

SUMMARIO

Divergencias d'interpretação de J. Fernando de Sousa.....	291
Fórmulas de administração ferro-viaria.....	292
"Revista de Turismo".....	293
Parte Official, — Ministerio das Colonias: 4.ª Repartição — Decreto n.º 3.376.....	294
Uma linha Internacional em projecto.....	294
O freio de vazio «Clayton».....	294
Os caminhos de ferro do Brazil.....	295
Linhas da União Sul Africana.....	295
Viagens e transportes.....	296
Excursões no paiz — IV — Uma Camara como ha poucas — Uma velha cidade transformada — O «masa» de todas as coisas — A falta de bons	

hoteis — Os maus costumes portuguezes — As sobretaxas... «elásticas» — O Gerez transformado... para peor — Empresas menos sérias.....	297
Linhas ferreas africanas.....	299
Locomotivas com motor de azeite.....	299
A maior locomotora conhecida.....	299
Linhas Portuguezas.....	300
Parte financeira:	
Carteira.....	300
Boletim commercial e financeiro.....	300
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	301
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	301
Linhas estrangeiras.....	302
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio — (Conclusão).....	302
Arrematações.....	303
Horario dos combolos.....	304

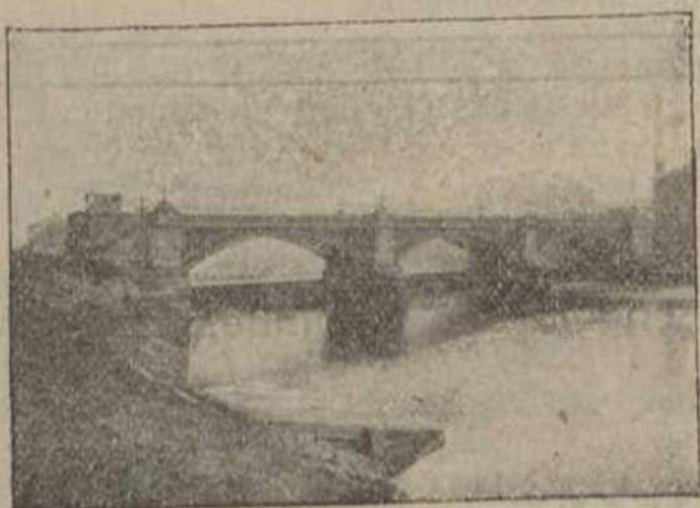
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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 *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pletas de forca e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & Co.* — **Cimento «Candlot»**, depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITL** 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 CLYDE 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.,

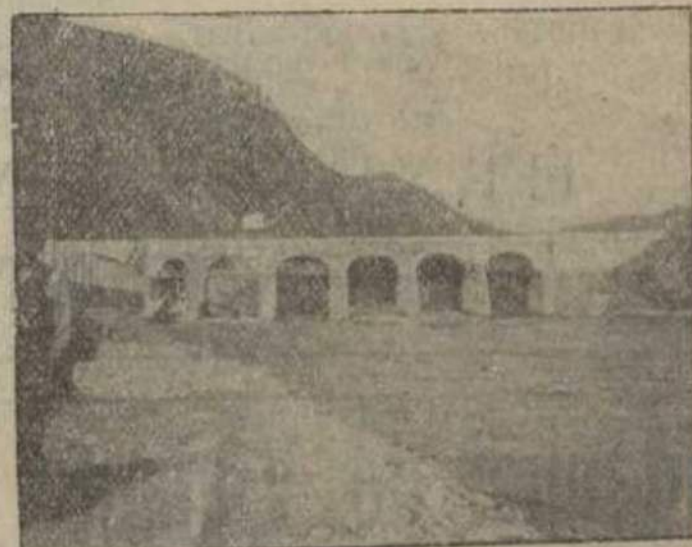
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.



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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida a portuguez, 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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

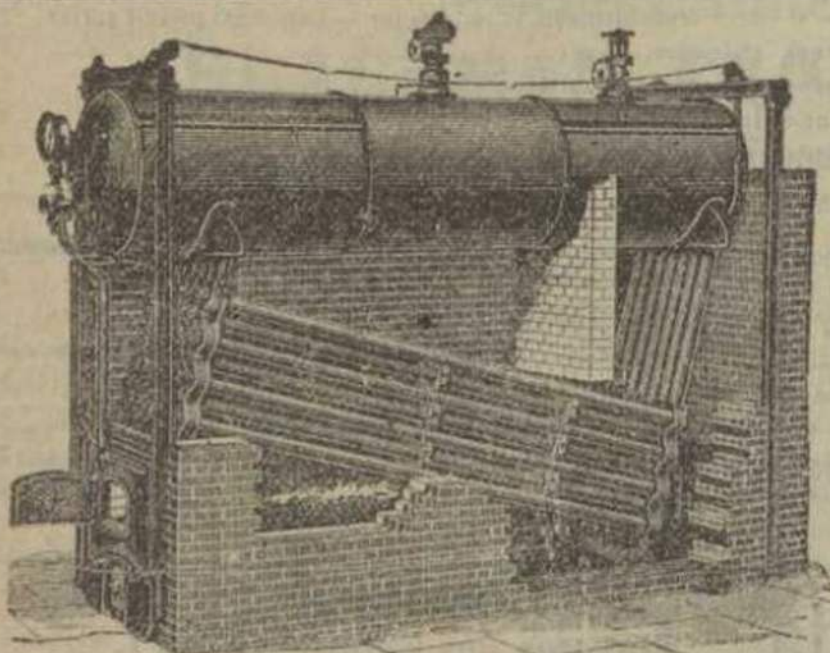
41, L. da Annunciada, 16 — 175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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.



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo 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

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

Companhia de Seguros FIDELIDADE

Telef.: Central

FUNDADA EM 1835

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388 Sede — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

«FIDELIDADE»

Capital emitido 1.344.000\$00

Reservas 810.585\$90

Capital desembolsado 67.200\$00

Prejuizos pagos 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na sede 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

Deposito: Rua da Horta Séca, 13, 1.º — LISBOA

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

19.º do 30.º anno LISBOA, 1 de Outubro de 1917 Número 715

Divergencias d'interpretação

A recente greve, que durante 25 dias teve paralyzados os serviços externos da linha do Valle do Vouga, ficando n'aquelle periodo reduzida a exploração ao funcionamento dos escriptorios, veio suscitar uma questão d'hermeneutica de contractos, que importa esclarecer.

Conhecem os leitores os factos passados durante a greve, sendo pois ocioso recordal-os.

Tinha alguém convencido os grevistas de que se conseguissem prolongar a interrupção do serviço além de 30 dias, o Governo poderia tomar posse da linha e rescindir a concessão, o que os transformaria em funcionarios do Estado. Essa illusão foi-lhes desfeita pelo Sr. Ministro do Trabalho, que lhes fez ver que não era de invocar aquelle caso de força maior para a applicação da clausula 45.ª do contracto. Pelo Governo foi desde logo reconhecido o caso de força maior, que manifestamente era a greve.

A Companhia esforçara-se quanto podera para a evitar, concedendo, antes d'ella, vantagens taes ao pessoal, que não teve de augmental-as para a fazer terminar. E essa concessão realisava-se quando a Companhia não fôra ainda auctorizada a cobrança de sobre-taxas que lhe attenuassem os encargos. Quando a greve sobreveiu — sem aviso legal e nas condições especiaes em que occorreu, que davam logar á invocação do artigo 33.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 — a Companhia procurou, quanto em si cabia, pôr-lhe termo, e, quando exgotou os seus meios de acção, appealou para o Governo, pois se achava diante de força maior para ella invencivel.

Em 24 de maio, no 15.º dia de greve e depois de se não ter realisado a volta ao trabalho, accordada com o Ministro pela commissão delegada dos grevistas, a Companhia, ao participar á Direcção Fiscal os factos occorridos, resalvava muito explicita e terminantemente o seu direito ao abono integral da garantia de juro, sem deducção dos dias de paralyzação do movimento.

Perante essa cabal affirmacão incumbia ás estações officiaes, se o contrario pensassem, declararem á Companhia que divergiam do seu modo de ver, o que daria logar a ser submettida ao Governo a divergencia de interpretação do contracto e a assentar-se na solução a adoptar pela fórma no mesmo prevista.

O art.º 55.º estatue que as questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação das condições, serão resolvidas pelo Governo, ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas, com recurso para um tribunal arbitral.

Se á questão se desse, pois, seguimento quando a Companhia a suscitou, haveria tempo de ser examinada e resolvida sem prejudicar a regular liquidação e pagamento da garantia na occasião devida.

Do silencio das estações officiaes inferiu legitima-

mente a Companhia que nenhum desaccordo havia, e, por isso, em 16 de agosto, remetteu á Direcção Fiscal a conta do saldo da garantia de juro, relativa ao anno economico de 1916-1917, pela qual tem direito a receber 68:026\$60. Não lhe foi devolvida a conta para ser corrigida, o que mais a confirmou no juizo de que a organisára nos precisos termos do contracto.

Não o entendeu porém assim a Direcção Fiscal, que a fez subir ás instancias superiores, propondo, em relação aos 25 dias de greve, uma importante reduccão.

Ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas, opinou este por que fosse ouvida sobre a questão juridica, relativa á divergencia de opiniões da Companhia e da Direcção Fiscal, a Procuradoria Geral da Republica.

Salvo o devido respeito por tão auctorizada e competente corporação, affigura-se-me que ella não tinha de declinar de si o esclarecimento de questões para as quaes é designada no contracto como a entidade contenciosa competente.

O exame perfunctorio da questão justifica esta asserção.

Que prescreve o contracto sobre abono de garantia?

Art.º 55.º — O Governo, em harmonia com a carta de lei de 20 de dezembro de 1906 garante á empresa o complemento do rendimento liquido annual até cinco por cento do capital de vinte contos de réis por cada kilometro que se construir.

A extensão maxima, fixada no contracto, de 170 kilometros, foi elevada, por lei posterior, a 176, sendo a effectiva 175,1.

A despesa de exploração é computada em determinadas percentagens de receita bruta, com o minimo annual de 650\$00 por kilometro.

Não ha na letra do artigo nada que auctorisae a restringir a garantia conforme os dias effectivos da exploração. Em nenhum artigo do contracto se fixou a deducção pelos dias de interrupção do serviço, e desde que uma penalidade não é explicitamente prevista na lei, que para o caso é o contracto, não pode ser comminada e muito menos applicada.

A disposição do contracto justifica-se pelo fim da garantia de juro, que é assegurar determinada remuneração ao capital e tornar assim possivel a construcção.

E' obvio que uma empresa tem todo o empenho em manter a exploração sem interrupções e que estas, quando occorrem, são extranhas á sua vontade. Demais, lá está o Estado com a sua acção fiscal para se oppor a qualquer interrupção, que não provenha de força maior.

Nas linhas portuguezas com garantia de juro essa intervenção do Estado é prevista, sob duas fórmas diversas, nos contractos.

Nos das linhas de Torres-Figueira-Alfarellos, Beira Baixa, Foz-Tua a Mirandella, Santa Comba a Vizeu, Mirandella a Bragança, isto é, em todas, menos na do Valle do Vouga, prescreve-se que, no caso de interrupção total ou parcial da exploração, o Governo prove-rá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, intimando-a logo a fim de que se habilite a cumprir a sua obrigação. Se dentro de trez mezes ella não provar estar habilitada a continuar a exploração nos termos do contracto, incorrerá na pena de rescisão do mesmo.

São resalvados os casos de força maior, devidamente comprovados.

Assim pois, não se prescreve deducção na garantia. O Governo intervém, se é preciso, para assegurar exploração por conta da Companhia. Ao fim de trez

mezes applica-lhe a pena de rescisão, se a responsabilidade da interrupção é d'ella.

De facto, quando houve alguns dias de interrupção por grêve nas linhas de Torres-Figueira e Beira Baixa, o Governo ajudou a Companhia a resolver o conflicto, não careceu de assumir a direcção dos serviços e não reduziu coisa alguma na garantia.

No contracto do Valle do Vouga, artigo 45.º, não se prevê a substituição da Companhia pelo Governo, procedendo por conta d'ella; para os casos de interrupção commina-se a rescisão do contracto quando aquella vá além de 30 dias, salvos os casos de força maior, devidamente comprovados.

Ignoro as razões que determinaram prescrição diversa da que vigora para as outras linhas. Provavelmente, tendo mostrado a experiencia que nunca o Governo teve de se substituir ás empresas, omittiu-se essa previsão, reduzindo-se porém a 30 dias o prazo para a rescisão, o que torna o preceito muito mais severo.

Desde pois que os contractos não prevêem explicitamente deducções na garantia, não é licito a ninguém inventar essa penalidade, que, no caso sujeito, além de illegal, seria iniqua.

Com effeito a Companhia procurou evitar a grêve impondo-se pesados sacrificios. Logo que rebentou, esforçou-se por manter em serviço os escriptorios e, não tendo conseguido identico resultado para os serviços externos, recorreu ao Governo, que para facilitar a resolução do conflicto, obteve d'ella o compromisso de indultar de antemão os factos irregulares occorridos, não descontando os vencimentos dos dias de grêve, nem applicando penas disciplinares.

Assegurados assim vencimentos e ausencia de castigos, suscitára o Governo um incentivo para o prolongamento da grêve, e de facto, tendo obtido em 22 de maio a promessa da sua terminação, só em 4 de junho ella findou, depois de um telegramma do Governo, extranhando o que se passava, ponderando que o Estado era prejudicado, *pois tinha que pagar a garantia de juro* e declarando que d'essa data em diante desligava a Companhia do compromisso de pagar os vencimentos.

A Companhia pagou-os integralmente, deixando apenas de dispendir o que respeitava a combustivel, tendo aliás que fazer, depois da grêve, numerosos comboios extraordinarios para remediar o atrazo dos transportes de mercadorias.

Como é que se pôde, infringindo o contracto, vir cercear a garantia a que a Companhia tem direito?

E seria moral esse procedimento por parte do Estado, que deu logar á grêve pelas delongas em conceder a sobretaxa, que a todas as outras companhias fôra auctorizada, e concorreu para que se prolongasse pela segurança dada de vencimentos e impunidade? E d'essa duração da grêve prevalecer-se-ia o Estado para reduzir consideravelmente o seu debito para com a Companhia?

Não é preciso ser jurisperito para reconhecer quanto seria injustificavel tal procedimento, sem precedente nas relações do Estado com as companhias de caminhos de ferro.

Está a questão affecta á Procuradoria Geral da Republica.

Aguarda a Companhia a solução do assumpto, que espera seja baseada nos principios da justiça e da fé dos contractos.

Ainda assim, consideraveis são os transtornos e prejuizos que a uma Companhia, que luta com graves difficuldades derivadas da situação cambial e do encarecimento da exploração, causa, sem remedio já, o atrazo, superior a um mez, no pagamento da quantia

relativamente consideravel, que podia e devia ter recebido no principio de setembro.

A questão tem alcance generico, interessando todas as outras linhas com garantia de juro. Não será pois demais recordar, resumindo-os, os topicos de argumentação da Companhia:

1.º — A garantia de juro é prevista e devida por kilometro construido.

2.º — A penalidade de deducção na garantia, por interrupção da exploração não figura no contracto, sendo a unica prevista a rescisão no fim de 30 dias, salvos os casos de força maior. Não pode pois ser applicada.

3.º — Quando no contracto figurasse, ficavam salvos os casos de força maior, e manifestamente o foi a grêve occorrida, por si e pelas circumstancias que a precederam e acompanharam.

4.º — Essa situação juridica é identica á das outras companhias, salva a duração prevista como fundamento de rescisão, não tendo nunca sido feito desconto algum por motivo de interrupção causada por grêve.

5.º — O caso de força maior foi reconhecido pelo Governo durante a grêve, assim como o direito da Companhia á garantia.

6.º — A interpretação suscitada extemporaneamente, com prejuizo inevitavel já para a Companhia, deve ser considerada insubsistente.

J. Fernando de Souza

O artigo de 16 de Setembro "Duvida inadmissivel" contém a pag. 276, 2.ª columna, erros de revisão, que importa rectificar:

6.271,29 pesetas transformaram-se em 627,29.

Mais abaixo figuram 6.271\$29 em vez de 6.271,29, o que transformou pesetas em réis.

Na primeira columna, da mesma pagina lê-se que 270:000\$00 é o juro correspondente ao capital de 7.400:000\$00 a 5 %^o. E' obvio que aquella quantia é o limite maximo do desembolso do Governo, pois o juro garantido attinge 340:000\$00.

Fórmulas de administração ferro-viaria

Pelo Estado ou por particulares

Por o acharmos sobremaneira curioso e interessante, vamos extractar para as columnas da *Gazeta* um largo estudo, que encontramos n'uma revista estrangeira, acerca d'estas duas fórmulas de administração ferro-viaria: a administração pelo Estado e a administração por empresas ou companhias concessionarias, cuja differença essencial entre uma e outra está em que na do Estado é o governo ou o ministro que tem ás suas ordens os funcionarios encarregados da inspecção das linhas (o do Trabalho e Previdencia Social, entre nós, presentemente), e é elle que nomeia o pessoal superior da direcção, ao passo que nas companhias ou empresas particulares é um Conselho de Administração que faz taes nomeações.

De dia para dia são em maior numero as linhas ferreas que se subtraem á acção privada; nas estatisticas estabelecidas no anno de 1910, referentes a este assumpto especial, as quaes tambem adeante reproduzimos, pode observar-se que as quatro nações onde existe maior numero de kilometros de linhas ferreas exploradas pelo Estado, são: Allemanha, Russia, Austria-Hungria e Italia, e que a proporção em todo o mundo é de 29,5 %^o com este systema e de 70,5 %^o com o de administração particular.

Vejamos a estatística em referencia, respeitante a todo o mundo :

EUROPA :

NUMERO DE KILOMETROS

	Privados	Estado	Total
--	----------	--------	-------

Allemanha.....	5.426	55.722	61.148
Austria-Hungria.....	8.890	35.481	44.371
Inglaterra.....	37.579	—	37.579
França.....	40.516	8.869	49.385
Russia Europeia.....	24.702	35.857	59.559
Italia.....	2.749	14.211	16.960
Belgica.....	4.188	4.322	8.510
Luxemburgo.....	421	191	502
Hollanda.....	1.483	1.711	3.194
Suissa.....	1.963	2.738	4.701
Hespanha.....	14.470	92	14.562
Portugal.....	1.829	1.080	2.909
Dinamarca.....	1.568	1.959	3.527
Noruega.....	582	2.506	3.088
Suecia.....	9.610	4.372	13.982
Servia.....	221	574	795
Roumania.....	417	3.186	3.603
Grecia.....	1.580	—	1.580
Bulgaria.....	191	1.589	1.780
Turquia.....	1.557	—	1.557
Varios.....	110	—	110
Totales.....	159.952	173.460	333.412

ASIA :

Russia Asiatica.....	7.443	9.947	17.390
China.....	8.724	—	8.724
Japão.....	2.496	7.310	9.806
Indias Inglezas.....	12.283	39.364	51.647
Ceiloão.....	928	—	928
Persia.....	54	—	54
Asia Menor.....	3.569	1.460	5.037
Indias Portuguezas.....	82	—	82
Malasia.....	1.219	—	1.219
Indias Neerlandezas.....	2.497	—	2.497
Sião.....	—	1.026	1.026
Cochinchina e varios.....	3.506	—	3.506
Totales.....	42.801	59.115	101.916

AFRICA :

Egypto.....	1.420	4.493	5.913
Argelia e Tunis.....	5.044	—	5.044
Congo Belga.....	830	—	830
União Sul Africana.....	730	14.792	15.523
Colonias.....	6.823	2.721	9.544
Totales.....	14.847	22.007	36.854

AMERICA :

Canadá.....	37.026	2.766	39.792
Estados Unidos.....	388.173	—	388.173
Terra Nova.....	1.072	—	1.072
Mexico.....	24.559	—	24.559
America Central.....	2.573	—	2.573
Antilhas.....	4.345	—	4.354
Colombia.....	821	—	821
Venezuela.....	1.020	—	1.020
Guayana.....	227	—	227
Equador.....	536	—	546
Peru.....	1.192	1.358	2.550
Bolivia.....	1.217	—	1.217
Paraguay.....	253	—	253
Brazil.....	12.610	8.760	21.370
Uruguay.....	2.488	—	2.488
Chile.....	2.969	2.706	5.675
Argentina.....	24.665	3.971	28.636
Totales.....	505.755	19.591	525.316

OCEANIA :

NUMERO DE KILOMETROS

	Privados	Estado	Total
--	----------	--------	-------

Nova Zelandia.....	47	4.372	4.419
Victoria.....	23	5.617	5.640
Nova Gales.....	227	5.862	6.089
Trasmania.....	265	755	1.020
Australia Occidental.....	446	3.451	3.897
Australia Meridional.....	275	3.076	3.361
Hawai.....	142	—	142
Varios.....	565	5.891	6.456
Totales.....	1.990	29.024	31.014

D'estes dados, assim fornecidos tão detalhada e interessante, deduz-se o seguinte resumo :

	Privados	Estado	Total
Europa.....	159.952	173.460	333.412
Asia.....	42.801	59.115	101.906
Africa.....	14.847	22.007	36.854
America.....	505.755	19.561	525.316
Oceania.....	1.990	29.024	31.014
Totales.....	725.345	303.167	1.028.512

Difícil se torna apreciar qual das duas formas de administração ferro-viaria resulta melhor, pois simultaneamente se apresentam ao observador linhas ferreas que obteem bons rendimentos e outras que difficilmente conseguem cobrir as suas despesas, ou dão mais ou menos avultados *deficits*, quer adoptando uma quer outra d'aquellas duas formas conhecidas.

O auctor do artigo que estamos extractando diz-nos que com a exploração pelo Estado não existe tanto estímulo no cumprimento das obrigações, como na exploração particular, e se bem que em algumas nações se conseguem resultados positivos, graças à pericia e à competência dos respectivos directores, deve notar-se que nem em todas succede assim.

Para que uma empresa produza o maior rendimento industrial, é necessario que quantos agentes intervenham na obtenção d'esse rendimento, tenham estímulo no trabalho e considerem que a sua prosperidade particular deriva da que possa ter a empresa á qual prestam os seus serviços.

Se taes agentes foram impostos por influencias politicas ou porque a sua antiguidade como funcionarios lhes permitta occupar cargos nos quaes se desempenhem trabalhos que não conheçam, pode desde logo asseverar-se que a exploração dará resultados negativos.

As linhas de administração particular podem estabelecer competencia nos transportes, o que é uma condição economica das vias ferreas; mas as que são exploradas ou subvencionadas pelo Estado não a podem estabelecer, pois que se no primeiro momento essa competencia embaratece o preço do transporte e exige melhor e mais rapido serviço de comboios, não tardará em chegar a epocha em que as despesas serão superiores aos ingressos, resultando quasi sempre um convenio que só redundará em prejuizo do competidor mais fraco.

De modo que, sempre segundo a opinião que extractamos, qualquer vantagem apparente se traduz bem depressa em prejuizo.



“Revista de Turismo,”

Esta interessante revista transcreveu, precedendo-o de palavras muito amaveis, o nosso artigo sobre Thomar, publicado n'um dos nossos ultimos numeros, gentileza que muito agradecemos á sua illustrada redacção.

PARTE OFFICIAL

Ministério das Colónias

4.ª Repartição

DECRETO N.º 3.376

Considerando que, havendo na provincia de Angola apenas duas linhas férreas exploradas pelo Estado (a de Malange e a de Moçamedes) se não justifica a existência de três lugares de chefes de exploração;

Considerando que, tendo um dos referidos chefes de exploração regressado ao serviço do Ministério da Guerra, pode ser suprimido um dos lugares sem prejudicar direitos adquiridos;

Considerando que o inspector das obras públicas da provincia de Angola tem insistido por várias vezes na nomeação ou contrato de engenheiros para o serviço de estudos de caminhos de ferro;

Considerando que, nos termos do artigo 30.º do projecto do regulamento orgânico dos serviços do Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro da provincia de Angola, competem, especialmente, ao engenheiro adjunto ao director dos caminhos de ferro, os serviços de reconhecimento de linhas férreas e a organização dos processos e estudos dos caminhos de ferro em construção e em projecto;

Ouvindo o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade conferida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa;

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, decretar o seguinte:

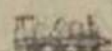
Artigo 1.º — É restabelecido o lugar de engenheiro adjunto ao director dos Caminhos de Ferro da provincia de Angola, suprimido pelo decreto n.º 1.089, de 24 de Novembro de 1914.

Art. 2.º — O vencimento de categoria e as ajudas de custo do engenheiro adjunto são os que por lei competem aos engenheiros subalternos, sendo o seu vencimento de exercício fixado em 2.400\$.

Art. 3.º — É suprimido o lugar de chefe dos serviços de exploração da Direcção dos Caminhos de Ferro da provincia de Angola, criado pelo decreto n.º 1.089, de 24 de Novembro de 1914.

Art. 4.º — Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 20 de Setembro de 1917. — Bernardino Machado — Ernesto Jardim de Vilhena.



Uma linha internacional em projecto

Appareceu recentemente nos jornaes a noticia de que se estava estudando a possibilidade do estabelecimento de uma linha destinada a ligar o norte da Africa com o centro da Europa, partindo de Faro ou Villa Real de Santo Antonio, atravessando Portugal, a Hespanha e a França.

Alludindo á noticia em referencia, o jornal *A Capital* publicou um artigo, no qual, depois de afirmar que a exportação dos productos do Algarve era, antes dos ataques dos submarinos no litoral, feita em grande parte por via maritima para Amsterdam, Antuerpia e Londres e ultimamente para um novo e magnifico mercado commercial, o Rio de Janeiro, e por via terrestre para Madrid e Paris, accrescentava que no actual momento, esse trafego, que constantemente tem augmentado, constituindo uma enorme e crescente riqueza para o Algarve e para o paiz, sofre uma paralysação em vista da prohibição de exportação, da falta de transportes por via maritima e da insufficiencia de caminhos de ferro.

Essa paralysação representa um prejuizo enorme. Os productos produzidos excedem enormemente as necessidades do consumo. A paralysação da venda, se por um lado pode dar lugar ao barateamento da producção, produz um enorme prejuizo para a população d'aquella provincia, que tem de adquirir, para seu consumo, o trigo, que no Algarve pouco se cultiva por ser menos rendoso do que os productos algarvios, comprando por dinheiro e não

por simples permuta, porque o trabalhador do Alemtejo não se sustenta com figos, amendoa e alfarroba.

Os actuaes portos maritimos, que dão vasão aos productos do Algarve, sendo ao mesmo tempo os centros de reunião dos mesmos productos, são: Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real.

Estes portos estão ligados por uma linha ferrea de litoral ou em via de ligação (linha de Lagos a Portimão).

Todo o trafico terrestre d'esta riquissima região litoral sae para o norte apenas por uma unica linha ferrea, a do Sul e Sueste.

Os productos da terra (figo, amendoa, alfarroba, tomate, ervilha e maçã), ou da pesca (ameijoas em caixas e outro pescado, fresco ou em conserva) é transportado de Faro para Lisboa, Madrid e Paris, por essa unica linha e pelas que a continuam no centro e norte de Portugal.

As demoras de transporte são enormes e prejudicabilissimas quando se trata de peixe fresco, fructas verdes e ervilhas.

Os productos da parte oeste da provincia soffrem um atraso de cerca de doze horas sobre os dos outros pontos do Algarve.

De Villa Real a Lisboa gastam-se 12 horas, e de Lagos a Lisboa, uma distancia bastante menor, gastam-se 24 horas, ou seja o dobro!

Lagos, o porto mais importante do Algarve pela sua exportação e pelo facilidade de acostamento e de carga e descarga, ainda hoje não está ligado pelo caminho de ferro á unica linha de sahida para o norte!

A vontade de uma camara e o auxilio do governo ainda não lograram vencer as resistencias passivas que em Portugal se oppõem persistentemente aos maiores emprehendimentos.

A vantagem importantissima que a construcção de uma nova linha rapida para Paris, via Madrid, trará para a exportação dos productos já citados e para a maior riqueza do Algarve, como as conservas de peixe e legumes, é evidente.

A vantagem de se pôr este projecto rapidamente em execução é enorme. Todos os paizes procuram crear e consolidar os seus mercados antes que a guerra acabe, para impedir que a Allemanha tome novamente posse do commercio mundial, que tudo agambarque e domine, reduzindo-nos a meros consumidores dos seus productos, tentando o pequeno commerciante com as facilidades que concede, que, se para elle são uma vantagem, para a industria nacional, ou internacional que não seja a allemã, serão uma ruína.

Creemos e consolidemos as nossas industrias de fabrico e transportes para impedir uma nova invasão allemã commercial mas avassaladora, — é como termina o artigo a que nos temos referido, o qual entendemos dever archivar nas columnas da *Gazeta* pelo que possa ter — e crêmos bem que terá — de interessante para os nossos leitores.



O freio de vacuo "Clayton"

Com a periodicidade a que tem de ha muito acostumados os seus assignantes, a *Bibliotheca Ferro-viaria Internacional*, de Barcelona, acaba de publicar um *promptuario* d'este moderno freio, para uso de machinistas, fogueiros, aprendizes e aspirantes, o qual, apenas em 32 paginas, illustrado com 18 estampas, apresenta uma lição graphica experimental dosapparelhos que constituem o conjunto do freio em questão.

O interessante livrinho portatil, vende-se por 3 pesetas cada exemplar, e foi luxuosamente impresso n'uma das principaes casas typographicas de Barcelona.

Agradecemos o exemplar que foi offerecido a esta redacção.

Os caminhos de ferro do Brazil

No Estado de S. Paulo

A direcção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, da qual tantos accionistas ha entre nós e entre a numerosa colonia brasileira aqui residente ou de passagem mais ou menos demorada, publicou recentemente o seu relatório referente ao exercicio do anno ultimo.

N'esse documento menciona que não obstante as graves perturbações que o estado de guerra em quasi toda a Europa tem continuado a acarretar a todas as empresas de transporte, accentuando cada vez mais os seus effeitos, embaraçando a importação e restringindo, portanto, essa importante verba da receita, e encarecendo o preço dos materiaes de custeio, agravando assim essa despesa, os resultados financeiros do exercicio de 1916, podem ser considerados muito satisfactorios.

O saldo apurado não obstante as causas depressivas assignaladas e a elevação da despesa, devido não só ao encarecimento do custeio, mas tambem ao augmento da kilometragem no trafego, estabelecimento de novos trens de passageiros, entre os quaes alguns nocturnos, e ao grande desenvolvimento do trafego de mercadorias, especialmente de cereaes e gado, foi sensivelmente maior que o saldo medio do quinquennio 1912-1916, dando uma clara ideia da pujança da empresa e da sua prosperidade financeira.

A receita do exercicio de 1916, foi de 31.926:225\$203 contra uma despesa de 15.841:783\$786, sendo pois o saldo liquido de 16.084:441\$417, que accrescido dos lucros do anno anterior, na importancia de 2.030:840\$523, fica assim elevado a somma de 18.115:281\$940, o que é importantissimo.

Esta somma teve a seguinte applicação: juros da divida externa, 1.928:881\$820; amortisação do custo da linha do Rio Claro pelo resgate de 695 obrigações do respectivo emprestimo, no valor de £ 69.500, ou sejam ou sejam 1.483:889\$710, elevando-se o total desta conta a 17.751:816\$955, e ficando a divida reduzida a libras 1.840.800; pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestres, á razão, respectivamente, de 10 % e 12 % ao anno, 10.120:000\$; imposto sobre os dividendos distribuidos, réis 506:000\$; ao fundo de reserva 200:000\$, prefazendo assim o total de 4.000:000\$; ao fundo de pensões 100:000\$, subindo a importancia deste a 1.600:000\$; ao fundo de obras novas, e augmento do material rodante, 1.833:724\$504, ficando este elevado a 23.330:572\$135; e lucros que passam para o exercicio de 1917: 1.942:785\$906.

A Companhia Paulista, em virtude de autorização federal entrará brevemente em accôrdo com os Governos da União e do Estado para transferir a este os direitos e obrigações que competem á União em virtude dos contractos que esta tem com a Companhia, relativos ás linhas ferreas do Rio Claro e Araraquara e ramaes para Jahu' e Bauru, de modo a ficar cabendo exclusivamente ao Governo de S. Paulo a competencia para, de accôrdo com as concessões em vigor, exercer a acção que cabe á administração publica sobre todo o systema ferro-viario da Companhia.

As despesas feitas em conta de capital, nas linhas de concessão federal, durante o anno, importaram em 49:278\$000, ou £ 2.476-14-7 ao cambio de 12 1/16, taxa média do anno.

Essas despesas foram approvadas pelo Governo da União, sendo a sua importancia incorporada ao capital das referidas linhas, que ficou elevado a £ 2.481.332-18-3 em 31 de Dezembro de 1916.

Nas linhas de concessão estadual, as despesas no anno de 1916, em conta de capital, foram de 1.784:446\$504. Adicionada a quantia acima á somma das despesas anteriormente apresentadas, no valor de 99.261:178\$27,1

fica elevado ao total de 101.045:624\$775 o capital dispendido nas linhas de concessão estadual até 31 de Dezembro de 1916.

Em 1 de Junho de 1916 ficou concluida e foi aberta ao trafego a nova linha ferrea de Rio Claro a Ityrapina e S. Carlos, com a bitola de 1º,60, ficando o systema de bitola larga da companhia augmentado em 72 kilometros.

Com a construcção d'essa nova linha melhoraram consideravelmente as communicações com as zonas do interior do Estado, especialmente com a que é servida pelos ramaes de Jahu, Agudos e Bauru, em relação aos quaes houve um encurtamento de 29 kilometros de percurso para as communicações com a linha principal.

Está a concluir-se o ramal de Santa Barbara, cuja extensão é de 13 kilometros; foi construida e aberta ao trafego a nova estação de Ibó, na linha de Santa Rita; e a Companhia resolveu mandar proceder aos estudos para o prolongamento da linha de Piratininga ás cabeceiras do rio Tibiriçá, principal affluente do rio Feio, na extensão de cerca de 100 kilometros.

Esta linha, que atravessará a zona comprehendida entre os rios Feio e Peixe, partindo de Piratininga, estação terminal do ramal de Agudos até ás cabeceiras do Javary, só será iniciada depois que se normalizar a situação mundial e quando se torne possivel a importação de materiaes.

Dos tres grandes eixos de viação ferrea, que hão de servir a parte do territorio do Estado comprehendida entre o Tieté e o Paranapanema, será a linha da Paulista a que traçará o mais curto caminho de S. Paulo ao rio Paraná.

Favorecida por esta circumstancia, e sendo de supor que ao tempo em que poderá a linha attingir a margem do Paraná, já se terá desenvolvido um commercio de certa importancia em toda a zona ribeirinha do grande rio e de seus affluentes, será conveniente que a Companhia estabeleça, com insignificante dispendio, uma rede de viação fluvial do Salto do Urubü-Tungá até á foz do Ivahy, pouco acima do Salto das Sete Quédas, no Paraná, podendo desenvolver-se pelo Ivinheima e em seguida pelo rio Brilhante até ao porto das Sete Voltas, em territorio de Mato Grosso.

Essa linha prestará relevantes serviços a toda a região meridional do longinquo Estado, assim como ao norte do Paraguay, permittindo a uma vastissima zona do continente uma excellente sahida para o Atlantico pelo porto de Santos.



Linhas da União Sul Africana

Deficit convertido em saldo

Fallando recentemente no parlamento da União Sul Africana, o ministro dos caminhos de ferro e portos, Mr. Burton, informou que o saldo positivo dos caminhos de ferro e portos no anno economico findo em 31 de março ultimo, era de 900.000 libras. Ao ser apresentado no parlamento, o orçamento de 1916-1917 apresentava um deficit importante, mas, no decorrer do anno, circumstancias favoraveis tinham permittido o alargamento do trafego, de maneira que o deficit calculado se tinha convertido no saldo positivo agora indicado.

O Sr. Burton disse tambem que a receita, nos trez mezes do anno já então decorridos, apresentava apenas uma differença para menos, na receita calculada, de libras 10.000, de modo que não havia motivo para alarme. O orçamento do presente anno previa um deficit de libras 447.800, mas elle, orador, diligenciaria, por todos os meios, reduzi-lo. No sentido de se effectuarem economias, procurar-se-hia reduzir os serviços de comboios de passageiros, de maneira a empregar o material circulante assim dispensado em outros ramos de trafego.

são entregues apenas para serem transportadas, é da maior vantagem para todos que estejam sempre o mais possível desembaraçadas para poderem receber e expedir tudo quanto se lhes apresenta a despacho.

Estamos certos, pois, de que o Aviso que acima transcrevemos deve ter sido recebido com applauso por quantos se interessam por attenuar quanto possível a crise que atravessamos.

Ampliação do serviço em algumas estações e apeadeiros

Conforme opportunamente informámos os nossos leitores, a Companhia Portuguesa, forçada pela anormalidade das circumstancias, restringiu o serviço em varias estações da sua rede, deixando algumas de acceitar remessas de vagão completo.

Ultimamente, porém, para dar satisfação a grande numero de pedidos, resolveu restabelecer o serviço de remessas de vagão completo nas estações de *Olivaes, Alverca, Barquinha, Formoselha, Alcaide, Valle de Prazeres, Benespera, Cruz Quebrada, Caxias e Carcavellos* nas condições seguintes:

Cargas e descargas. — Estas operações serão sempre feitas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatarios, com subjeição ás indicações do encarregado do apeadeiro ou estação.

Manobras. — Todas as manobras que se tornem necessarias na estação ou apeadeiro para pôr o vagão á carga ou á descarga e sua collocação para ser engatado ao comboio que o deve depois conduzir, quer carregado, quer já descarregado, serão feitas por pessoal dos expedidores ou consignatarios sob a direcção do encarregado da estação ou apeadeiro e a hora que por este empregado fôr previamente indicada.

Portes. — A expedições serão feitas em portes a pagar na estação de destino. As chegadas deverão ter sido expedidas em portes pagos. Portanto as estações e apeadeiros acima só poderão expedir ou receber remessas de vagão completo com destino a, ou precedentes, de estações habilitadas a todo o serviço de pequena velocidade.

Horas de Serviço. — As estações e apeadeiros acima só estão abertas ao serviço de que trata este aviso, das 10 ás 16 horas.

Contagem de volumes. — A Companhia não acceita para estas remessas volumes contados.

A Companhia reserva-se a faculdade de enviar, de conta do expedidor, a uma das estações mais proximas, que ache habilitada a guardar as remessas, as expedições que não sejam descarregadas dentro das horas de serviço do dia da chegada, e declina toda a responsabilidade pela guarda das que não sejam retiradas dentro do mesmo prazo.

O apeadeiro de *Santos*, cujo serviço tambem havia sido restringindo pelo Aviso ao Publico de 4 de Junho ultimo, volta novamente a fazer o mesmo serviço a que estava anteriormente habilitado.

Annulação de tarifas

Em virtude das Companhias hespanholas resolverem annular, a partir do dia 1 do corrente mez, a tarifa internacional n.º 304 de grande e pequena velocidade, para o transporte de aeroplanos em caixas, barcos, carruagens e material de caminhos de ferro, de França para Portugal, desde aquella data ficam as referidas tarifas annulladas tambem em Portugal.

Consta-nos que além d'esta tarifa tambem vão ser annulladas a n.º 308 de pequena velocidade, para o transporte de lãs de França para Portugal, e as tarifas para transporte de passageiros combinadas com os Caminhos

de Ferro de Madrid a Caceres e Portugal M L n.º 2, passageiros em grupos, M L n.º 6, excursões e n.º 203, bilhetes de ida e volta Lisboa-Madrid e bilhetes circulatorios Lisboa-Madrid-Porto.

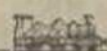
Estações hespanholas

Segundo communicação das linhas hespanholas, houve ultimamente ás alterações a seguir indicadas nos nomes de algumas estações e apeadeiros, que convém que os nossos leitores conheçam:

Villamiel na linha de Madrid a Malpartida, passou a denominar-se *Villamiel de Toledo*.

Oliva e Villar; Segura e Casas del Monte; Baños de Montemayor; Sieteiglesias; todas na linha de Plasencia a Astorga, passaram a chamar-se respectivamente, *Oliva Plasencia y Villar; Seguros de Toro y Casas del Monte; Baños de Montemayor del Rio; Sieteiglesias de Tormes*.

El Cerro, na linha de Zafra a Huelva, passa a ser *El Cerro de Andévalo*, e o apeadeiro de Monforte de la Rambla-Gabarrero, na linha de Madrid a Alicante, passa a denominar-se *Monforte del Cid*.



Excursões no paiz

IV

Uma Camara como ha poucas. — Uma velha cidade transformada. — O «mas» de todas as coisas. — A falta de bons hotéis. — Os maus costumes portuguezes. — As sobretaxas... «elásticas». — O Gerez transformado... para peor. — Empresas menos sérias.

Visto que escrevemos ainda em tempo de estações thermaes fallemos do que por ellas vae, este anno, o que, diga-se com desalento, se poderia resumir em poucas palavras: — o mesmo do anno passado, um pouco ou bastante peor.

Quem foi a Caldellas ou ao Gerez teve no caminho uma boa impressão, a que produz a cidade de Braga, que se vae alindando e melhorando todos os annos.

Uma boa camara municipal tem promovido muitos melhoramentos e vae-lhes colhendo os fructos, na gloria de deixar transformada a velha capital do districto, e nos elogios que ouve de todos que a visitam.

A Avenida da Liberdade vae muito adeantada, ladeando-se de bons edificios; no jardim e alameda, toca, aos domingos e quintas, uma banda que alli faz reunir a mais elegante sociedade bracarense; os carros electricos circulam até tarde em todos os sentidos e com successivas carreiras — estamos n'uma cidade nova, não ha que duvidar.

Resta que a iniciativa particular complete a obra camarária.

Braga, concentrando o caminho para duas importantes estações thermaes, tem que desempenhar um papel especial na therapeutica dos doentes que procuram aquellas aguas — que são não menos de 4.000 — como estação de repouso, na volta; o mesmo que Argelés e Lourdes representam para Caoterêts e Luz, e que Pau significa para Eaux Bonnes, e Bayona para Salies de Bern.

Ao regressar das aguas precisa-se de estar uns dias em clima regional parecido e na subjeição de uma dieta que se vae pouco a pouco modificando, para se habituar o organismo a outros ares e alimentação menos rigorosa.

Braga estava naturalmente indicada, e bellissimamente indicada, para ser esse compasso de espera entre o regimen dietetico thermal, com o reponso obrigatorio das estações de cura, e a entrada nos habitos culinarios da nossa casa e a actividade ordinaria do nosso viver normal.

Um grande hotel, onde houvesse cosinha de regimen, para os estomagos debilitados — sem impedir que

houvesse a mesa vulgarmente farta e variada para os outros hospedes — com um grande parque para repouso e passeio a sombra, de sãos e doentes, sem obrigar estes às alturas do Bom Jesus, era empresa sem duvida lucrativa para um grupo de capitalistas, que quizessem prestar este serviço à cidade e aos frequentadores das *thermas* regionaes.

Mas Braga tem o seu Bom Jesus e com isso se contenta, o que é para ella um bem e um mal, porque embevecida com aquella bella montanha, e a do Sameiro, pontos de attracção dos forasteiros, ella não pensa em alojamentos na cidade, porque os ha excellentes ⁽¹⁾ lá em cima, no Monte; e conserva os seus hoteis á antiga, sem conforto, sem melhoramento, sem casa propria, provincianos em toda a extensão da palavra. Isto, mesmo os melhores, como o Grande Hotel, onde o tratamento é excellente mas só para bons estômagos, e os quartos vastos, mas pouquissimos e velhamente ornamentados e mobilados.

Que emfim, não ha, de resto, que estranha-lo, alli como em toda a parte entre nós.

O hoteleiro portuguez não tem escola nem a menor noção do que é manter e explorar um hotel no tempo actual. Para elle a sua missão progressiva, modernizadora, limita-se a mandar ferrar os quartos com um papel de modesto tostão a peça, quando já o tempo o fez despegar da parede ou os hospedes com os seus principios de asseio caracteristicamente portuguez ornamentaram as paredes com disticos a lapis e contas e roes da lava-deira.

A muito custo, alguns puzeram, nos ultimos annos, autoclismo nas retretes, mas a miúdo se esquecem de lhes abrir a agua (!) e se ao lado põem um gancho com pedaços de jornaes, teem sempre o cuidado de lhe pôr por baixo um cesto... para o hospede lançar os papeis servidos!

Esta inacreditavel suidade está por tal fórma inveterada nos usos, especialmente no norte do paiz, que em tempo, n'um hotel que se modernizou e tinha aspirações a offerecer certo conforto, tivemos que ameaçar o empresario de lhe deitar o fogo ao cesto, se elle o não retirasse! Pois retirou-o; mas quando lá voltámos, tempos depois, já lá estava de novo!

Bem entendido que ha honrosas excepções, a que já aqui nos temos até referido — o *Grande Hotel*, do Porto, o *Portugal*, de Vizen, o *Parque*, do Gerez, o *S. Vicente*, de Entre-os-Rios etc.; tratamos dos hoteis antigos não reformados — mas aquellas são bem raras, infelizmente.

Um hotel precisa reformar-se pelo menos em cada quatro ou em cada cinco annos; pintar de novo a fachada e os interiores, substituir o mobiliario, alindar a casa de jantar, ornamentar de novo o salão, acertar a baixella, pôr novas passadeiras nos corredores e servir novos pratos na meza.

Pelo seu lado, as empresas de aguas tambem não teem o espirito da vida moderna, do melhoramento necessario e incessante todos os annos, para attrahir não só o acquista como o turista, que vae de passeio ou de visita aos que lá estão.

De Caldellas, onde não pudemos ir, nos dizem que tudo está na mesma, com caracterisadas diferenças para peor, e muito accentuado augmento de preços — por causa da guerra.

Vinte por cento de sobretaxa em tudo, por causa do encarecimento das subsistencias — mesmo no que não encarecem.

N'um hotel, este anno, um hospede mandou deitar varias cartas no correio e que lhe metessem as estampilhas

na conta; e como não havia electricidade no hotel, pediu varias vezes, caixas de phosphoros. Paguei a conta á saída, e só depois verificou que lhe haviam lançado 20 % sobre as estampilhas e os phosphoros, que pelo visto tambem subiram de preço.

No Gerez não houve o menor melhoramento; antes menos cuidado na limpeza e preparação da rua.

Apenas um hotel melhorou, porque mudou de dono, o antigo *Santos*, hoje *Hotel das Thermas*, muito garrido, muito fresco, com boas accomodações modernas e bella sala de jantar. No mais tudo como d'antes... como de antes não:

O serviço do carro automovel diario não se faz este anno, e os automoveis subiram os preços mais 50 por cento, apenas.

De 12 escudos passaram a 15 nos primeiros dias e logo depois a 18!

Correu insistente o boato de que as empresas de automoveis se haviam entendido com a que, no anno passado, fazia as carreiras de auto-omnibus, para as suspender este anno, mediante uma certa indemnização. Asseguraram-nos que isto não se deu; em todo o caso, é certo que essa suppressão deixou os autos sós em campo e permittiu-lhes essa elevação de preço, que lhes deu uns bons 6.000 escudos liquidos, arrancados á bolsa dos acquistas, e por certo concorreu para que o numero d'estes diminuísse cerca de 500, o que foi prejuizo importante para a Empresa, para os hoteis e para a localidade; emquanto que nas outras *thermas* houve augmento consideravel de movimento.

Se nos perguntarem como fazemos esta conta respondemos:

Aos 2.000 acquistas juntamos mais 20 % ou uns 400 visitantes ou turistas que não se inscreveram para tomar aguas.

Estes 2.400 fizeram a ida e a volta em autos, aos 2 aos 3, 4, 5, e, raramente, 6 por corrida.

Tomemos a media ainda exagerada de 4 e teremos 600 idas e 600 voltas, portanto 1.200 percursos, que renderam, a 6500 de augmento de preço: 7:200500. Tiremos 1:200500 para augmento de preço da gazolina, oleo e pneumaticos, e teremos os seis contos que as empresas lucraram.

Cremos que a licção aproveitará á Empresa e aos hoteis, para não continuarem na indolencia, no proximo anno, e, em vez de confiarem em empresas estranhas, porem de sua conta dois omnibus automoveis que façam, pelo menos, duas ou trez carreiras por dia, em cada sentido, por um preço razoavel, e ver-lhe-hão o resultado. Mesmo que perdessem nos carros (o que nada faz esperar) lucravam no producto da muito maior affluencia ás aguas e aos hoteis.

Porque o estado actual é desgostoso para a maior parte das pessoas.

A ninguém agrada para fazer uma viagem, que não é barata, ter que andar a mendigar a extranhos o seu concurso para se formar um grupo, para pagar o auto em commun, e nem todos querem desembolsar 36500 escudos para fazerem o percurso de Braga ao Gerez e volta.

Tambem com um bocado de iniciativa por parte dos directamente interessados, e havendo no Gerez quedas d'agua por toda a parte, não seria difficil formar-se uma empresa para estabelecer uma linha electrica entre Braga e o Gerez.

A propria Empresa das aguas (que aufer annualmente mais de 20 contos de lucro e muito mais lucraria se introduzisse varios melhoramentos e com a affluencia que lhe daria a via electrica) podia faze-lo, mas essa, não a vemos dedicada a grandes iniciativas.

Ha tambem um grupo chamado «Amigos do Gerez» mas por mais que o procurassemos ninguém nos soube dar noticias delle.

(1) Vamos experimenta-los, o que ha muito não fazemos, e falar emos n'outro artigo.

Unicamente nos disseram que n'uma recente resolução arrojada resolvera fazer construir, no sitio em que o chorado Ramalho Ortigão ia contemplar as montanhas, um banco de pedra ornamentado, dedicado á memoria do grande escriptor!

Verdadeiramente o Gerez de mais nada precisa!

Depois d'este artigo escripto um facto se deu que reclama até sérias providencias das auctoridades, para que os banhistas do Gerez não estejam á mercê de empresas de automoveis, de Braga, pouco sérias nos seus negocios.

Tendo o nosso Director tomado á Companhia Viação, com 4 dias de antecedencia, um auto para o trazer a Braga, esta mandou-lhe dizer que não tinha carro, justamente á hora em que elle devia partir!

Quem, pois, não tenha carro seu, só deverá, no futuro anno, ir ao Gerez se ali houver serviço de carreira estabelecido por empresa séria, ou, se tiver que subjeitar-se a alugar auto, deve toma-lo á ida para ida e volta e não pagar senão no regresso.



Linhas ferreas africanas

A conferencia de Maritzburg

No ultimo numero, recebido em Lisboa, do periodico *Lourenço Marques Guardian*, encontramos a noticia de se haver realisado em Maritzburg, no Natal, uma conferencia particular de interesses commerciaes, industriaes, de navegação e carvoeiros, tendente a frizar á administração dos Caminhos de Ferro da União Sul Africana, a necessidade absoluta de, em prol dos interesses nacionaes, tomar medidas afim de nos tempos anormaes que vão correndo, se restringir o mais possivel o desperdicio inutil de percurso, concernente ao transporte de tráfego para grandes distancias, que seria mais pronta e vantajosamente entregue em pontos mais proximos.

Consta áquelle periodico que a Camara do Commercio de Maritzburg se identificou com a resolução tomada, e a redacção declara não só estar de accordo com ella, mas até recomendar tanto á Camara do Commercio de Maritzburg como aos que tal resolução originaram, o fazer vigorar este principio «que será extranhamente sensato, — diga-se em abono da verdade — se chegar a vigorar, pois dará resultados importantes e de grande alcance em todo o sub continente».

Pena é — diz — que, os que tal resolução tomaram, tenham julgado justo requerer a adopção deste principio «durante as condições anormaes presentes», pois sendo, como é, um principio sensato, indiscutivelmente deve ter applicação tanto em tempos anormaes como em normaes.

Não deseja comtudo discutir um tal ponto, porque o reconhecimento de opiniões taes como as que se envolvem n'esta resolução, no todo, é um passo enorme dado no bom caminho dos serviços publicos, que teem por muito tempo tido por entrave a politica partidaria.

Accrescenta que, se esta resolução qualquer coisa traz, significa não só que Lourenço Marques terá todo o tráfego que lhe é devido pela Convenção, mas ainda todo o tráfego para o Rand. O porto mais proximo de Johannesburg é Lourenço Marques, 349 milhas distante, pela via mais longa; e a seguir está Durban, a 482 milhas.

Certo tráfego tem de ser transportado via Cabo, mas 85 por cento do total deve ser, e é, transportado pelos portos do outro lado.

Presentemente, a maior parte d'esses 85 por cento não é transportada pelo porto mais proximo, que é Lourenço Marques, mas sim por Durban; e por consequencia

ha sempre «um desperdicio inutil de percurso», que monta, em viagem de ida e volta, a nada menos de 176 milhas (tomando por base Germiston, que é o centro de distribuição dos caminhos de ferro), enquanto que os importadores são sobrecarregados com taxas mais elevadas do que realmente necessitam pagar.

Ha 13 differentes tarifas em vigor, para Germiston, e todas são menores via Lourenço Marques, do que via Durban sendo a differença de 13d. por tarifa 4, e 98d. por tarifa 1.

Não é só portanto a favor dos interesses de Lourenço Marques, que o jornal applaude o apêllo de Maritzburg, mas por que isso significa tambem o barateamento de mercaderias no Rand e um modo melhor de se utilizarem as facilidades dos South African Railways.



Locomotivas com motor de azeite

A conhecida casa Ruston, Proctor et C.^a, de Lincoln, está construindo, desde ha certo tempo, locomotivas d'esta classe, que tem dado excellentes resultados, as quaes tambem queimam diversas outras classes de combustivel liquido, como petroleo, alcool, etc., ainda que nas actuaes condições de preços e a parafina que se emprega geralmente.

São essas machinas de emprego diario nas minas, em fabricas, pequenas linhas de caminho de ferro, manobras, etc., e constroem-se em todas as larguras de via, desde a de 0,46 até 1,435.

Ha dois modelos: um de 10 cavallos, que peza 4,500 kilogrammas, e outro de 20, que peza 5,500, entendendo-se taes pezos quando em ordem de marcha. A carga de cada um dos seus dois eixos é, respectivamente, de 2,250 e 2,750 kilogrammas. Se fôr julgada excessiva pode augmentar-se o numero dos eixos.

São estas locomotivas de construção muita solida, por isso que estão muito expostas a choques, sendo os seus taboleiros unidos por meio de rebites. Houve que renunciar aos radiadores, que são demasiado delicados; e o esfriamento obtem-se por meio da agua contida em um deposito, a qual basta renovar duas ou trez vezes ao dia; estando esse deposito collocado na parte superior do cylindro.

Os cylindros, que são eguaes para ambos os modelos, teem 0,241 de diametro e 0,278 de percurso. A machina de 20 cavallos tem dois e a de 10 apenas um cylindro, sendo o numero de voltas 340 por minuto.

Com a parafina não se necessita lampada para a marcha, mas se a machina está fria emprega-se um pouco de petroleo procedente de um deposito especial.

Tem um regulador que verifica a abertura da valvula de escape e, por consequencia, a abertura do cylindro. A explosão effectua-se por meio de um magneto de alta tensão, o qual possui um mecanismo para atrazar a combustão.

O bastidor descança sobre os eixos, por meio de series de laminas, e as rodas são de ferro forjado com cintas de aço.

As locomotivas em questão teem uma transmissão, que dá duas velocidades em cada sentido da marcha, velocidades calculadas em 5 e 10 kilometros por hora.

O movimento do motor é transmittido por meio de engrenagens ou mecanismo de variação e de inversão, e d'este aos eixos porta-rodas por meio de cadeias sem fim, dotadas de meios de tensão.

Os esforços de tracção, ás velocidades indicadas, são os seguintes:

	5 km.	10 km.
Locomotivas de 10 c....	340 kg.	170 kg.
» » 20 c....	680 kg.	340 kg.

Ha um freio de mão, que actua sobre as quatro rodas, e uma alavanca movida por meio de pedal. Uma campainha, accionada de igual modo, dá os signaes de aviso necessarios.

Locomotivas d'este genero estão prestando serviços em pedreiras, plantações de café e de assucar, algodão, borracha, etc., assim como em varias explorações florestaes, sendo muito indicadas para todos os casos em que devam evitar-se todos os perigos de incendio.

Quando se trata de fabricas de materias explosivas, empregam-se depositos de escape cheios de coke e fechados por tela metallica; podendo assim injectar-se agua no tubo de sahida dos gazes; mas esta ultima precaução é já julgada superflua.



A maior locomotora conhecida

Uma companhia de caminhos de ferro do Estado de Virginia, nos Estados Unidos, possui a maior e mais potente locomotora conhecida até esta data em todo o mundo.

Emprega-se esta famosa machina, especialmente, nos transportes de carvão.

E' não só a maior tanto em pezo como em volume, como na sua força de tracção, pois está provado poder rebocar um comboio de mais de 300 vagões repletos de carga.

E' do typo de triple articulação, do qual ha só trez locomotivas no mundo, sendo esta superior em potencia ás outras duas.

Devido ao seu enorme pezo não pode circular em qualquer linha, e apenas circula na de maior resistencia.

Todavia não é uma locomotora rapida, pois difficilmente poderia construir-se uma linha capaz de resistir á alta velocidade de um tal monstro da mechanica. A sua verdadeira utilidade é a de poder arrastar muitos vagões de carga ao mesmo tempo, effectuar o trabalho de diversas machinas do typo vulgar, e, segundo lêmos na revista *Industria y Invenciones*, o seu emprego resulta relativamente economico.

Este typo especial de locomotora é muito apropriado para o transporte de carvão, mineraes e carga de genero similar.

Apesar do excellentes serviço que presta nos Estados Unidos, a sua applicação em outros países não resultaria igualmente productiva, e seria necessario estudar muito bem o assumpto sob o ponto de vista tecnico, em primeiro logar, e considerar depois o seu custo de venda e de funcionamento em relação ao serviço que teria de desempenhar.



LINHAS PORTUGUEZAS

Sul e Sueste.— Nas officinas do Barreiro estão sendo transformadas em vagões abertos, as antigas carruagens de 3.^a classe, havendo já muitas concluidas, que vão ser já aproveitadas, vista a carencia que ha d'este material.

— Continua tambem a transformação das carruagens de 1.^a classe, compradas á Companhia de *Wagons-Lits*, para o modelo de que já aqui demos a gravura e descripção, no nosso numero de 1 de dezembro do anno passado.

Beira Alta.—Estão já feitos os alicerces da nova estação de Noemy, entre as estações de Cerdeira e Freixeda, a que já nos referimos.

Havendo entre estas duas estações uma distancia de perto de 20 kilometros, necessaria se tornava a constru-

ção pelo menos de um apeadeiro. Mas melhor o entendeu a Companhia, pois vae allí construir uma estação com linhas de caes e de desvio para cruzamentos.

Outro tanto acontece com o apeadeiro de Sobral, que se fosse transformado em estação, com linhas de desvio, muito facilitava o cruzamento dos comboios á quem da estação da Guarda.

Estamos certos de que isso está no animo da Companhia.



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Para discussão das contas e do relatorio, e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os Srs. Accionistas a reunirem no dia 10 de novembro, ás 13 horas, na casa da Companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Porto, 25 de setembro de 1917.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Vice-Presidente da Assembleia Geral

(a) *Antonio d'Araujo Serpa Pinto*

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Nos termos do estatutos, se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da série «Mirandella-Vizeu» com os numeros 1.031 a 1.035, 4.726 a 4.730, 8.356 a 8.360, 14.021 a 14.025, 15.806 a 15.810, 15.866 a 15.870, 17.776 a 17.780, 20.726 a 20.730, e 26.576 a 26.580.

O pagamento dos titulos amortizados e juro das obrigações, relativo ao 1.^o semestre de 1917 (coupon 56) começará no proximo dia 1 de Outubro, em Lisboa na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 83, 1.^o, no Porto na Filial do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Aliança.

O pagamento d'este coupon tambem se realisará em Amsterdam, na casa dos Srs. Westendorp & C.^o, até 31 de Dezembro do corrente anno.

Lisboa, 17 de Setembro de 1917. — O Director de Serviço, *Manuel Maria d'Oliveira Bello*.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de Setembro de 1917.

As necessidades de cobre nos Estados Unidos. — O Governo dos Estados Unidos prevê até ao principio do anno de 1918 um consumo de 300.000.000 de libras, de cobre, ou seja approximadamente 136 milhões de kilos.

Esta quantidade é a que será necessaria aos fabricantes de munições. Admittindo-se que esta quantidade represente um consumo mensal de 40.000.000 de libras e que as necessidades dos alliados sejam de 70.000.000 de libras tambem mensaes, chega-se á conclusão de que o consumo total de cada mez será de 110.000.000 de libras, ou sejam 50.000 toneladas.

Espera-se alcançar uma produção de 225.000.000 de libras, ficando, pois, para as necessidades da industria 115.000.000 de libras por mez, ou sejam approximadamente 52.000 toneladas.

A media da produção do anno ultimo foi apenas de 119.000.000, ou sejam 51.000 toneladas por mez e esta produção comprehendia tambem as munições de guerra para os alliados. Pelos algarismos acima se poderá ver o enorme esforço da industria do cobre nos Estados Unidos.

O mercado de diamantes nos Estados Unidos. — Durante o anno que terminou em 30 de Junho ultimo, os Estados Unidos importaram diamantes n'um valor de 34.836.000 dollars, contra 32.010.000 dollars em 1915-1916.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Argentina

A extensão da rede de caminhos de ferro argentinos era no 1.º de Maio ultimo de 33.882 kilometros para as linhas em exploração regular, e de 36.500 para as de exploração provisoria, ou seja as que ainda não estavam completamente terminadas.

O trafego continuava resentindo-se das diminuições iniciadas em 1913. Para passageiros, o numero dos transportados por anno tem sido :

Em 1913, 72.289.113 ; em 1914, 67.708.504 ; em 1915, 60.814.171, e em 1916, 58.544.715.

Em mercadorias, a diminuição ficara estacionaria, pois o total de toneladas transportadas foi este :

Em 1913, 42.033.150 ; em 1914, 33.506.829 ; em 1915, 35.653.679, e em 1916, 35.678.344.

Os resultados financeiros permitem apreciar que os rendimentos, embora menores do que em 1913, crescem desde 1914, pois em milhões de pesos-ouro temos isto :

Em 1913, 140 ; em 1914, 115 ; em 1915, 124 ; e em 1916, 129.

Os ganhos líquidos desceram de 52 milhões-ouro, em 1913, a 42 em 1916.

O interesse do capital oscila ao redor de 4 %, para as cinco empresas mais importantes, que são :

Sul, 3,73 por 100; Oeste, 4,29 por 100; Central Argentino, 3,25 por 100; Pacifico, 3,84 por 100, e Provincial de Santa Fé, 3,44 por 100.

Brazil

No anno findo e pelo que se refere ao prospero Estado de S. Paulo, houve o acrescimo de 142.503 kilometros de viação ferrea elevando, assim, a 6.422.203 kilometros a cifra do desenvolvimento da rede ferro-viaria em trafego. em 31 de Dezembro d'aquelle anno : sendo 4.408 kilometros pertencentes a empresas particulares, 1.659.203 ao Estado, e os 355 restantes a União.

A receita e a despesa das linhas em trafego, com excepção das da S. Paulo Northern Railway Company Tramway, de S. Vicente, S. Paulo e Minas e Central do Brazil, das quaes não se obtiveram dados, formam, segundo communicações das mesmas, de 108.846.815\$004 para a receita de conjunto e de 62.439.902\$838 para a despesa, tendo-se verificado o saldo de 46.406.912.146.

No decurso do anno findo fizeram-se, no Estado de S. Paulo, duas concessões para o estabelecimento de vias ferreas, entre Monte Alto, o ponto mais conveniente nas proximidades da estrada do Taboado, com a extensão de cerca de 35 kilometros, e entre o kilometro 393-800, da linha tronco da Sorocabana e a raiz da serra dos Agudos, passando pela povoação de Borehy, com a extensão de 19.950 kilometros.

Proseguem os trabalhos do prolongamento de Salto Grande a Porto Tibiriçá, tendo sido entregue ao trafego publico o trecho comprehendido entre Cardoso de Almeida e Bartyra, com a extensão de 89.502 kilometros.

A receita e a despesa de Estrada de Ferro Fluminense, em 1916, foram, respectivamente, de 367.734\$380 e 357.274\$539 réis, tendo havido o saldo de 10.459\$841.

Não obstante as severas economias nas despesas de custeio, vinha sendo de « deficit » o regimen financeiro da linha, devido a circumstancia de predominarem no respectivo movimento de trafego os transportes de mercadorias, taes como lenha e cereaes, os quaes, por estarem sujeitos a tarifas de pregos baixos, contribuem fracamente para a receita.

No referido exercicio cresceram todas as verbas desta, com excepção da especificada no titulo « Diversas », tendo a tonelagem de lenha transportada augmentado em 143 %, relativamente á do exercicio anterior.

Apezar d'esse augmento de transporte e do consideravel encarecimento dos materiaes de custeio, a despesa por kilometro não excedeu de 3.880\$000, contra a de 3.400\$295 em 1915.

Pelo ultimo relatório da linha ferrea da Nazareth, verifica-se o crescente augmento de sua receita, assim discriminada : mez de Abril: passageiros, 213.319\$770; encomendas, 1.946\$760; animaes, 1.299\$269; mercadorias, 88.351\$440; diversas, 2.635\$660; eventuaes, 445\$332. Total de 118.297\$222.

Por outra parte temos : Maio de 1913, 76.399\$947; Maio de 1914, 58.990\$054; Maio de 1915, 100.612\$876; Maio de 1916, 108.847\$844; Maio de 1917, réis 115.647\$909.

Comparando as duas maiores receitas houve já um augmento, no anno corrente, de 7.560\$068.

Aquella receita é assim discriminada : passageiros, 20.770\$830; encomendas, 1.898\$040; animaes, 1.117\$760; mercadorias, réis 85.112\$320; diversas, 3.705\$880; eventuaes, 3.048\$049, Total, 115.647\$909.

Hespanha

Desde o 1.º de Janeiro do anno corrente, as diversas companhias ferro-viarias hespanholas, abaixo indicadas, tem cobrado as seguintes importancias :

Companhias	Cobrança	Diferença com relação a 1916
Norte.....	86.147.706,08	+ 4.846.673,68
Madrid a Zaragoza e a Alicante.....	73.902.480,65	+ 7.316.751,76
Andaluzes.....	17.114.118,77	+ 406.785,67
Madrid, Cáceres e Portugal.....	3.417.796,00	+ 335.524,38
Oeste.....	2.242.124,33	+ 339.027,27
Medina del Campo a Salamanca.....	642.851,26	+ 45.245,10
Sul de Hespanha.....	2.961.510,82	+ 375.026,18

Esta nota alcança até 20 de Junho nas companhias de Madrid a Zaragoza e Alicante, e Medina del Campo a Salamanca, e até 30 de igual mez em todas as outras.

Foi já inaugurada em Valencia, a nova estação da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte, sumptuoso edificio cujo custo total se elevou a 9 milhões de pesetas. Comprehen-de um magnifico serviço para passageiros, que é o unico que ainda não está totalmente inaugurado.

Marrocos

Estão muito adeantadas as obras de construcção da linha ferrea de Ceuta a Tetuan, tendo sido prorogado até ao fim do anno corrente o prazo concedido á Companhia Colonizadora, para terminar essa construcção, o que devia ter sido realizado já no mez de Junho proximo passado, se os fortes temporaes do ultimo inverno, e mesmo os da primavera, não houvessem atrasado a conclusão dos trabalhos.

A abertura do tunnel do Rincon vae tambem em grande avanço. Dos 100 metros que é preciso perfurar, na divisoria entre o Martín e o Asumir, estão perfurados mais de 70 metros e já aberta a passagem nas muralhas de Ceuta.

N'esta linha ha 5 tunneis, terraplenagens de 10 e 12 metros de cota, pontes de 25 metros de luz, trincheiras de 15 metros, numerosas obras de arte, seis estações e apeadeiros, armazens, depositos de machinas, officinas diversas, etc.

D'entre todas as estações sobressae a de Tetuan, em estylo arabe tetuano, constituída por um corpo central, de dois andares, e por dois lateraes, de um só andar, cada um com o seu pateo central, de delicados arcos e esbeltos minaretes nos seus angulos, e excellentes installações para os diversos serviços.

A *marquise* da gare harmonizando com o conjuncto, corre ao longo dos trez corpos do edificio.

As paredes são ornamentadas a preciosos azulejos.

Do mesmo estylo, cada uma segundo a sua importancia, são as estações de Ceuta, Castillejos, Negrón, Rincon e Malalien.

Para a collocação dos carris até ao porto de Ceuta foi necessario remover grande numero de difficuldades, que se oppunham a essa collocação, por parte de diversas entidades particulares.

Quanto ao material movel, a empresa conta já com 4 locomotivas, esperando receber em breve duas mais.

Os vagões para passageiros, construidos em Hespanha, esperam apenas os eixos, de ha muito encomendados á Inglaterra.

Conta-se poder inaugurar a linha por todo o mez de Janeiro do proximo anno.



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.

(Conclusão)

A linha de Setil a Vendas Novas, den um encargo de Escudos 100.346\$42, motivado por adeantamento de Esc. 49.394\$93 á Companhia dos Meridionaes e insufficiencia da receita de 80.951\$49; tudo relativamente compensado com o trafego indirecto que advém para a nossa rede.

A linha de Arganil (Coimbra a Louzã) tambem deu uma insufficiencia de receita de Esc. 49.531\$31.

O percurso kilometrico foi inferior, em 1916, em 59.619 kilometros e certamente menor será ainda em 1917, pela redução dos horarios, em face da difficuldade de compra e carestia de combustivel, não obstante o novo augmento de sobretaxa, que já se encontra em vigor.

Nas despesas extraordinarias como: « Novas construcções, trabalhos complementares e outros »; « Material circulante » e « Mobilia, utensilios e ferramentas » houve apenas um acrescimo de Esc. 88.843\$66; e basta citar esta verba para se reconhecer, como atraz dizemos, que, dadas as circumstancias da carestia de materiaes, estes serviços não tiveram o augmento de despesa, nem dotações inherentes ás suas necessidades instantes.

A amortisação ordinaria das obrigações fez-se com regularidade, e a amortisação accelerada elevou-se a Esc. 167.833\$42.

Parece-nos haver salientado aos Srs. Accionistas os factos

principaes da gerencia de 1916, que, como podereis suppor, foi difficil e trabalhosa, mas sempre encarada com prudencia e intelligente tacto administrativo, como tivemos occasião de apreciar pela nossa assistencia às sessões do Conselho de Administração.

As nossas conferencias de Caixa e valores, fizeram-se periodicamente, como de costume, e examinámos a escripturação, — tudo encontrando na melhor ordem.

O pessoal superior e inferior da Companhia, é digno dos maiores elogios, pois teve que vencer um serviço de trafego anormal e trabalhoso, sempre executado com a melhor boa vontade e disciplina, devendo salientar-se, especialmente, a dedicação da Direcção Geral, que continua a merecer a maior confiança.

O resultado das contas da exploração, de 1915, da um saldo credor de..... 3:666.016\$21

Correcção do encargo das obrigações de 2.º grau — Exercício de 1915..... 437\$00

3:666.453\$21

Saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas» de 1915 (votado pela Assembleia Geral)..... 42.202\$82

3:708.656\$03

Despesas extraordinarias, insufficiencias de exploração: (Arganil (Coimbra a Louzã) e Setil a Vendas Novas), adiantamentos à Companhia dos Meridionaes, differenças cambiaes, multa paga ao Estado, e subvenção à Caixa de Reforma e Pensões..... 841.340\$87

2:867.315\$16

Juro das obrigações de 1.º grau, e amortisação das de 1.º e 2.º grau..... 2:377.249\$67

490.065\$19

Para distribuição proposta às obrigações de 2.º grau, que subtemos à vossa approvação..... 441.008\$17

Saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas» para 1917..... 49.057\$32

E' com o mais profundo pesar que temos de nos referir ao fallecimento dos dedicados vogaes do Conselho de Administração Mr. Paul Leroy-Beaulieu (occorrido em 9 de Dezembro de 1916) e, bem recentemente o do Sr. Dr. Antonio Teixeira de Sousa.

Tambem o Conselho Fiscal tem a bem triste missão de participar o fallecimento do estimadissimo vogal d'este Conselho, o Sr. Dr. Manuel Paes de Villas-Bôas, cuja alta competencia, dedicada e leal camaradagem, saudosamente pranteia.

E não fecharemos esta dolorosa resenha, sem igualmente nos referirmos ao infausto fallecimento do antigo vogal do Conselho de Administração, o Sr. Eduardo Ferreira do Amaral, que foi um dedicadissimo e valioso colaborador d'esta Empresa.

Para todos vão as nossas mais respeitadas palavras de saudade e homenagem.

Para a vaga deixada por Mr. Paul Leroy Beaulieu foi nomeado, pelo Comité de Paris, Mr. Georges Fox, — devendo esta nomeação ser confirmada pela Assembléa dos Srs. Obrigacionistas.

Para a vaga deixada pelo Sr. Dr. Manuel Paes de Villas-Bôas foi nomeado, pelo Ex.ºº Presidente da Assembléa Geral, nos termos do § 1.º do Art.º 175.º do Código Commercial, o Sr. Mario Luiz de Souza, — nomeação que terá de ser confirmada pela Assembléa Geral dos Srs. Acionistas se assim o entender.

Conforme o preceituado pelos Estatutos (Art.º 13.º e 24.º) terminam o mandato por parte dos Acionistas:

No Conselho de Administração, o Ex.ºº Sr.: *Alvaro Pedro de Souza*

No Conselho Fiscal, os Ex.ºº Srs.: *Alfredo Mendes da Silva* e *Dr. Francisco Teixeira de Queiroz*

que os Estatutos permitem reeleger.

Temos portanto a honra de propor:

- 1.º — Que seja aprovado o relatorio, balanço e contas do exercicio de 1916.
- 2.º — Que seja auctorizada a distribuição, captiva de impostos, às obrigações de 2.º grau, pela maneira seguinte:

às de 3 % Frs. 3,50
às de 4 % " 4,66 2/3
às de 4 1/2 % " 5,25

passando o saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas», de Esc. 49.057\$32, para o anno de 1917.

- 3.º — Que sejam lançados na acta, votos do maior sentimento, pelo fallecimento dos malogrados membros do Conselho de Administração, Paul Leroy-Beaulieu e Dr. Antonio Teixeira de Sousa; do vogal do Conselho Fiscal Dr. Manuel Paes de Villas-Bôas; e do antigo vogal do Conselho de Administração, Eduardo Ferreira do Amaral.

4.º — Que louveis o Conselho de Administração e sua Commissão Executiva, pelo superior zelo e dedicação como foram desempenhados os seus mandatos.

5.º — Que seja louvado todo o pessoal superior e inferior da Companhia pela sua actividade e dedicação.

6.º — Que se conservem aos Corpos Gerentes, Commissario da Republica e seu Adjunto, iguaes ordenados pela forma dos annos anteriores, nos termos dos Art.º 11.º e seu §, 12.º e seu §, 25.º e 39.º.

7.º — Que seja confirmada a nomeação do Ex.ºº Sr. Mario Luiz de Souza, para vogal efectivo do Conselho Fiscal.

8.º — Que se proceda, de conformidade com os Estatutos (Art.º 13.º e 24.º), às eleições de um vogal do Conselho de Administração e dois vogaes do Conselho Fiscal para exercerem o seu mandato no respectivo triennio, assim como do Presidente e Vice-Presidente da Assembleia Geral (Art. 35.º) que tem de funcionar nos annos de 1918 a 1920 inclusivé.

Lisboa, 13 de Junho de 1917. — *Antonio Centeno*, Presidente — *Alfredo Mendes da Silva* — *Antonio de Souza Horta Sarmento Osorio* — *Francisco Teixeira de Queiroz* — *Mario Luiz de Souza* — *José d'Oliveira Soares*, Vogal-Secretario e Relator.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro da Regoa a Chaves
Lanço de Vidago a Chaves (2.ª parte)

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 20 do corrente mez, pelas 13 horas, se hade proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede d'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 1.050\$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 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 acerca 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 às 15, no Serviço de Construcção d'esta Direcção, na estação de Porto e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul Sueste.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de papel, sobrescriptos e copiadores

No dia 29 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de papel, sobrescriptos e copiadores.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes, (edifício da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis das 10 às 16 horas.

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

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Bando Negro — 3 partes

Batalha do Scarp — 3 partes

Entre visinhos

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1917

COMPANHIA

PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10 5	11 31	6 48	7 45
12 5	1 31	12 5	1 14
b 6 25	7 43	4 0	6 25
8 20	9 49	8 40	9 48
12 25	1 54	10 20	11 27

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 14	8 31	9 25
5 50	6 34	7 15	7 47

Mais os de Cintra, excepto os b

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 40	5 55	7 11
8 10	9 30	6 40	7 58
10 10	11 30	8 38	9 36
b 1 10	2 17	a 9	9 53
b 5 25	6 29	10 30	11 46
6 5	7 25	b 12	12 56
a 6 50	7 43	3 44	5
b 7 10	8 25	7 20	8 36
9 25	10 45	10	11 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 23	12 45	1 24
5 35	6 13	9 15	9 54

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 40
a 5 20	6 50	8	9 36
6 2	7 39	8 30	10 6
10 20	11 54		
12 16	1 48		

Lisboa-R	Saavedra	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
a 5 20	6 8	10 40	11 30
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 12	a 11 1	11 36
12 16	1 7		

Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
c 7 40	7 50	c 7 20	7 33
c 5 10	5 20	c 9 20	9 30
c 6 15	6 26	c 5 40	5 50

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26		

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
		8 54	11 36

Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 20	9 33	11 26	5 5
Entrone	Alfarellos	Entrone	
4 25	2 19	1 57	10

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
h 8 30	a 4 25	7 9	8 36
8 50	11 3	a 1 33	a 10 20
8 5	7 37	7 55	8 41
8 40	d 12 10	d 9 25	2 31

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Coimbra	Figueira	Coimbra	
3	6 43	4 8	6 15
g 7 31	9 20	g 6 30	8 11
a 11 35	2 13	11 45	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	8 40	12 21
		12 40	4 15

Coimbra	Louza	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 39

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

Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 30	10 0

Caldas	Alfarellos	Caldas	
1 40	10 55	11 40	8 23

Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 38	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 20	6 26	6	7 6
7 23	8 22	11 30	12 34

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

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

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

Entrone	T. Vargens	Entrone	
8	1 43	1 40	9 40

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

Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 40	4 33	11 36

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

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	
8 40	11 2		

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

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

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
a 7 45	10 40	n 7 34	10 53

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
d 8 20	7 5	6 30	7 10
8 15	8 50	7 40	8 5
10	10 35	9 24	10 5
11 30	12 5	11 25	12
2 45	3 24	1 25	2
4 25	5	4 55	5 30
6 40	7 10	5 55	6 30
8 10	8 50	f 9 54	10 34
f 12 30	1 10		

Lisboa	Setúbal	Lisboa	
8 15	9 48	8 25	10 5
11 30	12 1	12 30	12
4 25	6 8	e 5	6 30
8 10	10 5	f 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	f 8 40	11 34

Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 51	2 20	7 10
8 10	12 15	9 25	2

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

Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
8 15	4	6 15	2

Lisboa	Mora	Lisboa	
8 15	3 5	6 40	2

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

Lisboa	Moura	Lisboa	
8 15	4 50	6	2

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Tunes	Portimão	Tunes	
8 13	7 15	4 48	5 46
11 58	1	3 25	4 27
8 52	10	7 15	8 20

Garvão	Grandola	Garvão	
3 30	6 35	9 30	1 15
1 50	5	7 20	11 4

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8 10	10	4 40	7 10

Tunes	V. R.	S. Ant.	Tunes
4 45	8 50	7 40	11 10

C. Branca	Faro	C. Branca	
3 45	7 30	8 35	1 10

Porto	Braga	Porto	
7 27	9 14	4 5	6 40
8 22	10 50	8 15	10 10
10 12	12 53	11 58	2 40
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 24	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	5 54	4 53	6 46

Porto	Marco	Porto	
9 02	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 49	8 19

Regoa	B. d'Alva	Regoa	
8 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	a 3 20	6 37
a 8 32	12	11 45	3 10