



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

17.º do 30.º anno

LISBOA, 1 de Setembro de 1917

Número 713

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao Público: 1.ª Ampliação à Tarifa especial interna n.º 2 (G. V.) — Aviso ao Público: Tarifa especial P. n.º 6 (G. V.)

Companhia Portugueza — Tarifa especial interna n.º 9 (G. V.)

Total

SUMMARIO

Migalhas de história ferro-viaria, de J. Fernando de Sousa 259
Uma conferencia interessante 261
Parte Oficial, Ministério do Trabalho e Previdencia Social — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portaria n.º 1.054, Lei n.º 789 e Portarias n.ºs 1.065, 1.066 e 1.067 262

A electrificação de linhas ferreas.....	262
A responsabilidade civil das linhas ferreas.....	263
Viagens e transportes.....	264
Excursões no país — II — A falta de transportes — O valle do Zezere — Em Sernache do Bonjardim — «Paneau» detestável — A lenda da Cerca — A falta de palavra de um alquilador — Almoco de «bom preço» — Em Pedrogão Grande — A caminho de Coimbra — Um bom hotel	265
Linhas ferreas coloniais.....	266
O tunnel sob a Mancha.....	267
Linhas Portuguezas.....	267
Linhas estrangeiras.....	267
Parte financeira:	
Boletim comercial e financeiro.....	268
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	269
Recetas dos caminhos de ferro portuguezas e hispânhios.....	269
Unificação do material ferro-viário.....	270
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório.....	270
Arrematações.....	271
Horário dos comboios.....	272

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

Travessa dos Remoares, 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 portateis**, 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 I T L L I e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

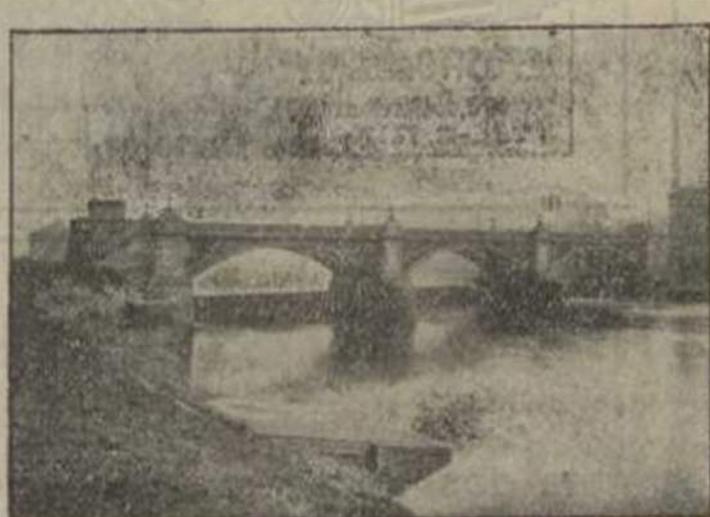
Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

A comporta de rolhões livres, sistema Stoney, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido. Com esta comporta pode-se restabelecer em poucos minutos o regime primitivo dum rio, em épocas de chuvas.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONEY"

acha-se em funcionamento e vai dando bons resultados em quasi todas as partes do mundo.



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTÁLLADAS NO GLYDE EM GLASGOW

Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros Altura de elevação 9,5 metros

Especialistas na construção de apparelhos de Regulação d'Água para obras hidráulicas, Irrigação, Rios de Maré, Instalações de Força, Hidráulica, Navegação, Obras de Exgoto, etc.

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "LUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-S. Edição.



COMPORTAS NO RIO ADDA, ITALIA.
Vão de cada comporta 10 metros. Profundidade de cada comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.



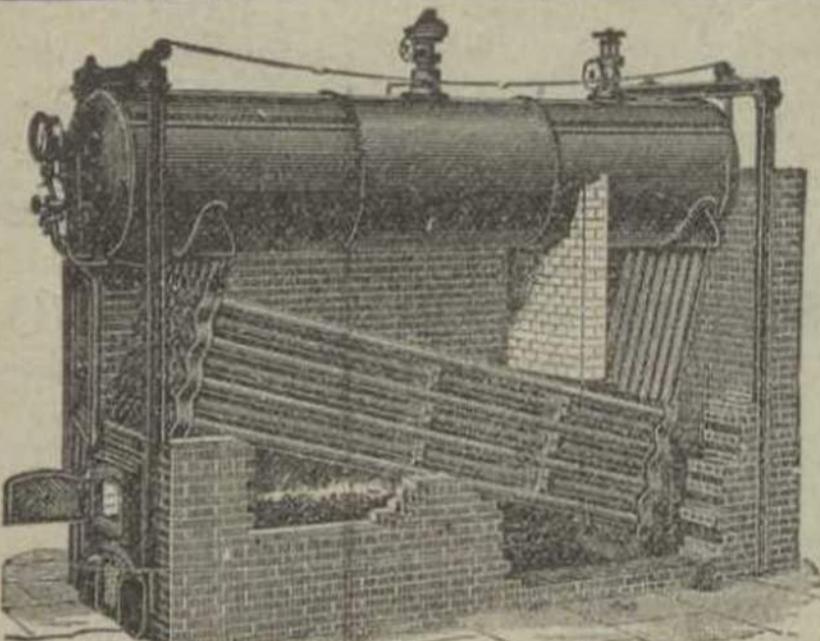
ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores feem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, cemida à portuguesa, cama, roupa, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os agentes.

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

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Áquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'água.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Económicas.

Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas automaticas.—Aquecedores d'água d'alimentação.—Purificadores d'água.—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

Teleg. n.º 1111: «BABCOCK» — LISBOA

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 ESCRVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES ESTRANGEIROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

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

Limpa pelo processo parisense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef.: Central

Direcção: 1719 — Expediente: 388

Endereço telegraphico:

"FIDELIDADE"

Capital emitido..... 1.344.000\$00

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias



Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores

de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

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

17.º do 30.º anno | LISBOA, 1 de Setembro de 1917 | Número 713

Migalhas de historia ferro-viaria

A complexa tarificação das linhas do Sul e Sueste tem uma historia interessante, que nem todos conhecem e que explica a sua complicaçāo e as apparentes anomalias que encerra.

Desde que o Estado tomou posse das linhas, em 1869, até 1904, em que se abriu á exploração a linha de Vendas Novas ao Setil, as do Sul e Sueste achavam-se destituídas de ligação immediata com as restantes linhas do paiz.

Só muito tarde se estabeleceram tarifas combinadas de passageiros e, em relação a mercadorias, para as lãs e tecidos, prevendo as expedições directas e para estas o transporte pela Direcção do Sul entre Barreiro e Lisboa, comprehendida nas operaçōes previstas. A' parte dessas raras excepções, todas as tarifas eram estabelecidas unicamente em vista do trafego interno e das condições regionaes, sem a preocupação das relações com outras linhas ou da concorrência possível d'estas.

Foram pois surgindo, com typos variados, conforme as necessidades de occasião, subordinadas a um criterio empirico, aliás justificado pelas circumstanças.

Durante largo periodo a tarifa geral manteve-se subordinada ao typo inglez, superior portanto á das linhas do Norte e Leste, que se baseava nos typos franceses, até que se fez a sua reducção.

O primeiro passo dado para uma reorganisação methodica foi a creaçāo, em 1891, de um grupo de tarifas especiaes de passageiros: A — bilhetes de ida e volta, B — assignatura, C — avenças, D — bilhetes collectivos, subordinadas ás recentes normas consagradas pela experiença nos paizes que mais adiantados se podiam considerar. A tarifa de avenças, sobre tudo, que era uma novidade, foi objecto de laborioso estudo por causa dos pormenores da applicação e da fiscalisaçāo a exercer, da creaçāo de livretes de cedulas e verificação das cobranças, etc.

Foi em seguida objecto de minuciosos estudos e averiguacōes junto dos negociantes da especialidade, a tarifa de gados, que embora assentasse aparentemente no aluguer de vagão completo, era de facto uma tarifa por cabeça, com a anomalia, em relação ao gado que mais se transportava, de ser o preço igual para o porco gordo, de grande peso, ou para o que valia muito menos.

Presidia á direcção o general Trigueiros, de clara intelligencia, com um largo cabedal de experiença, reflectido e ponderado, mas em lucta com as velleidades de venda ou arrendamento das linhas, que serviam de pretexto aos successivos ministros para adiarem obras e melhoramentos e recusarem as dotações necessarias para mais rasgada exploração.

Como podiam vingar iniciativas em tais condições? Lembra-me, como se fosse hoje, o tom de amarga iro-

nia com que o general Trigueiros — a quem eu apresentava com certa ufania o meu projecto da nova tarifa de gados, acompanhado de minuciosa exposição acerca das condições especiaes de aquelle ramo do trafeço, susceptivel de largo incremento — me observou, encolhendo ligeiramente os hombros: "para que havemos de nos metter em modificações, se as linhas vão ser arrendadas?"

Mais tarde, em 1898, era director Pedro Ignacio Lopes, honra da sua classe, trabalhador indefeso e despretencioso, que depois de deixar brilliantemente assignalada a sua passagem pela Companhia Real, já na construcção, já na exploração, ia consagrar ás linhas do Sul e Sueste as suas vastas aptidões, infelizmente quando a terrivel doença que o victimou começou a manifestar-se.

Foi por elle perfilhada a reforma da tarifa de gados, cujos efeitos não tardaram em fazer-se sentir pelo rapido incremento do trafeço.

Quando se abrira a linha do Sul até Faro, em 1889, o proposito de attrahir ao mercado de Lisboa as fructas, legumes verdes e peixe do Algarve, determinaram a feliz innovaçāo, introduzida pelo habil engenheiro, que então era alli chefe de exploração, Manoel Francisco de Vargas, dos maximos cobraveis.

Creava-se assim na tarifa um preço constante, que abrangia toda a zona algarvia servida.

D'estas tentativas de innovaçāo methodica applicadas a um grupo numeroso de tarifas empiricamente estabelecidas, resultará o regimen que em 1903 vigorava nas linhas do Sul e Sueste, quando estava prestes a operar-se n'ellas uma profunda modificação, pela proxima abertura da linha de Vendas Novas a Setil. Ia haver lá serviços communs e combinados, transmissão, troca de material, todo o conjunto de complexas relações, que originava a continuidade da rede ferro-viaria, não existente até então para o Sul e Sueste. E essa profunda transformação, com um pessoal alheio ás consequentes modalidades do serviço, habituado a um regimen privativo, um tanto patriarchal, sem preoccupações de concorrência, ia-se operar, dando logar a uma tentativa methodica de consideravel desvio do trafeço.

Avultavam-se os inconvenientes da barreira do Tejo e esperava-se contrapor-lhes criteriosamente a nova linha continua Vendas Novas-Lisboa. Para isso deslocara-se de Sant'Anna para Setil o entroncamento. Baxou-se o limite das rampas e elevou-se o dos raios das curvas para permitir maiores velocidades.

Em quanto a linha se construia, com rapidez que honrava o distinto engenheiro que a dirigia, Vasconcellos Porto, tratava-se de celebrar os contractos de serviço commum e troca de material em Vendas Novas, do que foi encarregada uma comissão composta do director da Companhia Real, Chapuy, do seu administrador Paes Villas Boas e por parte da Administração dos caminhos de ferro do Estado o general Justino Teixeira e Perfeito de Magalhães. Acompanhava os delegados da Companhia o seu chefe de Fiscalisaçāo, Perdigão, de viva e arguta intelligencia e de insinuante tracto.

Um dos objectivos com mais empenho visado era o compromisso da ligação das tarifas geraes e especiaes em Vendas Novas, que não podia ser rasoavelmente recusado.

Quando se tratou de horarios, chegaram os delegados a accordar n'uma formula, pela qual as horas de passagem dos comboios do Sul e Sueste em Vendas Novas seriam fixadas por acordo com a Companhia. Dada a multiplicidade de combinações com as outras linhas nacionaes e estrangeiras, cessava, *ipso facto*, para as linhas do Sul, a liberdade de organisaçāo de

horarios, e as conveniencias do seu trafego interno ficariam subordinadas ás do combinado.

Celebravam-se as reuniões na sala do Conselho dos caminhos de ferro, onde eu trabalhava como seu secretario e a elles assistia sem tomar parte nos trabalhos.

Terminada a sessão convenci os meus collegas dos perigos resultantes da formula que ficara esboçada e ponderei-lhes que outra me parecia preferivel: inteira liberdade, para cada linha, de organisação dos horarios segundo as conveniencias do serviço interno, procurando quanto possível conciliar-as com as correspondências vantajosas no ponto commun.

No dia seguinte, a custo foi a formula anterior substituída por essa, com viva relutancia dos delegados da Companhia, um dos quaes propôz que para o diante se reunisse a commissão n'outro local mais fresco e assim sucedeu. Estava-se em agosto...

No verão de 1903 estava a construcção da linha do Setil muito adiantada, anunciando-se a abertura para os principios de 1914. A ligação de tarifas fôra assegurada.

Entre Barreiro e Lisboa não se fazia a travessia de noite, o que era enorme subjeição para a organisação dos horarios.

As tarifas em nada previam possiveis desvios do trafego sobre Lisboa.

Era pois urgente organizar um sistema defensivo.

Tinham sido remodeladas pouco antes, não só a tarifa geral da Companhia Real, mas todas as suas tarifas especiaes de pequena velocidade, substituidas por instruções communs a todas e por um grupo methodico de tabellas de applicação, diferenciaes e de taxas decrescentes. As 13 ou 14 tarifas, methodicamente organizadas, classificavam por series as mercadorias a que cada uma era applicavel, fixavam a tabella de preços para cada serie e o minimo de carga por vagão. Além dos preços geraes, havia em cada tarifa preços especiaes para attender a determinados casos e á concorrença de outras vias.

Esse sistema fôra intelligentemente organizado por Alfredo Krus, chefe do trafego da Companhia, funcionário distinctissimo e espirito culto, e com elle cooperara Perdigão, cujos eminentes dotes intellectuaes já puz em relevo.

Era de manifesta conveniencia a unificação da forma das tarifas do Sul e Sueste e da Companhia para facilitar ao pessoal das duas rôdes a reciproca applicação, ressalvando porém nas taxas e estructura especial os interesses que urgia defender.

Assumira n'essa occasião o cargo de director do Sul e Sueste o distinto engenheiro Antonio Lourenço da Silveira, cujas excepcionaes qualidades o designavam para aquelle espinhoso logar.

Vivacidade de intelligencia, conhecimento dos serviços, ponderação de espirito, correcção de proceder, affabilidade no trato, eram garantia segura de uma comprovada competencia. Era preciso porém tempo para conhecer as particularidades do trafego, e a tarifa defensiva a emprehender urgia. Foi pois amigavelmente convencionado que a emprehenderíamos em commun com a proficiente collaboração do habil e dedicado chefe do trafego Marcolino Torre do Valle.

A occasião era sobremodo propicia para provindencias rasgadas e promptamente adoptadas. Não só a relativa autonomia da Administração dos caminhos de ferro facilitava a sua acção, como também se podia contar com o decidido apoio do ministro d'então, Conde de Paçô Vieira. Devia-se-lhe já a lei de 1 de julho de 1903, que ia dar vigoroso impulso á construcção de novas linhas, e segundo as normas da sua acção os serviços do seu ministerio podiam contar com o mi-

nistro, que n'elles depositava confiança para levarem á pratica as providencias de ordem technica e administrativa que no desempenho da sua missão especial preparavam.

Revira-se a tarifa geral, adoptando o texto da da Companhia, e até a mesma numeração dos artigos, e introduzindo n'ella algumas melhorias sem lhe alterar a estructura. Ficavam assim identificadas as da Companhia com as de todas as linhas do Estado.

Quanto ás tarifas especiaes de pequena velocidade, do Sul, substituiram-se as 27 existentes por 14 vasadas nos moldes das da Companhia, com as suas instruções geraes, tabellas de applicação quasi todas identicas ás de aquellas, e classificações por series. Quanto possível, as mercadorias incluidas em cada tarifa correspondiam ás de igual numero da Companhia.

A uniformidade do systema era assim levada aos limites do possível. Acceitava-se igualmente o principio dos preços de applicação geral e dos preços especiaes em cada tarifa para attender as condições particulares de cada ramo do trafego.

Os preços geraes de applicação seriam por sua natureza soldaveis em Vendas Novas aos da Companhia.

Para os preços especiaes previam-se certas relações. Assim, sendo o trafego descendente das linhas do Sul e Sueste constituido quasi todo por productos agricolas e mineros, que vinham para o mercado de Lisboa ou para exportação pelo Tejo e Sado, a zona de destino á quem de Pinhal Novo devia ser favorecida por preços mais baixos. Eram d'essa zona que provinham, pela maior parte, as farinhas, os metaes, as matérias alimenticias, os artefactos consumidos nas provincias do Sul, justificando-se tambem para ella preços especiaes. Convinha ainda fomentar as relações entre as diversas zonas da região, que ficavam além de Casa Branca, o que se podia fazer por preços especiaes sem risco de ter que os soldar em Vendas Novas. Finalmente, o systema dos maximos cobraveis, dividindo o Algarve em duas zonas tendo por limites Faro e Villa Real, permittia ao caminho de ferro a competencia com a cabotagem em determinados casos.

Para algumas tarifas, como a do gado, em que a vinda pelo Barreiro obrigaría a baldeação penosa, não se recorreria aos preços especiaes.

Por esta forma o systema definitivo ficava organizado. As taxas em vigor bastante reduzidas e applicaveis, de facto, á procedencia ou destino do Barreiro, transformavam-se em preços especiaes.

Pode-se imaginar quanto foi trabalhosa esta remodelação para attender a todos os casos que se apresentavam.

Elaboradas as tarifas, foram submettidas á approvação do Conselho de Administração, obtendo em sequida promptamente a homologação ministerial provisoria, o que dispensava o seu exame, forçosamente demorado pelo Conselho de Tarifas.

Por ultimo, uma portaria veiu determinar que sobre as tarifas da linha de Vendas Novas ao Setil fosse previamente ouvida a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado. Resultou d'ella o encargo, que me foi commettido, de preparar com o director da Companhia, os accordos necessarios. Depois de laboriosas negociações, assentaram-se os preços especiaes de passageiros de ou para Lisboa. Quanto á pequena velocidade, ficou assente que os preços especiaes das tarifas, previstos para as relações do Barreiro, seriam applicaveis a Vendas Novas para as procedencias ou destinos á quem de Entroncamento e sofreriam a reducção de 500 reis por tonelada no trafego de ou para a zona além do Entroncamento.

Assim se evitavam, quanto possível, os desvios do tráfego sobre Lisboa, pois ao preço do Barreiro applicável a Vendas Novas juntava-se o do percurso de 62 kilometros Vendas Novas-Lisboa, e favorecia-se a função natural da nova linha, o desenvolvimento do tráfego entre o centro e norte do paiz e a região do Sul.

Um sistema, em que havia que attender a tão complexas circumstancias economicas não podia ser perfeito. Alguns inconvenientes offereceria n'um ou n'outro ponto, que houvessem de ser corrigidos segundo as indicações da experientia. No seu conjunto accommodava-se porém ás necessidades economicas da região e por isso os seus resultados foram satisfactorios.

Ao mesmo tempo melhorava-se o serviço dos comboios com a innovação do salão-restaurante e a travessia de noite entre Barreiro e Lisboa.

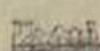
A defesa resultou efficaz, sem obstar á função normal da nova linha e mais tarde poude-se sem inconveniente attenuar o rigor das precauções.

Quando a linha do Sul chegou a Villa Real, procurou-se ainda favorecer as relações regionaes por uma tarifa privativa da zona algarvia, cujos resultados foram sobremodo favoraveis.

Quem desconhecer os factos que deixo referidos mal comprehende a estructura aparentemente complicada das tarifas do Sul e Sueste, incomparavelmente mais methodica porém que o conjunto das suas 27 tarifas anteriores, empiricamente estabelecidas, e descobrirá no systema o duplo proposito de uniformidade e defeza methodica do tráfego pertencente áquellas.

O que então se fez teria sido irrealisavel sem a rascada iniciativa de um ministro que tinha por systema facilitar a acção dos seus cooperadores, que lhe mereciam confiança.

J. Fernando de Souza



Uma conferencia interessante

«A arma mais potente é o caminho de ferro»

Achamos assaz interessantes para serem reproduzidos na *Gazeta* os seguintes trechos da conferencia não ha muito realizada na Real Sociedade Geographica de Londres, por Sir Harry H. Johnston, que veio publicada no *African World*:

Quando acabar a guerra, só então começará a verdadeira descoberta da África. Até agora só temos podido, com toleravel correção organizar o seu mappa e observar scientificamente pequenas areas da sua superficie. A partir de 1884 essas investigações revelaram ou sugeriram tão estupendos recursos de riquezas para a humanidade, que estimulando o conhecido movimento colonial acerca da África, o collocaram como uma das causas da guerra. O que, porém, tem sido descoberto, é provavelmente insignificante, comparado com o que se pode esperar. Atrevo-me a prophetizar que uma grande parte do deserto de Sahara, demonstra enormes riquezas em jazigos de petróleo e alguns dos seus platós e montanhas na vertente do Soldão, provavelmente ser bem ricos em cobre e provavelmente em estanho; e que as riquezas mineiras da Somalilandia, Abyssinia e a divisoria das aguas do Nilo-Congo, Darfur e sobretudo Katanga, ao oriente de Angola, Liberia, Rhodesia, África Oriental Portugueza, Nyassalandia e a parte norte e central dos Camerons, eventualmente justificarão as vagas esperanças dos pesquisadores. Com relação a este ramo de observação, eu não deixarei de chamar a atenção para os importantes relatórios do Imperial Instituto, porquanto elles justificam as minhas previsões no passado. Mas, além d'isto, ha fontes de riquezas vegetaes, nos productos das florestas selvagens, no clima e solo apropriados a plantações. Ha o óleo de palma, producto que não pôde temer uma depreciação por

maior quantidade que se produza, borracha, café, cacau, açucar, ananazes, bananas, laranjas, mesmo maçãs, pêcados, ameixas e uvas, que se estão tornando elementos importantes na exportação africana. Com respeito a productos de origem animal, algumas sensatas disposições acerca da conservação do elephante, podem garantir ao mundo uma sufficiente produção de marfim.

Tractos enormes de terrenos em África estão já sendo aplicados à criação de gados bovino e cavallar. Logo que os franceses trabalhem com o seu caminho de ferro trans-sahariano e assim que haja socego na parte trans-zambiana da África, um conjunto enorme terá logar na exportação de minérios, productos vegetaes e animais africanos.

Tenho tentado dar uma ideia geral da conhecida riqueza africana e a sua localização, mas desejarrei tambem assinalar que os resultados das mais recentes explorações africanas, indicaram que os seus desertos *teem demonstrado maior valor do que outras regiões mais férteis e mais atraentes*: o alto Veldt e o Karoo do norte, na África do Sul; Namaqualandia e muitos pontos do Sahara do Norte, eram olhados como tractos eternamente devastados sem o minimo valor, ha alguns annos atraç, que nem sequer valeria a pena abrir ao trabalho. Pois estão produzindo agora milhões de libras em diamantes ou cobre, phosphatos e outros fertilisantes mineraes, ou indicando obviamente a existencia de petróleo em profundidade.

A espinhosa e desolada Haud, e a Somalilandia, desertas sem uma arvore, sem uma gota d'água, na África oriental, são ou petrolíferas ou possuem valiosos depósitos de soda ou phosphoro. Uma grande parte do deserto de Sahara merecerá a construção de caminhos de ferro para lhe aproveitar os phosphatos, sal e petróleo. O mappa que eu imagino de grandes caminhos de ferro do futuro, é sensivelmente o dos caminhos de ferro existentes com os projectados, conforme o publicado em julho de 1914. A não ser que a Europa oriental e occidental, saiam totalmente arruinadas por esta devastadora guerra, nós podemos com razão imaginar que porão os seus capitais no futuro, não em novos armamentos para se destruirem reciprocamente, mas sim na luta contra a natureza hostil e avara.

E nessa luta a nossa arma mais potente é o caminho de ferro, assim como não ha melhor pacificador do que esse instrumento. Se alguns conselhos fossem ouvidos em 1901-03, não teríamos nós perdido cerca de 4 milhões esterlinos guerreando o Mad-Multah nos desertos da Somalilandia ingleza, e teríamos construído o caminho de ferro através d'algumas partes d'esse paiz. Uma empreza d'estas imediatamente fere a imaginação do nativo ou dos semi-selvagens, provendo ao mesmo tempo salários para as bellicosas tribus. Vê-se no meu mappa que estão indicadas duas vias do Cabo ao Cairo: uma através de Katanga, (já completa até Stanley Falls) Bahr-el-Ghazal e El-Obeid; a outra através da Nyanza até ao baixo Sobat e Khartoum. Para os sul-africanos que desejarem não só a variedade de caminhos mas talvez também um meio mais rápido de chegarem à Grã-Bretanha ou vice-versa, e não presfiram a arriscada via aerea, recomendar-lhes-hei que experimentem a linha Tanger-Fez-Agades-Kano-Leopoldville. Consiste ella no Trans-Sahariano frances (já completo até quasi Igli), entroncando com um grande numero de caminhos de ferro do litoral, já construídos na África Oriental, Este-Central e Sudoeste. De Tanger ao Cabo, sem mudança! Que admirável obra! Provavelmente por essa época teremos já o tunnel de caminho de ferro do canal trabalhando e um «steam-ferry» levará o comboio de Londres, de Algeciras a Tanger, de modo que dentro em 40 ou 50 annos poderemos tomar o sleeping-car na estação da Victoria, sahindo sem trasbordo em Captown, cidade que a natureza dotou para ser uma das mais lindas do mundo e que é a unica propria para a capital da União Sul-Africana.

PARTE OFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Repartição dos Caminhos de Ferro

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta pretende construir uma nova estação-apeadeiro de Noemi, ao quilômetro 232,717,7, da sua linha; manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja aprovado o projeto apresentado pela mesma companhia para a construção da referida estação-apeadeiro.

Paços do Governo da República, 14 de Agosto de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário do Estado, Ernesto Júlio Navarro.

PORTRARIA N.º 1:054

Tendo sido apresentado pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares o pedido de liquidação da garantia de juro do segundo semestre do ano económico de 1916-1917, da linha de Salamanca à fronteira portuguesa:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja paga a garantia de juro relativa ao segundo semestre do ano económico de 1916-1917 na importância de 135.000\$, devendo considerar-se provisória esta liquidação até que a Companhia apresente as respectivas contas, para então ser feita a liquidação definitiva.

Paços do Governo da República, 24 de Agosto de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário do Estado, Ernesto Júlio Navarro.

LEI N.º 789

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a modificar o contrato relativo ao caminho de ferro do Vale do Vouga, de 5 de Fevereiro de 1907, nas seguintes bases:

BASE 1.ª

A alínea b) da condição 51.º do contrato de 5 de Fevereiro de 1907 é substituída pela seguinte:

Alinea b). As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto quilométrico, com exclusão dos impostos do trânsito, selo e assistência, a partir de 1 de Julho de 1917:

65 por cento enquanto o rendimento bruto não exceder 2.200\$, com o mínimo de 650\$ para a despesa; 55 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200\$, não podendo as despesas de exploração, assim calculadas, ser inferiores às calculadas pela fórmula anterior para a receita de 2.200\$.

BASE 2.ª

O Governo terá o direito, enquanto durar a garantia de juro, de decretar as tarifas de passageiros, gados e mercadorias, ficando sem efeito a vantagem 3.º da condição 30.º do contrato de 5 de Fevereiro de 1907.

BASE 3.ª

A Companhia incumbirá o pagamento do vencimento do comissário do Governo, que tenha de haver junto da Companhia.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Trabalho e Previdência Social a faça imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 25 de Agosto de 1917. — Bernardino Machado — Eduardo Alberto Lima Bastos.

PORTRARIA N.º 1:065

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea de Santa Comba Dão a Visen, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao 2.º semestre do ano económico de 1916-1917, está em termos de ser aprovada; manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que a esta Companhia seja paga a quantia de 13.922\$78 como liquidação desta garantia de juro no ano económico de 1916-1917.

Paços do Governo da República, 29 de Agosto de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário do Estado, Ernesto Júlio Navarro.

PORTRARIA N.º 1:066

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao 2.º semestre do ano económico de 1916-1917, está em termos de ser aprovada;

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que à mencionada Companhia seja paga, pelo fundo especial de caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respe-

tivo contrato de construção e exploração, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1912, a quantia de 41.387\$35, como liquidação desta garantia de juro no ano económico de 1916-1917.

Paços do Governo da República, 29 de Agosto de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário do Estado, Ernesto Júlio Navarro.

PORTRARIA N.º 1:067

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea de Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao 2.º semestre do ano económico de 1916-1917, está em termos de ser aprovada; manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que a esta Companhia seja paga a quantia de 15.250\$47, como liquidação desta garantia de juro no ano económico de 1916-1917.

Paços do Governo da República, 29 de Agosto de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário do Estado, Ernesto Júlio Navarro.

Foto

A electrificação de linhas ferreas

A importante instalação eléctrica estabelecida em Chicago, pela *Companhia Chicago, Milwaukee and St. Paul Railroad*, foi efectuada sobre quatro divisões de tracção a vapor, electrificando essa tracção em uma distância de 700 quilómetros, entre Harlowton, Montana e Avary, que é como a distância entre Londres e Perth, na Escócia.

A linha é muito complicada, e a travessia das Montanhas rochosas e de outras cordilheiras de vulto, apresenta declives assaz pronunciados, um dos quaes alcança 20‰ em 34 quilómetros de longitude, entre Piedmont e Donald, e outro atinge 10‰ em 79 quilómetros, sobre a vertente occidental de Belt Mountaine. As curvas são pouco pronunciadas, sendo de 175 metros o raio mínimo; existem 36 túneis, dos quaes o mais extenso é o de Saint-Paul Pass, com 2.400 metros, que atravessa a cuspide das Bitter Boot Mountains.

A corrente empregada é de 3.000 volts, que é comunicada às locomotoras por meio de condutores aéreos e de um collector de pantograph.

As locomotoras eléctricas começaram a prestar serviço em Dezembro de 1915, no percurso de Tree Forks Dear Lodge, na extensão de 184 quilómetros, e logo em Abril de 1916 foi a sua utilização prolongada até Harlowton, o que dá um total de 352 quilómetros de tracção eléctrica.

Um dos resultados adquiridos é o de se obter uma considerável redução de tempo nos percursos dos comboios. Na rampa de 34 quilómetros entre Piedmont e Donald, por exemplo, a demora do percurso dos comboios de passageiros fica reduzida de 65 a 40 minutos, o que dá lugar a velocidades relativas de 30 a 50 quilómetros à hora; e o percurso de Dear Lodge a Butte, que com a tracção a vapor durava 80 minutos, é feito agora em cerca de 20, com a tracção eléctrica.

Quanto aos comboios de mercadorias, apura-se que o mesmo percurso, em que se gastavam entre 10 e 12 horas quando rebocados pelo vapor, se faz agora entre 7 e 8 horas, no máximo, desde que a linha foi electrificada.

Estes e outros resultados colhidos pela experiência, demonstram exuberantemente a grande superioridade da tracção eléctrica, em toda a acepção da palavra. Um ponto assaz interessante para ser anotado é o emprego da recuperação da energia perdida, nos descansos das pendentes, por meio da inversão do funcionamento dos motores, que se transformam em geradores de electricidade. A corrente obtida por este modo passa pelo sistema da distribuição e vai ser utilizada na tracção de outros comboios.

Uma tal disposição não só reduz os gastos da tracção em uma percentagem calculada em 15 % da despesa geral, mas contribue poderosamente para a solução do problema do enfriamento. Uma disposição automática regula a velocidade segundo a corrente restituída à linha

dos conductores, o que faz desaparecer todas as dificuldades que tornavam penoso e perigoso dominar a velocidade dos comboios rápidos de passageiros e os pesados de mercadorias, com a agravante de que estes últimos contêm por vezes numerosos vagões de procedência estrangeira, de pesos diferentes e de freios de diversos sistemas.

No Brazil, a grande linha ferrea chamada de Therezopolis vai ser em breve electrificada, tendo a companhia exploradora apresentado já ao governo o devido requerimento para esse efeito.

Fundamentando o seu pedido, aquella companhia pondera que o exame meticoloso e estudo atento de todo o conjunto de interesses vinculados na construção e no funcionamento da linha alludida, aproveitando os ensinamentos fornecidos pela prática e experiência em diversos casos idênticos, conduzem à convicção de que raramente se encontrará caso em que a tração eléctrica tenha como ali tão perfeita indicação. Isto pelos seguintes motivos, que são verdadeiramente de uma incontestável procedência para quantos conheçam bem as condições do traçado da linha, a zona por ella atravessada e os recursos de que dispõe:

a) Trata-se de uma linha em que o movimento se faz ora por cremalheira, ora por simples adherência;

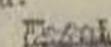
b) A linha percorre uma região accidentada, onde a propria empreza dispõe de cachoeiras, com força suficiente para todos os serviços e ainda com sobras para fornecer a iluminação publica e outras industrias;

c) O contracto determina a reconstrução, a juízo do Governo, da linha actualmente em trâsego, tendo-se em vista a maior comodidade e rapidez nas viagens.

A facilidade de estabelecer a empreza, a pequena distância da linha, uma estação hydro-electrica, collocando a linha em situação independente do carvão, cujo preço elevado permanecerá ainda por muito tempo, nem sempre encontrado, e que, em todo caso, é uma subjeição a terceiros, torna até absurda a tração a vapor n'esta via, da qual mesmo a lenha deve ser prescrita, não só pelos diversos inconvenientes que apresenta, como por determinar a devastação das florestas, que devem conservar-se sempre com a mesma riqueza.

Finalmente, se a reconstrução da linha tem de ser feita, tendo-se em vista a maior comodidade e rapidez nas viagens, ainda essa condição indica a tração eléctrica, pois a experiência tem demonstrado fartamente que esse sistema de tração aumenta consideravelmente a capacidade do trâsego, permite maior velocidade, sem inconveniente algum, e oferece maior segurança e comodidade no serviço de locomoção, que se efectua com perfeito asseio, sem fumo e sem trepidações; e a União, interessada nos benefícios da exploração pelo arrendamento, auferirá as vantagens que, n'este particular, são asseguradas pela tração eléctrica.

O requerimento lembra, muito a propósito, o exemplo da linha do Corcovado, que encerrando sempre os seus balanços com *deficit*, pôde anular este e registrar um saldo logo no primeiro anno de tração eléctrica, vendo o coeeficiente do trâsego, que era de 178 % no ultimo anno de tração a vapor, descer para 84,47 % logo no primeiro da tração electrificada.



A responsabilidade civil das linhas ferreas O seguro das mercadorias

No Brazil, o director da linha ferrea denominada Central, tendo verificado que a maior parte dos que despacham mercadorias não se utilizam da instituição do seguro, que o regulamento dos transportes lhes faculta, julgou conveniente organizar umas instruções para desenvolver aquella instituição nas suas linhas.

Tendo essas instruções sido aprovadas pelo governo, entendemos não ser de interesse das a conhecer aos nossos leitores.

São as seguintes:

Art.º 1.º Os seguros são feitos para o fim de indemnizações, conforme o valor declarado, ou o real, do objecto segurado, nos casos de avarias e extravios, ou perdas parciais ou totais, mesmo quando resultem de acidentes imprevistos, ou de força maior.

Art.º 2.º A indemnização por avaria ou por perda parcial será proporcional ao valor declarado. Se se verificar que o valor real do objecto segurado é maior do que o declarado, a indemnização será conforme esse ultimo valor, e, quando o valor real for menor, é este o que prevalece.

Art.º 3.º Pelo seguro de bagagens, encomendas e mercadorias, cobrar-se-hão $1\frac{1}{4}\%$ ad valorem, e taxa dupla quando se tratar de inflammáveis, explosivos, corrosivos e também de animais, ficando, n'esta parte, modificada a 6.ª observação das bases das tarifas aprovadas pelo decreto n.º 10.256, de 23 de Junho de 1913.

Art.º 4.º Consideram-se segurados os valores mencionados no art. 49.º do regulamento dos transportes, os quais além do fréte, estão sujeitos à taxa de $1\frac{1}{2}\%$ ad valorem.

Art.º 5.º Salvo ajuste especial, não poderão ser despachados, de uma só vez, volumes cujo seguro excede de 5:000\$000 nem de 200\$000, quando se tratar de volumes expressos, isto é, os que têm de ser entregues a domicilio.

Art.º 6.º Os apparelhos, instrumentos, machinismos, motores, automóveis e veículos, embora transportados em vagão fechado, mas que estejam exteriormente acondicionados de forma tal que não se possa reconhecer, na estação de destino, se houve alguma violação durante o transporte em tais condições, o seguro fica restrito aos casos de extravio ou inutilização total, e danos resultantes de acidentes de trem.

§ 1.º Quando os referidos objectos forem recebidos na estação da procedencia com a embalagem perfeita e apropriada, e esta chegar violada ou damnificada à estação do destino, a indemnização limitar-se-há às peças que faltarem e às avarias consistentes em fracturas e deformações.

§ 2.º Os reservatórios de líquidos inflammáveis e de lubrificantes devem estar completamente vazios, sob pena de nulidade de indemnizações, além de qualquer responsabilidade que possa caber ao transgressor.

Art.º 7.º Não será concedido o seguro: a) de mercadorias facilmente alteráveis; b) de volumes mal acondicionados ou com apariência de violação; c) quando a estação do destino seja em outra via ferrea; d) se o transporte tiver de ser feito em vagão aberto; e) quando as mercadorias sejam destinadas aos desvios de via ferrea, concedidos a particulares; f) quando a carga ou descarga for feita pelo remettente ou o destinatário.

Art.º 8.º Qualquer declaração falsa sobre a especie do conteúdo do volume annulla o direito à indemnização.

Art.º 9.º A taxa do seguro será sempre cobrada na estação da procedencia, e, o valor do objecto segurado constará do conhecimento.

Art.º 10.º Em duas faces opostas do volume segurado serão collocadas duas etiquetas, tendo o carimbo da estação da procedencia, e impressa a encarnado, a palavra *segurado*, em grandes maiusculas.

Art.º 11.º A directoria da estrada poderá, em questões que se suscitem, aplicar as disposições do regulamento de transportes, desde que não sejam contrárias a estas instruções.

Esta medida, além de garantir a mercadoria, faz uma redução na taxa que, de $1\frac{1}{2}\%$ passa para um $1\frac{1}{4}\%$.

VIAGENS E TRANSPORTES

Concurso hippico internacional

Nos dias 8 a 13 d'este mês deve realizar-se na linda cidade da Figueira da Foz, onde se encontra um grande numero de banhistas, não só portugueses como hespanhoes, um grande concurso hippico internacional, no qual tomam parte alguns distinctos *sportmens* do paiz vizinho.

Nas linhas hespanholas são applicaveis aos transportes destinados a este concurso os preços e condições da Tarifa X n.º 17.

Nas linhas portuguesas applicam-se as tarifas correspondentes em vigor.

Bilhetes collectivos de 3.^a classe

Entra em vigor no proximo dia 20, nas linhas da Companhia Portuguesa, a nova tarifa especial n.º 9 de grande velocidade, para o transporte de passageiros de 3.^a classe, em grupos de 12 ou mais, em substituição da tarifa do mesmo numero em vigor desde 1904.

Esta nova tarifa differe da que vae substituir apenas nas disposições relativas ao aproveitamento dos bilhetes unicamente por grupos de trabalhadores, que é o fim a que visa.

Os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicaram Avisos referentes aos bilhetes collectivos das suas tarifas 14 e P n.º 6, alterando a 1.^a condição das tarifas, tambem no sentido de poderem aproveitar d'estes bilhetes unicamente os operarios e trabalhadores que vão tomar parte em quaesquer trabalhos ou d'elles regressem á sua residencia habitual.

Serviço de recepção do tráfego internacional

Já se acha restabelecida, desde o dia 25 do mês passado, a recepção de remessas de grande e pequena velocidade procedentes do estrangeiro com destino ás estações das linhas da Companhia Portugueza e suas combinadas.

A greve em Hespanha

Ao que parece, já se encontra solucionada a greve dos ferro-viarios do paiz vizinho; entretanto não se encontra ainda totalmente restabelecido o serviço para as linhas hespanholas, para a maioria das quaes os transportes de mercadorias só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Como são muitas as linhas para as quaes ha restrições de serviço, e dia a dia são alteradas as disposições a tal respeito achamos ocioso indicar detalhadamente as restrições hoje em vigor, que naturalmente já estariam modificadas quando a *Gazeta* saisse da machina.

Restabelecimento de comboios entre Porto e Braga

Segundo um Aviso dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, foram restabelecidos, para circularem até 31 de Outubro proximo, entre Porto e Braga, os comboios n.º 3 e 214/14 que figuram no cartaz-horario A. n.º 77, e que haviam sido suprimidos.

Annullação de tarifa

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, foi annullada, a partir do dia 25 de Agosto ultimo, a tarifa especial combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante, E. P. n.º 7 de pequena velocidade, que vigorava desde Setembro de 1898, para transporte de carvão mineral por vagões completos, de

Puertollano, Belmez e Villanueva-Minas para varias estações portuguezas.

Esta resolução imposta pela Companhia hespanhola, em virtude das medidas adoptadas pelo seu Governo, tende a evitar a saída de Hespanha do carvão de que ella tanto carece.

Armazenagem em Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra de mercadorias procedentes de Hespanha

Em virtude da falta de espaço com que a Companhia está luctando nas estações de Lisboa e Alcantara, viu-se forçada a limitar as concessões de armazenagem gratuita de que disfrutavam varias mercadorias procedentes de Hespanha, ao seguinte :

Em Lisboa-Caes dos Soldados :

Carvão vegetal transportado ao abrigo da tarifa M. L. n.º 1 A de pequena velocidade — 6 dias á chegada, em caes descoberto e até o maximo de 50 toneladas por consignatario.

Quaesquer mercadorias procedentes de Hespanha (fronteiras de Badajoz, Valencia d'Alcantara e Villar Formoso), 15 dias á chegada quando para *embarque*, e até o maximo de 50 toneladas por consignatario.

Alcantara-Terra :

Carvão vegetal ao abrigo da tarifa M. L. n.º 1 A de pequena velocidade, 6 dias á chegada em caes descoberto e até o maximo de 50 toneladas por consignatario.

Estas concessões são estabelecidas sob a reserva de haver espaço disponivel nos caes.

Prazos de transporte das remessas de grande velocidade

A partir do proximo dia 15, e até aviso em contrario, serão applicados ás remessas de grande velocidade a transportar nas linhas da Companhia Portugueza as disposições relativas a prazos de transporte que seguem :

Os transportes funebres e remessas de metallico ou valores, criação e animaes vivos, gêlo, leite, caça morta e carnes frescas, mariscos e peixe fresco, hortaliças e fructas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flores frescas (cortadas), serão transportadas nas condições que normalmente prescreve a tarifa geral (seu art. 55.^º e § unico) para as remessas de grande velocidade.

Quaesquer outras remessas de grande velocidade não designadas na anterior alinea a) serão transportadas em prazo que não poderá ir além de 24 horas por cada fração indivisivel de 125 kilometros de distancia a percorrer, não se contando n'este prazo o dia da expedição nem o da entrega.

Restrição de serviço entre varias estações

Segundo proposta da Companhia Portugueza, submetida ao Governo, e que é de esperar seja em breve aprovada, algumas das estações e apeadeiros cujo serviço fôra restringido, segundo o Aviso B. n.º 2775 de 4 de julho ultimo, ficam autorisadas a aceitar, tanto para expedição como para chegada, remessas de vagão completo.

Essas remessas, porém, só serão aceitas quando tanto as operações de carga como as de descarga sejam feitas por gente, conta e risco do consignatario com subjeição ás indicações do chefe da estação ou apeadeiro.

As manobras que tenham de se fazer nas estações para pôr os vagões á carga ou á descarga e a sua collocação para o engate ao comboio, que tenha de os conduzir, quer á ida carregados quer á volta descarregados, serão feitas tambem por pessoal dos expedidores e dos consignatarios sob as indicações do respectivo chefe.

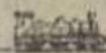
As expedições devem ser feitas com portes a pagar, quando destinadas a estações de serviço completo, e com portes pagos quando de serviço reduzido.

Em consequencia, as estações e apeadeiros de serviço reduzido só poderão expedir ou receber vagões completos com destino a, ou procedentes de, estações habilitadas a todo o serviço de pequena velocidade.

As horas para este serviço nas estações a que aproveita são limitadas das 10 às 16.

Não se aceitarão remessas de volumes contados.

Eis em resumo as disposições do Aviso que é de esperar não tarde a entrar em vigor para diversas estações e apeadeiros.



Excursões no paiz

II

A falta de estradas. — O valle do Zezere. — Em Sernache do Bomjardim. — «Panneau» detestavel. — A lenda da Certã. — A falta de palavra de um alquilador. — Almoço de «bom preço». — Em Pedrogão Grande. — O caminho de Coimbra. — Um bom hotel.

Ha regiões da nossa terra bem mal aventureadas, em relação aos seus meios de comunicação entre si e com o resto do paiz. Nem caminhos de ferro que as atravessam e que lhes levem a gente aos grandes centros e os productos aos mercados mais remuneradores, nem, muitas vezes, simples estradas por onde o carro siga e a comunicação se faça directa, facil, barata.

Aqui, faltou a verba para se concluir a estrada que deve ligar A a B; de um e outro lado ha dois troços concluidos, mas abandonados, porque, entre elles medeiam uns kilometros, — não raramente dois ou trez — que tornam inutil aquelle caminho e desperdiçadas as verbas que se gastaram em construir os dois troços, que para nada servem. Alli porque as invernias derruiram uma trincheira e obstruíram o caminho, cortando-o, e não se tem tratado de remover os destroços; acolá é que entre os dois pontos a ligar se interpõe um rio, um monte ou outro embaraço natural, que obriga a uma ponte que não está feita, a um desvio consideravel ou a um estudo difficult para se encontrar a solução do problema, sem se recorrer á ponte dispendiosa ou ao tunnel de extensão incompativel com o valor da obra.

E aqui temos como villas e até capitais de distrito, se encontram isoladas de outras com as quaes teriam todo o interesse em estar em relações faceis e continuas, para o tráfego agricola, para a expansão do seu commercio, para a comunicação de pessoas, em passeio de turismo ou em viagem de negocio.

Uma d'estas regiões é o valle do Zezere, encravado entre as vertentes da Serra da Estrela e as da de Alvellos, onde se dá o caso de não haver uma estrada que ligue directamente as capitais dos districtos de Leiria e Castello Branco; n'uns pontos porque as ravinas do rio obrigariam a uma dispendiosa ponte, n'outros porque a elevação da Serra da Estrela se interpõe; n'outros porque os estudos para a ligação estradal, laboriosos e difficéis, ainda não estão concluidos.

Na excursão que vamos fazendo, justamente o attractivo é a dificuldade de atravessar o Zezere pelo antigo caminho, que, pela sua situação, é o mais pictoresco e o mais interessante.

De Thomar a Ferreira ha boa estrada, 19 kilometros, que em trem se percorrem em 2 horas e meia.

Ahi nos serviram um almoço na hospedaria Ferreira, menos mau em asseio e preparação.

A pequena villa nada tem que ver: uma só rua, larga, plana; uma praça pobre de edificios e ambas falhas de estabelecimentos commerciaes.

Sigamos, pois, a Sernache do Bomjardim, 22 kilometros de estrada, que o trem faz em 4 horas, porque ha importantes rampas a subir antes de se atingir a ponte sobre o Zezere, no valle da Ursa e depois, para nos elevarmos, na margem esquerda, ao planalto onde Sernache se encontra.

Ahi já alguma coisa ha que vêr; comquanto se trate de uma simples povoação do concelho da Certã. O antigo collegio das Missões Ultramarinas, estabelecimento criado por D. Pedro V, em 1856, para preparação de missionarios para a Africa, está hoje continuado em Lyceu Ultramarino, estabelecimento bem montado, n'um vasto edificio, com aulas, modernizadas na sua mobilia e boa disposição, bem providas de apparelhos para o estudo da physica, da chimica e outras materias.

Os alumnos teem um uniforme militarizado; differindo, nas cores das divisas, os gratuitos dos pensionistas, e alojam-se, no segundo pavimento, em quartos bem ventilados e com rasoavel conforto. No rez-do chão são as aulas e os gabinetes do director e pessoal docente e a antiga egreja, hoje em projecto de transformação para biblioteca, mas que certamente lucraria se deixasse de fechar a capella-mór com um «panneau» de detestavel aspetto, em que um pintor (?) curioso equalou uns bonecos ridiculos que disem os letreiros ser Alexandre Herculano, Pinheiro Chagas e varios vultos da politica contemporanea, tão parecidos què nem pelos nomes se conhecem!

A pequena aldeia, patria de Nun'Alvares, o *condeabre*, terror dos castelhanos, é alegre e rodeada de bella vegetação.

D'ahi levamos uma hora e um quarto até Certã (9 kilometros) subindo quasi continuamente até atingir o affluent do Zezere que dá o nome à villa, ou que da villa o recebeu porque, segundo a lenda, e o seu escudo, em que figura uma certã com cinco ovos, e a legenda *Certago Sternit Certagini Hostes*, uma dama deteve a furia dos romanos que assaltavam a velha cidade, lançando sobre elles azeite a ferver d'uma certã em que estava frigindo ovos.

Parece que on muito poucos eram os assaltantes on muito azeite a valorosa dama empregava na fritura.

Hoje os assaltantes são repellidos por canhões de 75.

Logo à entrada, o hotel *Branco*, casa modesta mas que serve bem e está n'uma posição pitoresca e desafogada, em frente das pontes. Para a direita sobe a rua da antiga villa, toda em ingreme ladeira e ladeada de casas de modesta apparencia, até o pequeno largo com um modesto monumento do doutor Marinho, um conterraneo illustre e benemerito da terra. Nada mais.

Da Certã parte a estrada em sentido divergente d'aquelle por onde viemos, que nos conduz a Pedrogão Pequeno, pobre aldeia na margem do Zezere; por ella temos que seguir e como não ha cocheira de confiança (porque uma onde tomáramos trem faltou-nos com elle á ultima hora) temos que tomar automovel que, por esses 21 kilometros, leva 8\$00 escudos, o que não é caro, nos tempos que vão correndo.

Em compensação, em Pedrogão, pelo almoço de bacalhau e ovos, na Rosa Daarte, uma miseravel locanda, verdadeira choupana, exigem a bonita verba de oito tostões, como no Tavares em Lisboa por um almoço completo.

Mas porque ir a essa modesta aldeia, sem o menor attractivo?

Simplesmente para descer o Cabril, velho caminho de comunicação para Pedrogão Grande, que nos obriga a

descer á antiga ponte romana sobre o Zêzere, sitio pictoresco mas de difícil acesso.

O melhor meio de o fazer é tomado cavallo, que se pede por telegramma a Raul David, em Pedrogão Grande.

Quem quer vai por outro meio de viação, primitivo e incommodo, em uso no local: o carro de bois; e ha mesmo quem vá em trem, tirado pelos bois do carro, o que é um tanto perigoso.

A forte rampa e o pessimo caminho de pavimento pedregoso, aconselham a descer a pé; e se bem que algo magestoso o aspecto do rio, entre as duas altas ravinas, francamente diremos que não vale o incommodo.

De Pedrogão Grande — villa de regular apparencia, com algumas construcções modernas — temos 16 kilómetros a andar, de trem, (2 horas e 20 minutos) até Figueirô dos Vinhos.

E' tambem uma villa das mais importantes, com bons estabelecimentos commerciaes, grandes vivendas particulares, um bom club, um hotel, o *Commercial*, já razoavel, melhorado e ampliado agora e servindo bem.

Nota-se em toda esta região, e em Figueirô especialmente, a perfeição dos trabalhos de carpintaria, na construção dos tectos das casas, todos em reguas estreitas, de pinho envernizado e escolhida a madeira de forma que parece o mais puro *pitch-pine*.

D'ahi a estrada, por Cumieiro e Espinhal, a Miranda do Corvo (42 kilómetros em 5 horas) é o percurso mais interessante d'esta excursão.

O sitio das Fragas de S. Simão é extraordinariamente interessante, e todo o trajecto, entre valles ferteis e pictorescos dá-nos uma impressão agradável.

Miranda tem um bello edificio em construção, para Paços do Concelho, mas não tem hotel nem casa capaz onde se coma ou se durma.

Para fugirmos d'allí valen-nos a passagem de um comboio de mercadorias, que aproveitámos, visto não haver alquilador que nos fornecesse um trem para nos trazer a Coimbra.

E aqui terminámos este pequeno giro, fechando-o, com chave de ouro, com um bello jantar no novo *Coimbra-Hotel*, inaugurado em principio de julho, com todos os confortos modernos, bella casa de jantar e excellente serviço de cosinha.

Não se lhe pode chamar um grande hotel, porque a casa é pequena, mas é incontestavelmente um bom hotel.



Linhos ferreas coloniaes

Caminho de ferro de Lourenço Marques para Inhambane

Desde muito antes da guerra que se debate no distrito de Lourenço Marques uma questão, à qual por vezes temos feito referencia na *Gazeta*, acerca dos projectos de ligação ferro-viaria dos territorios do sul da província de Moçambique, via terras de Gaza.

Segundo temos na *Revista Colonial* a historia dos acontecimentos é a seguinte, que vamos procurar resumir:

Em tempo foi entregue ao Governador Geral de Moçambique uma petição assignada por grande numero de colonos, comerciantes, agricultores, industriaes e funcionários publicos do Chai-Chai, pedindo para que na ligação por via ferrea de Inhambane com Lourenço Marques, se adoptasse um traçado que passe pelo Chai-Chai e atinja aquella cidade pela parte alta, isto é pela Polana.

Contra este pedido se manifestaram muito dos que tem interesses em Gaza e não apenas no Chai-Chai, protestando contra aquelles que pretendem uma solução para o caminho de ferro de Lourenço Marques a Inhambane que representa a *ruina* de muitos capitais, *entraves* ao

progresso da região e esbanjamento de dinheiros publicos. Dizem ainda os que assim se expressam que o Estado se havia de ver obrigado a construir outra linha além d'aquelle, se, querendo aproveitar as riquezas do interior, viesse a dar razão aos interesses do Chai-Chai.

O chamado Caminho de Ferro de Gaza parte do Chai-Chai, nas margens do Limpopo, e segue na direcção S. O. — N. E. para Manjacaze; e o caminho de ferro de Inhambane parte da Mutamba, ao fundo da baia d'aquelle nome, portanto a sul da capital do distrito, e segue d'ahi, e na direcção N. E. — S. O., para Inharrime.

Entre o Chai-Chai e Manjacaze ha a vencer 50 e tantos kilometros, e entre a Mutamba e Inharrime 60 e tantos.

Está projectado trazer a testa do caminho de ferro de Inhambane, da Mutamba para Inhambane, e prolongar, em futura oportunidade, esse caminho de ferro além de Inharrime, em direcção a Gaza.

Entretanto, mesmo até Inharrime, a acção do caminho de ferro de Inhambane prolonga-se pela via fluvial navegavel que o rio Inharrime constitue, desde a povoação d'este nome até ás alturas de Jinabai.

Por seu turno, o caminho de ferro de Gaza será prolongado para N. E. além de Manjacaze, e em direcção a Jinabai; pelo menos eram estas, segundo consta, as ideias locaes até ha pouco.

Realizadas taes ideias, ficava o Chai-Chai ligado por linha ferrea a Inhambane, salvo entre Jinabai e Inharrime, enquanto o caminho de ferro não substituisse, como via de comunicação, o curso do rio em referencia.

A linha ferrea entre o Chai-Chai e Inhambane attingiria, quando completa, cerca de 260 kilometros.

E' preciso notar que a linha do Chai-Chai para Manjacaze é, como dizem os tecnicos, de 0^m.75 de bitola, enquanto que a de Inhambane para o Inharrime é de 1^m.067; e, por isso, haveria ainda a mudar a linha do Chai-Chai para 1^m.067 para se realizar uma ligação perfeita entre aquella povoação e Inhambane.

Vejamos agora como se projectará fazer a ligação de Inhambane com Lourenço Marques. Para essa ligação não ha duvida que se deve aproveitar a linha ferrea de Inhambane a Manjacaze; a partir d'este ponto, porém, é que a solução a seguir dividiu as opiniões em Gaza, como se vê do pedido e do protesto a que acima alludimos.

Querem uns que se aproveite para tal ligação a linha de Manjacaze ao Chai-Chai; e que, entre o Chai-Chai e Lourenço Marques, a linha ferrea siga a região marginal, atingindo Lourenço Marques por Marraquene; querem outros que se aproveite a linha ferrea em construção, a qual, partindo do kilometro 53 do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, siga até Xinavane, e d'ahi seja continuada até ao Chibuto; e, finalmente, do Chibuto a Manjacaze.

Este traçado, embora paralelo à margem, ficaria muito mais internado do que o primeiro, e a uma distancia média da margem de cerca de 50 kilometros. O traçado desejado pelo Chai-Chai correria, em média, a não mais de 10 kilometros da margem marítima.

A adoptar-se o traçado por Xinavane-Magul-Chibuto, a linha ferrea Manjacaze-Chai-Chai ficava constituindo um ramal d'aquelle arteria principal.

A adoptar-se a solução que o Chai-Chai deseja, a linha Chai-Chai-Manjacaze ficava integrada na arteria principal da rede de Lourenço Marques-Inhambane; mas em tal caso ficavam a partir de Lourenço Marques os 85 kilometros da linha de Xinavane, coexistindo com igual extensão de uma outra linha ferrea paralela, e a não mais de 40 kilometros de distancia, o que, a muitas opiniões auctorizadas se affigura ser demais para as necessidades da região.

Os peticionarios do Chai-Chai entendem que a região do Chibuto ficaria bem servida, mesmo na hypothese do traçado que preferem, visto haver o curso do Limpopo a ligar o Chibuto à linha ferrea Lourenço Marques-Inhambane.

ne, no Chai-Chai, e, embora as condições de navegabilidade do Limpopo entre aquelles dois pontos não sejam fáceis, dizem que, uma draga que alli está funcionando resolverá as dificuldades da navegação.

Dizem ainda os peticionários do Chai-Chai que é imperiosa a ligação d'aquella povoação a Lourenço Marques por meio de uma linha ferrea, pelas dificuldades que a navegação encontra entre Chai-Chai e Lourenço Marques, o que é realmente verdade.

Se a linha de Moamba a Xinavane, (85 kilómetros) não fosse um assumpto resolvido, e tanto que a linha está em construção; se a linha do Chai-Chai a Manjacaze não fosse uma linha de 0,75 e se a barra do Limpopo fosse fácil, e este rio francamente naveável, não apenas até ao Chibuto, mas ainda muito para montante, e o Incomati não realizasse, como realiza, uma aceitável via de comunicação até à Manhica, haveria talvez motivos para hesitar sobre qual das duas soluções em discussão deveria ser adoptada.

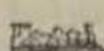
Servida, porém, uma porção importante da zona marginal pelos rios Incomati e Limpopo; servido o Chai-Chai pela sua linha ferrea, que em Manjacaze se pode ligar á arteria principal Inhambane-Lourenço Marques, há quem não comprehenda que se possa defender a ideia de aproximar aquella arteria para dentro da zona já servida por aqueles rios, em vez de a internar para assim servir outras regiões fóra da sua zona de acção, e isto com manifesta economia, pois se pouparam nada menos de 85 kilómetros de linha ferrea, que tantos são os da linha da Moamba a Xinavane.

Dizem os peticionários do Chai-Chai que pelo traçado Chai-Chai-Manjacaze-Chibuto-Magul-Xinavane ficam ligados a Lourenço Marques por linha muito mais extensa (cerca de 130 kilómetros a mais) do que pelo traçado que defendem.

O mesmo podem dizer os do Chibuto em relação ao traçado que o Chai-Chai pretende, e parece que mais forte razão n'esse ponto lhes assiste porque, se na primeira hypothese o Chai-Chai fica ligado á arteria principal por uma linha ferrea, o Chibuto ficaria, na segunda hypothese, ligado a essa arteria por uma linha fluvial, de mais de 60 kilómetros de extensão.

E enquanto que os caminhos de ferro, estando sobretudo, como estão, nas mãos do Estado os de Gaza e Inhambane, podem ser trabalhados por *tarifas diferenciaes*, de modo que as distâncias não influam consideravelmente no preço dos transportes, ou mesmo não influam n'esses preços, outro tanto não succederia com os transportes pelo rio Limpopo, e com as despezas de baldeação a que tal meio de transporte obrigava na sua conjugação com o caminho de ferro.

Tal é, que saibamos, o estado actual da questão.



O tunnel sob a Mancha

Dizem de Londres, em 22, que na Câmara dos Comuns Mr. Fell perguntou se o governo se declarava a favor da construção do tunnel da Mancha, e se apoiaria o projecto de lei concedendo a autorização necessária para unir os South Eastern e Chatham Railways ao caminho de ferro do Norte da França.

O ministro, Mr. Bonar Law, respondeu que o governo, depois de ter encarado com todo o cuidado a questão com os conselhos naval e militar, julgava pouco pratico discutir largamente a questão durante o período da guerra.

A Inglaterra sempre adoptou como princípio o nosso conhecido aphorismo «Amigos, amigos, negócios á parte»; e, pelo que se vê, acrescentou-lhe agora outro: «O futuro a Deus pertence», ou «O seguro morreu de velho».

LINHAS PORTUGUEZAS

Os expressos do Porto. — O público que toma estes comboios foi ha dias, agradavelmente surprehendido —muito agradavelmente mesmo, podemos dize-lo, porque a muitas pessoas ouvimos a manifestação da sua boa impressão—com o novo material que n'elles está sendo empregado.

Todos se queixavam, e com razão, da composição d'esses trens, com raras e rápidas paragens nas estações, ser feita com o velho material, de compartimentos isolados, sem lavabo e sem W. C.

O material agora empregado são as carruagens modernas de dois eixos, providas de corredor lateral, lavabo, W. C., etc., ultimamente construídas nas officinas de Santa Apolonia.

E tem a vantagem de que obtempera, até certo ponto, á possível falta de lugares em transito, porque, mesmo quando todos os assentos venham ocupados á passagem n'uma estação, o passageiro que quer seguir no comboio prefere ir em pé algum tempo, sem grande incomodo para elle nem para os demais que veem na carruagem, até que, pela saída de outro, na proxima paragem encontre lugar sentado.

Sul e Sueste. — Prosegue o assentamento da via na linha do Valle do Sado, para cá de Valle de Guiso, havendo esperanças de o concluir até Alcacer do Sal (margem esquerda do Sado) dentro de dois meses. Uma vez concluído começar-se-ha o assentamento de Setubal-Mar para Alcacer, cuja plataforma está toda prompta, bem como as obras de arte.

A inauguração entre Grandola e Alcacer, realizar-se-ha logo que esteja concluído o assentamento e feita a instalação provisória da estação de Alcacer (margem esquerda).

— Continua o renovamento da via na linha do Sul, além de Garvão, em que são empregados carris de 18 metros e de 36 kilos de peso por metro, eguaes aos da linha do Sado.

— Entre as estações de Funcheira e Torre Vā, está sendo construída uma nova estação, que se denominará do Carrascal.

— Está muito adiantada a construção da nova estação de Funcheira, onde se fará o entroncamento da linha do Sul com a do Valle do Sado.

LINHAS ESTRANGEIRAS

França

A Companhia dos Caminhos de Ferro Norte-Sul, de Paris, teve de receita de passageiros, no exercício de 1916, a quantia de 11.526.044,55 francos, contra a de 9.417.893,10, do anno anterior. Juntando a essa somma a das receitas diversas, encontra-se a quantia de 12.013.382,34 francos, contra 9.576.753,46 do precedente exercício, o que representa um aumento de receitas de 22 %.

As despesas elevaram-se a 6.822.852,25 francos, contra a somma de 4.691.103,82 em que haviam importado as de 1915, ou seja um aumento de 45 %, tendo o coeficiente de exploração passado de 48,984 % em 1915 a 56,794 % em 1916.

A estação que vendeu maior numero de bilhetes foi a da gare Saint Lazare (7.000.405); as outras venderam entre 3.664.068 (a de J. Joffrin) e 3.206.698 (a da gare Montparnasse), sendo a de Notre Dame de Lorette a que vendeu menos (2.770.948).

O producto líquido por kilometro foi de 292.025,90, tendo diminuido 1.025 francos em comparação com o do anno precedente.

A conta de ganhos e perdas foi saldada por 12.271.673,49 francos.

Hespanha

Como os nossos leitores bem sabem pelos registos dos jornaes diarios, houve nova greve do pessoal ferro-variário, sobretudo nas linhas da Companhia do Norte, tendo-se verificado que, d'esta vez

mais ainda do que nas grêves anteriores, esse pessoal se deixará arrastar pelos agitadores de profissão, que para fins muito diversos dos que possam produzir o bem estar dos operários, provocaram e fomentaram um conflito, que teve de ser, como foi, sangrentamente solucionado, sem que todavia os agitadores fossemos que mais sofreram com a energica repressão da desordem que haviam preparado. Pagaram muitos inocentes e escaparam não poucos dos culpados.

O serviço, porém, acha-se já quasi de todo restabelecido, não tendo chegado a interromper-se totalmente em nenhuma das diversas linhas que cruzam o paiz.

Lá como cá, as estatísticas officiaes andam muito atrasadas, tendo aparecido só agora a que respeita ao anno de 1911. Segundo essa estatística os gastos de exploração de caminhos de ferro foram, nesse anno, de 46.66 % dos ingressos, para as linhas de via larga, e de 63.72 % para as de via reduzida, com o termo médio de 47.08.

Com o titulo de *Talleres de Patencia* constituiu-se n'esta cidade uma sociedade anonyma, com o capital de 1.500 000 pescetas, para dedicar-se á construcção e reparação de vagões, carruagens e demais material móvel de caminhos de ferro.

Iniciaram-se os estudos do traçado da linha ferrea sistema americano em Valencia, desde a calle de la Libertad até à de Malvarrosa, devendo os trabalhos, ao que se calcula, ficar concluidos no proximo outono.

O Syndicato de Iniciativa de Guadarrama, solicitou do governo a concessão de uma linha ferrea secundaria, sem garantia de juros, desde Cercedilla ao porto de Navacerrada.

O juizo de 1.ª instancia do districto de Buenavista, de Madrid, lavrou sentença de aprovação do Convenio apresentado aos seus credores pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul de Espanha.

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, maniou proceder aos estudos necessarios para a installação de uma estação de mercadorias na villa de Nervion, em conformidade com o pedido que formulara a respectiva Camara de Commercio, e nos terrenos cedidos pelo município para aquelle efeito.

Brazil

Foram iniciados os trabalhos de construcção da linha ferrea destinada especialmente ao serviço das minas de carvão do Jacuí, no Estado de Parana, com uma extensão de 55 kilómetros, linea que deverá ficar prompta a 30 de Outubro futuro e tem o seu ponto de partida na fazenda do Leão, onde estão os jazigos carboníferos, indo até abaixo do ponto denominado Xarqueada, que tem profundidade para dar calado a qualquer navio do Lloyd Brazileiro. Os jazigos têm já um poco funcionando, de 130 metros, estando sendo escavados mais dois, de sorte que no mez de Outubro terá uma capacidade de 300 toneladas diárias, quantidade a que a referida linha poderá dar vasão.

Os carris e locomotivas para o serviço de tracção foram cedidos pela Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer.

O governo do Estado do Rio Grande do Sul está construindo o ramal ferro-viário que ligará a estação Carlos Barbosa á estação Bento Gonçalves.

O ramal será depois prolongado até á povoação Alfredo Chaves, estando o reconhecimento feito até o rio das Antas.

Foi recentemente inaugurada no Alto Paranaíba, a linha ferrea de sistema Decauville, ligando com o Baixo Parauá, numa extensão de 61 kilómetros. A linha construída pela Empreza Laranjeira, Mendes & C., em consequencia do contracto firmado com o Estado, parte do Porto Mendes e termina no Porto Mojoli, desviando as cataractas de Guayra, os Sete Quedas, e unindo as extensões navegáveis do rio Paranaíba, desde o Estado de S. Paulo até Buenos Ayres.

O governo foi autorizado a contratar com a Companhia São Paulo-Rio Grande a construcção e respectivo arrendamento de uma linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente do ramal de Paranapanemar, vai terminar nos jazigos de carvão do Rio do Peixe, passando pelas da Barra Bonita.

Os Srs. Alvim Machado e Francisco de Paula Braga, obtiveram patente de invenção e privilegio para um novo combustível destinado ás linhas ferreas, o qual denominaram *Bragalvum*. É composto de vegetaes de que ha grande abundancia em muitas zonas de diversos Estados e que em geral ficam perdidos, sem applicação a outro fim de utilidade.

Triturados esses vegetaes em machinismos proprios, servem-se os mesmos inventores de um aglutinante que descobriram, e que tambem é combustível, para transformarem o producto em tijolos de briquettes, à semelhança dos de carvão de pedra.

D'esse combustível foram feitas algumas experiencias, todas com excellentes resultados.

A ultima experincia foi feita entre as estações da Flora e Varginha, da Rêde Sul-Mineira (10 kilometros de nível e 9 de subida de serra) com briquettes excessivamente pequenas, mal compri-

midos por falta de machine adequada, e quasi todas em pedacos. Estando a locomotiva com 95 libras de pressão, conseguiu-se o logo ás 5 horas e 35 minutos da manhã, e 15 minutos depois a pressão já era de 145 libras; ás 6 horas e 10 minutos foi alimentada a caldeira e partiu o comboio, que, com 290 kilos de combustível em pessimas condições, como ficou dito, — fez 19 kilometros, observando estritamente o horario dos expressos; a pressão manteve-se sempre firme e a caldeira teve agua bastante para o regular funcionamento; a labareda era magnifica e o combustível não produziu fagulhas.

O inspector e o mestre de linha, que tambem acompanharam a experincia, tiveram necessidade de mandar apertar um pouco os freios mesmo na subida, porque a marcha ia-se tornando excessivamente rapida.

Ora, se com um material imperfeitissimo, feito quasi á mão, foi o resultado tão brilhante, é sem duvida procedente a confiança, que os inventores manifestam, de que, com machinismos proprios, o seu novo combustível não dará resultado inferior ao do bom carvão de pedra.

O governo approvou as contas relativas ao segundo semestre do anno ultimo, do prolongamento da linha ferrea de Arauá, da qual é concessionaria a Leopoldina Railway.

A receita foi, n'aquelle periodo, de 70:828\$392, a despesa de 113:968\$899 e o deficit de 43:140\$507.

Foi auctorizada a abertura ao trafego publico do novo trecho do ramal de Tibagy, da Sorocabana Railway, sob o mesmo regimen tarifario vigente em todas as linhas da referida companhia.

Foram inaugurados provisoriamente os trechos de via larga da linha ferrea Central, entre Bello Horizonte e Brumadinho e o de Joaquim Murtinho a Bello Valle, tendo cada um a extensão de 60 kilometros.

O governo, ponderando não haverem sido attendidas pela «Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien», empreiteira e arrendatária da rede de viação geral da Bahia, as advertencias e intimações que lhe tem feito a fiscalização, para corrigir a situação precaria dos serviços da mesma rede, perdurando as irregularidades apontadas impôz á Companhia a multa de 10:000\$000.

Bolivia

Foi inaugurada a nova linha ferrea ligando a cidade de Oruro a Cochabamba, na Republica da Bolivia, dois centros commerciaes de grande importancia.

Oruro foi a antiga capital e ainda é o ponto de convergência de todos os mais poderosos elementos do paiz, pois alli se encontram fortes casas commerciaes, bancos, as principaes transacções são feitas n'essa praça, etc.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Agosto de 1917.

Rendimento dos impostos em França, em Julho. — O rendimento dos impostos, em França, foi em Julho ultimo, de 432.241.300 francos, accusando um augmento de 40.788.200 francos sobre a cobrança de impostos no mesmo mes de um anno normal, e de 67.105.900 francos sobre Julho de 1916.

Nos sete primeiros mezes do anno de 1917, o augmento foi de 428.248.500 fr. sobre um anno normal, e de 708.025.800 fr. sobre igual periodo de 1916.

Os impostos das operações de bolsa renderam, em Julho de 1917, 203.500 fr. ou menos 945.500 fr. sobre um anno normal, e mais 22.000 fr. do que em Junho de 1916.

O comércio da Inglaterra. — O valor da exportação em Julho do corrente anno foi de £ 49.833.635 e a importação de £ 90.182.430, contra £ 46.323.057 e £ 76.732.442, respectivamente, em Julho de 1916.

Nos sete primeiros mezes de 1917, a importação é calculada em £ 590.403.281, contra £ 550.686.207 no periodo igual de 1916, e a exportação em £ 300.981.179, contra £ 288.130.938 d'aquelle anno.

Importação do ouro e prata nos Estados Unidos. — A Camara do Commercio de Washington acaba de publicar o relatorio da importação do ouro e prata nos Estados Unidos, durante o anno económico findo em 30 de Junho.

O movimento total do ouro e da prata entre os Estados Unidos e os paizes estrangeiros durante este exercicio, foi de dollars 1.382.380.745.

A importação de ouro atingiu 997.476.026 dollars e a de prata 35.003.563 dollars.

A exportação do ouro foi de 291.921.225 dollars, e a da prata de 78.279.931 dollars.

A importação do ouro nos Estados Unidos no anno económico de 1916-17 foi, pois, de 685.254.801 dollars. No anno anterior fôra apenas de 403.759.733.

Empreza Agrícola do Príncipe.— Recebemos o bem desenvolvido relatorio d'esta empreza, no qual vimos que o total dos generos coloniaes colhidos nas suas propriedades foi de 262.278.864,1 sendo 260.929.561,1 de cacau, 554.503 de café e 794.38 de coconote e kola.

A conta de Ganhos e Perdas fecha com o saldo positivo de 52.677.513, sendo 49.767.517 de lucros d'este anno e 2.909.596 de saldo do anno anterior.

Comparando os lucros d'este anno com os do anno anterior, encontra-se uma diferença para menos de 27.254.512, o que se explica pelo aumento de despesas que o mesmo relatorio refere, bem como pela baixa da cotação do cacau.

A direcção propõe a quantia de 41.000\$00 para o dividendo de 5% livre de imposto de rendimento.

Bolsa.— Não obstante ser esta a época em que o movimento do nosso mercado de fundos é diminuto, devido à ausência da maioria dos seus frequentadores, o mercado manteve uma certa

animação, principalmente nas ações da Companhia Nacional de Moagem, que mostraram sensível alta.

Os restantes valores, entre elles a nova dívida externa, mostram-se também um tanto firmes, não devido à nossa situação financeira a ser de molde a inspirar confiança, mas sim ao desvio do capital, do comércio e da indústria para ser empregado em especulações da bolsa.

Cambios.— O mercado cambial tem-se mantido calmo desde o princípio do mês, porém, devido à procura mais avultada da parte dos moageiros, mostrou-se firme, todavia a tendência será fraca devido unicamente à ausência de negócios.

O cambio do rio s/Londres tem sofrido várias alterações, fechando o mês a 12 7/8, ou seja a libra a 27\$290 réis.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	Em 31 de Agosto		Em 1.º de Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	31 13/16	31 11/16	32	31 7/8
* 90 d/v	32 3/16	—	32 7/16	—
Paris cheque	821	826	817	822
Amsterdam cheque	660	670	655	660
Madrid cheque	1745	1755	1790	1805
Libras	8470	8480	8470	8480

Bolsas e títulos	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	40	40	40	40	40	—	40,05	40,05	—	40,10	40,15	40,15	40,05	40,05
Dívida interna 3%, coupon	40,10	40,15	40,15	40,15	40	46,15	—	40,45	—	40,15	40,15	40,20	—	—
• 4%, 1888, c/premios	—	—	—	22.075	22.075	—	—	—	—	—	—	—	—	58.860
• 4%, 7%, 1888/9 c	—	—	—	58.870	58.850	—	58.850	—	58.860	—	58.860	—	—	—
• 4%, 1890 c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• 3%, 1905 c/premios	—	10.20	—	—	10.20	—	10.20	—	—	—	—	—	—	—
• 5%, 1905, (C.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• 5%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c	—	81.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• 4%, 1912, ouro	—	—	107.800	—	—	107.800	107.800	—	—	107.850	107.850	—	107.850	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	89.580	89.880	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
3%, 2.ª serie	—	—	—	88.800	—	87.880	88.850	—	88.830	—	—	—	—	—
3%, 3.ª serie	91.000	91.000	91.030	91.050	91.050	91.060	91.070	91.080	91.090	91.090	91.090	91.090	91.090	91.090
Obrigações dos Tabacos 4%, 7%	192.550	—	—	191.500	—	191.600	191.600	191.600	—	191.550	—	191.550	192.000	192.000
Acções Banco de Portugal	—	—	—	166.800	—	153.600	—	153.550	—	153.550	—	153.550	—	154.800
• Comercial de Lisboa	—	154.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	104.580	104.600	—	105.800	105.800	105.800	105.800	105.800	—	105.850	105.850	105.850	106.000	106.000
Companhia dos Phosphoros, coupon	52.680	—	53.000	—	53.800	—	52.890	52.890	52.870	52.870	52.870	52.850	52.850	52.850
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	109.000	—	—	—	108.880	—	—	—	—
Companhia G. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	89.800	—	—	88.860	—	—	—	—	—	—	—
tit. 5	—	88.880	88.870	88.870	88.860	88.840	88.840	88.820	88.800	88.800	88.800	88.800	88.850	88.850
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	81.080	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	34.875	—	—	—	35.800	35.800	—	3.830	—	—	—	36.890	36.820	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	12.860	—	—	—	—	13.890	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	76.820	—	76.820	—	—	—	—	76.800	—	76.800
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	35.850	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	84.880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaos 6%	94.515	92.815	92.815	92.800	92.800	92.800	92.800	92.800	92.800	94.535	94.535	94.535	94.530	—
5%	—	—	—	—	—	—	88.850	—	—	—	—	—	88.850	—
4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	491	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	58.75	—	58.75	50.25	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| LINHAS | Desde 1 de Janeiro até | PRODUCTOS TOTAIS | | | | | |
<th colspan="
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

Unificação do material ferro-viario

A Associação Nacional de Industrias Metallurgicas, de Madrid, apresentou ao governo hespanhol uma representação pedindo que seja decretada a unificação do material ferro-viario, tanto movel como fixo, enumerando, entre outras razões as que damos em seguida:

Porque a diversidade de tipos no material de caminhos de ferro exerce grande influencia de ordem puramente industrial, pois impede a fabricação em serie de cada um dos elementos que constituem no seu conjunto um tal meio de transporte.

Porque os carris, as locomotivas, os vagões, etc. poderiam construir-se em condições economicas muito mais favoraveis do que as actuais (epocha normal), se podessem fabricar-se em grande escala, ou, como já se disse, em serie, o que só pode ter logar com a unificação dos tipos de todo o material nas diversas linhas ferreas.

Porque, enquanto não for decretada essa unificação, a industria nacional não poderá emprehender, nas proporções que são para desejar, a fabricação do material de caminhos de ferro, pela impossibilidade de contar com o grande numero de modelos os mais diversos, que exige a actual diversidade de tipos.

Porque, pelo que respeita á defesa nacional, é de absoluta necessidade, sob o ponto de vista estrategico, decretar essa unificação de tipos do material ferro-viario, desde que a primeira condição necessaria para ser possível effectuar uma mobilização de tropas e outros elementos militares, é a de que não appareçam obstáculos, interrupções e delongas que difficultem a constante formação de comboios, com o material procedendo de diferentes linhas, o que, como é obvio e reconhecido, difficulta a concentração e a exigida rapidez do serviço militar em tais circunstancias.

Porque, para essas interrupções e dificuldades se não darem, é indispensavel que o material de todas as linhas que tem de contribuir para a mobilização, seja de um tipo unico; isto é que as linhas tenham a mesma bitola, que os carris sejam perfeitamente iguais, que as locomotivas possam desenvolver a mesma força, que os engates e topes dos vagões correspondam entre si, etc.

Porque, finalmente, a unificação dos tipos do material permitiria dispor-se sempre de um stock de peças sobresselentes, com o qual mais facilmente se podem realizar as reparações necessarias a todo o momento, com grande rapidez, tornando menos graves, por assim dizer, as consequencias de qualquer avaria que se produza; e isso, com o actual regimen de arbitria diversidade, é industrialmente impossivel.

Taes são os principaes fundamentos da representação entregue ao governo do paiz vizinho.

Continua

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 712)

LIQUIDAÇÃO DO EXERCICIO DE 1916

Saldo créder da CONTA GERAL DA EXPLORACÃO em 31 de Dezembro de 1916.....	3:666.016\$21
Correcção do encargo de 2º grau do Exercicio de 1915.....	437\$00
	3:666.453\$21
Deduzindo:	
Despesas com:	
Novas construções, trabalhos complementares e outros	543.603\$13
Material circulante.	13.704\$27
Mobiliário, utensílios e ferramentas.....	35.055\$71
	621.363\$11

Insuficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)....	49.531\$31
Insuficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas.....	80.951\$49
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionais....	19.394\$93
Diferenças de cambio—Saldo devedor d'estas contas	30.800\$26
Multa paga ao Estado por falta de pagamento na devida oportunidade do imposto de sello, relativo ao mes de Outubro de 1909.....	13.503\$73
Subvenção à «Caixa de Reformas e Pensões».....	25.787\$04
	841.340\$87
Restam — Escudos.....	2.825.112\$34
Juntando:	
Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1915,—dedução feita da provisão para pagamento do juro ás obrigações de 2º grau.....	42.202\$82
Sommam — Escudos.....	2.867.315\$16
A applicar conforme o § 1º do Artigo 61º dos Estatutos:	
a) Juro das obrigações privilegiadas de 1º grau.....	1.849.911\$49
b) Amortisação das obrigações privilegiadas de	
1º grau:	
Ordinaria . 258.109\$89	
Accelerada 84.785\$01	342.886\$90
c) Dedução até á concorrência de 200.000\$00 em beneficio da «Reserva Especial» constituida pelo Artigo 63º — (completa) -	
d) Amortisação das obrigações privilegiadas de	
2º grau:	
Ordinaria . 106.402\$87	
Accelerada 83.048\$41	189.451\$28
	532.338\$18
	2.377.249\$67
Para distribuição ao 2º grau, captivo de impostos	490.065\$49
e) A's 328.632 obrigações de 3º.	
— Frs. 3.50 — Frs.....	1.150.212,-
A's 58.297 obrigações de 4º.	
— Frs. 4.66 2/3 — Frs.....	272.052,67
A's 29.098 obrigações de 4 1/2º.	
— Frs. 5.25 — Frs.....	152.764,50
Somma — Francos.....	1.575.029,17
ao cambio médio de \$84 por 3 francos	441.008\$17
Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para 1917	49.057\$32

TERCEIRA PARTE

FACTOS GERAES

Com grande pesar tem o Conselho de se referir ao falecimento, em 9 de Dezembro de 1916, d'um dos mais antigos e muito dedicado Vogal do mesmo Conselho e do Comité de Paris, o Sr. Paul Leroy-Beaulieu.

Equalmente tem o Conselho o pesar de se referir ao falecimento, em 19 de Março do corrente anno de 1917, de outro antigo e dedicado Vogal do mesmo Conselho e ultimamente, desde 1910, Vogal do Conselho Fiscal, o Sr. Dr. Manuel Paes de Villas-Boas.

Com quanto os nossos Corpos Gerentes tenham já manifestado o seu preito de veneração e saudade pelos illustres extintos, entende comodo o Conselho dever confirmar n'este relatorio o seu profundo sentimento.

Para a vaga do Sr. Paul Leroy-Beaulieu nomeou o Comité de Paris, em sua sessão de 20 mesmo mes de Dezembro de 1916, o Sr. Georges Fox, que já tinha sido Administrador d'esta Companhia desde Dezembro de 1912 até Junho de 1913.

Para preencher a vaga do Sr. Dr. Manuel Paes de Villas-Boas, foi nomeado Vogal do Conselho Fiscal, nos termos do § 1º do Art.º 175º do Código Commercial Portuguez, o Sr. Mario Luiz de Sousa.

A primeira nomeação tem de ser confirmada pela Assembléa Geral Ordinaria dos Srs. Obrigacionistas, a realizar em Paris; a segunda, em virtude do referido Art.º 175º do Código Commercial, tem de ser submetida á confirmação d'esta Assembléa Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas.

Em virtude do preceituado nos Art.^{os} 13.^o, 24.^o e 49.^o dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato os seguintes Vogaes dos Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.^{mos} Srs.: Dr. Antonio Teixeira de Sousa, Alexis Rostand e Paul Desvaux,

por parte dos Accionistas, o Ex.^{mo} Sr.: Alvaro Pedro de Sousa e no Conselho Fiscal

os Ex.^{mos} Srs.: Alfredo Mendes da Silva e Dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

Em conformidade com os Art.^{os} 13.^o e 24.^o, acima citados, podem ser reeleitos pela Assembléa Geral dos Srs. Accionistas o seu representante no Conselho de Administração e os Vogaes do Conselho Fiscal.

As eleições dos representantes dos Srs. Obrigacionistas no Conselho de Administração competem á Assembléa Geral a realizar em Paris.

Em harmonia com as disposições do Art.^o 35.^o dos Estatutos, deve este anno a Assembléa Geral dos Srs. Accionistas eleger o seu Presidente e Vice-Presidente, que tem de funcionar nos annos de 1918 a 1920, inclusivé.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1917-1918 as disposições vigentes relativamente á remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Comissário do Governo e seu Adjunto, de acordo com o disposto nos Art.^{os} 12.^o e 39.^o dos Estatutos.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvor a Direcção Geral, o Secretario Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

QUARTA PARTE

CAIXA DE REFORMAS E PENSÕES

Como de uso, em seguida são publicados o «Balanço» e respectiva conta de «Ganhos e Perdas» da Caixa de Reformas e Pensões, documentos estes relativos a 31 de Dezembro de 1916, pelos quais se pôde apreciar o estado financeiro da mencionada Caixa:

Balanço em 31 de Dezembro de 1916

ACTIVO

Caixa.....	799.800
Papeis de credito.....	422.266.802
Immoveis.....	37.250.844
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes	27.207.886

CONTAS DE ORDEM

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes—c/Valores em deposito.....	520.488.800
Total—Escudos.....	1.008.077.832

PASSIVO

Contribuintes:	
Jóias.....	87.212.846
Quotas.....	386.188.886
Reembolsos.....	8.963.840
Pensões por pagar.....	1.137.802
Contas a liquidar.....	4.087.658

CONTAS DE ORDEM

Valores em deposito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	520.488.800
Total—Escudos.....	1.008.077.832

Ganhos e Perdas

EXERCICIOS ANTERIORES

Operações de 1916 relativas a exercícios anteriores

850.880

EXERCICIO DE 1916

Encargos :

Ordinarios

Reformados.....	58.818.869
Pensionistas.....	35.344.852
Total—Escudos.....	94.163.821

EXERCICIO DE 1916

Receitas :

Afectas pela Companhia :

Bilhetes de gare	25.812.804
Marcação de lugares.....	1.380.840
Anuénios nas estações	2.200.890
Bilhetes gratuitos de circulação.....	2.512.826

31.934.870

Proprietas:

Juros de mória.....	1.820
Juros de papeis de credito	17.998.860
Lucro em títulos sorteados.....	9.894
Rendimento líquido de casas	409.896
Reembolsos de 1911 não reclamados	1.522.840

19.941.820

Reversão de jóias e quotas por falecimento, demissão e reforma de empregados.....

17.347.824

37.288.844

Extraordinarias :

Donativos de estranhos.....

3.883

69.226.897

Subvenção da Companhia, relativa a 1916

25.787.804

95.014.801

A importancia da contribuição do pessoal em 1916 foi:

por joias..... 3.470.801

por quotas..... 34.114.832

Somma — Escudos..... 37.584.833

Da analyse da Conta de «Ganhos e Perdas» verifica-se que a Companhia subsidiou a «Caixa de Reformas e Pensões», n'este anno de 1916, como segue:

Totalidade das receitas afectas a este serviço. 31.9.3570

Subvenção da Companhia — Exercício de 1916. 25.787.804

Somma — Escudos..... 57.721.874

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

Lanço de Vida a Chaves

EMPREITADA S. (CONCLUSÃO)

EXTENSÃO 8.800^m

Conclusão das terraplenagens, obras d'arte correntes e especiais, murros de suporte e serventias entre kilometros 9.500 e 18.300

No dia 11 do corrente mez, pelas 13 horas, se hade proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua séde n'esta cidade, ao concurso público para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisório, para ser admittido como licitante, será de 817.806 e poderá ser feito, até às 15 horas da véspera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5% do preço da adjudicação.

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias úteis, desde as 11 horas às 15, no Serviço de Construção d'esta Direcção, na estação do Porto, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de sucata metálica

No dia 10 de Setembro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a «compra de sucata metálica».

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens, em Santa Apolonia, em todos os dias úteis das 10 às 16 horas.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

TODOS OS DIAS ÁS 2 HORAS

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Irmã do Presidjario

(4 partes)

História de Sempre

(3 partes)

A MASCARA DOS DENTES BRANCOS

ESTREIA — DOS 14., 15. e 16. episódios

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1917

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
8 10	7 41	6 15	7 23
10 5	11 34	b 8 48	9 45
12 5	1 34	a 9 26	10 27
b 6 15	7 38	12 5	1 14
a 7	7 55	4 10	5 25
2 29	9 49	8 48	9 48
12 25	1 54	10 29	11 27
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 39	8 14	8 31	9 25
5 50	6 34	7 15	7 47
Mais os de Cintra, excepto os a e b			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 49	5 55	7 11
8 10	9 30	6 40	7 58
10 10	11 30	b 8 38	9 36
b 1 10	2 17	a 9	9 53
b 5 25	6 29	10 30	11 46
5 5	7 25	b 12	12 56
a 6 50	7 43	3 41	5
b 7 10	8 25	7 20	8 36
9 25	10 45	10	11 16
12 25	1 45	11 20	12 36
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
7 15	7 57	8 50	9 29
11 49	12 22	12 45	1 24
5 35	6 13	9 15	9 54
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 49
1 50	3 25	8	9 36
a 5 20	6 59	4 11	5 46
6 2	7 39	8 30	10 6
10 20	11 54	—	—
12 16	1 48	—	—
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	8 58	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 10	10 40	11 39
a 5 20	6 8	4 55	5 46
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 1	11 36
12 16	1 7	—	—
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
c 7 40	7 50	c 7 20	7 30
c 5 10	5 20	c 9 20	9 30
c 6 15	6 26	c 5 10	5 30
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26	—	—
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
8 54	11 36	—	—
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 20	9 38	11 26	5 5
Entrone	Alfarelos	Entrone	
4 25	2 19	1 57	10

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
p 4 45	6 48	11 40
n 11 30	1 45	8 50
8 40	11 2	—

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
d 8 30	7 5	6 30
8 15	8 50	7 40
10	10 35	9 3
11 30	12 5	11 25
2 40	3 20	1 25
4 21	5	4 56
6 40	7 10	5 55
8 10	8 50	9 54
/ 11 30	12 10	10 9

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	Tunes
7 12	7 1	12	4 45
n 2 30	8 53	o 9 5	8 50
Pampilh.	Mangualde	Pamp. lh.	Tunes
o 7 45	10 10	n 7 31	7 40
C. Branca	Faro	C. Branca	11 40
3 45	7 30	8 35	1 10

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	Porto
/ 7 27	9 11	4 5	5 46
8 22	10 50	8 15	10 10
10 12	12 53	11 58	2 10
5 10	7 1	5 47	8 10
12 18	2 11	10 20	12 18

POVOA DE VARZIM

PART.	Povor	Povo
8 15	9 45	4 45
11 15	12 40	8 10
1 15	a 2 20	c 11 50
2 15	3 31	f 12 50
5 15	6 35	c 5 20
e 8 15	9 42	7 10
k 9	10 11	a 12 16
2 15	5 35	—

GUIMARAES

Trofa	Guimaraes	Trofa
1 7 40	9 13	1 2
9 36	12 12	6 38
6 5	8 34	4 10

a Directos expressos ou rápidos
 b Semi-directo
 c Quintas, e sábados
 d Porto-Tampanhã
 e Dias utéis
 f Domingos e feriados.
 g Dia 23 de cada mês.
 h Segundas-feiras
 i Terças feiras
 j Segundas, terças, quintas e sáb.
 k Quartas-feiras
 l Sábados
 m Dias 3, 11 e 21 de cada mês
 n Terças, quintas a sábados
 o Segundas, Quartas e sextas
 p Seg., quartas-, sextas e dom.
 q Terças e quintas-feiras
 r Segundas e sextas-feiras
 s Segundas e quintas-feiras

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Companhia da Mala Real do Pacifico

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



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

Um paquete frances.
 Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4 1.º



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

Um paquete portuguêz.
 Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º

A sahir de Leixões

Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete frances.
 Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete frances.
 Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1885; Universal de Paris, 1889. — GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO: Membro do Jury: International de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de accão rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

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

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.

