



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

16.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Agosto de 1917

Número 712

### ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

### SUMMARIO

O caminho de ferro de Bonguella em 1916, de J. Fernando de Sousa ... 243  
Os sistemas ferro-viários da América do Sul ..... 244  
Parte Oficial, Ministério do Trabalho e Previdência Social — 11.º Relatório da Direcção Geral da Contabilidade Pública ..... 246

Os caminhos de ferro e a luta industrial e económica .....	248
O congresso da feira de Lyon .....	249
Viagens e transportes .....	250
O Porto progride — II. Ilustrado) .....	250
Congresso de transportes terrestres .....	251
O futuro das transmissões eléctricas .....	25
Linhos estrangeiros .....	25
Assembleia da Companhia Portugueza em Paris .....	25
Parte financeira:	
Carteira .....	252
Boletim comercial e financeiro .....	252
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras .....	253
Recolitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	253
Linhos ferreiros italianos .....	254
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório .....	254
Arrematações .....	255
Horário dos comboios .....	256

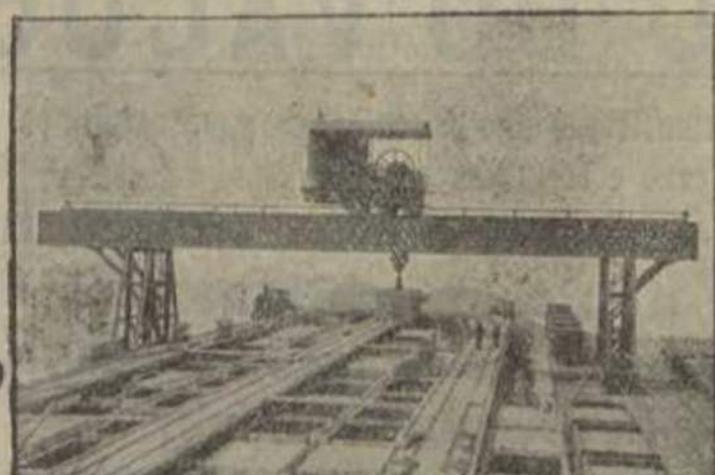
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO  
Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas, da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portáteis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento Candlot**, depósito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em ITALI e todos os mais para construções. — **Rails d'áço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

### Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Também únicos fabricantes das Comportas Reguladoras, Sistema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 já instalados.

## RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas | Ransomes & Rapiers, London  
e Cablegrammas | Sluice London



Appareil hydraulique de parada, de cours de 7 pés, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orléans

## 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 ESCREVER 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 desmarchado.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

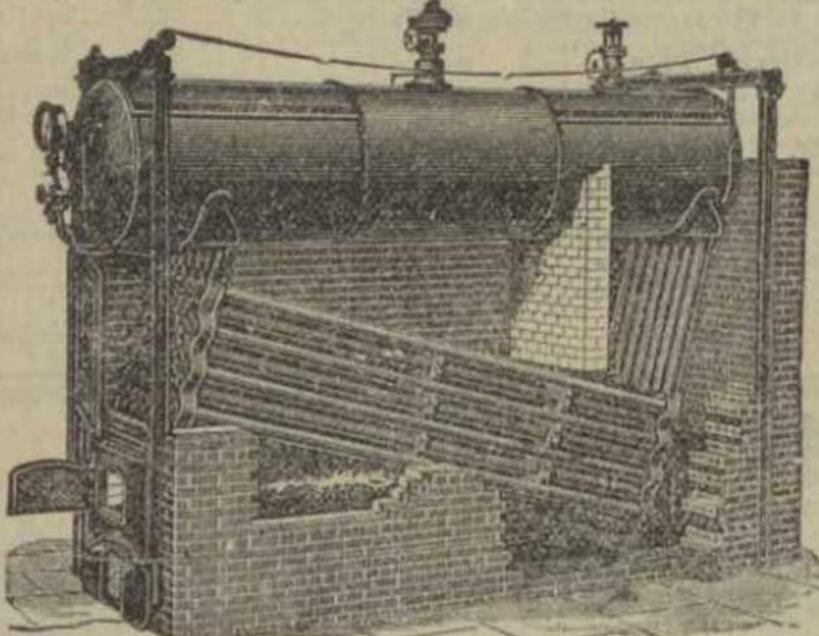
Limpa pelo processo parisense lato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmarchados.

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. — Rua da Prata, 59 — LISBOA



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'aco.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Económicas.

Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se construem: 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; International de Londres, 1885; Universal de Paris, 1889. — GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. — FORA DE CONCURSO: Membro do Jury: International de Milão, 1906.

## COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Bélgica

## 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

CONSTRUÇÃO SIMPLES

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

ACÇÃO MODERNA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Vale 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 OFICIAL do Ministério 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)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA  
Secretário 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 | Número 712

## O caminho de ferro de Benguela em 1916

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

Neste momento rara é a linha cuja economia não foi profundamente influenciada pela guerra. As que se encontram nas vastíssimas zonas que servem de teatro à luta gigantesca empenhada, ou se lhe avisinham, são quasi monopolizadas pelos transportes de tropas, munições e abastecimentos, o que dá ao seu tráfego e serviços uma feição absolutamente anormal.

Mesmo as que estão longe das frentes de combate são pela guerra influenciadas de vários modos, quer na natureza dos transportes a efectuar, quer pela repercção das dificuldades da navegação, quer finalmente pelos embaraços que à exploração causa a raridade dos materiais e para algumas a quasi impossibilidade de os obter.

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

E' ver o que se passa entre nós.

Afluencia de tráfego de exportação, que não encontra vaso suficiente por causa dos transportes marítimos; a lenha consumida em larguissima escala pelos próprios caminhos de ferro e por todas as indústrias, absorvendo boa parte da capacidade do tráfego e dos recursos de material em todas as linhas; a inevitável redução do percurso de comboios e o aumento das tarifas; a dificuldade crescente de prover aos trabalhos correntes da conservação do material.

Temos presente o relatório da gerencia de 1916, do Caminho de Ferro de Benguela e se n'ele notamos a inevitável influencia da guerra, em alguns factos, dir-se-hia que, pela sua situação e condições especiais, 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 tráfego, que mais accentuado seria se lhe correspondeisse a conveniente facilidade de transportes.

Faltou-lhe o carvão, mas pôde a lenha substituir-o! O principal transtorno que da guerra proveiu foi a impossibilidade de assentar a superestrutura nos 107 quilómetros, já construídos desde 1915, até Belmonte, centro de certa importância para a afluencia de mercadorias do planalto.

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

Quando se obterá o material de via para aquele 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 aumento foi de 52:721\$12

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

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

A receita líquida foi pois de 230:991\$71, mais 19:680\$31, representando já 462\$41 por quilómetro, pois que a despesa foi de 670\$12. O coeficiente de exploração, de 0,59, é, em verdade, bastante satisfatório.

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

Com efeito as receitas de 1915 e 1916 decomponem-se pela seguinte forma:

	1916	1915
Tráfego ordinário.....	578:922\$27	468:430\$40
Transportes militares e de construção.....	8:865\$21	66:635\$96
	<hr/> 587:787\$48	<hr/> 535:066\$36

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

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

Passageiros...	86:815\$	73:877\$	+ 12:938\$
Mercadorias...	459:770\$	357:410\$	+ 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 aquele número nas seguintes parcelas:

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

Esse tráfego 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 produtos diversos atingiram 32:421\$50.

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

As principais mercadorias transportadas foram:

Cereais 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
Hortaliças, batata, carnes.....	1:431
Borracha.....	1:589
Materiais de construção .....	1:130
Tecidos.....	1:083
Cera.....	814
Couros.....	616
Gomma e urzella.....	384
Azeite e óleos.....	345
Bebidas fermentadas.....	217

Na borracha nota-se uma diminuição de 314 toneladas. Onde houve o principal aumento 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 affastou do caminho de ferro mais de 20:000 toneladas de cereais e legumes.

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

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

Assim se accusa o valor agrícola 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, descendendo a receita de 8:603\$ a 4:887\$ por causa da deficiencia e irregularidade dos transportes marítimos.

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

Appenscs ao relatorio veem numerosos documentos contendo esclarecimentos interessantes. Vê-se por elles a importancia agrícola da região de Caconda, que a Companhia projecta ligar com o caminho de ferro por um serviço regular de automoveis e camions e fazendo depósitos 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 efeito das chuvas.

A alimentação das locomotivas foi feita com lenha. A especie mais empregada é uma arvore chamada *urgerite*, muito rica em calorias e que segundo se refere no relatorio 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 transito, prudente medida que lhe occasioou 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 socorros elevou-se a 32:896\$90, pagando-se de subsídios a quantia de 1:546\$98.

A Companhia continua empenhando esforços para atrair ao porto do Lobito o commercio que ainda hoje se faz pelo de Benguela. Tem aquelle porto futuro tal, que bem pode ser dotado com todas as instalações 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 accões, 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 relatorio 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 annuas.

As dificuldades suscitadas pelos allemaes á construção 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 Benguela.

São sobremodo interessantes os esclarecimentos prestados n'essa resenha historica, em que se patenteiam os esforços e intrigas dos allemaes para conquistarem situação preponderante n'aquelle 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 possível 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 rápidos, 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 tais 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 Atlântico, 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 colonisaçao ao longo da costa foi, por assim dizer, simultanea. Antes de terminar o seculo dezesseis, quasi que toda a linha da costa, sobre uma extensão enorme, tinha sido visitada pelos Portuguezes e Hespanhóes 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 Hespanhóes 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 Capitanias 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 Hespanhóes, 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 atraido 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 tem o seu terminus em um bom porto ou rio navegable; na America hespanhola são numerosos os casos onde a via ferrea foi construída em primeiro logar e só depois é que, por necessidade, se viram obrigados a abrir portos ou tornar os mesmos praticos á navegação.

Seja como for, um dos resultados directos dos methodos de colonisaçao foi que, quando se declararam as independencias, os vice-reinados da Hespanha crystalisaram-se em volta das antigas capitais vice-reaes, como se vê em Asuncion, Buenos Aires, Lima, Bohotá, etc. As Capitanias Portuguezas, ligadas á mãe-patria por laços menos pezados e com a elasticidade da via maritima, não se dividiram da mesma forma. A velha colonia portugueza conserva ainda uma frente solida na costa do Atlântico 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 ver 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 Paraguai e a Bolivia, e dentre todas só uma, a Columbia, faz face aos oceanos Atlântico 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-

cões 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 accesso da parte do Pacifico.

2.º Valles estreitos e fundos fechados entre serras, paralelas 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 caudosas, 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 nível do mar, que se alastram em direcção do Rio da Prata, atraídos da Argentina.

Não ha sistema de transporte creado pelo genio humano que possa ignorar tais 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 construídas, muitas vezes em extremo dispendiosas, para servir necessidades locaes 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 oferecida, e já em meados do seculo dezesseis 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 Guayaquil, no Equador; Cartagena 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 dezenove vias ferreas entre portos e cidades de planaltos, operando em diferentes pontos da costa da America do Sul.

As condições que influenciaram para tais vias ferreas serem planeadas e a historia da sua construção, forneceriam materia suficiente para um grosso volume assaz romântico. Basta dizer aqui que não ha no mundo mais grandiosa paisagem para ser admirada, onde maiores obstáculos 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 construção 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 Hespanhóes que se tornaram sucessores dos Incas nos plateaux dos Andes, são acusados de terem desperdiçado as vidas de oito milhões de indios na exploração de riquezas mineraes. Egal 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 gastos £ 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'água.

A Estrada Leopoldina tem um ramal na secção de Friburgo onde o trafico de passageiros e mercadorias é feito em oito milhas à razão de nível 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 Peruana lanza 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 nível, não é possivel 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 contradição 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 à capital do Ecuador, no *plateau* dos Andes, faz tambem uso das rampas descendentes assim 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 níveis difficéis 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-riarias na America do Sul.

## PARTE OFICIAL

### Ministério do Trabalho e Previdência Social

#### 11.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

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 Previdência Social — 11.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública — Ofício n.º 1:630 — Liv. 4.º — Ex.º Sr. Secretário Geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado —

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 Previdência Social.

S. Ex.º, o Deputado Sr. António Maria da Silva, apresentou o respectivo projecto na sua Câmara, em Maio próximo passado, e contava que fosse 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 § único 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 Previdência 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.

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

Saude e Fraternidade.

11.º 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.º Sr. Chefe da 11.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública. — Sobre a consulta constante do seu ofício 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 § único do artigo 2.º, de tal sorte que, se o pagamento dos meses de Maio e Junho ficasse por efectuar, 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 suficientemente autorizado pelo artigo 1.º e na forma do corpo do artigo 2.º, que não tem possibilidade de aplicação a outro período.

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 luta industrial e económica

Um dos elementos mais importantes da luta 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 agrícolas.

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 Públicas*, de Espanha, explana largamente e que nós vamos procurar resumir.

A melhor forma 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 comodidade 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 vantagens

gens. A experiência assim o tem demonstrado suficientemente, e se é verdade que o sistema de exploração pelo Estado deu na Alemanha resultados interessantes, foi isso devido à mentalidade do paiz em si própria 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 technico 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 funcionários.

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 patriotico, 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 distinção 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 sucede 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 diferencial. A absoluta egualdade que deve existir entre os empregados, forçosamente deseguaes em intelligencia e em facilidades 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, rasão pela qual, muitas vezes, os seus interesses proprios concordam com os dos seus clientes. Paizes ha em que tendo-se observado grandes desfeitos 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 sucede, igualmente, quando a exploração de varias linhas é feita simultaneamente n'umas pelo Estado e n'outras por empresas particulares, porque o mal é attenuado com a concorrência e a emulação d'essas empresas, que trabalham para trazer satisfeitos os seus accionistas.

Este sistema, 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 empresas, os resultados da exploração, são geralmente excellentes, embora os transportes sejam bastante dispendiosos, o que provém das condições normaes da vida inglesa e da elevação dos salarios.

Em geral, nos paizes industriaes de pequeno território, onde o caminho de ferro constitue um orgão essencial, melhor é que a colaboração de competencias particulares esteja assegurada pelo Estado na administração e direcção das linhas ferreas. Neste 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 infinitude de modalidades, que as circunstancias 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 forma a linha de conducta que devia seguir o Estado:

*A politica dos transportes deve ser o conjunto de principios e medidas, adoptadas pelo Estado e os demais poderes publicos, para favorecer o trânsito em tudo quanto possa ser útil à 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 benefícios no conjunto do trânsito, 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 distintas 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 política de transportes cada vez mais conforme com os interesses da industria e do commercio nacionaes, de modo a favorecer a luta 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 comunicar os portos do Oceano Atlântico 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 aceitas para expedir nas estações da Companhia Portugueza, mediante auctorização especial do Sr. Ministro do Trabalho ou da Comissão 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 prática para se conseguir um tal desideratum com a brevidade possível, 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 incluidas 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 à tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade, que também 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.....	5550 por tonelada
Além de 340 kilometros, mais .....	502 "

## Nova tarifa dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Entrou no princípio 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'aviso n'aquelle 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 rápidos de longo curso.

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

## Gréves em Hespanha

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

linhas do paiz vizinho, só se aceitam 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.

## Restrições 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 restrições:

*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, enquanto se não dispuzer o contrario.

*Via La Encina*—Por esta via não se aceitam 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 aceitam 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 aceitam remessas de pequena velocidade para ás 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 aceitam 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, aceitar-se gado cavallar, muar e asinino.

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

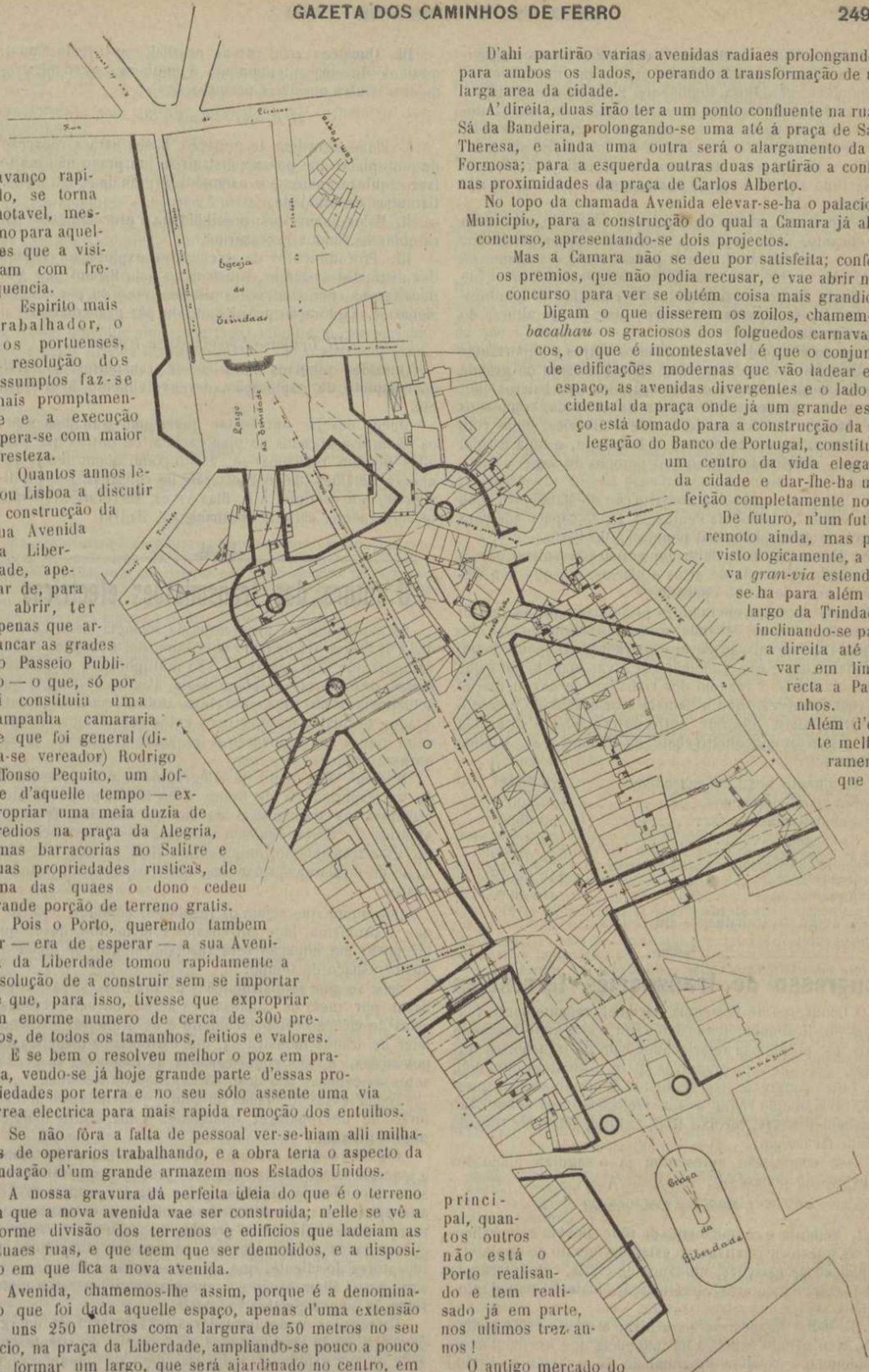
*Estações de Lezo-Renteria e Irun*—Para estas estações não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto carvão, gado e generos de consumo de primeira necessidade.

## 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 permitem, o Porto supre essa dificuldade modificando as que o exigem, e aproveitando outras que possue para operar uma transformação que, pelo seu



avanço rápido, se torna notável, mesmo para aqueles que a visitam com frequência.

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 Público — o que, só por si constituia uma campanha camararia de que foi general (digase vereador) Rodrigo Afonso Pequito, um Jofre d'aquelle tempo — expropriar uma meia duzia de predios na praça da Alegria, umas barracorias no Salitre e duas propriedades rústicas, de uma das quaes o dono cedeu grande porção de terreno gratis.

Pois o Porto, querendo também 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 prática, 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 ali 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 construída; n'elle se vê a enorme divisão dos terrenos e edifícios 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 confluente na rua de Sá da Bandeira, prolongando-se uma até à 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; conseriu 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 reinoto 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 melhoreamento que é

princi-  
pal, quan-  
tos outros  
não está o  
Porto realisan-  
do e tem reali-  
sado já em parte,  
nos ultimos trez an-  
nos!

O antigo mercado do Bolhão, com velhos case-

bres insalubres e inestheticos, deu lugar a uma construção, sem duvida pesada demais para o fim, mas, sem duvida tambem, grandiosa, imponente. E por motivo d'ella, foram transformadas as ruas que a circum davam, alinhando-se os edificios por meio de cortes ou acrescentamentos; 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 construção 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 hombreiras 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 construção 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 construção do Matadouro, que ficará sendo o melhor da Peninsula, tendo capacidade para fornecer o dobro da actual população do Porto.

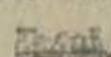
No Monte Pedral foi feito um grande terrapleno para a construção da escola de artes e oficios, em que tem trabalhado mais de 2.000 operarios.

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 distinto engenheiro-chefe da Camara o sr. Annibal de Barros:

Pavimento novo em macadam.....	120.000 <sup>m²</sup>
Em parallelepipedos.....	100.000 <sup>m²</sup>
» betonilha.....	50.000 <sup>m²</sup>
» lagedo.....	3.000 <sup>m²</sup>
A' portugueza.....	30.000 <sup>m²</sup>
Reparações.....	240.000 <sup>m²</sup>
Aqueductos.....	10.000 <sup>m</sup>

Se assim se trabalhasse em Lisboa...



## Congresso de transportes terrestres

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

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

### I Grupo — Rede actual

I. Melhoria e complemento da rede. Deverá compreender as questões relativas ao estabelecimento de dupla via, ampliação de estações, mudança de carris, construção de linhas complementares, electrificação, material móvel, 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 possíveis; remedios contra possíveis perturbações.

### II Grupo — Nova rede

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

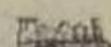
II. Meios financeiros: possibilidade e procedimentos para obter os fundos necessarios.

III. Procedimentos de execução e exploração. Estudo dos distintos systemas, construção pelo Estado (por administração, por contracto ordinario, etc.) ou por concessionarios. Exploração pelo Estado ou por particulares.

### III Grupo — Exploração e tráfego

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

Quem desejar apresentar quaisquer trabalhos sobre os themas 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 afirmar, que actualmente, no prazo de cinco annos, resultam já antiquados os materiaes electricos antes 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, realizou interessantes experiencias sobre essa transmissão, empregando altas tensões e servindo-se de dois transformadores, um receptor e outro transmissor.

Quaisquer 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 realizam por meio de canalizações aereas ou subterrâneas; 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 despreocupados 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 atmosphera e pela terra, será suficiente 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 necesario á sua iluminação e a energia precisa para os motores da sua respectiva industria.

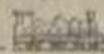
Carregados os accumuladores no armazem da energia electrica, serão transportados ao domicilio do cliente ou á séde da sua exploração industrial, para ahi alimentarem as lampadas dispostas em seu contorno, o que por igual

succederá nos casos de motores, tanto de pequena como de grande industria, onde a energia armazenada nos acumuladores, à 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 inumeraveis 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 Espanha, da qual extractamos o presente artigo, termina dizendo que a energia electrica, nascida hontem, pôde considerar-se, portanto, como envolta ainda nas faxas infantis, o que se comprova pelos diarios inventos que se vão realizando, sendo licito esperarem-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 construção e exploração de vias ferreas, que haviam sido feitas a emprezas existentes ou a requerentes sem carácter de emprezarios. Taes concessões sommam milhares de kilometros e, na sua maioria são o que pôde denominar-se concessões preventivas, sollicitadas para obter o domínio da rezpectiva zona.

Noticias vindas de Londres registam para as accções dos caminhos de ferro argentinos, os preços mais baixos do anno. A 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 à colonização das terras confinantes, pelos preços que se fixarem.

A administração dos caminhos 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 Epizén, para alimentação das respectivas máquinas de tracção, visto que dos ensaios praticos se verifica que tem mais de 7.000 calorias e deixa escasso resíduo ao queimar-se.

### França

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

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

Feita a dedução dos encargos obrigatorios, amortisação das obrigações e de uma somma de 200.000 francos destinada ao fundo de reembolso das accções, ficam 298.610 francos, que a administração propôz 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 Caminhos de Ferro da Indo-China e do Yunnan, foi presente o relatorio e contas do exercicio de 1916, documentos pelos quaes se vê que as receitas da exploração atingiram 8.610.903 francos, ou seja um aumento de 28 % sobre as do exercicio precedente, aumento devido em grande parte aos resultados da conversão das piastras e não propriamente ao desenvolvimento do tráfego.

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

A Companhia de Material de Caminhos de Ferro teve de benefícios líquidos no exercicio de 1916-17 a somma de 929.883 francos, ou seja um aumento de 407.781 sobre os de 1915-16, anno, em que haviam sido de 522.102 francos.

As receitas totaes da Companhia dos Caminhos de Ferro de Boué-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 aumento de 5.822.849,68, ou de 3.855 por kilometro.

Foi mantido o mesmo dividendo de 30 francos por accção, 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 Cascaia, ao norte dos Estados Unidos, que terá 48.270 metros de extensão e uma elevação de 304 metros sobre o nível do mar.

No seu artigo publicado no *Engineering News* o general Ohittenden compara o novo tunnel com os do Simplon e do Loetschberg, que atravessam os Alpes, e refere ser neccesario 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 necessita de 3 horas, quando se trata de comboios de passageiros, para atravesar 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.

### Espanha

A Companhia do Caminho de Ferro do Cantabrico teve de receita bruta, em 1916, a somma de 2.317.736,67 pesetas, ou seja um aumento de 426.805,38 sobre as de 1915, tendo as despesas de exploração subido a 1.189.690,24 pesetas, o que representa o aumento de 215.966,70 pesetas sobre as do anno anterior.

Pela direcção geral de Obras Públicas foi comunicado aos engenheiros chefeis de divisão de caminhos de ferro, o regulamento para a applicação do decreto que obriga as emprezas ferroviarias a procederem á venda, em hasta pública, 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 ordem de 1 de fevereiro de 1887, e por listas expostas diariamente, durante as horas ordinarias de despacho, nas correspondentes estações de chegada.

Passado o quiuto 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 província a que corresponda a estação de chegada, e n'essa mesma estação por cartazes expostos ao publico em sitios bem visíveis.

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 desde ha mais de 20 annos projectada linha ferrea destinada a ligar a Coruña a Santiago, cidades de grande importancia, cujas comunicações 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 construção da linha em referencia, que será de tracção por electricidade.

Constituiu-se, em Palencia, uma sociedade anonyma com o capital inicial de 1.500.060 pesetas, para dedicar-se à construção e reparação de vagões e todo o material móvel em geral para caminhos 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 construção.

Representam aquellas primeiras cifras uma redução de

4.655.569\$900 papel e um aumento de 2.864.198\$446 ouro, sobre as votadas para o corrente exercício financeiro, cumprindo ter em vista, porém, que na dotação para a linha Central do Brazil deixou de ser incluída qualquer quantia para «combustível», devido à impossibilidade de avaliar-se o preço que poderá vir a atingir o carvão. O aumento da parte ouro decorre, principalmente de ter sido proposta nessa espécie a verba destinada ao pagamento resultante do serviço contractado com «The Rio de Janeiro City Improvements Company, Limited».

**Brasil.** O sr. ministro da Viação aprovou as instruções para os estudos da linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente do trecho em trânsito no ramal de Paranapanema, vai ter ao valle do Rio de Peixe, servindo às minas de carvão desse valle e às da Barra Bonita. Esses estudos poderão ser apresentados por secções da extensão que for julgada conveniente, assim de não ser demorado o inicio e desenvolvimento dos serviços de construção; o raio mínimo das curvas, que sómente poderá ser empregado quando se tornar indispensável para evitar obras de custo excepcional, será de 150 metros; e a declividade máxima será de 2%, limite que só será atingido em casos excepcionais, de modo, porém, que nunca seja excedido esse valor de 2% na rampa ficticia obtida pela combinação da declividade com a curvatura.

**Brasil.** 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 ofício da mesma Companhia S. Paulo-Rio Grande, só podem gozar de isenção de impostos municipais em face do contrato 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 relatorio da Companhia dos Caminhos de Ferro Orientais, submetido á apreciação da assembleia geral dos accionistas, recentemente realizada 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 ocupadas pelas tropas anglo-francesas depois de Julho de 1916.

Para o ramal de Dedeagatsch, de que a Bulgaria tomou posse em Outubro de 1915, o governo bulgar 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 20.531.277 e as despesas de exploração 5.795.944 francos contra 6.314.438.

A assembleia fixou o dividendo a distribuir em 5%.

#### Africa do Sul

O relatorio da Companhia Rhodesia Railways, referente ao anno social terminado em 30 de Setembro do anno passado, mostra que as receitas líquidas se elevaram a 549.524 libras, havendo um aumento de 136.917 sobre o anno anterior. O saldo credor atinge 205.459 libras, o que eleva o saldo crêdor total a 383.086 libras, somma que foi levada a conta nova.

## Assembleia da Companhia Portugueza em Paris

Esta assembleia, composta dos obrigacionistas franceses, 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 Comissão Executiva, quando a Alemanha declarou a guerra e sendo alli representante dos interesses alemães 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 4º grau

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

- pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2%, 1º série «Beira-Baixa» devidamente estampilladas como obrigações de 1º grau de 3% — Esc. 1\$91.
- pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha — Esc. 1\$91.
- pela apresentação do coupon n.º 44 da dita folha — Esc. 1\$91.
- pela apresentação do coupon n.º 41 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2%, 2º e 3º séries, devidamente estampilladas como obrigações de 1º grau do mesmo tipo — Esc. 2\$87.
- pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha — Esc. 2\$86.
- pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha — Esc. 2\$86.

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 5º 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 2º grau

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

- pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha — Esc. 4\$18.
- pela apresentação do coupon n.º 18 da dita folha — Esc. 4\$21.

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 5º 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 finda, a depreciação do marco era:

Suissa, marco 49,09 e franco 24,10%.  
Hollanda, marco 43,40%, franco 11,87%.  
Genéve, 100 francos valiam 75,90; 100 marcos (123,50) 62,85,  
100 coroas 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 accrescimo da dívida publica turca é de tal forma que, no fim do corrente mes, irá além de 7.523 milhões de francos. No começo da guerra as dívidas consolidadas e fluctuantes elevavam-se a um total de 3.418 milhões; tiveram pois um aumento de 4.105 milhões. As primeiras necessidades motivadas pela mobilização 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, aumentando-lhe 54 a

90.000 francos de despesas militares imediatas, 27.620.000 francos de créditos realizados no Banco Otomano, depois os subsídios consideráveis da Alemanha e da Áustria-Hungria, até ao presente atinge a 2.071.130.000 francos.

Além disto obteve da Alemanha, para diferentes necessidades, 496 milhões de marcos, que, segundo o curso combinado de 20 marcos pela libra turca, constitue uma somma de 560.630.000 francos, e mais 569.630.000 francos de munições fornecidas pela Alemanha.

Além destes fornecimentos militares propriamente ditos, é necessário ainda registar diversos compromissos, tais como francos 93.460.000 de dívidas a casas fornecedoras de material de guerra, 39.100.000 francos para soldos e pensões ainda não pagas; 34.180.000 francos emprestados ao Banco Otomano, e 191.010.000 francos para coupons impagáveis, em poder dos países inimigos.

A este total de 4.105 milhões, ajuntam-se ainda 240 milhões de coroas de subsídios, que acabam de ser concedidos pela Áustria-Hungria, para fornecimentos de guerra e despesas de transportes, à razão de 29 coroas pela libra turca, o que dá 188.550.000 francos.

De forma que o conjunto do acréscimo da dívida turca, depois da sua entrada na guerra, atinge 2.300 milhões de francos, em algarismos redondos.

**Bolsa** — O movimento de alta que há tempo vinhamos notando no nosso mercado de fundos, parece ter feito uma paragem mais ou menos longa. Os negócios escassearam, sendo pouco sensíveis

as fluctuações registadas nos preços dos diferentes valores, incluindo nos mesmos os papéis do Estado. É fácil depreender as causas da apatia do mercado: o receio que o capitalista tem do dia de amanhã, pela falta de franqueza dos nossos governantes em não pôr o país ao facto da sua situação financeira, e d'abri a situação da bolsa, devida ao retrahimento de capital.

Abáixo damos as cotações da primeira quinzena do mês.

**Cambios** — O mercado cambial esteve fracamente movimentado; a procura foi escassa, assim como a oferta, conservando por esse motivo quasi sempre as mesmas divisas.

O cambio do Rio sobre Londres permaneceu estacionário, ficando a 13 7/16, ou seja a libra a 18.156 réis.

C. G.

**Curso de cambios, comparados**

	EM 15 DE AGOSTO		EM 31 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	32	31 7/8	32 3/16	32 1/16
90 d/v.....	32 7/16	—	32 5/8	—
Paris cheque.....	817	822	813	818
Amsterdam cheque .....	655	660	640	650
Madrid cheque .....	1790	1805	1795	1805
Libras.....	8570	8580	8585	8595

Bolsas e títulos	Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — AGOSTO													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento	40,05	—	—	40,00	—	40,00	40,00	40,00	40,00	—	39,95	39,95	39,95	40,00
Dívida interna 3%, coupon.....	39,90	39,590	—	39,90	40,00	39,90	40,00	40,05	40,05	40,10	40,10	40,15	40,15	40,15
4 1/2%, 1888, c/ premios.....	22,855	22,855	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1888/9 c.....	58,820	58,820	—	—	58,850	—	—	—	—	58,860	—	—	—	58,880
4 1/2%, 1890 c.....	51,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51,580	—	—
3 1/2%, 1905 c/ premios.....	—	10,810	—	—	10,815	—	—	—	—	—	82,810	85,850	—	10,820
5 1/2%, 1905, (G.** de F.** E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2%, 1909, ob. (G.** de F.** E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1912, ouro .....	—	—	107,530	—	—	—	—	—	—	107,550	—	—	—	107,550
externa 3 1/2%, coupon 1.ª serie .....	90,520	—	90,520	90,520	90,520	—	—	30,820	90,520	90,520	90,520	89,880	89,880	89,880
3 1/2%, 2.ª serie .....	88,850	—	88,850	—	—	—	—	—	—	88,900	—	—	—	—
3 1/2%, 3.ª serie .....	91,80	—	91,850	91,860	—	91,860	91,840	—	91,820	—	91,800	91,800	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%, .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	193,800	198,800	193,800	193,800	—	193,800	—	—	—	193,800	194,850	—	—
Comercial de Lisboa.....	—	166,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	154,830	—	—	154,850	154,850	154,850	—	—	—	154,800	154,800	—	153,860	—
Lisboa & Açores.....	—	138,800	—	—	—	—	—	138,850	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	34,530	—	34,530	—	34,530	34,530	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,810	4,810	4,810
Companhia Tabacos, coupon .....	108,880	108,850	108,800	—	—	107,850	107,850	—	—	108,800	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	53,800	53,800	—	—	52,870	—	—	—	—	52,880	—	52,800	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	109,800	109,850	109,850	—	—	109,800	—	87,800	87,800	88,880	—	—	—	—
Companhia C. P. de Benguela tit. 1 tit. 5 .....	87,80	—	87,850	87,850	—	—	—	87,800	87,800	88,880	—	—	—	—
tit. 5 .....	86,840	86,820	86,830	86,850	—	—	—	88,800	88,800	88,800	89,800	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.ª grau .....	34,880	34,880	34,880	34,880	34,880	34,880	—	—	—	—	34,880	34,875	34,830	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 2.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.ª grau .....	—	—	76,850	—	—	—	—	—	—	12,860	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 2.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56,850	—	—	—	67,800
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,880	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,880	—
predias 6 1/2% .....	93,820	—	84,880	—	93,850	84,880	92,815	—	92,800	92,800	92,800	—	—	—
5 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	64,90	—	—	—	—	—	—
4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2%, portuguez 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	198	198	198	—	—	—	—
3 1/2%, 2.ª .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	198	198	198	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2%, 1.ª grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.ª grau .....	135,50	135,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	245	245	245	—	—	—	—
Londres														

## Linhos ferreas italianas

Achamos de interesse dar a conhecer aos leitores da *Gazeta*, a estatística, que encontramos n'uma revista italiana, dos rendimentos e benefícios versados ao tesouro 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	Benefícios 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 benefícios colhidos pelo tesouro é impressionante; e é tanto mais grave quanto é certo que o Estado não concedeu as facilidades que havia promettido conceder ao publico quando tomou conta das linhas ferreas.

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

*Despesas*

## 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)

### Despesas da Exploração

As despesas 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 vê do quadro que segue, no qual tambem vae a comparação com as despesas do anno anterior:

Designação	1915	1916	Diferença em 1916	
			Para mais	Para menos
Administração.....	207.028\$85	223.765\$89	16.735\$04	-
Direcção e Servicos Geraes.....	124.815\$816	191.103\$850	66.288\$834	-
Exploração.....	1.115.369\$8	1.401.180\$805	285.811\$805	-
Via e Obras.....	803.463\$49	700.191\$845	-	103.263\$804
Material e Traçado.....	1.857.723\$819	3.431.426\$842	1.573.703\$823	-
Somma.....	1.408.116\$869	5.947.667\$31	1.942.555\$866	163.263\$804
Para mais em 1916.....			1.859.250\$862	

Como já atraç dissémos, 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 fôram no Exercicio de 1916 muito sobreacarregados, 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 circunstancias, e finalmente pela grande intensidade do trânsito para que não estávamos preparados.

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

O atraço 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 sucede 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 aumento de despesa; o que se explica pelas correntes de trânsito 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 efeitos de pagamento de estadia de material perfaz um total de 12.253 vagões.

Foi grande a quantidade e importancia das indemnisações pagas, para o que muito concorreu não só o grande trânsito havid, conjugado com a deficiencia das estações para se poder reduzir ao minimo necessário 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 aumento 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 aumento de trânsito 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 circunstancias anormaes obrigaram-nos a limitar ao strictamente indispensavel os trabalhos de via e obras, d'ahi a grande diferença 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 sómente o que era de absoluta necessidade para a segurança da circulação.

De todos os aumentos de despesa apontados, nenhum iguala o do carvão que excede 1.560 contos.

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

Annos	Percuso Km.	Consumo em tone- ladas de combus- tivel (peso bruto)	Toneladas kilome- tricas	Carga do comboio kilometrico	Consumo por klio- metro-trem	Consumo por tone- lada	Preço medio do carvão consu- mido	Percentagem de cinzas	Poder calorifero	Custo da tonelada kilometrica
	T.	T.	T.	Kg.	Gr.					
1912.....	6.736.711	198.268.374	1.268.701.370	188.326	14.014	85,3	5520,7	10,72	7.701	\$90.1107
1913.....	6.818.563	112.874.456	1.313.587.972	192.648	14.354	85,9	5596,8	10,86	7.790	\$90.1119
1914.....	6.566.931	102.575.339	1.251.513.989	206.284	14.554	81,9	5556,6	11,36	7.763	\$90.1091
1915.....	5.896.315	15.925.326	1.286.289.398	221.647	15.911	82,3	948,2	13,92	7.523	\$90.1497
1916.....	5.752.569	110.975.326	1.294.437.933	225.138	16.896	82,7	23516,4	14,65	7.446	\$90.2754

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

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

Designação	Despesas		Diferenças em 1916
	1916	1915	
Machiñas.....	124.189\$71	325.016\$66	+ 99.173\$505
Tenders.....	44.057\$68	30.716\$79	+ 13.340\$89
Carruagens.....	110.976\$17	124.461\$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
Diferenças 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	—	—
Percorso de comboios	147.871	156.271	8.400	—
Receitas do trafego...	168.510.558	215.716.512	47.205.554	—
Despesas d'exploração	119.075.508	179.243.557	60.168.519	—
Receita liquida .	49.435.530	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 aplicação do respectivo contracto de 25 de Novembro de 1899, não houve excedente de receita mas sim uma insuficiencia de Escudos 80.951.549.

Como a receita de Escudos 215.716.512, reduzida a francos ao cambio médio annual sobre Paris, de 0.575.352.3246 por 3 francos, seja equivalente a Frs. 858.829,98, é a alinea g) do Art.º 6º 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 insuficiencia 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 6º do referido contracto, fizemos remessa para o Comptoir National d'Escompte, de Paris, durante o anno de 1916, de Fr. 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 9º 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	—	—
Percorso de comboios	58.235	58.208	—	27
Receitas do trafego...	36.300.508	40.241.537	3.941.529	—
Despesas 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 insuficiencia 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 é 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

Insuficiencia 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	Réde propria	Réde alheia	Totais	Augmento em 1916
Passageiros . . . . .	3.480.082.550	58.463.510	3.538.545.560	623.247.531
Mercadorias:				
Grande velocidade . . . . .	882.042.528	21.755.570	903.797.598	276.845.592
Pequena velocidade . . . . .	4.386.072.592	162.880.588	4.548.953.580	894.361.526
Receitas diversas do trafego . . . . .	831.3.549	12.857.581	844.160.578	264.561.524
Totais . . . . .	9.579.506.567	255.957.549	9.835.464.516	2.059.014.583

Equalmente segue o quadro das despesas d'exploração, estabelecido nas mesmas bases:

Designação das Despesas	Réde propria	Réde alheia	Totais	Diferenças em 1916
Administração e seus serviços . . . . .	223.765.589	7.377.568	231.143.557	+ 17.718.511
Direcção e Serviços Gerais . . . . .	191.103.550	7.345.517	198.448.567	+ 69.229.572
Exploração . . . . .	1.491.180.505	54.096.580	1.545.276.585	+ 296.495.559
Via e Obras . . . . .	700.191.545	41.695.575	741.887.520	- 105.264.548
Material e Tracção . . . . .	3.431.426.542	134.865.585	3.566.292.527	+ 1.640.172.528
	5.947.667.531	245.381.525	6.193.048.556	+ 1.918.342.529

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:

Despesas 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)

## ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Venda de cinzas

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

Estas cinzas serão depositadas nos locaes em que ha Depositos ou Reservas de machinas, á maneira que se forem produziudo, 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**

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

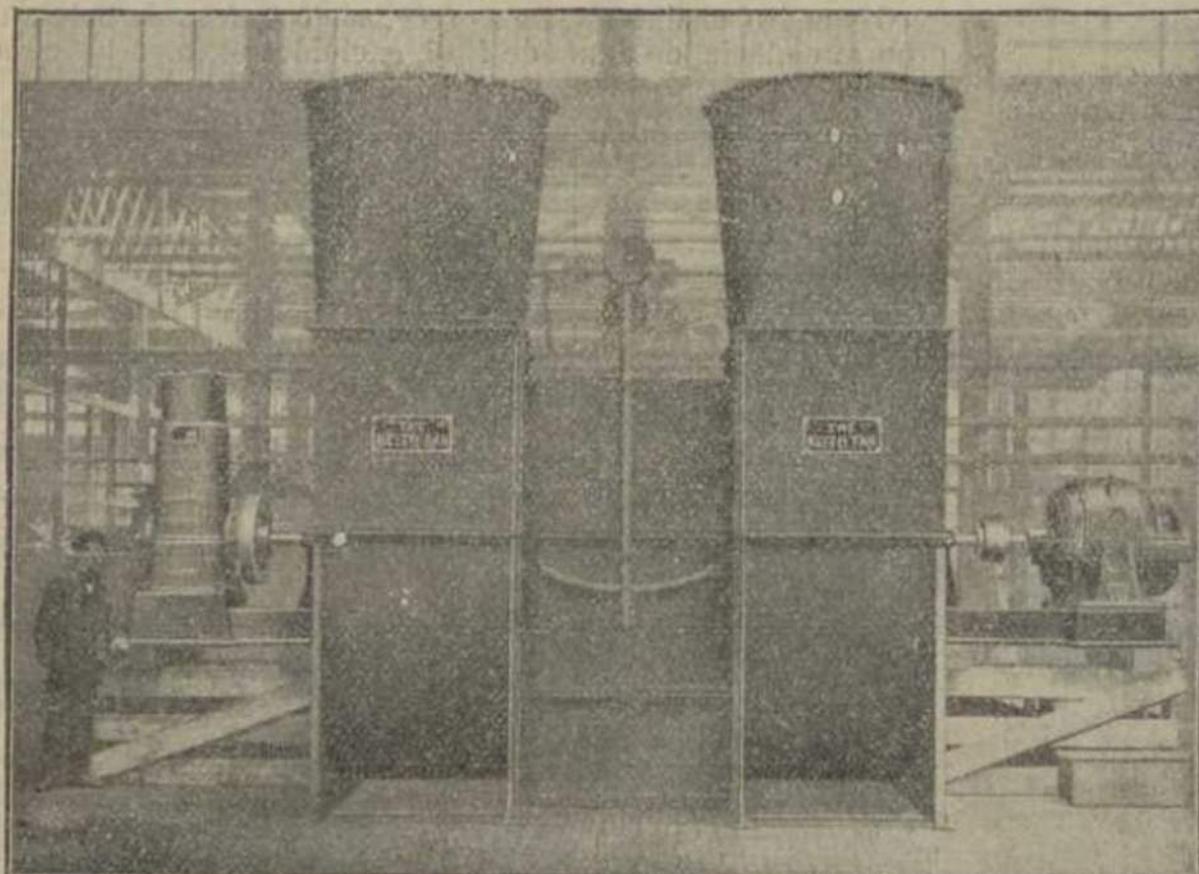
Pequena Andaluza

(4 Partes)

Notavel criação de Lyda Borelli

A MASCARA DOS DENTES BRANCOS

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



Ventiladores «KEITH» para uma instalação de tiro induzido

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

COMP. PORTUGUEZA			CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.			
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.				
6 10	7 41	6 15	7 23			
10 5	11 31	b 8 48	9 45			
12 5	1 31	a 9 26	10 20			
b 6 15	7 38	12 5	1 11			
a 7	7 55	4 10	5 25			
8 23	9 49	8 40	5 48			
12 25	1 51	10 20	11 27			
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.				
7 30	8 4	9 31	9 25			
9 50	6 34	7 15	7 47			
Mais os de Cintra, excepto os a e b.						
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré				
6 20	7 43	5 55	7 11			
8 10	9 30	6 40	7 58			
10 10	11 39	b 8 38	9 36			
b 1 10	2 47	a 9	9 53			
b 5 23	6 29	10 30	11 46			
6 5	7 25	b 12	12 56			
a 6 50	7 43	3 44	5			
b 7 10	8 25	7 20	8 36			
9 25	10 45	10	11 15			
12 25	1 45	11 20	12 36			
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré				
7 15	7 57	8 50	9 29			
11 40	12 22	12 45	1 21			
5 33	6 13	9 15	9 54			
Mais os de Cascaes, excepto os b.						
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.				
6	7 37	6 10	7 10			
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.	S. Caetano	Lisboa-R.				
6	6 56	6 55	7 49			
9 5	9 57	8 41	9 36			
1 30	2 40	10 40	11 39			
a 5 10	6 8	1 53	5 45			
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.				
c 7 40	7 50	c 7 20	7 30			
c 5 10	5 20	c 9 29	9 30			
c 6 15	6 26	c 5 40	5 30			
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.				
6	8 26					
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.				
		8 54	11 36			
Lisboa-R.	Entronec.	Lisboa-R.				
5 20	9 33	11 26	5 5			
Alfarelos Aveiro Alfarelos						
10 55	6 49	12 10	7 37			
Coimbra	Figueira	Coimbra				
3	6 23	4 8	6 15			
7 35	9 20	6 30	8 15			
a 11 35	2 13	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				
5 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 30	10 9			
Caldas	Alfarelos	Caldas				
1 40	10 55	11 40	8 23			
Porto	Aveiro	Porto				
7 9	9 36	4 40	7 40			
2 5	4 35	6 25	9 32			
5 21	8 12					
Porto	Ovar	Porto				
5 30	7 14	7 58	9 43			
Porto	Espinho	Porto				
8 10	9 9	10 4	11 8			
4 26	5 26	6	7 6			
7 23	8 22	11 30	12 34			
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 40	2 31	9 35	2 31			
Entronec.	T. Vargens	Entronec.				
8	1 43	4 40	5 40			
C. Branco	Covilhã	C. Branco				
h 5 50	10 25	h 5 50	9 55			
Setil	Vendas Novas	Setil				
6	10 49	4 38	11 38			
BEIRA ALTA						
Figueira	Pampilhosa	Figueira				

## BEIRA ALTA

PART.	GHEG	PART.	GHEG
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	8 28
7 12	7 1	12	
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	3 6
1 2 30	8 53	9 5	
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
0 7 45	10 40	7 34	19 53
<b>SUL E SUESTE</b>			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1 6 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 23	1 25	2
4 2	5	4 55	5 30
6 40	7 10	5 55	6 30
8 10	8 50	9 54	10 34
11 30	12 10		
Lisbon	Setubal	Lisboa	
8 15	9 48	8 25	10 5
11 30	12 1	10 35	12
1 25	6 8	c 5	6 30
8 19	10 5	f 8 45	10 34
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 15	10 10	8 10	10 5
11 30	11 10	12 5	2
4 25	6 20	4 40	6 30
8 10	10 5	f 8 40	11 34
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 50	2 20	7 10
8 10	12 15	9 28	2
Gadanha	Montemôr	Gadanha	
11 32	12	10 10	10 39
11 7	11 35	10 15	10 44
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
8 15	4	6 15	2
Lisboa	Móra	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	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 10	7 10
Tunes	Portimão	Tunes	
6 13	7 15	4 48	5 40
11 28	1	3 25	4 20
8 55	10	7 15	8 20

RT	CHEG.	PART.	CHEG.
8	V. R. <sup>1</sup>	S. <sup>10</sup>	Ant. <sup>10</sup>
5	8 50	7 40	11 40
45	Faro	C. Branca	
45	7 30	8 35	1 10
<b>MINHO E DOURO</b>			
0	Braga		Porto
22	10 50	4 5	6 46
12	12 53	8 15	10 10
10	7 1	11 58	2 40
18	2 11	5 47	8 10
0	Valença		Porto
22	1 10	5 10	10 10
0	9 58	3 25	8 10
0	Monsão		Porto
2	1 53	4 26	10 10
0	10 31	2 47	8 10
na	Valença		Vianna
	10 4	5 10	7 20
01	8 15	7 27	10 1
50	9 50	4 5	6 46
0	Penafiel		Porto
7	8 54	4 53	6 46
0	Marco		Porto
2	12 44	3	5 50
0	Tua		Porto
43	9 24	5 51	10 30
0	Barca d'Alva		Porto
	1 13	12 40	8 19
pa	B. d'Alva		Regoa
11	11 52	5 6	10 13
0	Amarante		Porto
	11 57	7 35	10 30
43	7 17	4 52	8 19
0	V. Real		Regoa
32	9 51	5 27	6 37
0	Vidago		Regoa
45	4 20	3 20	6 37
32	12	11 45	3 10
0	Carviçães		Pocinho
40	5 25	4 57	12 35
<b>NACIONAL</b>			
0	Comba	Vizeu	St. Comba
10	7 31	9 6 50	8 55
31	12	7 11 15	1 20
57	6 10	4 23	6 30

NACIONAL

St. Comba	Vizeu	St. Comba
5 10	7 34	6 50
9 35	12	13 15
n 3 57	6 10	4 25

A cabine do Leitão



**Companhia da Mala Real  
do Pacifico**

Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º C.  
do Sodré, 54. 1.º

### New York (directo)

Um paquete francex.

Agentes, Orey, Antiques & C.º P.  
Duque da Terceira, 41.º



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

Um paquete francez.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.  
Quinta da Torreiro A. 1º

**Companhia da Mala Real  
do Pacifico**  
Continuam regularmente as car-  
reiras para a America do Sul.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º C.



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

Um paquete portuguez.  
Agente, Germano S. Arnaut, C.  
do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>

**de Leixões**  
**Bahia, Rio de Janeiro**



**e Santos**  
Um paquete francéz.

**Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos**



**neiro e Santos**  
Um paquete francez.  
Agente, Diogo Joaquim de Mat-  
tos. Rua Noya da Alfandega, 7.