

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao Publico: 1.ª Ampliação á Tarifa especial interna n.º 2 (G. V.) — Aviso ao Publico: Tarifa especial P. n.º 6 (G. V.)
 Companhia Portuguesa — Tarifa especial interna n.º 9 (G. V.)

SUMMARY

Migalhas de historia ferro-viaria, de J. Fernando de Sousa..... 259
 Uma conferencia interessante..... 261
 Parte Official, Ministerio 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 paiz — II — A falta de transportes — O valle do Zezere — Em Sernache do Bonjardim — «Paneau» detestavel — A lenda da Cerrão — A falta de palavra de um alquilador — Almogo de «bom prego» — Em Pedrogão Grande — A caminho de Coimbra — Um bom hotel..... 265
 Linhas ferreas colonias..... 266
 O tunnel sob a Mancha..... 267
 Linhas Portuguezas..... 267
 Linhas estrangeiras..... 267
 Parte financeira:
 Boletim commercial e financeiro..... 268
 Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... 269
 Recentas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... 269
 Unificação do material ferro-viario..... 270
 Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio..... 270
 Arrematações..... 271
 Horario dos combolos..... 272

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
 Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS NO GLYDE EM GLASGOW
 Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

Especialistas na construcção de aparelhos de Regulação d'Agua para obras hydraulicas, Irrigação, Rios de Maré, Installações de Força, Hydraulica, Navegação, Obras de Exgoto, etc.

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "LUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

A comporta de rolhões livres, systema *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 regimen primitivo d'um rio, em epochas de chuvas.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONE"

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



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



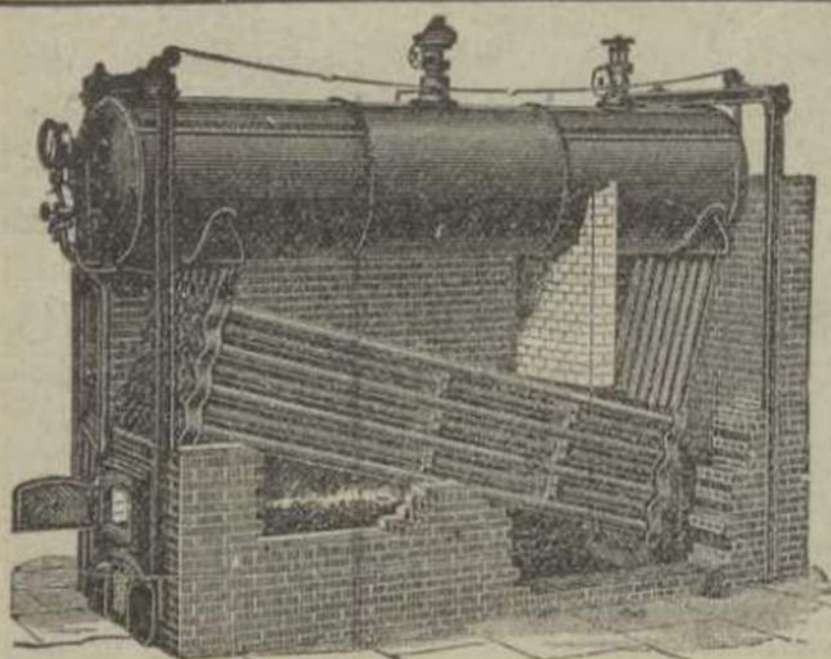
ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegramas: «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 ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES ESTRANGEIROS

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

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

Limpa pelo processo parisiense lato 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 maritimos 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 OFFICIAL do Ministerio do Trabalho
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos
Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração
de 3 de julho de 1912)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RAUL ESTEVES, Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

M. ANDRADE GOMES — ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

17.º do 30.º anno LISBOA, 1 de Setembro de 1917 Numero 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 complicação 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 operações previstas. A' parte dessas raras excepções, todas as tarifas eram estabelecidas unicamente em vista do tráfego 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 circumstancias.

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 francezes, até que se fez a sua redução.

O primeiro passo dado para uma reorganização methodica foi a criação, 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 experiencia nos paizes que mais adiantados se podiam considerar. A tarifa de avenças, sobretudo, que era uma novidade, foi objecto de laborioso estudo por causa dos pormenores da applicação e da fiscalisação a exercer, da criação de livretes de cedulas e verificação das cobranças, etc.

Foi em seguida objecto de minuciosos estudos e averiguações 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 experiencia, 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 taes condições? Lembra-me, como se fosse hoje, o tom de amarga ironia

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 tráfego, susceptível 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 indefesso e despretencioso, que depois de deixar brilhantemente 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 effeitos não tardaram em fazer-se sentir pelo rapido incremento do tráfego.

Quando se abriu 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 innovação, introduzida pelo habil engenheiro, que então era alli chefe de exploração, Manoel Francisco de Vargas, dos maximos cobráveis.

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

D'estas tentativas de innovação methodica applicadas a um grupo numeroso de tarifas empiricamente estabelecidas, resultára 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 preocupações de concorrência, ia-se operar, dando logar a uma tentativa methodica de consideravel desvio do tráfego.

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. Baixou-se o limite das rampas e elevou-se o dos raios das curvas para permitir maiores velocidades.

Emquanto a linha se construia, com rapidez que honrava o distincto 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 commissão composta do director da Companhia Real, Chapuy, do seu administrador Pães 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 Fiscalisação, 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.

Quándo 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 accordo 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 organização 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 ellas 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 organização dos horarios segundo as conveniencias do serviço interno, procurando quanto possivel conciliar-as com as correspondencias vantajosas no ponto commum.

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

No verão de 1903 estava a construcção da linha do Setil muito adiantada, annunciando-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 organização dos horarios.

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

Era pois urgente organizar um systema 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 instrucções communs a todas e por um grupo methodico de tabellas de applicação, differenciaes e de taxas decrescentes. As 13 ou 14 tarifas, methodicamente organisadas, 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 concorrência de outras vias.

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

Era de manifesta conveniencia a unificação da fórma das tarifas do Sul e Sueste e da Companhia para facilitar ao pessoal das duas rêdes a reciproca applicação, resalvando porém nas taxas e estrutura especial os interesses queurgia defender.

Assumira n'essa occasião o cargo de director do Sul e Sueste o distincto engenheiro Antonio Lourenço da Silveira, cujas excepçoes 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 emprender urgia. Foi pois amigavelmente convencido que a emprenderiamos em commum com a proficiente collaboração do habil e dedicado chefe do trafego Marcolino Torre do Valle.

A occasião era sobremodo propicia para providencias rasgadas e promptamente adoptadas. Não só a relativa autonomia da Administração dos caminhos de ferro facilitava a sua acção, como tambem 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 estrutura. Ficavam assim identificadas as da Companhia com as de todas as linhas do Estado.

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

A uniformidade do systema era assim levada aos limites do possivel. Aceitava-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 minerios, que vinham para o mercado de Lisboa ou para exportação pelo Tejo e Sado, a zona de destino áquem de Pinhal Novo devia ser favorecida por preços mais baixos. Eram d'essa zona que provinham, pela maior parte, as farinhas, os metaes, as materias 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 obrigaria a baldeação penosa, não se recorria aos preços especiaes.

Por esta fórma 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 seguida promptamente a homologação ministerial provisoria, o que dispensava o seu exame, forçosamente demorado pelo Conselho de Tarifas.

Por ultimo, uma portaria veio 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 áquem de Entroncamento e soffreriam a redução 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 applicavel 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 systema, 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 experiencia. No seu conjuncto 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 poudese 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 estrutura aparentemente complicada das tarifas do Sul e Sueste, incomparavelmente mais methodica porém que o conjuncto 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 rasgada 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 realisada 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 Africa. Até agora só temos podido, com toleravel correcção organizar o seu mappa e observar scientifiicamente pequenas areas da sua superficie. A partir de 1884 essas investigações revelaram ou suggeriram tão estupendos recursos de riquezas para a humanidade, que estimulando o conhecido movimento colonial acerca da Africa, 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 prophetisar que uma grande parte do deserto de Sabara, demonstra enormes riquezas em jazigos de petroio e alguns dos seus platós e montanhas na vertente do Soldão, provarão 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, Africa Oriental Portuguesa, 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 attenção para os importantes relatorios do Imperial Instituto, porquanto elles justificam as minhas predições 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 oleo de palma, producto que não pôde temer uma depreciação por

maior quantidade que se produza, borracha, café, cacau, assucar, ananazes, bananas, laranjas, mesmo maçãs, pecegos, 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 Africa estão já sendo applicados á criação de gados bovino e cavallar. Logo que os francezes trabalhem com o seu caminho de ferro trans-sahariano e assim que haja socego na parte trans-zambesiana da Africa, um conjuncto enorme terá logar na exportação de minerios, productos vegetaes e animaes africanos.

Tenho tentado dar uma ideia geral da conhecida riqueza africana e a sua localisação, mas desejarei 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 attrahentes*: o alto Veldt e o Karoo do norte, na Africa do Sul; Namaqualandia e muitos pontos do Sahara do Norte, eram olhados como tractos eternamente devastados sem o minimo valor, ha alguns annos atraz, 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 petroleo em profundidade.

A espinhosa e desolada Haud, e a Somalilandia, desertas sem uma arvore, sem uma gotta d'agua, na Africa oriental, são ou petrolíferas ou possuem valiosos depositos de soda ou phosphoro. Uma grande parte do deserto de Sahara merecerá a construcção de caminhos de ferro para lhe aproveitar os phosphatos, sal e petroleo. 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 capitães no futuro, não em novos armamentos para se destruirem reciprocamente, mas sim na lucta contra a natureza hostil e avara.*

E n'essa lucta 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 teriamos nós perdido cerca de 4 milhões esterlinos guerreando o Mad-Mullah nos desertos da Somalilandia ingleza, e teriamos construido o caminho de ferro atravez d'algumas partes d'esse paiz. Uma empresa d'estas immediatamente fêre a imaginação do nativo ou dos semi-selvagens, provendo ao mesmo tempo salarios para as bellicosas tribus. Vê-se no meu mappa que estão indicadas duas vias do Cabo ao Cairo: uma atravez de Katanga, (já completa até Stanley Falls) Bahr-el-Ghazal e El-Obeid; a outra atravez da Nyanza até ao baixo Sobat e Khartoum. Para os sul-africanos que desejarem não só a variedade de caminhos mas talvez tambem um meio mais rapido de chegarem á Grã-Bretanha ou vice-versa, e não prefiram a arriscada via aeria, recommendar-lhes-hei que experimentem a linha Tanger-Fez-Agades-Kano-Leopoldville. Consiste ella no Trans-Sahariano francez (já completo até quasi Igli), entroncando com um grande numero de caminhos de ferro do litoral, já construidos na Africa Oriental, Este-Central e Sudoeste. De Tanger ao Cabo, sem mudança! Que admiravel obra! Provavelmente por essa epocha teremos já o tunnel de caminho de ferro do canal trabalhando e um «steam-ferry» levará o comboio de Londres, de Algeras a Tanger, de modo que dentro em 40 ou 50 annos poderemos tomar o *speepling-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 OFFICIAL

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 quilómetro 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 projecto apresentado pela mesma companhia para a construção da referida estação-apeadeiro.

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

PORTARIA 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.

Pagos do Governo da República, 24 de Agosto de 1917. — Pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, o Sub-Secretário de 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.ª do contrato de 5 de Fevereiro de 1907 é substituída pela seguinte:

Alínea 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.ª da condição 50.ª 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. Pagos do Governo da República, 25 de Agosto de 1917. — *Bernardino Machado* — *Eduardo Alberto Lima Bastos*.

PORTARIA N.º 1:065

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, 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.

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

PORTARIA 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 a mencionada Companhia seja paga, pelo fundo especial de caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respec-

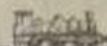
tivo contrato de construção e exploração, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1912, a quantia de 41.337\$35, como liquidação desta garantia de juro no ano económico de 1916-1917.

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

PORTARIA 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.

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



A electrificação de linhas ferreas

A importante instalação eléctrica estabelecida em Chicago, pela *Companhia Chicago, Milwaukee and S. Paulo Railroad*, foi effectuada sobre quatro divisões de tracção a vapor, electrificando essa tracção em uma distancia de 700 kilometros, entre Harlowton, Montana e Avary, que é como a distancia entre Londres e Perth, na Escossia.

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 20j00 em 34 kilometros de longitude, entre Piedmont e Donald, e outro attinge 10j0 em 79 kilometros, sobre a vertente occidental de Belt Mountaine. As curvas são pouco pronunciadas, sendo de 175 metros o raio minimo; existem 36 tunneis, dos quaes o mais extenso é o de Saint-Paul Pass, com 2.400 metros, que atravessa a cuspide das Bitter Boot Montains.

A corrente empregada é de 3.000 volts, que é communicada às locomotoras por meio de conductores aereos e de um collector de pantographo.

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

Um dos resultados adquiridos é o de se obter uma consideravel redução de tempo nos percursos dos comboios. Na rampa de 34 kilometros entre Piedmont e Donald, por exemplo, a demora do percurso dos comboios de passageiros fica reduzida de 65 a 40 minutos, o que dá logar a velocidades relativas de 30 a 50 kilometros á 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 electrica.

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 maximo, desde que a linha foi electrificada.

Estes e outros resultados colhidos pela experiencia, demonstram exuberantemente a grande superioridade da tracção electrica, 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 systema da distribuição e vae 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 automatica regula a velocidade segundo a corrente restituída á linha

dos conductores, o que faz desaparecer todas as dificuldades que tornavam penoso e perigoso dominar a velocidade dos comboios rapidos de passageiros e os pesados de mercadorias, com a agravante de que estes ultimos contêm por vezes numerosos vagões de procedencia estrangeira, de pesos differentes e de freios de diversos systemas.

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

Fundamentando o seu pedido, aquella companhia pondera que o exame meticoloso e estudo attento de todo o conjuncto de interesses vinculados na construcção e no funcionamento da linha alludida, aproveitando os ensinamentos fornecidos pela pratica e experiencia em diversos casos identicos, conduzem á convicção de que raramente se encontrará caso em que a tracção electrica tenha como ali tão perfeita indicação. Isto pelos seguintes motivos, que são verdadeiramente de uma incontestavel procedencia 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 adherencia;

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

c) O contracto determina a reconstrucção, a juizo do Governo, da linha actualmente em trafego, tendo-se em vista a maior commodidade e rapidez nas viagens.

A facilidade de estabelecer a empresa, a pequena distancia 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 tracção a vapor n'esta via, da qual mesmo a lenha deve ser prescripta, 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 reconstrucção da linha tem de ser feita, tendo-se em vista a maior commodidade e rapidez nas viagens, ainda essa condição indica a tracção electrica, pois a experiencia tem demonstrado fartamente que esse systema de tracção augmenta consideravelmente a capacidade do trafego, permite maior velocidade, sem inconveniente algum, e offerece maior segurança e commodidade no serviço de locomoção, que se effectua com perfeito asseio, sem fumo e sem trepidações; e a União, interessada nos beneficios da exploração pelo arrendamento, auferirá as vantagens que, n'este particular, são asseguradas pela tracção electrica.

O requerimento lembra, muito a proposito, o exemplo da linha do Corcovado, que encerrando sempre os seus balanços com *deficit*, pôde annullar este e registrar um saldo logo no primeiro anno de tracção electrica, vendo o coeeficiente do trafego, que era de 178 % no ultimo anno de tracção a vapor, descer para 84,47 % logo no primeiro da tracção 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 utilisam da instituição do seguro, que o regulamento dos transportes lhes faculta, julgou conveniente organizar umas instrucções para desenvolver aquella instituição nas suas linhas.

Tendo essas instrucções sido approvadas pelo governo, entendemos não ser destituído de interesse dal-as a conhecer aos nossos leitores.

São as seguintes:

Art.º 1.º Os seguros são feitos para o fim de indemnisações, conforme o valor declarado, ou o real, do objecto segurado, nos casos de avarias e extravios, ou perdas parciaes ou totaes, mesmo quando resultem de accidentes imprevisos, ou de força maior.

Art.º 2.º A indemnisação 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 indemnisação será conforme esse ultimo valor, e, quando o valor real fôr menor, é este o que prevalece.

Art.º 3.º Pelo seguro de bagagens, encomendas e mercadorias, cobrar-se-hão 1¼ % *ad valorem*, e taxa dupla quando se tratar de inflammaveis, explosivos, corrosivos e tambem de animaes, ficando, n'esta parte, modificada a 6.ª observação das bases das tarifas approvadas 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 quaes além do frête, estão subjeitos á taxa de 1 ½ % *ad valorem*.

Art.º 5.º Salvo ajuste especial, não poderão ser despachados, de uma só vez, volumes cujo seguro exceda 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 Osapparelhos, instrumentos, machinismos, motores, automoveis e vehiculos, embora transportados em vagão fechado, mas que estejam exteriormente acondicionados de fórma tal que não se possa reconhecer, na estação de destino, se houve alguma violação durante o transporte em taes condições, o seguro fica restricto aos casos de extravio ou inutilisação total, e danos resultantes de accidentes de trem.

§ 1.º Quando os referidos objectos forem recebidos na estação da procedencia com a embalagem perfeita e appropriada, e esta chegar violada ou damnificada á estação do destino, a indemnisação limitar-se-ha ás peças que faltarem e ás avarias consistentes em fracturas e deformações.

§ 2.º Os reservatorios de liquidos inflammaveis e de lubrificantes devem estar completamente vazio, sob pena de nulidade de indemnisações, além de qualquer responsabilidade que possa caber ao transgressor.

Art.º 7.º Não será concedido o seguro: a) de mercadorias facilmente alteraveis; b) de volumes mal acondicionados ou com apparencia 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 fôr feita pelo remittente ou o destinatario.

Art.º 8.º Qualquer declaração falsa sobre a especie do conteúdo do volume annulla o direito á indemnisação.

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

Art.º 10.º Em duas faces oppostas 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, applicar as disposições do regulamento de transportes, desde que não sejam contrarias a estas instrucções.

Esta medida, além de garantir a mercadoria, faz uma redução na taxa que, de 1 ½ % passa para um 1¼ %.

VIAGENS E TRANSPORTES

Concurso hippico internacional

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

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

Nas linhas portuguezas 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, também 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 trafego internacional

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

A gréve em Hespanha

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

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

Annulação de tarifa

Segundo um Aviso da Companhia Portuguesa, 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 sahida 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 disfructavam 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 Portuguesa 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 fracção indivisivel de 125 kilometros de distancia a percorrer, não se contando n'este prazo o dia da expedição nem o da entrega.

Restricção de serviço entre varias estações

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

Essas remessas, porém, só serão acceitas 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 à carga ou à descarga e a sua collocação para o engate ao comboio, que tenha de os conduzir, quer à ida carregados quer à volta descarregados, serão feitas também por pessoal dos expedidores e dos consignatarios sob as indicações do respectivo chefe.

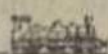
As expedições devem ser feitas com portes a pagar, quando destinadas a estações de serviço completo, e com portes pagos quando de serviço reduzido.

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. — A caminho de Coimbra. — Um bom hotel.

Ha regiões da nossa terra bem mal aventuradas, em relação aos seus meios de comunicação entre si e com o resto do paiz. Nem caminhos de ferro que as atravessem 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 difficil para se encontrar a solução do problema, sem se recorrer à ponte dispendiosa ou ao tunnel de extensão incompativel com o valor da obra.

E aqui temos como villas e até capitaes de districto, se encontram isoladas de outras com as quaes teriam todo o interesse em estar em relações faceis e continuas, para o trafego 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 Estrella e as da de Alvellos, onde se dá o caso de não haver uma estrada que ligue directamente as capitaes 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 Estrella se interpõe; n'outros porque os estudos para a ligação estradal, laboriosos e difficeis, ainda não estão concluidos.

Na excursão que vamos fazendo, justamente o attractivo é a difficuldade 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 fallhas 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 attingir 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 creado 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 deapparehos para o estudo da physica, da chimica e outras materias.

Os alumnos teem um uniforme militarizado; differindo, nas côres 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 igreja, hoje em projecto de transformação para bibliotheca, mas que certamente lucraria se deixassem de fechar a capella-mór com um «panneau» de detestavel aspecto, em que um pintor (?) curioso egualou uns bonecos ridiculos que disem os letreiros ser Alexandre Herculano, Pinheiro Chagas e varios vultos da politica contemporanea, tão parecidos que nem pelos nomes se conhecem!

A pequena aldeia, patria de Nun'Alvares, o *condestabre*, 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 attingir o affluente 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 ou muito poucos eram os assaltantes ou 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 pictoresca 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'aquella 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 à 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 Duarte, 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?

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

descer á antiga ponte romana sobre o Zezere, sitio pictoresco mas de difficil accesso.

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

Quem quer vae 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 kilometros a andar, de trem, (2 horas e 20 minutos) até Figueiró 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 Figueiró especialmente, a perfeição dos trabalhos de carpintaria, na construcção dos tectos das casas, todos em reguas estreitas, de pinho envernizado e escolhida a madeira de fôrma que parece o mais puro *pitch-pine*.

D'ahi a estrada, por Cumieiro e Espinhal, a Miranda do Corvo (42 kilometros 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 fertis e pictorescos dá-nos uma impressão agradável.

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

Para fugirmos d'alli valeu-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 póde chamar um grande hotel, porque a casa é pequena, mas é incontestavelmente um bom hotel.



Linhas ferreas colonias

Caminho de ferro de Lourenço Marques para Inhambane

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

Segundo lêmos 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, commerciantes, agricultores, industriaes e funcionarios 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 teem 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 ruína de muitos capitaes, 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'aquella, 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 bahia d'aquelle nome, e portanto a sul da capital do districto, 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 locais 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 substituísse, como via de communicacão, o curso do rio em referencia.

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

E' preciso notar que a linha do Chai-Chai para Manjacaze é, como dizem os technicos, 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 projectára 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, attingindo Lourenço Marques por Marraquene; querem outros que se aproveite a linha ferrea em construcção, 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 á 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 maritima.

A adoptar-se o traçado por Xinavane-Magul-Chibuto, a linha ferrea Manjacaze-Chai-Chai ficava constituindo um ramal d'aquella 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 á 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 allí 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 kilometros) não fosse um assumpto resolvido, e tanto que a linha está em construcção; se a linha do Chai-Chai a Manjacaze não fosse uma linha de 0,^m75 e se a barra do Limpopo fosse facil, e este rio francamente navegavel, não apenas até ao Chibuto, mas ainda muito para montante, e o Incomati não realizasse, como realiza, uma accetavel via de comunicação até á 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, ha quem não comprehenda que se possa defender a ideia de approximar aquella arteria para dentro da zona já servida por aquelles rios, em vez de a internar para assim servir outras regiões fóra da sua zona de acção, e isto com manifesta economia, pois se poupam nada menos de 85 kilometros 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 kilometros 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 kilometros 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 differenciaes*, de modo que as distancias 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 despesas 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 Camara dos Comuns Mr. Fell perguntou se o governo se declarava a favor da construcção do tunnel da Mancha, e se apoiaria o projecto de lei concedendo a auctorisação necessaria 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 periodo da guerra.

A Inglaterra sempre adoptou como principio o nosso conhecido aphorismo «Amigos, amigos, negocios 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 publico que toma estes comboios foi ha dias, agradavelmente surprehendido — muito agradavelmente mesmo, podemos dizer-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 rapidas 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 construidas nas officinas de Santa Apollonia.

E tem a vantagem de que obtempera, até certo ponto, á possível falta de logares em transito, porque, mesmo quando todos os assentos venham occupados 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 sahida de outro, na proxima paragem encontre logar 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 mezes. Uma vez concluido 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 concluido o assentamento e feita a instalação provisoria 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 Vã, está sendo construida uma nova estação, que se denominará do Carrascal.

— Está muito adiantada a construcção 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 exercicio de 1916, a quantia de 11.526.044,55 francos, contra a de 9.417.893,10, do anno anterior. Juntando á essa somma a das receitas diversas, encontra-se a quantia de 12.013.382,34 francos, contra 9.576.753,46 do precedente exercicio, o que representa um augmento 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 augmento 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 liquido 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-viario, sobretudo nas linhas da Companhia do Norte, tendo-se verificado que, d'esta vez

mais ainda do que nas grèves anteriores, esse pessoal se deixara 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 fossem dos que mais soffreram com a energica repressão da desordem que haviam preparado. Pagaram muitos innocentes 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 apparecido só agora a que respeita ao anno de 1911. Segundo essa estatística os gastos de exploração de caminhos de ferro foram, n'esse 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 título de *Talleres de Palencia* constituiu-se n'esta cidade uma sociedade anonyma, com o capital de 1.500.000 pesetas, para dedicar-se á construcção e reparação de vagões, carruagens e demais material movel de caminhos de ferro.

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

🔪 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 approvação do Convenio apresentado aos seus credores pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul de Hespanha.

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

Brazil

Foram iniciados os trabalhos de construcção da linha ferrea destinada especialmente ao serviço das minas de carvão do Jacuhy, no Estado de Parana, com uma extensão de 55 kilometros, linha 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 Brasileiro. Os jazigos têm já um poço funcionando, de 130 metros, estando sendo escavados mais dois, de sorte que no mez de Outubro terá uma capacidade de 300 toneladas diarias, quantidade a que a referida linha poderá dar vazão.

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-viario 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 Paraná, a linha ferrea de systema Decauville, ligando com o Baixo Paraná, n'uma extensão de 61 kilometros. A linha construida pela Empresa 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 navegaveis do rio Paraná, desde o Estado de S. Paulo até Buenos Ayres.

🔪 O governo foi auctorizado a contrariar 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 Paranapanema vá 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 combustivel destinado ás linhas ferreas, o qual denominaram *Bragalvim*. 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 também é combustivel, para transformarem o producto em tijolos de briquettes, á semelhança dos de carvão de pedra.

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

A ultima experiencia foi feita entre as estações da Flora e Varginha, da Rede Sul-Mineira (10 kilometros de nivel e 9 de subida de serra) com briquettes excessivamente pequenas, mal compridas

midas por falta de machina adequada, e quasi todas em pedaços. Estando a locomotiva com 95 libras de pressão, conseguiu-se o fogo ás 5 horas e 35 minutos da manhã, e 15 minutos depois a pressão já era de 145 libras; ás 6 horas e 16 minutos foi alimentada a caldeira e partio o comboio, que, com 290 kilos de combustivel 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 combustivel não produziu fagulhas.

O inspector e o mestre de linha, que também acompanharam a experiencia, 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 combustivel 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 Araraúma, da qual é concessionaria a Leopoldina Railway.

A receita foi, n'aquelle periodo, de 70:828\$392, a despesa de 113:968\$999 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 tariffario 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 arrendataria 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 impoz 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 Bolívia, dois centros commerciaes de grande importancia.

Oruro foi a antiga capital e ainda é o ponto de convergencia 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 mez 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 915.500 fr. sobre um anno normal, e mais 22.000 fr. do que em Junho de 1916).

O commercio 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 relatório da importação do ouro e prata nos Estados Unidos, durante o anno economico 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 attingiu 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 economico de 1916-17 foi, pois, de 685.254.801 dollars. No anno anterior fôra apenas de 403.759.733.

Empresa Agrícola do Principe.—Recebemos o bem desenvolvido relatório d'esta empresa, no qual vimos que o total dos generos coloniaes colhidos nas suas propriedades foi de 262.278\$64,1 sendo 260.929\$61,1 de cacau, 554\$05 de café e 794\$38 de coconote e kola.

A conta de Ganhos e Perdas fecha com o saldo positivo de 52.677\$13, sendo 49.767\$17 de lucros d'este anno e 2.909\$96 de saldo do anno anterior.

Comparando os lucros d'este anno com os do anno anterior, encontra-se uma differença para menos de 27.254\$12, o que se explica pelo augmento de despesas que o mesmo relatório 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 epocha em que o movimento do nosso mercado de fundos é diminuto, devido á ausencia da maioria dos seus frequentadores, o mercado manteve uma certa

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

Os restantes valores, entre elles a nova divida externa, mostram-se tambem um tanto firmes, não devido á nossa situação financeira ser de molde a inspirar confiança, mas sim ao desvio do capital, do commercio e da industria para ser empregado em especulações da bolsa.

Cambios.—O mercado cambial tem-se mantido calmo desde o principio do mez, porém, devido a procura mais avultada da parte dos moageiros, mostrou-se firme, todavia a tendencia será frôixa devido unicamente á ausencia de negocios.

O cambio do rio s/Londres tem soffrido varias alterações, fechando o mez a 12 1/2, 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
Amsterdã cheque	660	670	655	660
Madrid cheque	1745	1755	1790	1805
Libras	8\$70	8\$80	8\$70	8\$80

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — AGOSTO

Bolsas e titulos	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3 1/2% assentamento	40	40	40	40	40	—	40,05	40,05	—	40,10	40,15	40,15	40,05	40,05
Divida Interna 3 1/2% coupon	40,10	40,15	40,15	40,15	40	40,15	—	40,45	—	40,15	40,15	40,20	—	—
4 1/2% 1888, c/premios	—	—	—	22\$75	—	22\$65	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1888/9 c	—	—	—	58\$70	58\$50	—	58\$50	—	58\$60	—	58\$60	—	—	58\$60
4 1/2% 1890 c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 1905 c/premios	—	10\$20	—	—	10\$20	—	10\$20	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2% 1905, (C.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º E.) c	—	81\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1912, ouro	—	—	107\$00	—	—	107\$00	107\$50	—	—	107\$50	107\$50	—	107\$50	—
externa 3 1/2% coupon 1.ª serie	89\$80	89\$80	90\$00	90\$00	90\$00	90\$00	90\$20	90\$30	90\$30	90\$50	—	90\$20	90\$30	90\$30
3 1/2% 2.ª serie	—	—	—	88\$00	—	87\$80	88\$50	—	88\$30	—	—	—	—	—
3 1/2% 3.ª serie	91\$00	91\$00	91\$30	91\$50	91\$50	91\$50	91\$60	91\$70	92\$00	92\$00	92\$00	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% 1.ª serie	192\$50	—	—	191\$00	—	191\$00	191\$00	191\$00	—	191\$50	—	191\$50	192\$00	192\$00
Acções Banco de Portugal	—	—	—	166\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa	—	154\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	153\$60	—	—	—	153\$50	153\$50	—	154\$00	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156\$50	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	104\$80	104\$60	—	105\$00	105\$00	105\$00	—	105\$50	—	—	—	105\$50	106\$00	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	52\$80	—	53\$00	—	—	53\$00	52\$90	52\$90	52\$70	52\$70	52\$70	52\$50	52\$50	52\$50
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	109\$00	—	—	108\$80	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	89\$00	—	—	—	88\$60	—	—	—	—	—	—
tit. 5	—	88\$80	88\$70	88\$70	88\$00	88\$40	88\$40	88\$20	88\$00	88\$00	88\$00	—	88\$50	88\$50
Companhia Cam. F. Port. 3 1/2% 1.ª grau	—	81\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3 1/2% 2.ª grau	34\$75	—	—	—	35\$00	35\$00	—	3 1/2\$30	—	—	—	36\$00	36\$20	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	12\$60	—	—	—	13\$00	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	76\$20	—	76\$20	—	—	—	—	76\$00	—	76\$00
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35\$50	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	84\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6 1/2%	—	94\$15	—	—	94\$20	—	94\$20	94\$35	—	94\$50	—	94\$30	—	—
5 1/2%	—	92\$15	92\$15	92\$00	92\$00	92\$00	92\$00	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	88\$50	—	—	—	—	88\$50	—
Paris: 3 1/2% portuguez 1.ª serie	—	—	—	491	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 1/2% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2% 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2% portuguez	—	—	—	—	—	58,75	—	58\$50	50,25	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1917		1916		Diferença em 1917	1917	1916	Diferença em 1917
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas									
			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- Rêde geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
nhos de ferro Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10 Agosto	722	1.890.428\$28	722	1.393.443\$59	+ 497.014\$69	2.618\$32	1.929\$93	+ 688\$39
Minho e Douro	30 Abril	484	715.837\$17	480	649.249\$33	+ 66.587\$84	1.479\$00	1.341\$42	+ 137\$58
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Julho	485	116.141\$97	485	99.132\$80	+ 17.009\$17	627\$79	535\$85	+ 91\$94
Valle do Vouga... ..	31 Junho	176	69.119\$02	176	85.108\$60	- 15.989\$58	392\$72	483\$57	- 90\$85
Porto á Póvoa e Famalicão	30 "	64	93.871\$56	64	92.342\$26	+ 1.529\$30	1.466\$74	1.442\$84	+ 23\$90
Guimarães	31 Maio	56	66.930\$45	56	63.078\$72	+ 3.851\$73	1.195\$18	1.126\$40	+ 68\$78
Hespanhoas									
			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	31 Julho	3.681	103.729.030	3.681	94.563.397	+ 9.165.633	28.179	25.689	+ 2.490
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 Julho	3.664	88.219.322	3.664	78.490.311	+ 9.729.011	24.077	21.422	+ 2.655
Andaluzes.....	31 Julho	1.083	20.045.122	1.083	19.558.374	+ 486.748	18.508	18.039	+ 469
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 Agosto	777	7.672.757	777	6.749.302	+ 923.455	9.874	8.686	+ 1.188
Lorca a Baza e Aguilas.....	28 "	168	2.752.986	168	2.101.294	+ 651.692	16.386	12.507	+ 3.879

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 typos 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 económicas muito mais favoráveis do que as actuaes (epoca 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 typos de todo o material nas diversas linhas ferreas.

Porque, enquanto não for decretada essa unificação, a industria nacional não poderá empregar, 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 typos.

Porque, pelo que respeita á defeza nacional, é de absoluta necessidade, sob o ponto de vista strategico, decretar essa unificação de typos do material ferro-viario, desde que a primeira condição neccessaria para ser possível effectuar uma mobilisação de tropas e outros elementos militares, é a de que não appareçam obstaculos, 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 taes circumstancias.

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

Porque, finalmente, a unificação dos typos do material permittiria dispor-se sempre de um stock de peças sobre-cellentes, com o qual mais facilmente se podem realizar as reparações neccessarias a todo o momento, com grande rapidez, tornando menos graves, por assim dizer, as consequências de qualquer avaria que se produza; e jssó, com o actual regimen de arbitrariedade, é industrialmente impossivel.

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



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 crêdor da CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO em 31 de Dezembro de 1916.....	3.666.016\$21	
Correcção do encargo de 2.º grau do Exercicio de 1915.....	437\$00	3.666.453\$21
Deduzindo:		
Despezas com:		
Novas construcções, trabalhos complementares e outros	543.603\$13	
Material circulante.	43.704\$27	
Mobília, utensilios e ferramentas.....	35.035\$71	621.363\$11

Insufficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)...	49.531\$31	
Insufficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas.....	80.951\$49	
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes....	19.394\$93	
Differenças de cambio—Saldo devedor d'estas contas.....	30.809\$26	
Multa paga ao Estado por falta de pagamento na devida oportunidade do imposto de sello, relativo ao mez de Outubro de 1909.....	13.503\$73	
Subvenção á «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,—deducção feita da provisão para pagamento do juro ás obrigações de 2.º grau.....	42.202\$82
---	------------

Somman — Escudos.....	2.867.315\$16
-----------------------	---------------

A applicar conforme o § 1.º do Artigo 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações privilegiadas de 1.º grau.....	1.849.911\$49
b) Amortisação das obrigações privilegiadas de	
1.º grau:	
Ordinaria . 258.109\$89	
Accelerada . 84.785\$01	342.886\$90
c) Deducção até á concorrência de 200 000\$00 em beneficio da «Reserva Especial» constituida pelo Artigo 63.º — (completa)	-5-
d) Amortisação das obrigações privilegiadas de	
2.º grau:	
Ordinaria . 106.402\$87	
Accelerada . 83.048\$41	189.451\$28
	532.338\$18
	2.377.249\$67
Para distribuição ao 2.º grau, captivo de impostos	490.065\$49
e) A's 328.632 obrigações de 3 %	
— Frs. 3.50 — Frs.....	1.150.212,-
A's 58.297 obrigações de 4 %	
— Frs. 4.66 2/3 — Frs.....	272.052,67
A's 29.098 obrigações de 4 1/2 %	
— 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 fallecimento, em 9 de Dezembro de 1916, d'um dos mais antigos e muito dedicado Vogal do mesmo Conselho e do Comité de Paris, o Snr. Paul Leroy-Beaulieu.

Egualmente tem o Conselho o pesar de se referir ao fallecimento, 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 Snr. Dr. Manuel Paes de Villas-Boas.

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

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

Para preencher a vaga do Snr. Dr. Manuel Paes de Villas-Boas, foi nomeado Vogal do Conselho Fiscal, nos termos do § 1.º do Art.º 175.º do Código Commercial Portuguez, o Snr. 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 175.º do Código Commercial, tem de ser submettida á confirmação d'esta Assembléa Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas.

Em virtude do preceituado nos Art.º 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.ªs Srs.: Dr. Antonio Teixeira de Sousa, Alexis Rostand e Paul Desvaux,

por parte dos Accionistas, o Ex.ª Sr.: Alvaro Pedro de Sousa e no Conselho Fiscal

os Ex.ªs Srs.: Alfredo Mendes da Silva e Dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

Em conformidade com os Art.º 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, Commissario do Governo e seu Adjunto, de accordo com o disposto nos Art.º 12.º e 39.º dos Estatutos.

O Conselho de Administração continúa 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 quaes se pôde apreciar o estado financeiro da mencionada Caixa:

Balanço em 31 de Dezembro de 1916

ACTIVO

Caixa.....	799.500	
Papeis de credito.....	422.265.802	
Immoveis.....	37.256.844	
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	27.267.886	487.589.532

CONTAS DE ORDEM

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes— c/Valores em deposito.....	520.488.500	
Total—Escudos.....	1.008.077.332	

PASSIVO

Contribuintes:		
Jóias.....	87.212.546	
Quotas.....	386.188.886	473.401.532
Reembolsos.....	8.963.540	
Pensões por pagar.....	1.137.502	
Contas a liquidar.....	4.087.558	487.580.532

CONTAS DE ORDEM

Valores em deposito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	520.488.500	
Total—Escudos.....	1.008.077.332	

Ganhos e Perdas

EXERCICIOS ANTERIORES

Operações de 1916 relativas a exercicios anteriores ..	850.580	
--	---------	--

EXERCICIO DE 1916

Encargos:

Ordinarios

Reformados.....	58.818.669	
Pensionistas.....	35.344.552	94.163.221
Total—Escudos.....		95.014.501

EXERCICIO DE 1916

Receitas:

Affectas pela Companhia:		
Bilhetes de gare.....	25.812.504	
Marcação de logares.....	1.380.540	
Anuncios nas estações.....	2.200.500	
Bilhetes gratuitos de circulação.....	2.542.526	31.934.570
Proprias:		
Juros de móra.....	1.520	
Juros de papeis de credito.....	17.998.560	
Lucro em titulos sorteados.....	9.594	
Rendimento liquido de casas.....	409.596	
Reembolsos de 1911 não reclama- dos.....	1.522.540	19.941.520

Reversão de jóias e quotas por fallecimento, demissão e reforma de empregados.....	17.347.824	37.288.544
---	------------	------------

Extraordinarias:

Donativos de extranhos.....	3.583	69.226.597
-----------------------------	-------	------------

Subvenção da Companhia, relativa a 1916.....		25.787.504
--	--	------------

Total—Escudos.....		95.014.501
--------------------	--	------------

A importancia da contribuição do pessoal em 1916 foi:

por jóias.....	3.470.501
por quotas.....	34.114.532
Somma — Escudos.....	37.584.533

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 affectas a este serviço.....	31.9.3570
Subvenção da Companhia—Exercicio de 1916.....	25.787.504
Somma — Escudos.....	57.721.574

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

Lanço de Vidago a Chaves

EMPREITADA S. (CONCLUSÃO)

EXTENSÃO 8.800^m

Conclusão das terraplenagens, obras d'arte correntes e especiaes, muros 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 publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 817.506 e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera 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 recibo do deposito provisorio 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 uteis, desde as 11 horas ás 15, no Serviço de Construcção 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 metallica

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 metallica».

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens, em Santa Apollonia, em todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 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 SENSACIONAES DA SEMANA

Irmã do Presidjario

(4 partes)

Historia de Sempre

(3 partes)

A MASCARA DOS DENTES BRANCOS

ESTREIA — dos 14.º, 15.º e 16.º episodios

HORARIO 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	8 15	7 23
10 5	11 34	8 48	9 45
12 5	1 34	9 26	10 23
6 15	7 38	12 5	1 14
7	7 55	4 10	5 25
8 29	9 49	8 40	9 48
12 25	1 54	10 20	11 27

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 33	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 40	5 53	7 11
8 10	9 30	8 40	7 58
10 10	11 30	8 38	9 30
1 10	2 17	9	9 53
5 25	6 29	10 30	11 46
6 5	7 25	12 12	12 56
6 50	7 43	3 41	5
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 40	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
5 20	6 59	4 11	5 46
6 2	7 39	8 30	10 6
10 20	11 54		
12 16	1 43		

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	6 58	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 10	10 40	11 30
5 20	6 8	4 55	5 46
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	11 1	11 36
12 16	1 7		

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
7 40	7 50	7 20	7 30
5 10	5 20	9 20	9 30
6 15	6 26	5 40	5 50

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 25		

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 20	9 38	11 26	5 5
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
4 25	2 19	1 57	10

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 30	11 3	1 33	12 20
8 50	11 3	7 55	8 44
8 40	12 40	9 25	2 31

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Coimbra	Figueira	Coimbra	
3	6 53	4 8	6 15
7 35	9 20	6 30	8 15
11 35	2 13	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	2 40	12 21
		12 40	4 15

Coimbra	Louza	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 20

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8	4 45	2 55	11 50

Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 30	10 9

Caldas	Alfarellos	Caldas	
1 40	10 55	11 40	8 23

Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 36	4 40	7 40
2 5	4 55	6 25	9 32
5 21	8 12		

Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43

Porto	Espinho	Porto	
8 10	9 9	10 4	11 8
4 26	5 26	6	7 6
7 23	8 22	11 30	12 34

Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43

Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	
8 50	7	8 28	8 36

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
8 50	10 50	5	8 36

Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
8 40	2 31	9 35	2 33

Entronc.	T. Vargens	Entronc.	
8	1 49	4 40	9 40

C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 5 50	10 25	h 5 50	9 55

Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 49	4 38	11 36

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
4 45	6 48	11 40	1 46
11 30	1 45	8 50	10 52
8 40	11 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
7 12	7 1	12	8 21

Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
2 30	8 53	9 5	3 6

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 49	7 34	10 53

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 30	7 5	6 30	7 10
8 15	8 50	7 40	8 5
10	10 35	9 3	10 5
11 30	12 5	11 25	12
2 45	3 23	1 25	2
4 21	5	4 55	5 30
6 40	7 10	5 55	6 30
8 10	8 50	9 54	10 34
11 30	12 10		

Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 15	9 48	8 25	10 5
11 30	12 1	10 35	12
4 25	6 8	5	6 30
8 10	10 5	8 45	10 34

Lisboa	Aldegailega	Lisboa	
8 15	10 10	8 10	10 5
11 30	1 10	12 5	2
4 25	6 20	4 40	6 30
8 10	10 5	8 40	11 34

Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 50	2 20	7 10
8 10	12 15	9 28	2

Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 32	12	10 10	10 39
11 7	11 35	10 15	10 44

Lisboa	Villa Vigosa	Lisboa	
8 15	4	6 15	2

Lisboa	Mora	Lisboa	
8 15	3 5	6 40	2

Lisboa	Beja	Lisboa	
8 15	2	7 10	2
8 10	12 55	8 30	2

Lisboa	Moura	Lisboa	
8 15	1 50	6	2

Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Tunes	Portimão	Tunes	
6 13	7 15	4 48	5 46
11 58	1	3 25	4 27
8 55	10	7 15	8 20

Garvão	Grandola	Garvão	
3 30	6 35	9 30	1 13
1 50	5	7 20	11 4

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	V. R.	S. Ant.	Tunes
4 45	8 50	7 40	11 40

C. Branca	Faro	C. Branca	
3 45	7 33	8 35	1 10

Porto	Braga	Porto	
7 27	9 11	4 5	5 46
8 22	10 50	8 15	10 10
10 12	12 53	14 58	2 10
5 10	7 1	5 47	8 10
12 18	2 11	10 20	12 18

Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 25	8 10

Porto	Monsão	Porto	
8 22	1 53	4 26	10 10
5 10	10 34	2 47	8 10

Vianna	Valença	Vianna	
8	10 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 50	9 50	4 5	6 46

Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 46

Porto	Marco	Porto	
9 52	12 44	3	5 50

Porto	Tua	Porto	
4 43	9 24	5 51	10 30

Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	4 13	12 40	8 19

Regoa	B. d'Alva	Regoa	
6 41	11 52	5 6	10 13

Porto	Amarante	Porto	
8	11 5	7 55	10 30
4 43	7 17	4 52	8 19

Regoa	V. Real	Regoa	
8 32	9 51	5 27	6 37

Regoa	Vidago	Regoa	
12 45	4 20	3 20	6 37
8 32	12	11 45	3 10

Pocinho	Carviães	Pocinho	
3 40	5 25	10 57	12 35

St. Comba	Vizeu	St. Comba	
1 5 10	7 31	6 50	8 55
8 35	12	11 15	1 20
3 57	6 10	4 25	6 30

Tua	Bragança	Tua	
5 10	12 5	8 15	1 50
3	9 5	3 20	9 35

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Sarnada	Espinho	
5 50	9 3	4 40	7 47

Espinho	Vizeu	Espinho	
8 35	3 45	12 20	7 40

Aveiro	Sarnada	Aveiro	
10	11 38	7 39	9 8
8 23	4 1	4 30	6 5

Vizeu	Sarnada	Vizeu	
4 30	8 36	5 30	10 2

Porto	Povoa	Porto	
8 15	9 45	4 45	6 18
11 15	12 40	8 10	9 21
1 15	2 20	11 50	1 10
2 15	3 34	12 50	2 4
5 15	6 35	5 20	6 44
8 15	9 42	7 10	8 25
9	10 11	11 10	12 16

Porto	Famalicão	Porto	
2 15	5 35		

Povoa	Famalicão	Povoa	
7	8 22	10 10	11 26
10	11 21	11 15	5 34
4 15	5 35	7 10	8 28

Trofa	Guimarães	Trofa	
7 40	9 13	1 2	3 43

Trofa	Fafe	Trofa	
9 36	12 12	6 38	9 7
6 5	8 34	4 10	6 48

a	Directos expressos ou rápidos
b	Semi-directos
c	Quintas e sábados
d	Porto-Campanhã
e	Dias úteis
f	Domingos e feriados
g	Dia 23 de cada mez.
h	Segundas-feiras
i	Terças-feiras
j	Segundas, terças, quintas e sab.
k	Quartas-feiras
l	Sábados
m	Dias 3, 11 e 21 de cada mez.
n	Terças, quintas e 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 sair do porto de Lisboa



Companhia da Mala Real do Pacifico

Continuam regularmente as viagens para a America do Sul.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.ª



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

Um paquete