

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

18.^o do 30.^o anno

LISBOA, 16 de Setembro de 1917

Número 714

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Ceará — Aviso ao Públido: Tarifa especial interna n.^o 14 (G. V.) — Aviso ao Públido: Additamento à tarifa de despesas accessórias.

Sul e Sueste — Anexo à tarifa especial interna n.^o 10 (P. V.) — Aviso ao Públido: Transportes especiais de mercadorias em pequena velocidade.

Companhia Portugueza — Aviso ao Públido: Tarifa especial P. n.^o 6 (G. V.).

Linhos ferreas coloniais.....	278
A nova estação de Chaves (ilustrado).....	279
O caminho de ferro de Bagdad.....	279
Viagens e transportes.....	280
Excursões no paiz — III — As estações de Entre-os-Rios — Torre e S. Vicente — Bom hotel e melhores águas — As termas romanas — Diggessões e diversões — A linda da Lixa — O palácio do pão de lo — As Caldas de Canavezes — Uma bella estância.....	280
Os caminhos de ferro na América.....	282
Perante a gréve dos telegrapho-postaes.....	282
Serviço de Minas	282
Documentos para a História (Continuação).....	283
Linhos estrangeiros.....	284
Parte financeira:	
Carteira	284
Boletim commercial e financeiro.....	284
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	285
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	285
União Sul Africana.....	286
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório.....	286
Arrematações.....	287
Horário dos comboios.....	288

SUMMARIO

Dúvida inadmissível de J. Fernando de Sousa	275
Aniversário glorioso	277
Parte Oficial, Ministério do Trabalho e Previdência Social — Secretaria Geral — Lei n. ^o 800 — Ministério do Fomento — Secretaria geral — Lei n. ^o 806	277

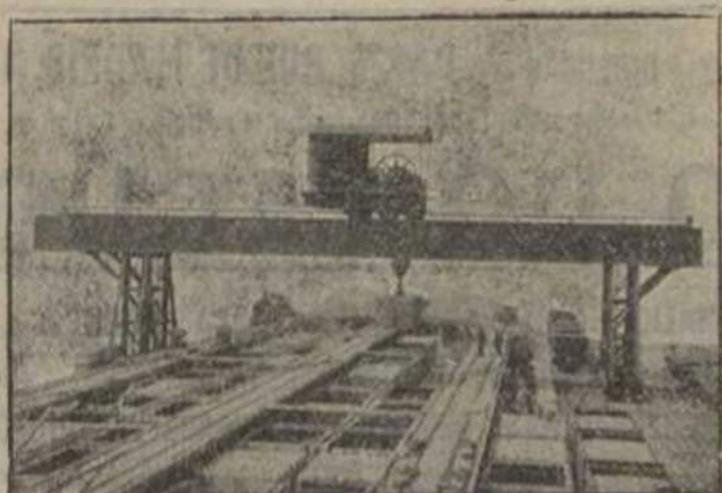
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITÓRIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.^o
LISBOA

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

Endereço telegráfico — MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEFONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath.

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

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

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: «Ransomes & Rapiers, London»
e Cablesgrammas: «Sluice London».



Apparelhos hidráulicos de parada, de curso de 7 pas fornecido ao Caminho de Ferro Paris Orleans



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, prorrinas 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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

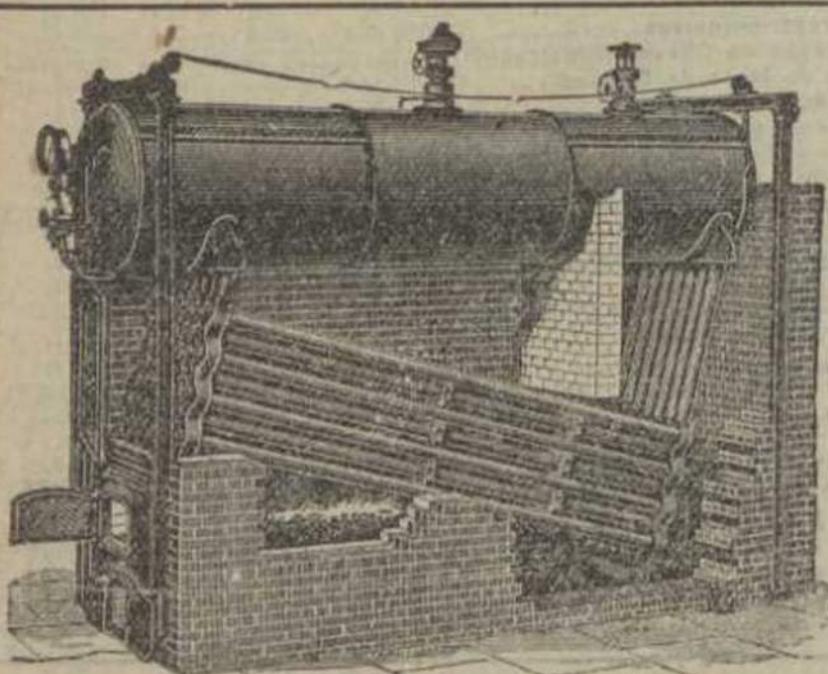
Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'água. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosíveis. — Económicas.

Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas automáticas. — Aquecedores d'água d'alimentação. — Purificadores d'água. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes eléctricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: BABCOCK — LISBOA

SEGUROS

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

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

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

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

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios contínuos automáticos e não automáticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rápida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

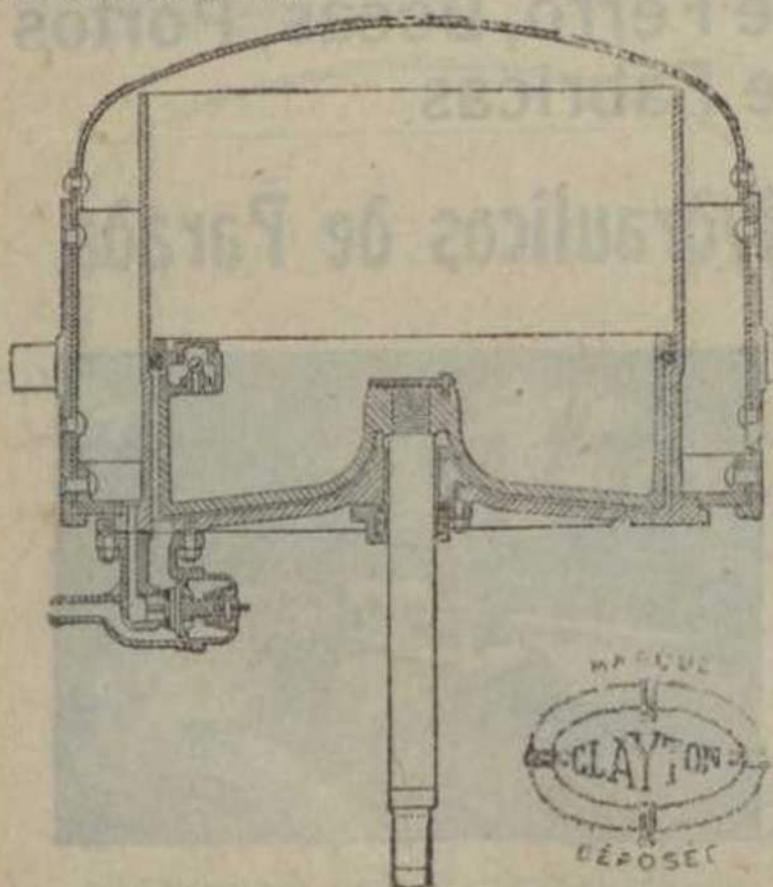
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

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

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério do Trabalho
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos
Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração
de 3 de julho de 1912)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da Redacção — RAUL ESTEVEZ, Capitão de Engenharia

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

18.º do 30.º anno | LISBOA, 16 de Setembro de 1917 || Número 714

Duvida inadmissivel

Os escrupulos legalistas da burocracia suscitam de vez em quando subtilezas hermeneuticas, duvidas de interpretação de contractos, que ao senso pratico não ocorrem e vem perturbar práticas consuetudinarias por elle dictadas e em que nunca se tinham notado inconvenientes.

condições se calcaram as da nova concessão. Como nessa época o coefficiente de exploração das linhas de Norte-Leste era inferior a 0,40 julgou-se que tanto para a linha portuguesa como para as hespanholas era suficiente esse coefficiente e por isso arbitraram-se as despesas em 0,40 das receitas, com o minimo de 1.000\$00, correspondente á receita de 2.500\$00. Fixou-se o maximo do encargo annual em 135.000\$00.

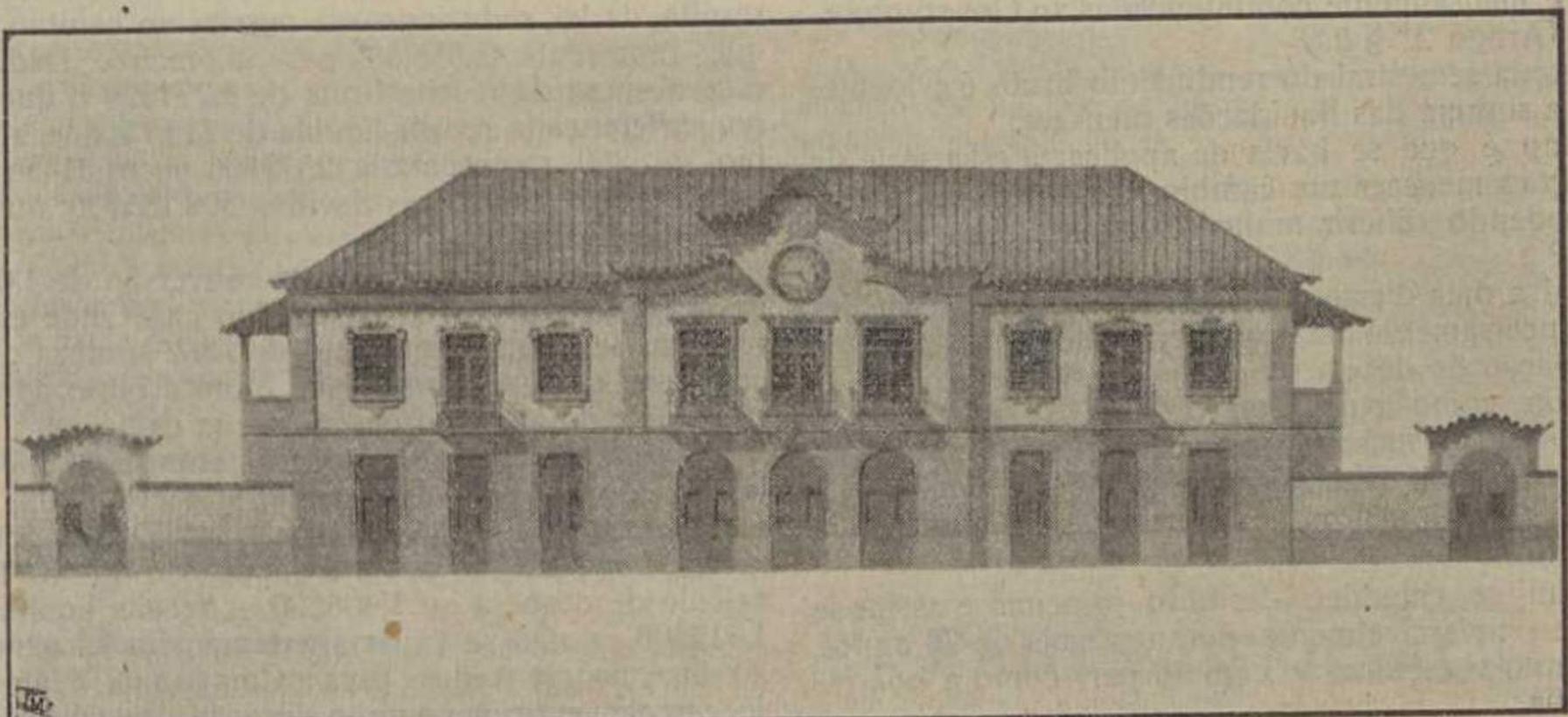
Nenhuma regra se fixou na lei para a redução do capital de estabelecimento em pesetas e reis, nem para igual redução das receitas, a fim de se determinar o limite a partir do qual se tomavam 0,40 das receitas como cifra representativa das despesas.

Em 12 de outubro de 1882 foi firmado o contracto, no qual se especificaram as condições previstas na lei, introduzindo-se regras que n'ella não figuravam.

Assim, o § 5.º do artigo 1.º prescreveu:

a) que se adoptasse o cambio par para a redução a reis, do custo da construção;

b) que para as reduções dos adiantamentos provenientes da garantia de juro, regularia o cambio comercial entre Lisboa e Madrid ao tempo do encerramento das respectivas contas.



A projectada estação de Chaves, na linha do Tamega (Vidé artigo pag. 279)

Pertence a esse numero uma questão ha pouco levantada acerca do modo de liquidação do complemento da garantia de juro devida á Companhia das Docas como arrendataria das linhas hespanholas de Salamanca á fronteira portugueza.

Como é sabido, quando se ia construir a linha de Salamanca-Villar Formoso, destinada a constituir, com a do Norte-Leste-Beira Alta, a principal arteria do tráfego luso-francez, os interesses alarmados da cidade do Porto exerceram pressão sobre os poderes públicos e impuzeram-lhe a concessão de auxilio á ligação da linha do Douro com aquella arteria, de modo que o Porto ficasse em paridade de condições com Lisboa em relação ao tráfego internacional.

D'esse movimento saiu a lei de 22 de julho de 1882, concedendo a garantia de juro de 5 % ao syndicato dos bancos do Porto, constituído para a construção das linhas de Salamanca a Villar Formoso e Barca de Alva.

Esse juro referia-se á diferença entre o custo da construção e a subvenção kilometrica concedida pelo Governo hespanhol.

No mesmo anno fôra concedida, por lei de 2 de maio, a garantia de 5 % sobre 30.000\$00 por kilómetro á linha de Torres-Figueira-Alfarellos, por cujas

O primeiro preceito era rational e tendia a emancipar das oscilações dos cambios a fixação em reis do capital garantido.

A segunda parte do paragrapho tinha por igual plena justificação.

Liquidados os adiantamentos da garantia havia que pagal-os.

A quem? A' Empresa que o syndicato dos bancos organisasse para construir e explorar as linhas. Essa Empresa tinha de ser, como de facto foi, uma companhia hespanhola, *Compañía de los Ferrocarriles de Salamanca á la Frontera Portugueza*, com a sua sede em Hespanha e sujeita ás leis hespanholas, embora os capitais sejam portuguezes. Era portanto a essa empresa que tinha de ser entregue a garantia e por isso importava fixar o cambio para a sua transformação na quantia em pesetas que tinha de ser enviada, visto que a garantia era liquidada em reis. Qual o cambio d'essa operação? Evidentemente o da data do pagamento, com o qual se fechava a conta respectiva em cada semestre.

Acaso se pode concluir que esse cambio regula a transformação das receitas em pesetas, na quantia em reis que serve de base ao cálculo das despesas e portanto á liquidação da garantia?

De modo algum.

O texto diz explicitamente: *a redução do adiantamento proveniente de garantia*, isto é a quantia que se apurou ser devida e que tem de ser transferida em pesetas para Salamanca e não *liquidação da garantia*.

Servir-se para esta do cambio do encerramento das contas, pois estas só podem ser encerradas depois da liquidação feita e apurado o complemento a pagar á Companhia, é que não pode ser.

Serviria pois de base á liquidação um cambio posterior á mesma, o que seria o cumulo do absurdo.

Assim, pois, ha no contracto apenas dois preceitos sobre cambios: um, que se applicava por uma só vez, para fixar o capital em reis, base de garantia e o segundo para regular as inversões em pesetas das quantias liquidadas e a pagar á Companhia hespanhola, em cada semestre.

Nenhum preceito se estabeleceu para a transformação das receitas de pesetas em reis, para o calculo da garantia que o contracto fixa n'esta ultima moeda.

Na ausencia de preceito explicito, pedia a equidade e o bom senso que se adoptasse o cambio normal, o cambio par, emancipando assim o calculo das vicissitudes caprichosas do mercado cambial.

Com effeito, as receitas serão liquidadas mensalmente e mensalmente comunicadas ao Governo portuguez (Artigo 2.º § 2.º).

A conta semestral do rendimento bruto é evidentemente a somma das liquidações mensaes.

Como é que se havia de applicar a essa serie de liquidações mensaes um cambio unico, sem ser o normal, podendo differir muito d'este para mais ou para menos?

Qual a data d'esse cambio, visto que não pode ser a do encerramento da conta, evidentemente posterior á liquidação do debito ou credito do Governo?

Assim como para fixar o capital se prescreveu o cambio par, do mesmo modo para liquidar o juro garantido de 5 %, d'esse capital se deve tomar igual cambio para transformar as receitas, de pesetas em reis.

Assim se entendeu desde o principio e assim se procedeu invariavelmente durante mais de 30 annos, applicando-se sempre o cambio par, como a boa razão pedia.

Circunstancias sabidas provocaram mais tarde a publicação da lei de 29 de agosto de 1889, que suscitava a Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, elevando a 270.000\$00 o maximo de adiantamento ás linhas de Salamanca no caso de serem arrendadas por ella. O capital base da garantia era fixado em 7.400.000\$00, a que correspondia aquella quantia ao juro de 5 %.

Como a nova companhia arrendataria das linhas passava a ter a sua séde no Porto, deixava de ter razão de ser o preceito do contracto de 1882 sobre redução dos adiantamentos a pesetas, visto serem pagos não em Salamanca mas no Porto, e não em pesetas mas em reis.

Por isso continuou-se a adoptar o cambio par para a transformação das pesetas em reis, com o fim de liquidar a garantia, isto apesar de ter estado quasi sempre o cambio abaixo do par.

Sucede porém que, ultimamente e por virtude das anormalissimas circunstancias originadas pela guerra europeia, a moeda hespanhola valorisou-se em proporções que excedem toda a expectativa.

E' exactamente n'essa occasião que as estações officiaes emittem a estranha opinião de que é o cambio do dia o que se deve adoptar, invocando para isso o preceito do contracto de 1882, relativo á transformação de reis liquidados em pesetas a transferir, isto quando

se trata de converter pesetas em reis para redusir a receita á moeda prevista no contracto.

Vejamos o resultado de tal incongruente interpretação do contracto, applicando essa hermeneutica ás receitas de 1916.

Foi a receita do trafego de pesetas 627,29 por kilometro ou 1:128\$83 ao cambio par; sendo a receita inferior a 2.500\$00, ha que deduzir 1.000\$00 para despesas d'exploração ficando a receita liquida de 128\$83, o que para 204^{km} representa 26:281\$32. Tendo o Estado garantido 370.000\$00 o complemento seria 333.718\$68 e o Estado teria que pagar o maximo, previsto na lei de 1889, de 270.000\$00.

Appliquemos agora o cambio de 360. A receita passa a ser de 2.257\$66 por kilometro, a receita liquida de 1.257\$66, ou para toda a linha 256.562\$64 e o complemento da garantia 113.437\$36, muito inferior aos 270.000\$00 previstos na lei.

E succederia isto exactamente quando as receitas baixaram e a exploração encareceu, sendo o coefficiente effectivo de exploração 0,957.

Tão absurda e extorsiva seria esta liquidação que se procurou corrigil-a por um artificio estranho á lei e em contradicção com ella.

Tomar-se-ia para isso a despeza de 1.000\$00, que resulta da lei, reduzindo-a a pesetas ao cambio par, o que representa 5.555,55 por kilometro. Deduzia-se esta despesa da receita bruta de 6.271\$29 o que dava, por diferença, a receita liquida de 715,74, que, ao cambio de 360, representaria 257\$566 ou 61.814\$64 para toda a linha, sendo pois devidos 308.185\$36, ou o maximo de 270.000\$00.

Seria justa e equitativa esta conversão de 1.000\$00 de despesas em pesetas ao cambio par. Onde está porém nas leis ou no contracto de 1882 sombra de preceito em que se funde? Não é um arbitrio adoptado para fugir do absurdo em que se ia cahir?

Supponhamos que as receitas eram de 7.000 pesetas por kilometro.

Ao cambio de 360 representaria 2.520\$00 por kilometro. Logo era inevitável a applicação dos 40 % para calculo de despesa ou 1.008\$00. A receita liquida seria 1.512\$00, a não se violar abertamente a lei para fugir á consequencia ruinosa para a Companhia, e iniqua, de se cercear enormemente o juro de obrigações a que está affecta a garantia do Governo.

Essa iniquidade vem da improcedente invocação de um preceito sobre cambios, do contracto de 1882, que respeita a materia diversa e nenhum cabimento tem.

O Governo assim o reconheceu mandando pagar a garantia sem dedução. O exame do aspecto jurídico da questão pela estação competente ha de vir certamente confirmar a boa jurisprudencia, sem exceção seguida durante tão largo periodo e consagrar o principio do cambio par para a conversão das receitas.

E quando assim não sucedesse, o que é improável, ainda tinha a Companhia o recurso ao juizo arbitral, em que teria representação para defender a justiça que lhe assiste.

J. Fernando de Souza

A questão de Ambaca

A propósito da reclamação da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, relativa à falta de andamento da acção que intentou contra o Estado, a Procuradoria da República junto da Relação de Lisboa acaba de informar que a referida acção tem tido o andamento que a sua complexidade, lhe permite ter, sem em nada ter sido auxiliada com os elementos de que o Ministério das Colónias pode dispôr.

Anniversario glorioso

A invenção da locomotiva

Onze dias apóz a apparição d'este numero da *Gazeta*, a 27 de Setembro, portanto, passa o 92.^º anniversario do acontecimento que tornou possivel a existencia d'esta folha, ou seja o da inauguração da primeira linha ferrea, dirigida por Jorge Stephenson.

Talvez nem todos os leitores da *Gazeta* saibam que era filho de um pobre fogueiro, o inventor da primeira locomotiva de tracção pelo vapor.

Nascido em Wylam, na Inglaterra, em 1781, soffrendo as privações que necessariamente deviam resultar das precárias circumstancias em que se encontrava o pae, a esse tempo empregado na bomba de incendios de uma mina de carvão, teve aos sete annos de se subjeitar à vida de pastor, mediante uma soldada insignificantissima. Mas já n'esta idade, em que ordinariamente se cuida apenas de brinquedos futeis, Jorge Stephenson, o futuro engenheiro, se occupava de levar a cabo, conforme lhe permitiam os recursos de que podia dispor, diversos trabalhos, aliaz rudimentares, de mechanica.

Só aos dezesete annos conseguiu ir para a escola, onde aprendeu a ler, a escrever e a contar. Algun tempo depois, tendo arranjado um lugar de machinista nos arredores de New Castle, tratou de applicar os seus conhecimentos e de adquirir outros, para o que se viu obrigado a desempenhar mistéries dos mais grosseiros, como os de remendar o fato e o calçado dos companheiros.

O concerto feliz de um relogio foi o que começou a tornar-lhe o viver mais supportavel. Entrou a ganhar algum dinheiro, e casou com uma mulher do povo, da qual teve um filho.

O peculio que trabalhosamente conseguira adquirir esgotou-se quando teve de pagar a quem o substituisse na milicia, para que fôra chamado durante a guerra com a França, e quando teve de servir de amparo ao velho pae, já então cego.

Continuou sempre a trabalhar e a estudar com todo o afino. Em 1810 realizou o concerto de uma machina destinada a exgotar um poço, que não funcionava a despeito de todos os esforços que outros tinham empregado. O bom resultado que obteve começou de grangear-lhe uma reputação, e fez com que lhe dessem um lugar de machinista que vagara.

Em 1812, tendo estudado mathematica, mechanica e chimica, foi nomeado engenheiro da mina de Wellington, onde, substituindo os carris de madeira por carris de ferro, e empregando os planos inclinados, conseguiu reduzir o numero de cavallos empregados na mina.

Era por este tempo que se pensava em empregar o vapor como meio de tracção. A primeira tentativa fôra feita por Trevithick e Vivian, que quizeram substituir os cavallos na condução do carvão, por uma locomotiva a vapor. Stephenson comprehendeu então construir uma locomotiva aperfeiçoada, que concluiu em dez meses. Depois de algumas modificações operadas nos systemas das rodas, a locomotiva puxava oito vagões com a velocidade de 4 milhas por hora. Modificando ainda a posição do tubo de descarregar, ficou aumentada a força da machina, sem crescer a despesa do combustivel.

Estava inventado o caminho de ferro. Entretanto, as grandes vantagens de um tal invento não foram, nem podiam ser, desde logo reconhecidas. Todos achavam o invento engenhoso, mas poucos ou nenhum lhe entreviam a utilidade pratica.

Em 1815, porém, tendo o parlamento auctorizado a construcção de um caminho de ferro entre Darlington e Stockton, foi Stephenson nomeado para dirigir os trabalhos. A inauguração d'essa via foi feita com extraordinaria

pompa e animação, em 27 de Setembro de 1825, faz 92 annos d'hoje a 11 dias.

A uma machina movel chamada *Experiencia* foram atrelados 34 carros, onde iam as auctoridades, os convidados, os musicos e grande porção de mercadorias.

Um dos carros que eram rebocados pela machina inventada por Stephenson levava uma bandeira na qual se lia: *Periculum privatum, utilitas publica*, o que traduzido significa: perigo para alguns, mas utilidade para todos. A partida, a multidão fez uma ovacão estrondosa, e algumas pessoas que a cavallo quizeram acompanhar o comboio, ficaram, dentro de pouco, muito para traz. A velocidade era de 40 kilometros por hora.

D'ahi por deante Stephenson foi encarregado de dirigir os trabalhos de construcção de quasi todas as linhas na Inglaterra, na Escocia e na Irlanda.

Em 1840 entregou a seu filho e a alguns engenheiros seus discípulos as funções que desempenhava em algumas companhias e retirou-se para uma casa de campo que já possuia em Topton, onde inventou um freio, que, manejado por um só homem, pôde deter um comboio.

Foi depois nomeado presidente da companhia dos caminhos de ferro de Yarmouth e de Norwich, e da Sociedade de Engenheiros.

Quando se tratou de estabelecer uma rede de caminhos de ferro na Belgica foi alli chamado e recebido explendidamente por Leopoldo I.

Uma pleurisia, que o atacou depois de uma viagem que fez a Hespanha e a França, alterou-lhe de tal forma a saude, que se retirou definitivamente a Topton, onde morreu de uma febre intermitente, em 1848, deixando uma regular fortuna e um nome immorredouro.

Em Wylam, onde nascera, em Liverpool e em varios outras cidades da Inglaterra existem estatutas a esse homem notavel, que tendo nascido de humilde condicção legou ao progresso da humanidade uma das suas mais brillantes conquistas.

A. B.

PARTE OFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Secretaria Geral

LEI N.º 800

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

Artigo 1.^º São alterados os quadros do pessoal administrativo dos caminhos de ferro do Estado, nos seguintes termos:

1.^º Nos caminhos de ferro do Sul e Sueste são extintos os seguintes lugares: 1 chefe de serviço de contabilidade e tesouraria, 1 guarda-livros, 4 escriturários principaes, 8 escriturários de 3.^ª classe e 5 telegrafistas de 2.^ª classe; e criados os seguintes lugares: 1 chefe de serviço de tesouraria e processo, 1 guarda-livros, chefe do serviço de escrita e contabilidade, 5 chefes de secção, 3 sub-inspectores de serviço de movimento, 12 escriturários de 1.^ª classe, 1 fiscal de revisores, 1 fiel do depósito de impressos, 1 fiel de depósito do serviço de movimento, 1 encarregado de contabilidade das estações de 1.^ª classe, 6 ditos de 2.^ª classe, 1 bilheteiro principal, 4 ditos de 1.^ª classe e 10 factores de 3.^ª classe.

2.^º Nos caminhos de ferro do Minho e Douro são extintos os lugares de: 1 guarda-livros, 1 escriturário de 3.^ª classe e 1 fiel de 2.^ª classe; e criados os seguintes lugares: 1 chefe de serviço de tesouraria e processo, 1 guarda-livros chefe de escrita e contabilidade, 1 chefe de secção de serviço de secretaria, 1 inspector de serviço e tráfego e 5 escriturários de 1.^ª classe, 4 de 2.^ª, 2 telegrafistas de 2.^ª classe e 12 factores de 3.^ª classe.

Art. 2.^º Os vencimentos do pessoal, a que se refere o artigo 1.^º, são os fixados na proposta orçamental para o ano económico de 1917-1918, e os seguintes para os sub-chefes de serviço do movimento, chefes de secção e inspectores e sub-inspectores:

a) Sub-chefes de serviço não contratados:

Vencimento de categoria.....	800\$
Vencimento de exercicio.....	160\$
Total.....	960\$

b) Chefs de secção e inspectores:

Vencimento de categoria.....	700\$
Vencimento de exercicio.....	140\$
Total.....	840\$

c) Sub-inspectores:

Vencimento de categoria.....	600\$
Vencimento de exercicio.....	120\$
Total.....	720\$

§ unico. Os funcionários a que se referem as alíneas a), b) e c) não poderão perceber qualquer gratificação por trabalhos extraordinários.

Art. 3.^o Fica revogada a legislação em contrário e especialmente as disposições do artigo 90.^o do regulamento geral das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, de 16 de Novembro de 1899 e do § unico do artigo 4.^o do decreto de 10 de Outubro de 1902, na parte aplicada aos inspectores e sub-inspectores.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças e o Ministro do Trabalho e Previdência Social a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 31 de Agosto de 1917. — *Bernardino Machado — Afonso Costa — Eduardo Alberto Lima Basto.*

Ministério do Fomento Secretaria Geral

LEI N.^o 806

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

Artigo 1.^o É extensiva á Companhia do Caminho de Ferro do Pôrto à Povoa e Famalicão a mesma concessão respeitante á criação e emissão de obrigações, nominativas e ao portador, que foi feita á Companhia dos Caminhos de Ferro do Alto Minho na base 8.^a da lei de 20 de Julho de 1912, observando-se, porém, as seguintes condições:

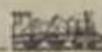
1.^a A emissão será de 200.000\$ em obrigações de 90\$;

2.^a O juro será de 5 por cento ao ano;

3.^a A amortização, por sorteios semestrais ou por compra no mercado, deverá ser feita dentro do prazo de quarenta anos, e poderá ser antecipada.

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

O Ministro do Fomento a faça imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 5 de Setembro de 1917. — *Bernardino Machado — Herculano Jorge Galhardo.*



Linhas ferreas coloniaes Caminho de ferro de Lourenço Marques a Inhambane

Demos no passado numero da nossa *Gazeta* uma notícia bastante detalhada acerca do estado da questão suscitada pela divergência de opiniões acerca da chamada linha de Gaza, que se destina a ligar Inhambane com a capital da nossa província de Moçambique.

Hoje ampliaremos aquella notícia extractando para as nossas colunas uma correspondencia aparecida na *Revista Colonial*, em defesa de uma das opiniões em conflito, correspondencia que em muito esclarece o que ficou dito no nosso numero anterior.

Diz o correspondente que depois da pacificação e ocupação dos vastos territórios de Gaza, era natural que os poderes superiores da Nação julgassem que os terrenos ocupados não deviam ficar ou continuar a ficar à matto, pelo menos para justificar perante os vizinhos que o gastar-se tanto dinheiro com expedições militares, não era com a vaidade de possuir vastas herdades, mas com o intuito de trabalhar, de arrotear, e de fomentar as extensas campinas de Gaza, para provar o costume de colonisadores históricos, apesar de nos faltarem agora os meios pecuniários que possuímos em tempos de abundância. E' sabido que para desenvolver qualquer região agrícola se torna necessário attender em primeiro logar á forma mais

economica e rapida de ligar essa região, por meio de vias de transporte, com os centros de maior consumo.

Foi esta uma das causas que levou a população do Chai-Chai a pedir a sua ligação por um Caminho de Ferro com a Capital da Província, e ainda outro fundamento existe a reforçar o pedido. A barra do Limpopo, como é do domínio público, á mais pequena viração sul não dá acesso aos vapores e d'ahi uma população já importante, principalmente europeia, completamente engarrafada, e muitas vezes com falhas sensíveis nos generos de primeira necessidade e de principal consumo,

N'estas condições pediu-se a construcção de um caminho de ferro, pela distancia mais curta, de ligação com Lourenço Marques, tendo-se em vista que toda a população tem o direito de pedir aos poderes publicos o que entender necessário ao seu progresso e bem estar.

A directriz imaginada de Lourenço Marques a Inhambane, adoptando-se como principio ligar estes dois pontos pela linha mais curta, juntando-se nas respectivas fronteiras districtaes, e drenando cada qual os seus productos ao porto de embarque, parece não deviam ser dados pontos intermediarios forçados. Ficaria aos technicos, encarregados dos reconhecimentos e estudos definitivos, procurar os pontos intermediarios onde devia tocar, fundando-se na densidade da população principalmente europeia, seu commercio e agricultura, mais ou menos desenvolvida. D'esta forma ninguem de boa fé poderia dizer ter havido favoritismo ou que tinham passado em terrenos agrícolas, ainda que bons, á espera de agricultores.

Da linha geral o primeiro troço estudado foi o da Mutamba a Inharrime e depois um outro de Chai-Chai a Manjacaze. Este troço após a sua construcção e aberto por completo á exploração viu-se que rendia 17 % do seu custo; prova evidente de que por este magnifico resultado deve fazer parte da linha geral, sem nos arriscarmos ao tráfego problematico de outra qualquer directriz. Não desejando por forma alguma ir de encontro á opinião dos distintos engenheiros que determinaram a directriz Lourenço Marques-Inhambane, como linha mais curta entre estes dois pontos a ligar; diz o correspondente que não tinham talvez observado, por qualquer principio, que arrancavam ao incalculável progresso da viação accelerada, a florescente villa do Chai-Chai com os seus 200 habitantes europeus, 150 aziaticos, 50 nativos, e um commercio já importante, como está provado pelo imposto de consumo, na média de 2.000 escudos, cobrado mensalmente na alfandega.

Não ligar o Chai-Chai como foi pedido pela sua população corresponde a inutilizar a importação commercial e a exportação de productos agrícolas n'um raio de 20 kilómetros, que tenha por centro a villa, porque com as tarifas do Caminho de Ferro, por mais diminutas que sejam, principalmente para cereaes e outros productos pobres, na extensão de 330 kilometros, é impossivel competir com os productos similares de outra qualquer procedencia, e mesmo do estrangeiro, no principal centro de consumo—Lourenço Marques.

A directriz pedida pela população do Chai-Chai a ligar com a capital da Província tem 180 kilometros e passa na séde de 3 Circunscrições, Macia, Manhiça e Marracuene, e, para o norte de Chai-Chai, a linha já construída com tráfego assegurado passa pelas Circunscrições de Chonguene e Mchopes.

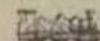
A distancia mais curta entre a linha ferrea e a costa é de 17 kilometros entre Chai-Chai e Chonguene e no restante percurso é sempre superior a 50 kilometros. Entre o Chai-Chai e a costa, em todo o percurso da linha ferrea para o norte, ha uma enorme densidade de população, e para prova basta dizer que a Missão dos Mchopes já teve 300 creanças matriculadas. A Missão dos Mchopes fica a 4 kilometros da Estação de Banhino, a 34 kilometros do Chai-Chai.

Outra qualquer directriz adoptada corresponde a que o Chai-Chai, Chonguene e Manjacaze continuem a importar e exportar mercadorias pela via fluvial e barra do Limpopo, pois ninguém se subjeitará a um percurso tão extenso, a não ser qualquer passageiro endinheirado com receio aos baldões e ao enjôo.

Sobre a qualidade dos terrenos a atravessar por qualquer das directrizes nada diz; deixa esse estudo aos technicos do assumpto, parecendo-lhe no entanto que em qualquer ponto de passagem no valle do Limpopo em nada differem para agricultura.

Entende ainda que a directriz Lourenço Marques, Maracuene, Manbiça, Macia, Chissano, Chai-Chai, Chonguene, Manjacaze, Ribeira d'amba, Inharrime, Motamba, Inhambane, será uma linha de trânsito seguro e remunerador, construindo-se depois raias e estradas para os centros mais povoados.

O assumpto é tão melindroso que só quando vir e pudér ler bem elaborados relatórios, e inqueritos executados por technicos competentes, poderá dizer firmemente de que lado está a verdade, mas é de crer que todas as opiniões e hypotheses sejam devidamente ponderadas para se conciliarem, tanto quanto possível, os interesses das populações com os interesses do Estado.



A nova estação de Chaves

Damos na primeira pagina a gravura da nova estação que vai ser construída em Chaves, no terminus da linha do Valle do Tamega.

Segundo a louvável orientação adoptada pelo sr. Alvaro de Castelões, actual director da rede do Minho e Douro, a construção obedece ao mais puro estylo português, e não só português mas regional.

Na frente, para o lado da estrada, compõe-se de um corpo central, mais saliente, com 3 largas portas e 3 janellas no pavimento superior, sobre as quais se eleva um beiral, siliado, nas suas linhas recurvadas, n'um motivo decorativo colhido pelo proprio distinto engenheiro nas construções de Mondim de Basto. Sobre a janella central o relogio, e sobre este o escudo de Chaves.

Os dois corpos lateraes teem também 3 janellas, sendo a do centro de sacada e as lateraes de corredica. Todas teem vidros pequenos de 20x20. As hombreiras, vergas e peitoris, tudo é ornamentado à moda do Minho.

Para os dois lados do edifício correm muros com uma porta cada um é de coberta de beiraes, como uso local.

Sobre a porta da esquerda, entre ornatos de azulejo, o nome da antiga cidade *Aquae Flaviae*, e sobre a da direita o do seu antigo senhor o imperador romano Flavio Vespasiano.

Do lado da gare, os entre-portas vão ser ornamentados com azulejos, com os retratos de Vespasiano, e de D. Diniz, que deu à cidade o castello e a torre de menagem; e diversas paysagens, entre as quais a vista do Castello, o forte de S. Nentel, etc.

Sendo a estação destinada, no futuro, às funcções de estação internacional, por ser a última em terreno português, proxima da fronteira de Verin, tinha que ser mais vasta que as demais da linha, para comportar os serviços de alfandega, deposito de volumes de transito, para importação, exportação, etc., pelo que o 1.º andar, cobrindo tão larga area, permite dar n'elle alojamento, não só ao chefe como ao demais pessoal da estação.

Foi isso bem aproveitado, fazendo-se duas escadarias, nos dois extremos, cobertas com os seus alpendres minhotos, que completam o bello conjunto de edificação tão puramente nacional.

O caminho de ferro de Bagdad

Os trabalhos de construção d'esta linha ferrea, vão prosseguindo com tanta actividade quanta a que permite se empregue a actual conflagração.

O tunnel mais importante da linha acha-se já perfurado, tendo a extensão de 1.826 metros.

As secções em que se tem trabalhado com mais intensidade são as de Taurus de Sicilia e das montanhas de Auranus, achando-se já concluidas e abertas à exploração diversas secções da parte septentrional da Mesopotamia.

Trechos ainda não concluidos em diversas partes da Asia Menor dividem a linha desde Konia ao Eufrates em trez secções, podendo acrescentar-se-lhe uma quarta, a de Bagdad para o Norte, de 120 kilometros de extensão.

O quadro seguinte dá alguns dados referentes às secções já abertas ao trânsito, indicando as datas da respectiva abertura. Constituem essas secções aproximadamente a metade da longitude da linha, e são as partes mais dificeis, pois se encontram em paizes montanhosos, ao passo que as restantes, principalmente as da Mesopotamia, atravessam um paiz relativamente plano.

A oeste do Taurus de Sicilia

Konia-Bulgurlu (25 de outubro de 1904).....	200 km.
Bulgurlu-Ulukishla (1 de julho de 1911).....	38 "
Ulukishla-Karapana (21 de dezembro de 1913).....	53 "
Total.....	291 km.

Na planicie de Adana

Dorak Yenidja-Mumare (27 de agosto de 1912).....	115 km.
Foprak-Kale-Alexandrette (1 de novembro de 1913).....	60 "
Total.....	175 km.

Entre as montanhas de Auranus e o Eufrates

Radian-Alep-Djerablus (dezembro de 1912).....	203 km.
Ponte sobre o Eufrates-Fel-el Abiad (15 de fevereiro de 1915).....	60 "
Total.....	263 km.

Em Babilonia

Bagdad-Sumikeh (2 de junho de 1914).....	62 km.
Sumikeh-Istabulat (27 de agosto de 1914).....	38 "
Istabulat-Samarra (7 de outubro de 1914).....	30 "
Total.....	130 km.

Isto, junto ao pequeno ramal Adana-Mersina, de 64 kilometros, perfaz um total de 926 kilometros já em exploração, quando a distancia total de Konia a Bassorak é de 2.190 kilometros.

Além dos trechos da linha principal, que não estão ainda concluidos, há diversas linhas projectadas, com estudos feitos, que são as seguintes:

Bagliche-Marash.....	65 km.
Hacia Aintub,.....	40 "
Djerabla Bireduk.....	38 "
Hacia Uria.....	40 "
El-Halif-Mardin-Diarbecka-Charput.....	220 "
Moussoul Erbil.....	100 "
Sudije Chapikin.....	130 "
Hacia Tur Charmatli.....	95 "
El Badji-Nit.....	160 "
Total.....	888 km.

Representam em total 3.205 kilometros de linhas ferreas n'esta parte do Oriente.

A conclusão da linha terá enorme importancia, pois torna possível a ligação directa entre o Bosphoro e o Egypto.

VIAGENS E TRANSPORTES

Trafego do estrangeiro para Portugal

Já se acha solucionada em grande parte o obstáculo que nos últimos tempos tem dificultado o transito de mercadorias vindas do estrangeiro pelo caminho de ferro, qual era o de não haver espaço suficiente na estação de Santa Apolonia para se proceder à descarga e à verificação pela alfandega, das mercadorias chegadas.

A Companhia Portugueza obteve das instâncias oficiais em que encontrou a melhor boa vontade de cooperar para se facilitar o trafego internacional, a cedência d'um armazém anexo à sede da Alfandega de Lisboa, para n'elle se proceder à entrega das remessas, que não possam ser descarregadas em Caes dos Soldados.

Dentro em poucos dias espera a Companhia ter concluídos os trabalhos de assentamento da linha junto ao armazém e outras pequenas obras que terá de executar, de forma a poder muito brevemente começar o serviço no novo armazém.

A regularização dos despachos do caminho de ferro continuará a ser feita na estação de Santa Apolonia, e n'esse acto serão os consignatários avisados de qual o armazém em que será feita a entrega das suas remessas.

Este importante melhoramento deve ser recebido pelo comércio com a maior satisfação, visto que com elle o trafego internacional que devido à guerra tem tomado um incremento anormal, poderá fazer-se com muito mais desafogo do que nos últimos tempos em que bastante tem sido prejudicado com a falta de espaço na estação de Lisboa.

Transportes acelerados nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, com o fim de facilitar o transporte de remessas de mercadorias por vagão completo, estabeleceu, a partir de 10 d'este mês, as seguintes disposições:

Acceleração de transporte. — As mercadorias serão taxadas pelas tarifas especiais respectivas, com subjeição ao mínimo de 501 por tonelada e quilometro. Pela aceleração, será cobrada a taxa suplementar de 501,2 por tonelada e quilometro, com o mínimo de percurso de 100 quilometros ou pagando como tal. Estas cobranças são isentas de qualquer sobretaxa.

Requisição de material. — As requisições de material para estes transportes, deverão efectuar-se na estação de procedencia, pelo menos com 4 dias de antecedência do dia em que o expedidor deseja efectuar o carregamento.

Prazos de transporte. — O caminho de ferro obriga-se a efectuar estes transportes no mais curto espaço de tempo que lhe for possível e o fornecimento de vagões será feito por ordem de antiguidade de pedidos.

Estes transportes terão preferencia a quaisquer outros, não sendo, contudo, obrigatórios.

Toilettes-camas no Sul e Sueste

Os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicaram recentemente um Aviso modificando o § único da condição 3.^a da tarifa interna n.^o 2 de grande velocidade, pela seguinte forma:

«Desejando, porém, um só passageiro o compartimento de toilette-cama reservado, poderá ser-lhe facultado,

do, pagando além dos lugares de toilettes-camas do compartimento e do bilhete de que é portador, a importância correspondente a dois bilhetes de 1.^a classe para o mesmo percurso».

Bilhetes de ida e volta para o Porto, ás quintas-feiras

Segundo um Aviso dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, desde o dia 13 d'este mês, os bilhetes do parágrafo 1.^º da tarifa especial n.^o 25, de grande velocidade, são também válidos para o regresso, no dia imediato aquelle em que forem vendidos, pelo comboio tramvay n.^o 33, que parte do Porto para Braga ás 0^h.18.

Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

Ainda não está completamente normalizado o serviço nas linhas hespanholas, havendo ainda algumas restrições para diversas estações das linhas do Norte e suas combinadas, esperando-se que dentro em breves dias o serviço se encontre normalizado.

Bilhetes collectivos de 3.^a classe

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, bem como os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Sul e Sueste e Companhias da Beira Alta e Portugueza, publicaram additamentos ás suas tarifas combinadas P n.^o 1 e P n.^o 6, de grande velocidade, para bilhetes collectivos, para grupos de 12 ou mais passageiros de 3.^a classe, estabelecendo as mesmas condições que a Companhia Portugueza pôz em vigor para a sua tarifa interna n.^o 9, no sentido dos bilhetes só poderem ser utilizados por trabalhadores, como já tivemos ocasião de referir.

~~Exclusivo~~

Excursões no paiz

III

As estâncias de Entre-os-Rios. — A Torre e S. Vicente. — Bom hotel e melhores águas. — As termas romanas. — Diversões e diversões. — A linha da Lixa. — O palácio do pão de ló. — As Caldas de Canavezés. — Uma bella estância.

Temos que dar agora um grande salto porque de Coimbra seguiremos ao Porto, por caminho de ferro, trajecto que já não oferece novidade por ser bem conhecido.

Dos melhoramentos que ahi encontrámos temos dado notícia em outra secção d'esta *Gazeta* («O Porto progride») que continuaremos n'outro numero.

Passemos, pois, em claro, aqui, a bella cidade e sigamos para o Douro, onde nos levam os achaques, vulgares em quem ha annos passou já a craveira dos 60—a bronchite, buscando-lhe linitivo nas afamadas águas da região de Entre-os-Rios.

Ha aqui duas estações thermaes, a Torre e S. Vicente, ambas afamadas e unicas na Peninsula, para o tratamento das affecções das vias respiratórias.

Sendo ambas destinadas á mesma therapeutica é natural que entre elles se dê o embate da competencia; e sendo a estação da Torre a primeira que fundou estabelecimento e hotel, quiz a empresa d'esta, em tempo, evitar a concorrência da sua vizinha, oferecendo uma importante

quantia (que nos dizem ter sido de cem contos) pelo manceial de S. Vicente do Pinheiro.

Não accedeu à proposta o proprietário d'este, e explora-o de sua conta, o que, sem duvida alguma, lhe valen e vale muito mais.

Mas não só a concorrência, que entre si se fazem as duas empresas é muito leve, como muito leal e, por bem dizer, escusada, porque ambas as águas são boas, e ambas vão sendo frequentadas, a mais não poder ser, por quantos precisam socorrer-se dos seus benefícios efeitos.

Por isso os hoteis trasbordam de hóspedes, sendo, por tanto, indispensável, nos meses de julho e agosto sobretudo, ter prevenido com mais de dez dias de antecedencia, quem não quiser arriscar-se a ter que retroceder por não achar alojamento.

Na Torre ha, além dos dois hoteis da empresa — hoteis bem montados e um d'elles mesmo luxuoso — o Grande Hotel de Entre-os-Rios — dois outros particulares; em S. Vicente ha o Grande Hotel, pertencente à empresa, com o seu parque, e anexos ao estabelecimento d'água, mais quatro, (sendo dois mais modestos) todos mais ou menos distantes e portanto menos comodos para os acquisitatis.

No Grande Hotel está-se bem — dizemo-lo por experiência própria — sem que os seus preços sejam caros, apesar da época que atravessamos; os alojamentos são rasoaveis, o serviço muito regular, a alimentação bem co-sinhada e a mesa farta.

Tem estas águas a vantagem da mineralização ser mais fortemente caracterizada por sulfuretos e sulphydratos alcalinos, tornando-as superiores não só às demais do paiz como às do *Labasséri* e da nascente fria de *Eaux Bonnes*, tão famosa.

E tem ainda outra, muito importante, especialmente para quem se aloja no Grande Hotel: a nascente e o estabelecimento ficarem a dois passos, na propria explanada do hotel, tendo-se, para mais, a absoluta garantia de que as águas nascem ali mesmo, porque ahi eram os banhos romanos, cujas ruínas estão bem patentes, para que não deixem duvida a ninguem.

Como diversões, ha um elegante salão de baile e concertos, onde frequentemente vem exibir-se varios actores, prestimanoes e concertistas ambulantes e onde a mocidade valsa todas as noites. Como excursões é interessante a visita á bella quinta da Granja, cujo proprietário amavelmente a franqueia ao publico, aos domingos e quintas-feiras; um passeio em auto a Sobrado de Paiva, na outra margem do Douro, ou a Penafiel, pequena cidade interessante, com bellos pontos de vista e um mercado quinzenal concorridissimo, onde se pode ir no tramvia a vapor da Companhia de Penafiel á Lixa.

Esta linha presta enormes serviços á localidades de S. Vicente e Entre-os-Rios com o seu ramal que as serve, com dois comboios diarios em cada sentido.

E' pois, por Penafiel que hoje se vai mais rapida, commoda e economicamente para Entre-os-Rios; não se devendo dar crédito aos cocheiros que, em Cette, dizem mal da sua concorrente, para exigirem 2550 pelo serviço, que pelo tramvia se faz apenas por 554 (em 1.^a classe) incluindo a diferença do trajecto em comboio de Cette a Penafiel.

Deve tomar-se logar na carruagem de 1.^a junto á máquina, para se evitar a poeira; e asseguramos, porque praticamente o verificamos repetidas vezes, que ahi se faz a viagem muito bem.

Ao regressar de Penafiel, pode seguir-se a linha da Lixa, que é linda e toda ella entre valles pictorescos e bellas vivendas bem tratadas, até Felgueiras, uma vilassinha alegre com um hotel rasoavel, o Belem, e o sanctuario de Santa Quiteria, no alto de um monte, de onde se

gosa um panorama deliciosamente vasto, vendo-se a Oeste até ao mar, a NO a Falperra, a SO o Marão, etc.

Felgueiras é o nome do concelho, mas propriamente o da terra é Margaride, patria do famoso pão de ló!

E é interessantissimo visitar a principal fabrica d'este primoroso bolo, a chamada da Leonor, na praça principal, estabelecimento modelar que bem se podia chamar o *palacio do pão de ló*.

Tudo alli respira aceito e ordem: as caixas em que a farinha é depositada, as batedeiras em que se mistura com os ovos e o açucar, as mezas, as fôrmas em que a calda é lançada e os fornos de cozedura.

Chega mesmo a ser luxuosa a instalação d'aqueles grandes fornos ornados de placas de marmore preto com applicações de bronze dourado, por sobre os quaes corre uma galeria onde os grandes alguidares com os bolos cozidos são postos a esfriar.

O producto é de uma perfeição extraordinaria. O segredo da sua fabricação é que o pão de ló fica a um tempo saboroso e seco, de tal forma que se pode comer com a mão, sem que a mão fique humida ou gordurosa.

D'esta perfeição de fabrico resulta a sua justificada fama em todo o paiz.

Regressando a Penafiel, pela mesma linha, façamos ainda uma excursão a uma nova estação d'água, que este anno tomou um grande desenvolvimento porque uma empresa se propôz realizar alli grandes melhoramentos:

As Caldas de Canavezés.

Esta encantadora estância, dista dois kilometros da estação da Livração (linha do Douro) e fica fronteiriça á ponte do Tamega, ocupando a margem direita d'este rio.

Não ha, no paiz, outro hotel thermal em posição tão pictoresca como este.

As águas das Caldas de Canavezés são preciosas, pelos seus principios arsenicaes e sulphurosos, nas doenças da pelle e em particular nos eczeemas chronicos, psoriasis, tiques, etc., nas ulcerações atónicas e em todas as doenças cutaneas; rheumatismo, doenças da nutrição, do apparelho respiratorio, bronchites chronicas e asthmaticas, do apparelho digestivo, e ainda em algumas doenças de estomago e intestinos.

O estabelecimento tem instalações completas e modernas de duches, banhos de immersão, inhalações, pulverisações e irrigações nasas, serviços de fricções mercuriaes, massagens, etc.

O Grande Hotel das Caldas é um bello e confortavel edificio, construido junto ao balneario, com instalação propia de electricidade em todos os aposentos, mobilados modernamente, e com agua purissima de mina. Espaçoso hall ao centro do edificio e galerias em todos os andares para passeio das águas ao abrigo do tempo.

Os doentes de menores posses teem n'esta estância um espaçooso edificio com quartos de aluguer, que lhes facilita um tratamento pouco dispendioso, o que é uma novidade sympathica.

Ha um pequeno casino com bilhares e outras diversões; e prepara-se um parque illuminado a luz electrica, que irá até ás margens do rio Tamega, onde se podem fazer digressões em barco.

O hotel e o parque estavam este anno ainda em acabamento, mas o serviço de alojamento e cozinha era já muito bom quando alli estivemos.

Proximo das thermas, a pouco mais de um kilometro, descendo a estrada temos a ponte sobre o Tamega, mandada construir pela rainha D. Mafalda, mulher de Afonso III e a seguir, no principio do velho caminho que conduz a Canavezés, algumas capellas e casas, sem duvida construções d'esses velhos tempos.

E por aqui nos ficamos — e não ficamos mal — até a proxima excursão pela encantadora província do Minho.

Os caminhos de ferro na America

Notas historicas

O primeiro caminho de ferro construído nos Estados Unidos foi o *Quincy Railway*, destinado a transporte de mercadorias.

Construiu-se em 1827, custou 27.000 pesos e a sua construção fez-se em 63 dias.

A primeira via férrea destinada a passageiros, no mesmo país, foi a denominada *Baltimore and Ohio Railway*, com 15 milhas de extensão, inaugurou-se em 1830 e era de tração animal.

Nas mesmas condições se abriu ao transito público, no outono de 1831, o caminho de ferro de *Mohawk and Hudson*. A linha de Carolina do Sul, principiada em 1830, começou a ser explorada em 1832, na extensão de 62 milhas.

Desde 1831 data o uso da primeira locomotiva, nos Estados Unidos, a qual foi empregada na linha sobredita de Mohawk, e no anno seguinte já as novas máquinas corriam pelas linhas de Baltimore e Ohio e Carolina do Sul.

As primeiras locomotivas construídas na fabrica de West-Point, pesavam 4 toneladas aproximadamente, e andavam 20 milhas por hora; e a lei progressiva de velocidade que teem seguido em geral estas máquinas pode representar-se da maneira seguinte: em 1825 corriam 6 milhas por hora; em 1829 corriam 15; em 1834 corriam 20; em 1839 corriam 37; em 1847 corriam 70; e em 1853 corriam 100.

Estas velocidades eram o maximo.

Em 1864 os transportes diários nos Estados Unidos não passavam, termo médio, de 23 1/2 milhas por hora (40 quilometros aproximadamente) para os passageiros, e 12 milhas para as mercadorias,

Hoje sabe-se como são espantosas as velocidades máximas ali adquiridas ou atingidas pelas poderosas máquinas modernas, o que ainda mais interessante torna esta comparação com as do passado.

No mesmo anno de 1864, lia-se no *Railroad Canal and Steamboat Statistics* que os Estados Unidos eram o país do mundo onde já havia não só maior numero de linhas ferreas, senão também mais milhas a percorrer, pois calculava em 21.440 milhas a extensão de vias ferreas situadas ao norte do Mississippi; 7.996 as dos Estados do Noroeste; 3.923 as dos Estados de Nordeste; 5.044 as dos Estados do Centro; 5.463 as dos Estados do Sul; 739 as dos Estados do Ocidente; 2.615 as do Estado de Nova York, ou em numeros redondos, 24.000 milhas de caminhos de ferro em todos os Estados.

Em cada milha construída empregavam-se 90 a 97 toneladas de ferro; e calculava em 8 % da quantidade total, o numero de toneladas de ferro que demandavam os reparos, o que produzia, termo médio, 2 milhões de toneladas de ferro empregadas na construção geral das linhas e 160.000 toneladas para reparos annuais.

Em quasi todos os Estados da grande república se estabeleceram os caminhos de ferro com tal precipitação e em condições de tão exagerada competencia, que deram lugar a crises de muita gravidade, causando a morte de algumas empresas e o adiamento de outras.

O estado de Massachusetts, um dos que mais se viram atacados d'aquella febre emprehendedora, tinha no anno referido 51 caminhos de ferro, entre linhas principaes e ramaes; 5 estradas com carris de ferro de tração animal, reunindo mais de 1.744 1/2 milhas inglesas de carris, das quais 279 1/2 em duas vias.

O estabelecimento de todas as linhas d'aquelle Estado custaria 71.026,038 pesos; e o capital empregado em todas subia a 63.654,800 pesos, dos quais já se haviam pago 50.776,744.

As receitas totaes no anno de 1856 importaram em

10.884.667 pesos; e as despesas, em 6.563.639, ficando, por tanto, 4.321.058 pesos de producto liquido, de que se repartiram 2.177.400 em dividendos, e no pagamento de dívidas e fundo de reserva, 2.143.628 pesos.

Como vão distantes esses tempos e como parecem mesquinhas as verbas e os numeros citados, em comparação com os numeros e as verbas que figuram nos relatórios e nas estatísticas do presente!

Perante a greve dos telegrapho-postaes

~~Telegr.~~ Um bom gesto dos ferro-viarios do Minho e Douro:

O sr. engenheiro-director d'estes caminhos de ferro, foi procurado por uma comissão de empregados e operários de todas as classes e serviços, que lhe afirmaram que tão importante serviço publico se manterá, com toda a boa vontade, sem que alguém consiga desvial-los da linha de conducta que a si próprios traçaram ao solidarizarem-se com o seu director, ao qual estão ligados por muitas provas de estima e consideração.

O sr. Alvaro de Castellões, agradeceu as declarações dos seus subordinados e disse esperar ver que todos continuariam, como prometiam, a trabalhar com toda a sua boa vontade, contribuindo assim para o socorro do país que, na grave crise que atravessa, tanto d'elle carece.

O sr. director do Minho e Douro apressou-se a officiar esta agradável occorrência ás entidades superiores.

Serviço de Minas

Uma nova linha electrica

No *Diario do Governo* do dia 6 do corrente foram publicadas as clausulas da licença pedida ao Governo pela Companhia Carris de Ferro do Porto, para a construção d'uma linha férrea de tração electrica, entre o lugar da Farrapa e a mina do Passal de Baixo, ligando a região mineira de S. Pedro da Cova com a rede da cidade do Porto.

Essas clausulas são as seguintes:

1.^a A linha férrea será estabelecida com as disposições indicadas no projecto apresentado pela Companhia em data de 3 de agosto do corrente anno.

2.^a A concessão é dada pelo prazo de quinze annos.

3.^a A Companhia tomará a seu cargo o pagamento de quaisquer indemnizações pela ocupação de terrenos necessários para a construção da linha, ou quaisquer outras legalmente devidas pelo facto da construção ou exploração da mesma linha.

4.^a A linha férrea não poderá ser aberta à exploração sem auctorização do governo, precedida da inspecção e provas necessarias para verificar as suas condições de solidez e segurança.

5.^a A linha férrea poderá ser empregada para o transporte de pessoas nas condições indicadas no projecto apresentado.

6.^a Esta concessão fica sujeita ao disposto na legislação vigente ou que venha a promulgar-se com respeito ao caminho de ferro.

7.^a Transportar o minério de toda e qualquer mina pela mesma tarifa usada em toda a sua rede de tranvias.

8.^a Permitir o transito do material destinado e proveniente de outras linhas e do carvão extraído de quaisquer minas, por preço kilometrico não superior ao maximo do preço por que estiver fazendo o transporte de carvão de outras minas em exploração.

9.^a A Companhia sujeitar-se-ha à fiscalisação do Governo.

10.^a Esta concessão caducará quando deixe de ser cumprida qualquer das condições anteriores.

Documentos para a Historia

Relatorio do engenheiro francez Mr. Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal

(Continuação)

Estes dois levantamentos, que se ajudaram mutuamente para elevar a uma grande altura acima das aguas a totalidade das provincias de que fallo, pozerao quasi que por toda a parte a descoberto o terreno primitivo, cujas rochas só se teem alterado muito débil e imperfeitamente debaixo da accão humida, mas sempre temperada do clima peninsular. D'aqui se segue que ajudado pelo grande declive das ladeiras, a totalidade do paiz montanhoso de que trato é, por assim dizer, completamente esteril: as serras e seus contrafortes não teem o mais leve signal de vegetação; difficilmente um pouco de musgo cinzento vem encobrir aos olhos dos viajantes a triste aridez do solo.

Quando se tem passado o desfiladeiro do Bussaco, e que se tem penetrado nas montanhas, é só no fundo dos valles que se observa uma certa vegetação, á qual uma humidade benefica dá uma frescura que contrasta de uma maneira admiravel com a aridez dos montes. A população é muito rara e muito pobre: estas provincias nada produzem além do consumo, senão algum azeite e animaes para o açougue.

Por estas razões não teria tido interesse algum em dirigir o caminho de ferro por estes sitios, quando mesmo n'isso não tivesse encontrado as dificuldades de construcção que notei.

Esta zona sinuosa e inacessivel a um caminho de ferro não avança até ao mar, pode-se suppor a limitada por uma linha que partisse de Abrantes e passasse por Thomar, Pombal, Redinha, Coimbra, Bussaco, e se prolongasse paralelamente ao mar, até á serra transversal de Guerrilheira, que forma a vertente da margem esquerda do Douro.

A E. da linha que en acabo de indicar nada se deve tentar; só me ocuparei da parte comprehendida entre esta demarcação e o mar: as dificuldades que se encontram n'esta ultima zona são infelizmente tão grandes que ainda é forçoso sofrer todas as exigencias do terreno, pois que raramente se encontram duas directrizes entre as quaes se possa escolher.

Trez cumiadas a atravessar

Para se formar uma ideia geral d'estas dificuldades é preciso figurar em trez cumiadas principaes que avançam até ao mar, separando respectivamente o Tejo, o Mondego, o Vouga e o Douro. São trez graves obstáculos a passar, independentemente d'estes mesmos rios. Os affuentes secundarios pelos quaes procuramos approximar-nos d'estas cumiadas são geralmente rapidos, sinuosos, escarpados, e não se correspondem nas vertentes respectivas de uma mesma cumiada.

Cumiada entre o Tejo e o Mondego

Das trez cumiadas principaes que indiquei, a mais difficult de atravessar é a que separa o Tejo do Mondego: a distancia é grande e o paiz mal accidentado.

Esta cumiada começa no cabo da Roca, que forma na entrada do Tejo a extremidade do levantamento de Cintra. Confunde-se com os picos, tão distintamente talhados, da erupção granítica, coroada no meio das nuvens pelo antigo castello mourisco, d'onde se descobre tão bem a configuração orographica do paiz. A partir dos montes de Cintra a cumiada de que se trata segue o alto ramal calcareo do levantamento de N. S., que avança na direcção de Rio Maior: depois dirige-se para Ourem, para ir ligar-se com a serra da Estrella perto de Arganil.

Esta cumiada principal é cruzada, de Coimbra a Abrantes, pelo prolongamento da serra do Bussaco, sobre cuja vertente O. se apoiam as camadas sedimentares erguidas por este levantamento.

A cumiada de que se trata, a mais extensa das trez que é preciso atravessar, eleva-se por vezes a grandes alturas, principalmente em Cintra, entre Torres Novas e Rio Maior, em Ourem, e depois finalmente na serra da Estrella. Explorando-a com attenção em todo o seu desenvolvimento reconheci que se pôde atravessa-la sómente em quatro pontos.

1.º Ao sul e ao pé dos montes de Cintra, seguindo o traçado do caminho de ferro projectado. Pôde assim chegar-se á beira-mar do lado de Mafra e Torres Vedras. N'estas paragens encontrar-se ia um verdadeiro cahos de montanhas, sem seguimento e sem ordem. Esta passagem conduz ao traçado á beira-mar, sobre o qual já me expliquei e que aconselho se não adopte.

Passagem no Cercal

2.º Pode tambem atravessar-se a cumiada nas proximidades das pequenas aldeias do Cercal ou do Tagarro; chega-se a esta garganta subindo pelo risonho valle, que termina em Villa Nova da Rainha, perto do Carregado: mas sobre a vertente do mar é forçoso descer para Leiria, cortando obliquamente os contrafortes e os barrancos profundos, que se destacam da cumiada principal: os trabalhos a executar seriam consideraveis. Accrescentarei que o paiz atravessado até ás proximidades de Pombal é de uma esterilidade e de um pobreza quasi completa.

Este traçado teria todos os inconvenientes do de Cintra, sem aproveitar a vantagem de servir esta residencia real: aconselho rejeitá-los ambos.

Passagem em Rio Maior

3.º A terceira garganta que se descobre corresponde ao rio Maior, que se lança no Tejo em Santarém. Chega-se ahi por meio de pequenas inclinações, seguindo o bein formoso e fertil valle do affluente de que se trata: passar-se-hia perto da villa do Rio Maior; furar-se-hia um subterraneo de comprimento medio debaixo da parte culminante, e estabelecer-se-hia até Leiria sobre platós muito planos, mas completamente incultos e desertos. E sobre estes platós que a rainha D. Maria I mandou construir uma soberba estrada real, com a qual contava para levar a vida e riqueza a estes logares. Sabemos que o sim não se conseguiu; difficilmente, com effeito, se encontram n'esta estrada, completamente abandonada, algumas choupanas de gente sem industria, em cujas casas não se pôde penetrar sem a mais penosa impressão.

O caminho de ferro, percorrendo este pobre paiz na razão de 15 leguas por hora, seria mais efficaz, que a estrada real, para desenvolver a riqueza? Temos direito para, pelo menos, duvidar d'isso, e eu não aconselho que se faça a experienzia.

Só uma consideração leva para Leiria; é a vantagem de explorar o pinhal nacional, que está á beira-mar e se acha limitado pelo rio Liz. Este pinhal, de mais de 9.000 hectares, tem faias soberbas, que foram semeadas com a semente de Riga. Está por assim dizer inexplorável no estado actual das cousas; em todo o caso, só a grande ensto se tiram d'ali, pelo porto da Figueira, madeiras de pequenas dimensões (geralmente pranchas), que se empregam nas construções. O caminho de ferro, passando por Leiria, poderia destacar um pequeno ramal de serviço, que mudaria completamente o estado das cousas relativamente a este pinhal; crearia um valor real e importante; mas, na minha opinião, e feitos os calculos todos, esta vantagem não é assaz grande para fazer abandonar a verdadeira directriz tão bem marcada para Thomar. Ouvi citar, para o valor d'este pinhal, cifras inimagináveis, o que também reconheci (em forma de nota é verdade).

pelos documentos officiaes, onde além d'isso se lia que, longe de ser uma fonte de rendimentos, este pinhal era um encargo oneroso para o Estado; não pude exprimir a impressão que me causou este contraste.

Seguramente se o pinhal da Leiria valesse o quarto d'aquillo em que certas pessoas o avaliam, deveriam fazer-se todos os sacrificios possiveis para o explorar; diréi até que não é de hoje que se cuidaria d'esta exploração: estaria começada ha muito tempo. Infelizmente não é assim e as regiões ferteis de Torres Novas e do Valle de Thomar são de um valor muito maior e exigem com mais razão o caminho de ferro, que vivificará indubitavelmente a industria agricola e commercial, que até hoje tem tido a coragem e o poder de fazer prosperar.

Se o caminho de ferro se executar por Thomar, nada impedirá além d'isso ligar o pinhal de Leiria por uma boa estrada ordinaria ou por um pequeno caminho de ferro de serviço, pelo systema americano, que não terá de comprimento mais de 40 kilometros; mas, sem querer decidir-me positivamente, aconselharei que se tente seriamente a exploração por mar, antes de chegar a este meio dispendioso.

Abandonando, pois, a directriz de Rio Maior e Leiria, que poderia todavia favorecer a exploração de alguns afloramentos de hulha, erguidos na encosta do levantamento do Bussaco, não se achará senão um só ponto por onde se possa atravessar a cumiada que impede o caminho entre o Tejo e o Mondego.

Passagem pelos valles de Thomar e de Pombal

4.º Este ponto, que se apresenta em quarta e ultima linha, corresponde ao valle do Nabão (Thomar) e ao valle do Arrunca (Pombal). E' esta directriz que adoptei: ella permite atravessar a cumiada com rampas de 0,º01, um subterraneo de 2.600 metros e curvas de grandes raios.

(Continua)

Total

LINHAS ESTRANGEIRAS

Brazil

A extensão total das linhas em trafego na chamada Central do Brazil, era de 2.288.892 kilometros ao lindar o anno de 1916, assim distribuidos:

De bitola larga, de 1º,60.....	971.498
De bitola estreita, de 1º,00.....	1.235.614
De bitola mixta.....	81.785

Achavam-se em construcção, de bitola larga, para Bello Horizonte, 143 kilometros.

Da extensão da linha em trafego achavam-se lastrados de pedra britada e cascalho 1.501 kilometros, assim discriminados:

Linha do Centro e ramaes.....	980
Ramal de S. Paulo.....	373
Linha auxiliar e ramaes.....	146

A receita total no anno de 1916, elevou-se a 46.143.625\$000, superior em 3.069.193\$000 á do anno de 1915.

Total Na mesma data a linha ferrea chamada Rio do Ouro, tinha em trafego a extensão total de 143.318 metros, achando-se ainda em vigor as antigas tarifas da Central do Brazil, aprovadas pelo decreto de 24 de Novembro de 1907, applicadas aquella linha por meio do aviso de 31 de Dezembro de 1909, tarifas que terão de ser modificadas logo que a estação inicial seja installada em Alfredo Maia.

A receita total montou a 305.450\$670 réis, havendo uma diferença para mais, em relação a 1915, de 37.688\$903.

A renda bruta e as despesas do custeio foram assim classificadas:

Renda bruta.....	305.450\$870
Despesa do custeio.....	620.479\$892
Deficit.....	315.028\$922

O consideravel augmento verificado no «deficit» resultou principalmente da elevação dos preços de combustivel e lubrificantes, bem como de materiaes diversos para a locomoção, trafego e via permanente.

Total A extensão das linhas em trafego na chamada Oeste de Minas, era em 31 de Dezembro do anno findo de 1.766.747 kilometros, sendo o augmento de 73.031 sobre a extensão trafegada anteriormente, decorrente da inauguração do trecho de 73.031 na linha de Livinopolis a Garças.

N'esta extensão acham-se comprehendidos os varios kilometros de navegação fluvial e 1.338.741 de vias ferreas, das quaes 721.217 de bitola de 0,º76, 822.219 de bitola de 1º,00 e 15.211 de bitola mixta.

Total Na linha ferrea de Goyaz foi inaugurada, na secção chamada de Formiga, na extensão de 296 kilometros, um novo trecho, de 57 kilometros, entre as estações de S. Pedro de Alcantara e Catara, ficando preparado o leito e iniciado o assentamento da via em outro trecho de 54 kilometros, entre a estação de Catara e a da cidade de Patrocínio. N'esse trecho serão montadas duas pontes metalicas, para as quaes ficou prompta a obra de alvenaria.

A receita foi de 350.274\$610, e a despesa de 498.775\$888.

Movimento de passageiros—de 1.ª classe, 4.919; de 2.ª classe, 11.986; e de ida e volta, 3.194.

Movimento de mercadorias—Como carga: 396.875 volumes com 12.786.810 kilogrammas e como encommenda, 30.902 volumes com 450.910 kilogrammas.

Total A linha ferrea chamada do Morro Velho, na extensão de 8 kilometros, entre Raposos e a localidade que dá o nome à linha, teve de receita em 1916, a quantia de 144.873\$000.

A despesa foi esta:

Despesa do trafego	83.977\$404
Quantia levada a fundo de amortisação de capital.....	34.619\$810
Idem a fundo destinado à reforma do material rodante.....	9.891\$369
Lucro liquido	16.384\$426
Total	144.873\$000

O movimento de passageiros foi:

De Morro Velho a Raposo.....	19.696
De Raposo a Morro Velho.....	20.497

Total Do relatorio apresentado pela administração da linha ferrea Bahia e Minas, vê-se que tem em construcção—de Theophilo Ottoni para Tremedal — 75 kilometros, dos quaes 19 devem já ter sido inaugurados.

A receita foi de 625.609\$735, e a despesa foi de 710.218\$031.

Foram transportados:

1.519 passageiros de 1.ª classe; e 3.028, de 2.ª, e 23.034 toneladas de mercadorias.

Total

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.— Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos verificar-se-ia no dia 17 do corrente, ás 14 horas, no escriptorio da Companhia, rua de S. Nicolau, 88. 1.º, o sorteio das obrigações da 1.ª série «Mirandela-Vizela», que hão de ser amortisadas em 1 de Outubro proximo futuro.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Setembro de 1917.

Situacao da Praça.— O movimento telegrapho postal causou, não só ao Estado como ao commercio em geral, enormes prejuizes. Apezar d'isso só nos ultimos dias é que a Associação Commercial despertou do seu lethargo, movimentando-se para solucionar um tão grave conflicto entre o Estado e uma classe, com graves prejuizes, como acima dissemos, do commercio em geral. Numa importante casa sabemos positivamente que os prejuizes vão além de 10.000\$000 escudos; por aqui se poderá avaliar o que será nas outras casas, tornando ainda mais critica a nossa já tão depauperada situação economica.

Mercado de Fundos.— A nossa Bolsa ressentiu-se bastante com o estado de coisas, sendo quasi nulo o numero d'operações effectuadas, principalmente nos ultimos dias da semana, todavia os valores não mostraram sensivel baixa e mantiveram com pequenas diferenças as anteriores cotações, com excepção, porém, das accções da Companhia Portugueza de Phosphorus, cuja baixa, que se vem notando de há tempo, é devida a não ter sido ainda noticiado o dividendo a distribuir, o que não causará extranheza se olharmos para o custo das materias primas, augmento de salarios, etc., não augmentando a Companhia o preço da venda dos seus productos, e d'ahi o desequilibrio das suas receitas.

Companhia de Seguros - Urbalne.— Recebemos o relatorio d'esta importante companhia francesa, que em Portugal tem bastantes interesses, e do qual extralhamos o seguinte:

A importancia dos capitais seguros, não comprehendendo os capitais correspondentes ás rendas diferidas e de sobrevivencia, foi de 32.996.486 francos, superior em 8,5 milhões de francos á do anno anterior.

Em 31 de dezembro ultimo, o total dos riscos em vigor attin-

gia a cifra de 462 milhões de francos, dos quais 91 milhões a cargo dos reseguradores.

Os perigos do exercício, deduzindo os reseguros, elevaram-se a 16 milhões de francos.

A Companhia constitui rendas vitalícias imediatas, desfrutadas cu de sobrevivência, 153.884 francos, o que eleva as rendas em vigor à totalidade de 4 milhões de francos.

Durante o anno de 1916, a Companhia inscreveu para sinistros a somma de 5.225.766 francos, isto é, mais 736.525 francos do que no anno anterior. A propósito, a Direcção adverte, porém, que continua a ignorar todos os sinistros ocorridos na Belgica, nos departamentos da França, invadidos, e na Polonia, bem como o numero de falecimentos de militares.

As reservas matemáticas dos contratos em vigor atingem a importancia de 181 milhões de francos.

Dada a impossibilidade de estabelecer a cifra dos bancos da Companhia, em relação aos annos de 1914 e 1915, a Direcção resolvem propor a applicação da verba provisoria de 361.673 francos, com destino à participação dos segurados, com referencia aos exercícios de 1914 a 1916.

A Direcção declara que as contas apresentadas não conteem senão approximações tão rigorosas quanto possível; estabelecidas conforme os modelos officiaes, as mesmas contas admitem como recebidos todos os rendimentos e premios, exigindo, por consequencia, que se estabeleçam, em proporção aos atrasos, as respectivas reservas.

O saldo beneficiario apparente de 1916 é de 2.892.896 francos,

propondo a Direcção juntar a importancia de 1.500.000 francos á previsão especial, constituída no anno anterior e então dotada em 2 milhões de francos, e passar a conta a novo saldo de 1.392.896 francos.

Cambios. — No principio do mez o mercado de cambios mostrou-se um tanto firme devido a anormalidade da situação, porém depois da solução da greve os cambios affrouxaram um pouco e continuaram com a mesma tendencia na expectativa de offerta de algum papel do Brazil, que chegou nos ultimos vapores e ainda está depositado na Central dos Correios, porém, no fundo a tendencia do mercado é firme.

Por falta de telegrammas, do cambio do Rio s/ Londres vigora ainda a ultima cotação recebida, que é 12 7/8 ou seja a libra a 18.5647 reis.

C. G

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE SETEMBRO	EM 31 DE AGOSTO		
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	31 11/16	31 9/16	31 13/16	31 11/16
" 90 d/v.....	32 1/16	—	32 3/16	—
Paris cheque.....	824	831	821	826
Amsterdam cheque	665	675	660	670
Madrid cheque	1780	1800	1745	1755
Libras.....	8.575	8.585	8.570	8.580

Bolsas e títulos	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras - SETEMBRO													
	1	3	4	5	6	7	8	11	12	13	14	15	-	-
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	40,15	40,15	—	40,10	40,10	—	—	40,10	40,10	40,15	40,15	—	—	—
Dívida interna 3%, coupon	40,15	40,10	40,10	—	40,15	—	40,15	40,20	40,15	40,15	40,15	40,15	—	—
4%, 1888, c/prenos	—	—	58.580	—	58.550	—	—	—	—	—	—	58.580	—	—
4%, 1888/9 c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4% c...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 1905 c/premios	—	—	10.820	—	—	—	—	—	—	—	—	10.825	—	—
5%, 1905, (C.** de F.** E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%, 1909, ob. (C.** de F.** E.) c	—	—	81.550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro	—	107.550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	—	90.500	89.580	—	89.590	—	—	—	—	—	—	107.800	107.500	—
3%, 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89.550	89.560	—
3%, 3.ª serie	—	90.550	90.570	90.550	—	—	—	—	—	—	—	90.560	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, %	—	—	191.550	—	191.550	191.550	—	—	—	—	—	191.550	—	191.550
Acções Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166.500	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	1.45000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154.550	154.550	134.550
Lisboa & Açores	—	—	134.550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.500
Companhia Cam. F. Port	37.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	108.500	108.550	108.550	108.550	108.500	108.500	—	—	—	—	—	108.500	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	52.500	51.580	—	51.500	50.520	48.520	48.500	48.500	48.500	48.500	48.500	45.550	46.500	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	109.500	109.500	109.500	109.500	109.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.550	—	—
tit. 5	—	—	87.550	87.560	—	87.580	—	—	—	—	—	88.500	—	88.530
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	81.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	35.550	36.500	—	—	—	—	—	35.550	—	35.550
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional, coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	81.580	—	81.550	81.550	—	—	—	—	—	—	—	81.550	—
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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.	Totas	Kil.	Totas							

<tbl_r cells="11" ix="5" maxcspan="

União Sul Africana

A South African Railways

No seu relatório referente ao exercício de 1916, sir William Hoy, director geral dos South African Railways, diz que comparando-se o movimento do referido anno com o de 1915 se vê que as receitas aumentaram em £ 2.801:248, o que representa 27 % a mais; que a tonelagem transportada aumentou em 4.483:042 toneladas, igual a 50 %, e o tráfico de passageiros em 17.415:591, igual a 61,8 %.

Referindo-se ao futuro diz que se torna urgente a necessidade da expansão das linhas ferreas em todos os distritos, tendo-se já inspeccionado quasi 250 novas vias, que envolvem uma distância considerável. Julga, porém, que a situação pode remediar-se em alguns distritos com a construção e reparação de estradas que comunicuem com a via ferrea.

Referindo-se à questão do tráfico, sir William Hoy diz que a maior percentagem do movimento provém do carvão transportado do Transvaal e Natal para Durban, Capetown e Lourenço Marques. As estatísticas referentes a cada porto constituem nesse anno um record. O tráfico carvoeiro aumentou em 1.326:360 toneladas, ou mais 121,13 % do que em 1915.

Devido à extrema dificuldade que se tem sentido na obtenção do material circulante e acessórios, e devido também ao facto de se ter retirado um grande número de braços para o serviço militar, os recursos da Administração resentiram-se severamente no tráfico carvoeiro, especialmente no fornecimento do carvão necessário para o consumo dos transportes.

A situação occasionada pela expansão do tráfico carvoeiro fez com que a atenção de sir William Hoy fosse novamente chamada para a necessidade de se estabelecer o pooling em Durban. Mas as queixas são mais frequentemente occasionados pela interrupção do material circulante, causada pela chegada irregular dos navios a Durban, do que devidas à escassez de material.

A frisar as vantagens do pooling, sir William diz ter sucedido recentemente que 5 navios, necessitando 11:500 toneladas de carvão, não chegaram ao porto na ocasião em que eram esperados, demorando-se porém o material, apesar de existirem 16.000 toneladas de carvão que podiam ser fornecidas no dia em que os navios chegassesem. Se fossem usados os stocks dos outros fornecedores, a demora teria sido evitada e o material que esteve assim paralisado em Durban seria rapidamente libertado para ir buscar novas remessas.

Diz elle que o pooling devidamente organizado traz vantagens de incalculável valor para todos. O conflito de interesses tem criado obstáculos, mas crê que não são insuperáveis. «O ciúme commercial e outras pequenas diferenças criam dificuldades, mas estes interesses algo parciais devem dar lugar ao interesse mutuo, para que o tráfico carvoeiro se desenvolva na África do Sul.»

Quando a Administração dos Caminhos de Ferro propôz em tempos um schema temporário de reciprocidade encontravam-se em Durban 20:000 toneladas de carvão em vagões, enquanto as minas se queixavam de escassez no abastecimento de material.

Na parte respeitante a Lourenço Marques pode também melhorar-se a situação, pois tem-se notado diferentes vezes a existência de 18:000 toneladas de carvão em vagões, só n'aquelle porto.

As circunstâncias que tem originado a exigência sem precedentes do carvão sul africano tendem a modificar-se dentro de pouco tempo; a não ser que se abandone a política seguida actualmente, e se prepare em linhas económicas a competencia que se lhe ha de seguir, a África do

Sul muito perderá no extenso mercado obtido depois que a guerra rebentou, chegando talvez a negar-se-lhe a devida proporção no comércio carvoeiro a que a abundância e qualidade lhe dão jus.

Refere ainda que, certamente, as facilidades oferecidas pela Administração podem ser melhoradas em alguns casos, trabalhando-se bastante n'esse sentido para auxiliar o desenvolvimento da indústria.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do número 713)

PAPEIS DE CREDITO

Os papéis de crédito, que representam a inversão parcial das sominas com que contribuiu por joias e quotas o pessoal actualmente ao serviço, foram aumentados com a aquisição em 1916, de mais 300 obrigações, de 3 %, da Dívida Externa Portugueza — 3.ª Série, compradas em Lisboa; e foram diminuídos de 4 obrigações do Governo Portuguez de 4 %. (Emprestimo de 1888), amortizadas.

Existência em 31 de Dezembro de 1916

Designação	Quan-	Cotação	Escudos
Accções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de capital.....	59	71\$10	4.194\$90
de usufruto.....	1	5\$10	5\$10
Obrigações da Companhia Geral do Crédito Predial Portuguez:			
de 1 1/2 %.....	28	89\$00	2.402\$00
de 4 1/2 %.....	39	85\$00	3.315\$00
Obrigações do Governo Portuguez:			
de 4 %, do Emprestimo de 1888.....	136	20\$00	2.720\$00
de 3 %, da Dívida Externa—3.ª serie..	710	77\$15,6478	54.781\$10
da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de 3 1/2 % 1.º grau (inalienaveis).....	1.282	71\$00	91.022\$00
de 3 1/2 % 1.º *.....	1.134	71\$00	80.514\$00
de 3 1/2 % 1.º * Beira Baixa.....	2.229	75\$26,7707	167.771\$72
de 3 1/2 % 2.º *.....	268	57\$65	15.450\$20
Representando—Escudos.....			422.266\$92

PESSOAL

O movimento do pessoal foi o seguinte:

Pessoal inscripto:

Empregados e operários inscriptos em 31 de Dezembro de 1915:

1887.....	2.180
Ao abrigo do Regulamento de 1908.....	783
1913.....	287

3.250

Reinscriptos por admissão durante o anno de 1916:

Ao abrigo do Regulamento de 1887.....	12
---------------------------------------	----

Inscriptos durante o anno de 1916:

Ao abrigo do Regulamento de 1913	89	101	3.351
--	----	-----	-------

Reformados durante o anno de 1916:

Ao abrigo do Regulamento de 1887.....	50
---------------------------------------	----

Eliminados em 1916:

Por demissão:	1887.....	13
Ao abrigo do Regulamento de 1908.....	24	
1913.....	4	40

Por falecimento:

1887.....	24
Ao abrigo do Regulamento de 1908.....	2
1913.....	1

27

117

Ficam existindo em 31 de Dezembro de 1916. 3.234

DISCRIMINAÇÃO

	1887.....	2.105
Ao abrigo do Regulamento de	1908.....	758
	1913.....	371
Total, como acima.....		<u>3.234</u>

Pessoal reformado:

Reformados existentes em 31 de Dezembro de 1915	316
---	-----

Em 1916:

Reformados durante o anno.....	50	366
--------------------------------	----	-----

Baixas em 1916:

Por falecimento		18
-----------------------	--	----

Ficam existindo em 31 de Dezembro de 1916.....		<u>358</u>
--	--	------------

Pensionistas:

Legatarios existentes em 31 de Dezembro de 1915.	831
--	-----

Em 1916:

Habilitados durante o anno.....	77	908
---------------------------------	----	-----

Perderam o direito em 1916:

por falecimento	9
por casamento.....	11
por maioridade.....	11

Ficam existindo em 31 de Dezembro de 1916.....	<u>877</u>
--	------------

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Lisboa, 4 de Junho de 1917.—O Vice-Presidente do Conselho de Administração, Kergall.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Apresentando o nosso parecer, ácerca do relatorio e contas do exercicio de 1916, em obediencia aos preceitos estatutarios, notámos que o saldo créder da conta geral d'exploração, se elevou a Esc. 3.66.016\$21, isto é, mais Esc. 107.968\$01, do que no anno anterior.

Este resultado, que é em grande parte devido á incidencia das sobretaxas autorizadas, cobradas durante o exercicio de 1916, na percentagem de 10 %, até 31 de Março e de 25 %, até ao fim do anno, está longe de satisfazer as complexas exigencias do serviço da nossa exploração, cujas despezas se aggravam hora a hora, e cujas necessidades ficam por satisfazer por dificuldades diferentes, podendo-se, portanto, afirmar que o resultado não é satisfactorio.

Dissémos no nosso parecer do anno anterior, que a despesa a fazer em abastecimento de carvão, não seria inferior a 2.200 contos, se pudessemos contar com a estabilidade de preço e cambio, e ainda, levando-se em conta o cumprimento de vantajosos contractos effectuados:

Como vereis, a despesa effectuada, attingiu Esc. 2.992.688\$75, para 125.792,926 toneladas compradas em 1916; contra Escudos 1.342.765\$43 para 105.104,917 toneladas compradas em 1915!!

Ainda assim, o custo de cada tonelada ficou á Companhia apenas por Esc. 23\$79, preço relativamente modico, comparado com o actual, que é approximadamente cinco vezes mais caro!!

A receita geral teve um aumento de Esc. 2.007.868\$00 — comparada com o anno de 1915.

As despezas geraes de exploração tiveram um accrescimo em 1916 de Esc. 1.839.250\$62,—sendo o coeficiente médio da exploração elevado a 62,09 %, ou seja um aumento comparativo de 7,83 %.

As dotações orçamentaes continuam a fazer se deficientemente, e por vezes, chega-se ao fim do exercicio, sem que possam ser devidamente applicadas, por dificuldades de obtenção e carestia de materiaes.

O orçamento geral da exploração, como sabeis, é elaborado em cada anno pela Direcção Geral, com o approvação do Concelho de Administração e com a sancção do Comité de Paris, é, portanto, o programma da vida administrativa, baseado no acordo de todos os interessados,—Estado, obrigacionistas e accionistas: E sendo assim, é na realidade pena que seja o Convenio, que nos impeça (tendo em vista as circunstancias anormalissimas da occasião), de levar a reservas especiaes, as verbas de dotação que deixaram de ter a devida applicação em 1915 e 1916, e em que se não effectuou, na devida largueza, por carestia e dificuldade de aquisição de materiaes, a renovação do material fixo, a continuaçao da construcção da 2.ª via, a aquisição e reparação de material circulante, e a construcção e reparação de immoveis, de forma que, todos estes encargos em suspenso, vão pesar em enorme proporção, nos exercicios futuros, difficultando a regular expansão da nossa exploração e serviços, obrigando-nos á completa dis-

tribuição do saldo da conta de exploração, sem que seja permitido fazer as reservas especiaes, para mais tarde se completarem as despezas, que competiam aos respectivos exercícios.

E' um ponto doutrinario, em que nos permittimos tocar, sem esperança de o vermos solucionado, mas que o nosso espirito de technica administrativa nos leva a salientar, como sendo uma aspiração digna de estudo e ponderação.

Como esclarecimento ainda sobre este assumpto, chamamos a vossa attenção para a parte em que a Administração, a pag. 23 e 24 do seu relatorio, se refere aos factos:

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

«O atraso maximo no fornecimento diario de vagões, que em 1915 foi de 2.202, atingiu em 1916 o elevado numero de 8.307; mas, por outro lado, por deficiencia da estação de Santa Apolonia, o numero de vagões-dias immobilizados n'esta estação passou de 11.478 em 1915 para 36.581 em 1916.»

«Além do material retido em Santa Apolonia ainda estiveram vagões resguardados em estações das proximidades, e mesmo na de Entroncamento, esperando vez para entrarem em Lisboa. N'outras estações succedeu o mesmo, ainda que em menor escala.»

«As circumstancias anormaes obrigaram-nos a limitar ao estritamente indispensavel os trabalhos de Via e Obras, d'ali a grande diferença para menos em 1916, que se fez sentir especialmente em movimento de terras, obras d'arte, material fixo da via, edificios e dependencias e renovação.»

«Repetimos, fizemos sómente o que era de absoluta necessidade para a segurança da circulação.»

Foram creados abonos extraordinarios ao pessoal, para de alguma maneira se fazer face, ao gráve momento presente, da carestia da vida, tendo sido tambem subvencionada a «Caixa de Reformas e Pensões» com a quantia de Esc. 25.787\$04.

As garantias de juro diminuiram em Esc. 77.274\$66.

Os prejuizes por diferenças cambiales aumentaram em Esc. 39.169\$66.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro do Valle do Tamega

Lanço de Amarante a Freixieiro

EMPREITADA I. (CONCLUSÃO)

EXTENSÃO 7.120^m

Terraplenagem, obras d'arte correntes e especiaes, muros de suporte e serventias, entre os quilometros 6.420 e 13.540.

No dia 29 do corrente mez pelas 13 horas se hâde proceder, perante a Direcção d'estes caminhos de Ferro e na sua séde d'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida,

O deposito provisório, para ser admittido como licitante, será de 4.053\$00 e poderá ser feito, até as 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 receipto do deposito provisório e do attestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos: entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

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

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Julio Cesar — 6 partes

Ciume mortal — 3 partes

O Avarento — 3 partes — Grande exito

