessario abrir 4 galerias de 334,40 metros, a 765,28 metros de profundidade, dizendo que d'esse modo o tunnel poderia construir-se em 5 annos e meio, sendo o seu custo orçado em 43.237.000 dolars.

As vantagens d'esta operação seriam consideraveis. O Great Northern Railway abandonaria o seu trajecto actual nas montanhas, cujas subidas alcançam 2,2 % e com o qual neccessita de 3 horas, quando se trata de comboios de passageiras, para atravessar a cordilheira, e de 10 horas quando se trata de comboios de mercadorias.

Com o tunnel proposto obter-se-hia um percurso quasi em recta, completamente nivelado, sem perigo algum, que um comboio de passageiros poderia percorrer em 40 minutos e os de mercadorias em hora e meia.

A linha do Northern Pacific reduzir-se-hia em 114,810 metros de extensão e 562,400 verticalmente.

A economia em distancia que obteria a Union Pacific seria de 273,530 metros para uma das linhas e de 289,620 metros para a outra.

Hespanha

A Companhia do Caminho de Ferro do Cantabrico teve de receita bruta, em 1916, a somma de 2.347.736,67 pesetas, ou seja um augmento de 426.806,38 sobre as de 1915, tendo as despesas de exploração subido a 1.189.690,24 pesetas, o que representa o augmento de 215.966,70 pesetas sobre as do anno anterior.

Pela direcção geral de Obras Publicas foi communicado aos engenheiros chefes de divisão de caminhs de ferro, o regulamento para a applicação do decreto que obriga as emprezas ferroviarias a procederem á venda, em hasta publica, das mercadorias que não tenham sido despachadas pelos consignatarios no prazo de 5 dias contados desde o aviso de chegada.

Os consignatarios serão avisados da chegada das mercadorias na forma que estabelece a Real ordan de 1 de fevereiro de 1887, e por listas expostas diariamente, durante as horas ordinarias de despacho, nas correspondentes estações de chegada.

Passado o quinto dia desde o annuncio da chegada de uma mercadoria, a Empreza está obrigada a notificar ao consignatario, no domicilio, precisado nas folhas de declaração e carta de porte, que tem de proceder á venda em publico da expedição de que se trate, prévio annuncio, com quatro dias de anticipação pelo menos, no *Boletim Oficial* da provincia a que corresponda a estação de chegada, e n'essa mesma estação por cartazes expostos ao publico em sitios bem visiveis.

As emprezas poderão utilizar para estas notificações bilhetes postaes, certificados nas officinas de Correios e com aviso de recepção.

Foi nomeada uma comissão de propaganda para tratar da desde ha mais de 20 annos projectada linha ferrea destinada a ligar a Coruña a Santiago, cidades de grande importancia, cujas communicações são ainda feitas por uma velha estrada de rodagem.

Parece mesmo tratar-se da constituição de uma empreza constructora com elementos valiosos de ambas as localidades, para ser finalmente levado á pratica o projecto da construcção da linha em referencia, que será de tracção por electricidade.

Constituiu-se, em Palencia, uma sociedade anonima com o capital inicial de 1.500.000 pesetas, para dedicar-se á construcção e reparação de vagões e todo o material movel em geral para caminhs de ferro.

Brazil

A proposta orçamental do Ministerio das Finanças é para o exercicio de 1918, no total de 115.882.607,431 papel e 24.989.606,608 ouro, além de 5.500.000,000 papel, para despesas contractadas, sem fundos; 2.000.000,000 papel e 4.913.038,312 ouro, para despesas por conta de deposito e 12.000.000,000 em apolices, quantias essas consignadas para pagamento dos serviços contractados, quanto ás rédes de viação ferrea Bahiana e Cearense, linha ferrea de Goyaz e outras em construcção.

Representam aquellas primeiras cifras uma redução de

4.655:569,900 papel e um augmento de 2.864:198,5446 ouro, sobre as votadas para o corrente exercicio financeiro, cumprindo ter em vista, porém, que na dotação para a linha Central do Brazil deixou de ser incluída qualquer quantia para «combustivel», devido á impossibilidade de avaliar-se o preço que poderá vir a atingir o carvão. O augmento da parte ouro decorre, principalmente de ter sido proposta n'essa especie a verba destinada ao pagamento resultante do serviço contractado com «The Rio de Janeiro City Improvements Company, Limited».

O sr. ministro da Viação approvou as instrucções para os estudos da linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente do trecho em trafego no ramal de Paranapanema, vá ter ao valle do Rio de Peixe, servindo ás minas de carvão d'esse valle e ás da Barra Bonita. Esses estudos poderão ser apresentados por secções da extensão que fôr julgada conveniente, afim de não ser demorado o inicio e desenvolvimento dos serviços de construcção; o raio minimo das curvas, que sómente poderá ser empregado quando se tornar indispensavel para evitar obras de custo excepcional, será de 150 metros; e a declividade maxima será de 2 ‰, limite que só será atingido em casos excepcionaes, de modo, porém, que nunca seja excedido esse valor de 2 ‰, na rampa ficticia obtida pela combinação da declividade com a curvatura.

Foi expedido aviso ao Perfeito Municipal de Paranaguá, acerca de impostos por elle lançados á Companhia do Caminho de Ferro de S. Paulo-Rio Grande, declarando haver esta expedido á Inspectoria Federal das Estradas a planta na qual se acham discriminados os terrenos que em Paranaguá (Porto da agua), possuem respectivamente a linha ferrea do Paraná, a mencionada Companhia, a «Brasil Railway Company» e a «Southern Brasil Lumber & Colonization Company». Tendo em vista o officio da mesma Companhia S. Paulo-Rio Grande, só podem gosar de isenção de impostos municipaes em face do contracto de consolidação de 24 de Janeiro de 1916, os terrenos ou outras propriedades designadas na referida planta como pertencentes ao Caminho de Ferro do Paraná.

Turquia

O relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Orientaes, submettido á apreciação da assembleia geral dos accionistas, recentemente realisada em Constantinopla, refere que a exploração se tem unicamente concentrado nos 323 620 kilometros de linhas situadas na Turquia.

Os 370.649 kilometros que atravessam a Servia, teem sido explorados pelos Imperios Centraes, e as linhas da Companhia da Grecia, foram occupadas pelas tropas anglo-francezas depois de Julho de 1916.

Para o ramal de Dedeagatsch, de que a Bulgaria tomou posse em Outubro de 1915, o governo bulgaro deve pagar á Companhia 24.965.047 lewas, ouro.

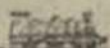
A Companhia fez construir, por conta do governo ottomano, uma linha que liga Constantinopla directamente a Andrinopla.

As receitas brutas totaes atingiram 18 095:799 francos contra 20.534:277 e as despesas de exploração 5.795:944 francos contra 6.314:458.

A assembleia fixou o dividendo a distribuir em 5 ‰.

Africa do Sul

O relatório da Companhia Rhodesia Railways, referente ao anno social terminado em 30 de Setembro do anno passado, mostra que as receitas liquidas se elevaram a 549.524 libras, havendo um augmento de 136.917 sobre o anno anterior. O saldo credor attinge 205.159 libras, o que eleva o saldo crédor total a 383.086 libras, somma que foi levada a conta nova.



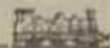
Assembleia da Companhia Portugueza em Paris

Esta assembleia, composta dos obrigacionistas francezes, tendo que eleger dois representantes seus no Conselho de Administração da Companhia, escolheu para a representar os Srs. Mello e Sousa e Vasconcellos Porto.

O primeiro d'estes senhores era já administrador da Companhia, exercendo o cargo de presidente do Conselho e da sua Commissão Executiva, quando a Allemanha declarou a guerra e sendo alli representante dos interesses allemães teve, por isso que se afastar d'aquelle cargo, com sentimento de todos os seus collegas, até do que n'elle o tem substituído, o Sr. Barros Queiroz, de quem, ainda ha tempos ouvimos as mais lisongeiras referencias ao illustre financeiro ausente.

O segundo era engenheiro-consultor do Comité de Paris, tendo sido sub-director da Companhia, conhecendo portanto todos os detalhes dos serviços.

Um e outro são duas capacidades de primeira ordem, o que torna a escolha que d'elles fez o Comité um acto de justiça e uma aquisição de grande valor.



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Agosto de 1917 serão pagos os coupons do 1.º e 2.º semestres de 1916 e 1.º de 1917 das obrigações de 3 ‰ «Beira-Baixa» e 4 1/2 ‰, privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

- pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 ‰ 1.ª série «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 ‰—Esc. 1591.
- pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha—Esc. 1591.
- pela apresentação do coupon n.º 44 da dita folha—Esc. 1591.
- pela apresentação do coupon n.º 41 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 ‰ 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo—Esc. 2587.
- pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha—Esc. 2586
- pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha—Esc. 2586.

O pagamento será feito nos termos acima indicados, na séde da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.º 172, de 3 de Agosto seguinte.

Obrigações de 4 1/2 ‰, privilegiadas de 2.º grau

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Agosto de 1917, serão pagos os coupons da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau, de juro variavel, até 4 1/2 ‰, nos termos seguintes:

- pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha—Esc. 1518.
- pela apresentação do coupon n.º 18 da dita folha—Esc. 1521.

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Agosto de 1917.

Depreciação do marco — Na semana linda, a depreciação do marco era:

Suissa, marco 49,09 e franco 24,40 ‰.
Hollanda, marco 43,40 ‰, franco 11,87 ‰;
Genève, 100 francos valiam 75,90; 100 marcos (123,50) 62,85,
100 coróas 40,25; 100 rublos 94.

As finanças ottomanas e a guerra — O jornal de Vienna d'Austria *L'Allgemeine Zeitung*, publicou varias considerações acerca da influencia da guerra nas finanças da Turquia.

Este orgão menciona que o accrescimento da divida publica turca é de tal fórma que, no fim do corrente mez, irá além de 7.523 milhões de francos. No começo da guerra as dividas consolidadas e fluctuantes elevavam-se a um total de 3.418 milhões; tiveram pois um augmento de 4.105 milhões. As primeiras necessidades motivadas pela mobilisação foram cobertas por requisições, cujo total não satisfeito, segundo os calculos de Djavid Bey, se elevava em março de 1917, a 455.700.000 francos, augmentando-lhe 54 a

Linhas ferreas italianas

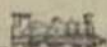
Achamos de interesse dar a conhecer aos leitores da *Gazeta*, a estatística, que encontramos n'uma revista italiana, dos rendimentos e beneficios versados ao thesouro publico, pelos caminhos de ferro italianos, desde que passaram da industria particular para a posse do Estado.

Essa estatística é a seguinte:

ANNOS	Productos Liras	Beneficios colhidos pelo Thesouro Liras
1906-07.....	406.546.731	50.779.796
1907-08.	434.017.892	43.351.796
1908-09.....	450.837.762	34.497.844
1909-10.....	480.245.190	40.428.746
1910-11.....	591.210.812	39.067.300
1911-12.....	536.642.272	31.145.534
1912-13.....	563.233.684	27.023.697
1913-14.....	577.831.155	28.068.956
1914-15.....	574.298.307	20.905.062
1915-16.....	738.757.810	30.105.197

Prescindindo do ultimo exercicio, que representa um periodo anormal, a diminuição nos beneficios colhidos pelo thesouro é impressionante; e é tanto mais grave quanto é certo que o Estado não concedeu as facilidades que havia prometido conceder ao publico quando tomou conta das linhas ferreas.

Com effeito, as tarifas italianas, em vez de serem reduzidas, como se havia dito, foram augmentadas mesmo antes da guerra, para fazer face ás necessidades crescentes da exploração.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1917.

(Continuado do numero 711)

Despezas da Exploração

As despezas da exploração da rede propria, no anno de 1916, foram de Escudos 5:947 667\$31, sendo:

da rede garantida.....	Esc.	1:073.808\$38
da rede não garantida.....	"	4:873.858\$93
Somma.....	Esc.	5:947 667\$31

distribuidas como se vé do quadro que segue, no qual tambem va a comparação com as despezas do anno anterior:

Designação	1915	1916	Differença em 1916	
			Para mais	Para menos
Administração.....	207.052\$85	223.765\$89	16.713\$04	-
Direcção e Serviços Geraes..	124.815\$16	191.103\$50	66.288\$34	-
Exploração.....	1.115.309\$8	1.401.180\$05	285.871\$05	-
Via e Obras.....	803.468\$49	700.191\$45	-	103.265\$04
Material e Tração.....	1.857.723\$19	3.431.426\$42	1.573.703\$23	-
Somma.....	4.408.116\$69	5.947.667\$31	1.942.545\$66	103.265\$04
Para mais em 1916.....			1.859.250\$62	

Como já atraz dissimos, creámos abonos extraordinarios para que o pessoal pudesse supportar a carestia de vida que actualmente se faz sentir no nosso paiz, que fez subir os generos de primeira necessidade de tal maneira que as medidas por nós tomadas estão mais que justificadas, e até já no decorrer do anno de 1917 tivemos que as ampliar, visto a situação ter-se aggravado bastante, como é do conhecimento geral.

Os serviços da exploração foram no Exercício de 1916 muito sobrecarregados, principalmente pela organização de muitos transportes militares por comboios ordinarios, e extraordinarios tanto para tropas como para mantimentos e ainda em virtude das repetidas alterações dos horarios, impostas por varias circumstancias, e finalmente pela grande intensidade do trafego para que não estavamos preparados.

Muitas estações necessitam de ampliação para satisfazer ao nosso trafego, notando em especial a de Santa Apolonia, que é urgente, e as de Entroncamento, Alfarellos, Coimbra, Gaya, etc.

O atrazo maximo no fornecimento diario de vagões, que em

1915, foi de 2.023, attingiu em 1916 o elevado numero de 8.307; mas, por outro lado, por deficiencia da Estação de Santa Apolonia, o numero de vagões-dias immobilizados n'esta estação passou de 11.478 em 1915 para 36.581 em 1916.

Alem do material retido em Santa Apolonia ainda estiveram vagões resguardados em estações das proximidades e mesmo na de Entroncamento, esperando vez para entrar em Lisboa. N'outras estações succedeu o mesmo, ainda que em menor escala, como nas de Gaia e Campanhã, esta ultima pertencente ao Minho e Douro.

Com a troca de material houve um sensivel augmento de despeza; o que se explica pelas correntes de trafego das linhas combinadas para as estações da nossa rede, principalmente sobre Santa Apolonia e Gaia, tendo-nos sido transmittidos 8.657 vagões a mais que no anno anterior, enquanto que transmittimos menos 3.596, o que para os effeitos de pagamento de estadia de material perfaz um total de 12.253 vagões.

Foi grande a quantidade e importancia das indemnizações pagas, para o que muito concorreu não só o grande trafego havido, conjugado com a deficiencia das estações para se poder reduzir ao minimo necessario o tempo que as mercadorias estivessem sob a responsabilidade da Companhia, mas muito principalmente o elevado preço que attingiram as mercadorias, pois que desde o principio da guerra o enorme augmento em muitas pode ser considerado, em media, de 38,88 %.

O chamamento de grande parte do nosso pessoal ao cumprimento do serviço militar obrigou-nos a grande numero de deslocações para substituição do pessoal que se ausentava; todavia o serviço fez-se com bastante regularidade se attendermos ao augmento de trafego e ás condições em que elle foi feito, o que demonstra a boa vontade de todos em bem servir o Publico e a Companhia.

As circumstancias anormaes obrigaram-nos a limitar ao strictamente indispensavel os trabalhos de via e obras, d'ahi a grande differença para menos em 1916, que se fez sentir especialmente em movimento de terras, obras d'arte, material fixo da via, edificios e dependencias, e renovação.

Repetimos, fizemos somente o que era de absoluta necessidade para a segurança da circulação.

De todos os augmentos de despeza apontados, nenhum egual a do carvão que excedeu 1 560 contos.

Em seguida apresentamos o quadro com a comparação n'um quinquenio de dados estatisticos pelos quaes se póde fazer uma ideia geral:

Annos	Percurso Km.	Consumo em toneladas de combustivel (pezo bruto) T.	Toneladas kilometricas T.	Carga do combolo kilometrico T.	Consumo por kilometro-trem Kg.	Consumo por tonelada kilometrica Gr.	Preço medio do carvão consumido	Porcentagem de cinzas	Poder calorifero	Custo da tonelada kilometrica
1912.....	6.736.711	108.268.374	1.268.701.370	188.326	14.014	85,3	5520,7	10,72	7.791	500,1107
1913.....	6.818.563	112.874.456	1.313.887.972	192.648	14.354	85,9	5596,8	10,86	7.790	500,119
1914.....	6.666.931	102.575.339	1.251.513.989	206.284	14.584	81,9	5556,6	11,36	7.763	500,1691
1915.....	5.893.315	115.925.326	1.286.289.378	221.647	15.911	82,3	9548,2	13,92	7.529	500,1497
1916.....	5.752.569	110.975.326	1.294.437.933	225.138	16,896	82,7	23516,4	14,65	7.446	500,2754

A conservação do material circulante tambem se fez com grande difficuldade, devido á falta completa no mercado e á impossibilidade de se obter a importação de diversos metaes, aros de rodas, etc., que não obstante termos empregado todos os esforços, já por encomendas directas—que embora tomadas firmes não tem tido seguimento,—já por intermedio do Ministerio dos Estrangeiros, para conseguir permissão para a livre saída d'aquelles materiaes dos paizes onde fizemos as referidas encomendas, todo o nosso esforço tem sido improficuo, não sendo este problema de somenos gravidade que a falta do combustivel-carvão.

O seguinte quadro compara a despeza nos annos de 1915 e 1916:

Designação	Despezas		Differenças em 1916
	1916	1915	
Machinas.....	424.189\$71	325.016\$66	+ 99.173\$05
Tenders.....	44.057\$68	30.716\$79	+ 13.340\$89
Carruagens.....	110.976\$17	124.464\$96	- 13.488\$79
Fourgoas e wagons.....	76.803\$99	60.921\$27	+ 15.882\$72
Parque de rodas.....	31.909\$20	12.934\$66	+ 18.974\$54
Differenças cambiaes.....	4.409\$44	3.570\$74	+ 838\$70
	692.346\$19	557.625\$08	+ 134.721\$11
Para mais em 1916....	134.721\$11		

REDE ALHEIA

a) Linha de Setil a Vendas Novas

O resultado da nossa exploração no anno de 1916 consta do

quadro que segue, onde vae a sua comparação com a do anno anterior:

Designação	1915	1916	Em 1916	
			Para mais	Para menos
Kilometros explorados	70	70	—	—
Percurso de comboios	147.871	156.271	8.400	—
Receitas do trafego...	168.510.558	215.716.512	47.205.554	—
Despezas d'exploração	119.075.508	179.213.557	60.168.549	—
Receita liquida	49.435.550	36.472.555	—	12.962.595
Proporção % da despesa para a receita	70,66 %	38,09 %		

Este foi o resultado da nossa exploração; porém, pela applicação do respectivo contracto de 25 de Novembro de 1899, não houve excedente de receita mas sim uma insufficiencia de Escudos 80.951.549.

Como a receita de Escudos 215.716.512, reduzida a francos ao cambio médio annual sobre Paris, de 0,575,3523246 por 3 francos, seja equivalente a Frs. 858.829,98, é a alinea g) do Art.º 6.º do contracto que é applicavel, tendo nós portanto d'entregar á Companhia dos Meridionaes Frs. 467.500—que ao mesmo cambio representa..... 117.424.504

Deduzindo:
a receita liquida acima, de..... 36.472.555
a insufficiencia foi de..... 80.951.549

Além do encargo supra, propriamente da exploração feita por nós, temos ainda o encargo resultante dos adeantamentos feitos em 1916:

Em cumprimento do disposto nas alineas j) e m) do já citado Art.º 6.º do referido contracto, fizemos remessa para o Comptoir National d'Escompte, de Paris, durante o anno de 1916, de Fr.º 455.000, que custaram a diversos cambios..... 113.219.516
Juros simples á razão de 5 % sobre Escudos 471.996.529, capital adeantado até 31 de Dezembro de 1915, em conformidade com o Art.º 9.º do mesmo contracto..... 23.599.581
Somma..... 136.818.597

deduzindo:
a receita a seu favor de..... 117.424.504
o adeantamento á Companhia dos Meridionaes foi de..... 19.394.593

A somma dos encargos, de Escudos 100.346.542, teve compensação digna de nota no trafego indirecto que aquella exploração occasionou para a nossa rede.

b) Linha de Coimbra á Louzã

Damos em seguida o quadro comparativo da nossa exploração nos annos de 1915 e 1916:

Designação	1915	1916	Em 1916	
			Para mais	Para menos
Kilometros explorados	29	29	—	—
Percurso de comboios	58.235	58.208	—	27
Receitas do trafego...	36.300.508	40.241.537	3.941.529	—
Despezas d'exploração	47.214.557	66.137.568	18.923.511	—
Excedente de despesa	10.914.549	25.896.531	14.981.582	—
Proporção % da despesa para a receita	130,07 %	164,35 %		

Como se verifica d'este quadro a insufficiencia da nossa exploração foi de..... 25.896.531
ao que temos de addicionar o encargo derivado da applicação da alinea c) da condição setima do contracto de 22 de Novembro de 1904, que diz que quando a receita bruta for maior de Escudos 1.315,5 por kilometro (que é o caso actual) o minimo para a Companhia do Mondego será de Escudos 815,5, logo..... 23.635.500
Insufficiencia total..... 49.531.531

RESUMO

O quadro abaixo mostra as receitas do trafego de toda a rede propria e alheia, do anno de 1916, excluidos os impostos e reembolsos:

Designação das Receitas	Rede propria	Rede alheia	Totacs	Augmento em 1916
Passageiros.....	3.480.082.550	58.463.510	3.538.545.500	623.217.531
Mercadorias:				
Grande velocidade.....	882.042.828	21.755.870	903.797.898	276.845.702
Pequena velocidade.....	4.386.072.892	162.880.888	4.548.953.880	894.361.526
Receitas diversas do trafego.....	831.318.497	12.857.881	844.166.578	264.561.524
Totacs.....	9.579.596.567	255.957.549	9.835.464.516	2.959.014.583

Egualmente segue o quadro das despezas d'exploração, estabelecido nas mesmas bases:

Designação das Despezas	Rede propria	Rede alheia	Totacs	Differenças em 1916
Administração e seus serviços.....	223.765.589	7.377.868	231.143.557	+ 17.718.511
Direcção e Serviços Gerais.....	191.103.550	7.345.517	198.448.567	+ 60.222.572
Exploração.....	1.401.180.505	54.096.880	1.455.276.885	+ 296.493.559
Via e Obras.....	700.191.545	41.695.875	741.887.520	- 105.264.548
Material e Tração.....	3.431.426.542	134.865.585	3.566.292.527	+ 1.640.172.528
Totacs.....	5.947.667.531	245.381.525	6.193.048.556	+ 1.918.342.522

O resultado geral do Exercício de 1916 foi:

Receitas do trafego.....	9.835.464.516	
Garantias de juro.....	67.460.550	
Receitas fóra do trafego.....	109.834.538	
Somma.....	10.012.759.504	
deduzindo:		
Despezas da Exploração.....	6.193.018.556	
Receita liquida da rede alheia (nossa exploração, sem applicação dos contractos).....	10.576.524	
Impostos em Portugal.....	143.118.503	
Somma.....	6.346.742.583	
Saldo crédor da Conta Geral da Exploração.....	3.666.016.521	

(Continua)

ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de cinzas

Esta Companhia recebe propostas, até ao dia 25 do corrente mez, para a compra das cinzas provenientes da lenha queimada nas suas locomotivas.

Estas cinzas serão depositadas nos locais em que ha Depositos ou Reservas de machinas, á maneira que se forem produzindo, devendo o comprador retirá-las sem escolha e sempre que a quantidade seja superior a um vagão.

O carregamento e transporte será por conta do comprador.

A offerta de preço será feita por tonelada.

As propostas deverão ser dirigidas, em carta fechada, ao Engenheiro Chefe do Serviço dos Armazens na estação de Santa Apolonia, o qual prestará, das 10 horas ás 16 (dias uteis), todos os esclarecimentos que forem necessarios.

OLYMPIA MATINEES ELEGANTES todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

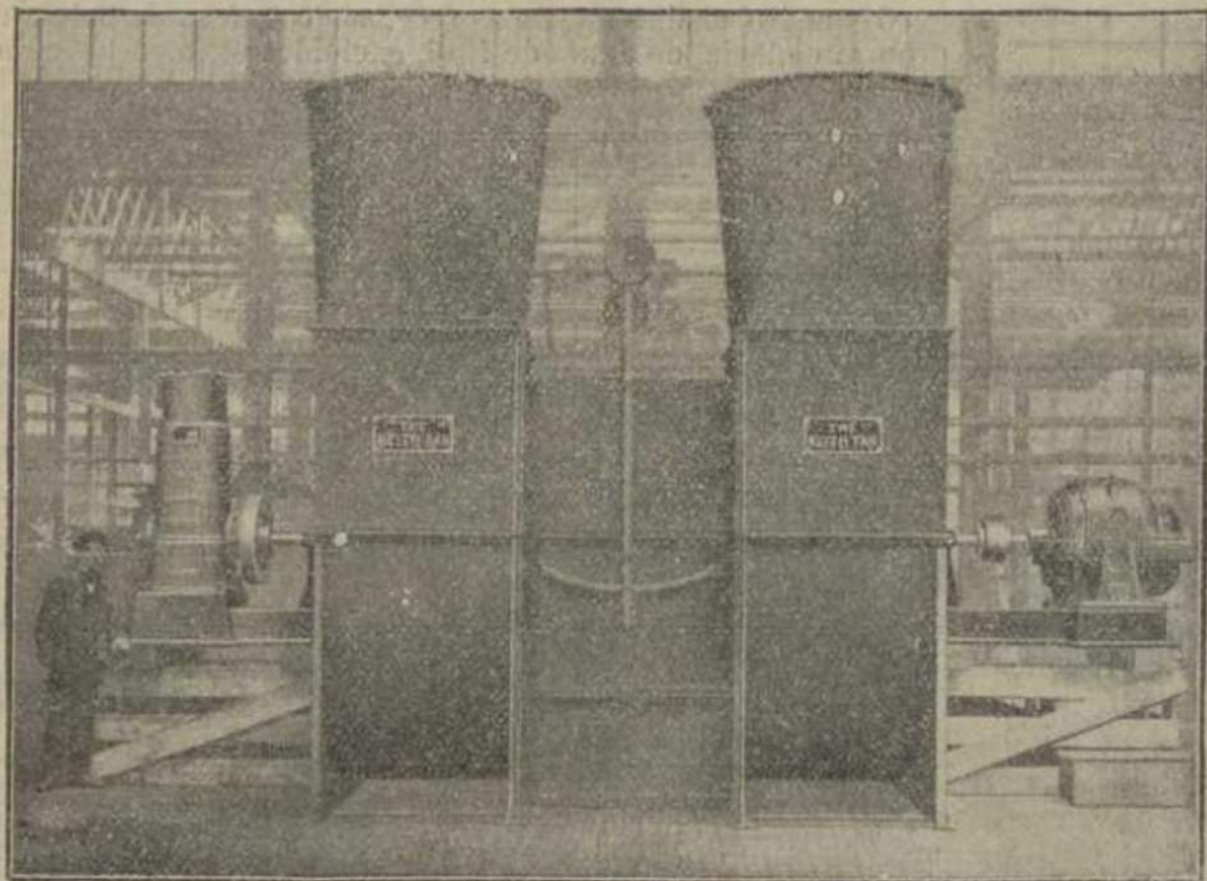
Pequena Andaluzia

(4 Partes)

Notavel creação de Lyda Borelli

A MASCARA DOS DENTES BRANCOS

ESTREIA — O quarto 307, 13.º episodio — 2 partes



Ventiladores «KEITH» para uma instalação de tiro inducido

BLACKMAN

VENTILADORES

PARA

TODAS AS APLICAÇÕES INDUSTRIAIS

CATALOGOS E PREÇOS A

BLACKMAN EXPORT C.º L.ª

374, Euston Road

LONDON (N. W.)

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

COMP. PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R
8 10	7 41	8 15
10 5	11 31	8 48
12 5	1 31	9 26
a 6 15	7 38	12 5
b 7	7 55	4 10
8 23	9 49	8 40
12 25	1 54	10 20

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R
7 30	8 4	8 31
5 50	6 34	7 15

Mais os de Cintra, excepto os a e b

C. Sodrè	Cascaes	C. Sodrè
6 20	7 43	5 55
8 10	9 30	6 40
10 10	11 39	8 38
b 1 10	2 47	a 9
b 5 25	6 29	10 30
6 5	7 25	b 12
a 6 50	7 43	3 44
b 7 10	8 25	7 20
9 25	10 45	10
12 25	1 45	11 20

C. Sodrè	P. d'Arcos	C. Sodrè
7 15	7 57	8 30
11 40	12 22	12 45
5 35	6 13	9 15

Mais os de Cascaes, excepto os b

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R
6	7 37	6 10
a 5 20	6 58	8
6 2	7 39	8 30
10 20	11 54	10 6
12 16	1 48	

Lisboa-R	Saavedra	Lisboa-R
6	6 56	6 55
9 5	9 57	8 44
1 30	2 40	10 40
a 5 10	6 8	4 53
6 2	6 58	9 14
10 20	11 13	a 11 1
12 16	1 7	

Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P
c 7 40	7 50	e 7 20
c 5 10	5 20	c 9 20
c 6 15	6 26	c 5 40

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R
6	8 26	
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R
	8 54	11 36

Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R
5 20	9 33	11 26
Entrone	Alfarellos	Entrone
4 25	2 19	1 57

CHEG. PART. PART. CHEG.

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R
a 8 30	a 4 25	7 9
8 50	11 3	a 1 33
8 5	7 57	7 55
8 40	d 12 40	d 9 25

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos
10 55	6 49	12 10

Coimbra	Figueira	Coimbra
3	6 23	4 8
d 7 35	9 20	6 30
a 11 35	2 13	11 25
4 35	6 25	3 55
12 30	3 43	8 40

Coimbra	Louzã	Coimbra
6 35	7 55	7 10

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
8	4 43	2 55

Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R
5 30	11 15	4 30

Caldas	Alfarellos	Caldas
1 40	10 55	11 40

Porto	Aveiro	Porto
7 9	9 26	4 40
2 5	4 55	6 25
5 21	8 12	

Porto	Ovar	Porto
5 30	7 14	7 58

Porto	Espinho	Porto
8 10	9 9	10 4
4 26	5 26	6
7 23	8 22	11 30

Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R
8 50	7	8 28

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R
8 50	10 50	5

Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R
8 40	2 34	9 35

Entrone	T. Vargens	Entrone
8	1 47	4 49

C. Branco	Covilhã	C. Branco
h 5 50	10 25	h 5 59

Setil	Vendas Novas	Setil
6	10 49	4 35

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R
6	8 26	

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R
	8 54	11 36

Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R
5 20	9 33	11 26

Entrone	Alfarellos	Entrone
4 25	2 19	1 57

PART. CHEG. PART. CHEG.

Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.
7 12	7 1	12

Pampilh.	Guarda	Pampilh.
a 2 30	8 53	o 9 5

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
o 7 45	10 40	n 7 34

Lisboa	Barreiro	Lisboa
d 6 30	7 5	6 30

Lisboa	Setubal	Lisboa
8 15	9 48	8 25

Lisboa	Aldegallega	Lisboa
8 15	10 10	8 10

Lisboa	Evora	Lisboa
8 15	12 50	2 20

Gadanha	Montemor	Gadanha
11 32	12	10 10

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
8 15	4	6 15

Lisboa	Mora	Lisboa
8 15	3 5	6 40

Lisboa	Beja	Lisboa
8 15	2	2

Lisboa	Moura	Lisboa
8 15	4 50	6

Lisboa	Villa Real	Lisboa
8 10	10	4 49

Tunes	Portimão	Tunes
6 13	7 15	4 48

Garvão	Grandola	Garvão
3 30	6 35	9 30

Lisboa	Villa Real	Lisboa
8 10	10	4 49

Lisboa	Setil	Lisboa
6	8 26	

Lisboa	Santarem	Lisboa
	8 54	11 36

Lisboa	Entrone	Lisboa
5 20	9 33	11 26

Entrone	Alfarellos	Entrone
4 25	2 19	1 57

PART. CHEG. PART. CHEG.

Tunes	V. R.º S.º Ant.º	Tunes
4 45	8 50	7 40

C. Branca	Faro	C. Branca
3 45	7 30	8 35

Porto	Braga	Porto
8 22	10 30	4 5

Porto	Valença	Porto
8 22	1 10	5 10

Porto	Monsão	Porto
8 22	1 33	4 26

Vianna	Valença	Vianna
8	10 4	5 10

Porto	Penafiel	Porto
7 7	8 54	4 53

Porto	Marco	Porto
9 52	12 44	3

Porto	Tua	Porto
4 43	9 24	5 51

Porto	Barca d'Alva	Porto
8	4 13	12 40

Regoa	B. d'Alva	Regoa
6 41	11 52	5 6

Porto	Amarante	Porto
8	11 5	7 55

Regoa	V. Real	Regoa
8 32	9 51	5 27

Regoa	Vidago	Regoa
12 15	4 30	o 3 20

Pocinho	Carviães	Pocinho
3 40	5 25	4 57

NACIONAL

St. Comba	Vizeu	St. Comba
1 5 10	7 31	q 6 30

Tua	Bragança	Tua
m 5 10	12 5	8 15

Porto	Marco	Porto
9 52	12 44	3

Porto	Tua	Porto
4 43	9 24	5 51

VALLE DO VOUGA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Espinho	Sarnada	Espinho
c 5 50	9 3	c 4 40

Espinho	Vizeu	Espinho
8 36	3 45	12 30

Aveiro	Sarnada	Aveiro
10	11 38	7 30

Vizeu	Sarnada	Vizeu
q 4 30	8 36	q 5 30

POVOA DE VARZIM

Porto	Povoa	Porto
8 15	9 15	4 45

Porto	Famalicão	Porto
2 15	5 35	

Povoa	Famalicão	Povoa
k 7	8 22	10 10

Porto	Marco	Porto
9 52	12 44	3

Porto	Tua	Porto
4 43	9 24	5 51

GUIMARAES

Trofa	Guimarães	Trofa
7 40	9 13	7 2

Trofa	Fafe	Trofa
9 36	12 12	6 38

Regoa	V. Real	Regoa
8 32	9 51	5 27

Regoa	Vidago	Regoa
12 15	4 30	o 3 20

Pocinho	Carviães	Pocinho
3 40	5 25	4 57

St. Comba	Vizeu	St. Comba
1 5 10	7 31	q 6 30

Tua	Bragança	Tua
m 5 10	12 5	8 15

Porto	Marco	Porto
9 52	12 44	3

Vapores a sair do porto de Lisboa



Companhia da Mala Real do Pacifico

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

