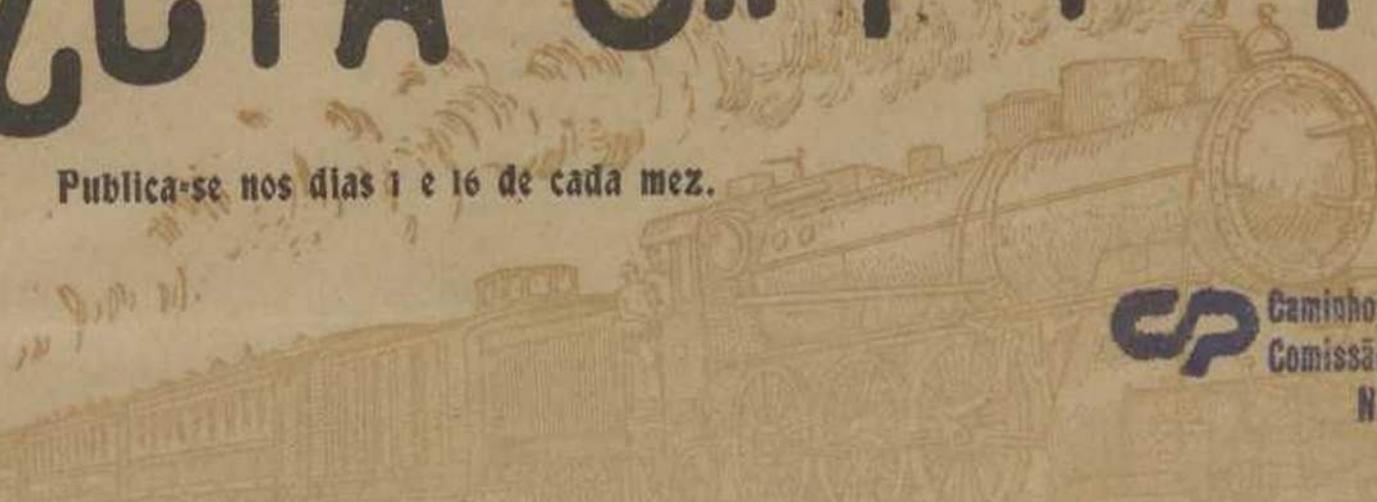


GACETA DOS CAMINHOS DE FERRO



Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez.

FUNDADA
EM
1888



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º _____

DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECCOES

Contem uma PARTE OFFICIAL, dos Ministerios do Commercio e 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).

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1908

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894 — S. LUIZ, ESTADOS UNIDOS, 1904

DIRECTOR-PROPRIETARIO :

L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

REDACTOR PRINCIPAL :

J. Fernando de Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira

SECRETARIO DA REDACÇÃO :

Alberto Bessa, do Instituto de Coimbra

REDACTORES :

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe de repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Parte Financeira — Carlos Gonçalves

Correspondente em Madrid — D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro

31.º ANNO—1918

Redacção, Administração e Typographia

13, Rua da Horta Seca, 1.º — LISBOA

Telephone: Central-27 — Endereço telegraphico: CRAMIFERRO

ÍNDICE

— DOS —

ARTIGOS E SECÇÕES DO 31.º ANNO — 1918

Aguas (As) do Tejo, 198 e....	251	Confronto instructivo, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 227	Gréves anunciadas, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 83
Alimento (O) das locomotivas.	350	Congresso de caminhos de ferro, 30, 46 e.....	62	Gréves e aumentos de preços	39
Annuario Commercial.....	155	Consequencias da guerra.....	91	Gréves ferro-riarias.....	89
Aproveitamento de cinzas	139	Contra o regulamento.....	169	Guerra (A) e os caminhos de ferro, 217 e.....	235
Armistício (O).....	344	Contra vapor nas locomotivas.	142	Guia Oficial.....	140
Arrematações: 15, 31, 63, 79, 127, 159, 175, 207, 239, 271, 303 e.....	367	Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras: 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381	Horario de verão.....	188
Assembleia da Companhia Portugueza, 203 e.....	236	Crise (A) da imprensa, 22 e ..	39	Horario dos comboios: 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e	384
Associação Commercial do Porto	71	De Berlim a Bagdad.....	43	«Hotel Viriato», de Gouveia...	284
Atlantico (Do) ao Pacifico, por A.B.	37	Dictador dos caminhos de ferro na America.....	26	Indice de tarifas, 8, 24, 40, 57, 72 e	89
Atrasos do correio.....	376	Docas do Porto e Peninsulares.	187	Interpretação de um decreto, por J. Fernando de Sousa..	313
Atravez dos Pyreneos.....	206	Documentos para a historia, 75, 110, 122, 361 e.....	379	Juízo arbitral, 218 e	249
Bilhetes circulatorios	140	Electricidade nas vias ferreas.	202	Linha (A) da Beira Alta, por J. Fernando de Sousa	♦ 243
Boletim Commercial e Financeiro:		Electrificação (A) na America..	94	Linha de Cascaes	252
12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 172, 188, 205, 220, 237, 253, 267, 285, 300, 316, 332, 348, 364 e.....	332	Linhas de Cascaes e V. do Vouga	268		
Calefação das caldeiras pelo carvão pulverizado.....	111	Empresa N. de Navegação, 90 e	116	Linha ferrea de Louzã a Arganil	244
Caminhos de ferro allemães..	70	Energia electrica.....	351	Linha do Guadiana.....	73
Caminhos de ferro catalães...	14	Engenheiro Raul Esteves.....	7	Linha (A) do Valle do Sado ...	42
Caminhos de ferro coloniaes, 154, 171 e.....	247	Enlace ferro-viario franco-hespanhol.....	363	Linha ferrea Pan-American...	250
Caminhos de ferro da peninsula	358	Entre collegas.....	59	Linhas electrificadas.....	126
Caminho (O) de ferro de Benguela em 1917, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 259	Escola de ferro-viarios.....	8	Linhas estrangeiras: 27, 63, 74, 126 e	142
Caminhos de ferro dos Estados Unidos.....	135	Esforço (O) americano.....	382	Linhas ferreas secundarias brasileiras, 30, 158, 170, 190, 254, 302, 331, 346 e	378
Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por J. Fernando de Sousa	3	Estação (A) do Sul e Sueste em Lisboa, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 275	Linhas ferreas coloniaes, 21, 47, 103, 137, 215, 262 e ..	286
Caminhos (Os) de ferro e a guerra, 22 e.....	267	Estoril	293	Linhas (Nas) ferreas da Hungria	319
Caminhos de ferro ingleses...	85	Excursões no paiz:		Linhas ferreas hespanholas, 267	315
Caminhos (Os) de ferro ligeiros	358	I — Um paiz ein que se não pode viajar — O que eram os antigos ferro-viarios — As Caldas da Saude.....	233	Linhas internacionaes.....	187
Caminhos de ferro suíssos, 183 e	260	II — Na mesma... para variar — Comboios, correios e telegraphos — Um despacho subversivo! — Scenas da Hotentocia em paiz civilizado — Considerações dolorosas.	265	Linhas portuguezas: 7, 28, 59, 95, 119, 139, 188, 236, 251, 270, 295, 319, 335 e	363
Capital inglez na Republica Argentina	351	III — Abundancia de veraneadores — Poucos hoteis novos — Uma villa suja e uma cidade limpa — «O record» dos grandes incendios — A romaria de Lamego — Os enriquecidos pela guerra....	282	Linhas publicas e particulares em diferentes paizes.....	119
Carris (A) de ferro de Lisboa, 87, 153 e.....	167	IV — Ainda o serviço postal — Povoa e Villa do Conde — As contas dos restaurantes — Roubos de malas.....	297	Locomoção electrica nos caminhos de ferro da Suecia....	101
Carteira dos Accionistas: 12, 59, 76, 92, 107, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348	380	Expansão ferro-viaria na Italia.....	376	Locomotiva (A) nas alturas....	295
Carvão e cinzas	123	Explosões nas locomotivas....	106	Locomotivas de vapor.....	344
Carvão em Portugal, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 19	Expresso (O) e os pombos correios	22	Locomotivas para serviço de guerra.....	315
Companhia Atravez d'Africa (Relatorio) 142, 158 e.....	174	Futuro (O) de Portugal.....	357	Louvavel energia governativa, por J. Fernando de Sousa..	♦ 355
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta (relatorio) 191, 207, 223, 238 e..	270	Governo (O) e a Companhia Portugueza	218	Madrid-Caceres-Portugal	335
Companhias (As) do Porto á Povoa e de Guimarães, em 1917, por J. Fernando de Sousa..	♦ 291	Grande (Uma) central electrica.....	174	Madrid-Zaragoza-Alicante e Norte de Hespanha.....	202
Companhia dos Caminhos de Portugal, resumos estatisticos, por J. Fernando de Sousa, ♦ 35, ♦ 51 e	♦ 67	«Grande Hotel», de Faro.....	71	Maior e menor cotação mensal e annual dos fundos portuguezes em 1918.....	30
Relatorio: 206, 222, 238, 255, 284, 318, 334, 350, 366,	383	Gréve (A) da Carris.....	53	Mais um desastre, por J. Fernando de Sousa (cortado pela censura)	♦ 324
Companhia dos Phosphoros...	106	Gréve (A) do Sul e Sueste....	232	Mappa dos caminhos de ferro de Portugal e Hespanha....	135
Companhia (A) Nacional de Caminhos de Ferro em 1917, por J. Fernando de Sousa..	♦ 131			Mappas da França e da Belgica	332
				Marinha mercante, 86 e	359
				Material circulante e melhorias em M.-Z.-A. e Norte.....	252
				Material ferro-viario inteiramente metallico.....	169

O signal ♦ indica artigo de fundo.

ÍNDICE

Melhoramentos de Lisboa.....	362	Situação económica	347	Extinção da Direcção Geral dos Transportes, criação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e restabelecimento da administração dos caminhos de ferro do Estado ..	373
Metropolitano de Madrid.....	119	Situação (A) ferro-viaria nas colônias.....	21	Extinção da Secretaria das Subsistências.....	230
«Molho» (O).....	358	Sob o mar da Mancha,.....	78	Límite de verba para adjudicações nos Caminhos de Ferro do Estado.....	311
Montepio ferro-viário da Província de Moçambique.....	26	Solução racional de um problema instantâneo, por J. Fernando de Sousa	307	Melhoria de situação aos empregados dos Caminhos de Ferro do Estado.....	101
Necrologia:		♦ 307	Quadros do pessoal do Estado 326 e.....	342	
Manuel Afonso d'Espergueira	7	Tarifas (As) ferro-viarias na Alemanha.....	186	Decreto n.º 1:989 suspendendo o antecedente.....	358
D. Victorino Rankim Dias...	90	Teia (A) de Penelope, por J. Fernando de Sousa	99	Regulamento, decretos 4:205 e 4:206, 150 e.....	183
D. Francisco Reviere de Garolt	90	Tender (O) automotor.....	91	Regulamento provisório dos encarregados de contabilidade ..	70
Francisco J. da Silva Falcão	283	Transformação dos raios solares em energia eléctrica...	122	Resgate da concessão da Companhia Atravez d'Africa.....	230
Alberto Leão, Filho.....	330	Trinta annos completos	3	Resgates de linhas ultramarinas ..	246
Mortos com honra.....	123	33.500 (As) acções da Companhia Portugueza.....	172	Sanatorio para tuberculosos...	310
Negocio de minas.....	76	Tunel (Um) de caminho de ferro	103	Sobretaxas nas tarifas.....	199
Nosso (O) anniversario.....	22	Tunel no Estreito de Gibraltar.	247	Subvenção ao pessoal.....	245
Nova (A) estação de Coimbra..	138	Tunel (O) sob a Mancha, 200 e	251	Subvenções ao pessoal pensionista do Estado.....	245
Nova lei dos caminhos de ferro	139	Valle do Vouga.....	139		
Novas locomotivas de vapor..	94	Viação ferro-viária na América do Norte.....	330		
Novas tarifas do Estado, 104, 120, 133, 136, 151, 168, 184,	201	VIAGENS E TRANSPORTES: 8, 24, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 151, 168, 184, 201, 216, 233, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 345 e.....	377		
Novas (As) taxas postaes (corrida pela censura).....	325				
Novissima reforma ferro-viaria, por J. Fernando de Sousa, I ♦ 147, II ♦ 163, III ♦ 179, IV ♦ 195, V.....	211				
Novo tipo de locomotivas....	105				
Novo sistema de bloquear comboios.....	311				
Obra (Uma) gigantesca.....	200				
Obras de melhoria.....	316				
O 11 de novembro de 1918 — Findou a guerra.....	339				
Paragem (A) de um comboio..	298				
Pessoal da Comp.ª Portugueza	117				
Produção (A) do combustivel.	15				
Progressos ferro-viários.....	23				
Providencia provisória de carácter urgente, por J. Fernando de Sousa.....	340				
Providencia que se impõe, por J. Fernando de Sousa.....	115				
Publicações recebidas:					
O «Commercio do Porto mensal—Almanack «1.º de Janeiro»—Lyra humilde—«Diario de Notícias ilustrado»—Calendarios.....	23				
Soldados Portuguezes.....	105				
Almanack Bertrand.....	279				
Educar.....	347				
Jardim da Europa.....	363				
Quadros sincronios—Anuario de ferrocarriles.....	364				
Questões technicas.....	90				
Rapidos do Norte de Hespanha	279				
Receitas dos caminhos de ferro:					
13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 222, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381				
Reformas de alcance, por J. Fernando de Sousa	371				
«Reforma» (A) e o negocio das acções.....	185				
Regulamentação (A) do jogo, 68 e	121				
Resistencia dos comboios por efeito do frio.....	362				
Salamanca à Fronteira.....	84				
Sanatorio Carlos Porto (illust.).	281				
Signaes nocturnos nas linhas ferreas, 222, 314 e.....	329				
Situação (A) dos caminhos de ferro da America.....	5				
PARTE OFICIAL					
Legislação por linhas					
Barreiro a Cacilhas.....	294				
Beira Alta	261				
Beira Baixa, 167, 215 e.....	326				
Cascaes.....	199				
Contracto Estoril.....	276				
Cintra	261				
Extremoz a Castello de Vide..	245				
Evora a Reguengos, 294 e ...	310				
Gaya a Castro Daire.....	103				
Guimarães.....	279				
Leste.....	261				
Lourenço Marques.....	21				
Minho e Douro.....	102				
Mirandella a Bragança.....	70				
Norte, 38, 167, 199, 261 e...	311				
Penafiel á Lixa, 69 e.....	310				
Portimão a Lagos.....	294				
Porto á Povoa e Famalicão...	294				
Ramal de Sines.....	294				
Reguengos.....	102				
Salamanca à Fronteira, 150, 279	295				
Santa Comba a Vizeu, 70, 279 e	295				
São Pedro da Cova.....	118				
Sul e Sueste (pessoal).....	310				
Torres à Figueira e Alfarelhos, 167 e.....	325				
Tua a Bragança, 70, 279 e...	295				
Valle do Sado, 102 e.....	295				
Valle do Vouga, 86, 134, 261, 279, 294, 295 e.....	325				
Legislação diversa					
Adiantamentos na Caixa Geral de Depósitos	200				
Attribuições da Direcção Geral dos Transportes Terrestres	102				
Comissão para revisão dos decretos 4:205 e 4:206....	199				
Credito a favor da Direcção Geral de Transportes.....	261				
Direcção Fiscal	39				
Emprestimo para a construção de varias linhas 294 e....	310				
TARIFAS DE TRANSPORTE					
Distribuídas com os numeros abaixo					
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes					
<i>Grande velocidade:</i>					
E. P. n.º 1 (aviso de anulação)	721				
P. H. n.º 2 (aviso de anulação)	721				
<i>Pequena velocidade:</i>					
105. Materias inflammaveis...	730				
4. 5.º additamento.....					
<i>Diversos:</i>					
Classificação geral de mercadorias (15.º additamento).....	739				
Despezas accessórias (5.º additamento).....	721				
Despezas accessórias (6.º additamento).....	739				
Apeadeiro d'Avanca (aviso)...	721				
Estação da Barquinha.....	726				
Tarifas especiais combinadas com o Sul e Sueste e Minho e Douro, e linhas de Bragança, Guimarães e Povoa—suspenção de todas.....	729				
<i>Sul e Sueste</i>					
Complemento á Tarifa Geral...	729				
Additamentos á Tarifa Geral, 734	741				
Despezas accessórias	729				
Transporte fluvial	729				
<i>Minho e Douro</i>					
<i>Grande velocidade:</i>					
N.º 25, Bilhetes de ida e volta.	722				
<i>Diversas:</i>					
Despezas accessórias (aviso de modificação).....	724				
Comboios especiais (aviso de modificação)	725				
Complemento á Tarifa Geral ..	730				
Despezas accessórias	730				
Classificação geral de mercadorias	730				



PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

1.º do 31.º anno

LISBOA, 1 de Janeiro de 1918

Número 721

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Aviso ao Pùblico: Annulação da tarifa especial E. P. n.º 1 (G. V.) — Aviso ao Pùblico: Annulação da tarifa especial P. H. n.º 2 (G. V.) — Aviso ao Pùblico: 5.º Aditamento á tarifa de despesas accessórias. — Aviso ao Pùblico: 7.º Aditamento ao Aviso ao Pùblico B. 2.357 de 30 de Dezembro de 1915.

Rosto e Índice do anno de 1917.

SUMMARIO

Trinta annos completos
Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por J. Fernando de Sousa

A situação dos caminhos de ferro da América.....	5
Engenheiro Raul Esteves.....	7
Manuel Afonso d'Espargueira.....	7
Linhos Portuguezas.....	7
Viagens e transportes	8
Índice de tarifas.....	8
Escola de Ferro-Viarlos.....	11
Parte financeira:	
Carteira	12
Boletim commercial e financeiro.....	12
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	13
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes.....	13
Os caminhos de ferro catalães.....	14
A produção de combustível.....	15
Arrematações.....	15
Horário dos comboios.....	16

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESRIPTORIO
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. — **Société de Beaume & Marpent.** — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações com pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagoneles, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot»**, depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLU** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

A comporta de rolhões livres, sistema *Stoney*, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido. Com esta comporta pode-se restabelecer em poucos minutos o regimen primitivo d'um rio, em epochas de chuvas.

— Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONEY"

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

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

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

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

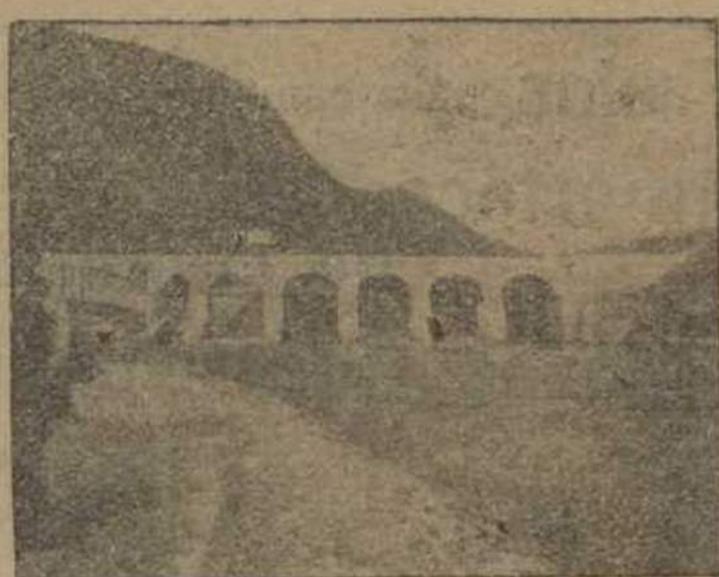
Dept. D

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.

Aos Inventores, Engenheiros, etc.

T. G. BEATLEY & F.º

Proprietarios e corretores de navegação a vapor
(Unico socio — Thomas Ernest Brook)

57 e 58, Leadenhall Street, London, E. C. 3

tambem

Offerecem **1.000 guineos** a qualquer pessoa de nacionalidade ou origem Ingleza, Aliada ou amiga que, na opinião e á satisfação d'esta firma, invente ou apresente a melhor applicação ou projecto para augmentar, por preço não demasiado elevado, a velocidade dos navios a vapor.

(As propostas devem trazer a divisa «Speed»)

O Gerente da firma T. G. Beatley & Son será o unico juiz para apreciar os méritos e condições praticas das invenções, e a sua decisão não terá recurso, não podendo ser impugnada em qualquer tribunal.

A referida firma terá a preferencia para adquirir os direitos de patente das invenções para todo o mundo, desde que as condições de preço convenham. A citada quantia de **1.000 guineos, ou a que se venha a fixar**, conforme se combine, será unicamente pagável no caso dos direitos serem adquiridos por T. G. Beatley & Son.

As propostas com todos os pormenores e projectos das applicações, bem como orçamentos em caso de utilidade, serão estudados por T. G. Beatley & Son, mas esta firma não toma o compromisso de aceitar qualquer d'ellas.

Este offerecimento caduca em fim de 1918

Offerecem **1.000 guineos** a qualquer pessoa de nacionalidade ou origem Ingleza, Aliada ou amiga que, na opinião e á satisfação d'esta firma, invente ou apresente as melhores applicações ou projecto para a rapida e prática carga e descarga de madeira, carvão, minérios e carga geral, que possa ser adoptado, por preço moderado, nos typos ordinarios de navios a vapor actualmente em serviço, ou por um preço proporcional, no caso da invenção ser applicável a um único typo.

(As propostas devem trazer a divisa «Cargo Appliances»)

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

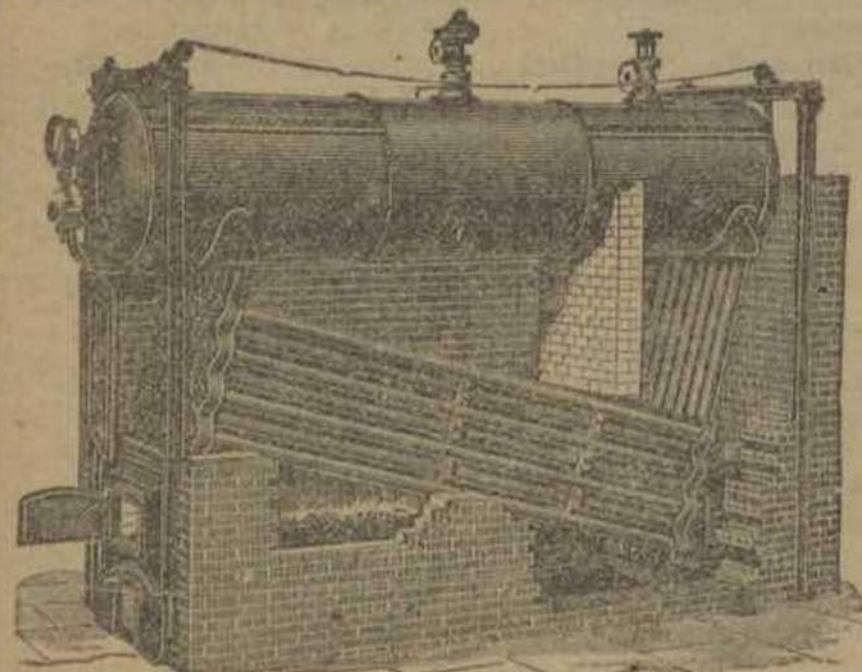
Capital desembolsado

67.200\$00

Prejuízos pagos

4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na sede e nas correspondências



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas 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

Telegrams: «BABCOCK» — LISBOA

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretário da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

1.º do 31.º anno || LISBOA, 1 de Janeiro de 1917 || Número 721

Trinta annos completos

Com o nosso numero passado completou esta Gazeta — 30 annos de publicação.

Registamos o facto como demonstrativo da somma de esforço, de trabalho, de persistencia, que representa uma boa parte da vida consagrada á sustentação de uma revista d'este genero, n'um meio relativamente pequeno como o nosso, sem nos determos, vaidosos, a balancear os serviços, que alguns temos prestado ao paiz e á industria a que especialmente ella é dedicada.

Durante esse largo periodo, que já nos coloca no logar de decanos do jornalismo periodico, temos a consciencia de haver rigorosamente cumprido o nosso programma — o nosso dever — e na propria existencia do jornal temos a prova de que o publico no-lo reconhece.

E se não fallamos mais do passado, também o momento angustioso que atravessamos não nos permite tratar do futuro.

Bastante é o que nos preoccupa o presente, em que vamos caminhando, com passo decidido mas cuidadoso, sem desfalecimentos; apezar da borrasca que nos açoita, mas com as precauções que a boa prudencia aconselha.

Assim, uma só coisa, de tantas que desejariamos prometter ao encetar o nosso 31.º anno, podemos assegurar n'este momento: — a publicação da nossa *Gazeta* está garantida por todo o anno de 1918.

Parece um nada, e é tudo! Que em futuras epochas possamos dizer o mesmo; assim o desejamos, como desejamos aos nossos leitores, a todos aquelles que durante 30 annos nos teem acompanhado e auxiliado a vida do jornal, que o anno que hoje entra seja para todos nós mais prospero do que o que hontem findou.

Em virtude da carestia do papel, que triplicou o seu custo, somos, muito contrariados, levados a aumentar o preço da assignatura.

Fazemo-lo levemente, supportando como *prejuizo efectivo* a maior parte da diferença; o pequeno aumento que fazemos tem só por fim *attenuar-nos o deficit*, impossivel de extinguir, e que sofreremos ainda um anno para não suspendermos a publicação.

Passam, pois, os preços da assignatura a ser:

por anno	Esc. 3\$00 (3\$000 reis)
" semestre	1\$60 (1\$600 "
numero avulso	\$15 (\$150 "
" antigo	\$25 (\$250 "

Confiamos que os nossos assignantes e leitores acceitarão de bom grado esta modificação, que só terá *efeito enquanto subsistir a actual elevação do preço do papel*.

~~Preço~~

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Estatistica de 1916

Conta-se de Hegel, o pae da sophistica moderna — que pelas abstrusas e absurdas locubrações conquistou fóros de grande philosopho — que se lamentava no fim da vida de ter tido um unico leitor que o comprehendesse e esse mesmo nem sempre: era elle proprio.

Tambem os que se abalançam a passar em revista as columnas cerradas dos batalhões estatisticos arriscam-se a ter um unico leitor: o typographo que lhes compõe os artigos. Apesar d'isso não descoroçoam e proseguem imperterritos na fastidiosa tarefa, paraphraseando o lemma de Rosalino Candido, de galhofeira memoria, que protestava não largar o mundo, convencido embora da impossibilidade de o endireitar.

Vem este preambulo a proposito do grosso volume de 200 paginas dos *Resumos estatisticos de 1916*, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que antes de findo o anno corrente, o digno e zeloso chefe do respectivo serviço, o Sr. Carlos de Vasconcellos Porto, conseguiu atirar para publico.

Pertenço ao numero dos raros leitores d'esse genero litterario, tão repulsivo para os espíritos superficiaes como util para os que creem que a estatistica é instrumento indispensavel de estudo dos factos economicos.

O periodo que atravessamos desde 1914 é de tal modo excepcional, mercê dos multiplos factores accidentaes motivados pela guerra, que não pode entrar em serie, por assim dizer, com os annos anteriores. Restricção da circulação dos comboios, transportes de guerra, agravamento de tarifas e outros factos de occasião, vem suscitar anomalias apparentes, sem que deixe porém de ser elucidativa a respectiva estatistica.

Abre o volume com a costumada introducção dos ultimos annos, analysando o movimento de cada estação.

Vê-se que a receita geral se elevou, de 2:017 contos em 1915, a 2:618 em 1916, o que representa o aumento de 601 contos, sendo 199 em passageiros, 79 em grande velocidade e 323 em pequena velocidade. Este aumento de 33 % coincide com o aumento das tarifas de 25 %, desde 1 de abril, substituindo o de 10 %, que fôra estabelecido desde 1 de julho de 1915.

Convém notar que boa parte do grosso trafego representado por trigo, farinhas, azeite, lenha, etc., está

isenso da sobretaxa, que é apenas de 10% para adubos e carvão mineral.

Em 1913 as receitas atingiram 2.013 contos, e em 1914, 1.960.

O aumento obtido não resulta apenas das sobretaxas e representa ainda, em parte, crescimento do tráfego.

Passageiros. — Vemos que o seu numero subiu de 1.327:275 a 1.503:278 ou mais 176:003, provenientes, pela maior parte, da região suburbana Lisboa-Setúbal, em que houve 658:653 passageiros, ou mais 113:852 do que em 1915.

A tarifa media elevou-se de 9,9 réis a 16, o que parece singular, pois é um aumento de 60%, quando a sobretaxa de 25% recaiu apenas sobre 9 meses.

Nas diferentes espécies de bilhetes nota-se o seguinte aumento do numero de passageiros:

Bilhetes inteiros.....	120.918
" de ida e volta.....	36.653
" varios.....	31.579
	189.150

A diferença de 13.147 para a cifra total do aumento não vem explicada na introdução.

As percentagens por classes mantém-se sem alteração notável:

	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Em relação ao numero....	3,7	19,0	77,3
" " á receita....	11,9	26,9	61,2

O percurso medio foi de 46^{km},05. Em 1915 fôra de 58,8.

O movimento de transito em Vendas Novas, nas relações com a linha do Setil, foi de 27:819 passageiros, em que figuram 8:006 da Beira Alta, Minho e Douro e Companhia Nacional (ramal de Vizeu). Em 1913 ora o movimento de 18.176, continuando pois o seu crescimento regular.

O movimento na via fluvial foi de 754:335 passageiros.

No ramal de Aldegallega transitaram 56:012 passageiros. Este movimento chegou a cifrar-se por 70:037 passageiros em 1912. No de Montemor houve 23:713. Na linha de Evora (Casa Branca-Tojal) 102:175. Na do Sueste 37:093. Na linha do Sado (Garvão-Torre Vâ) 9.691. No ramal de Portimão 59:575.

E' de notar o inicio d'esse tráfego na linha do Sado, apesar do longo percurso a que são forçadas a maior parte das relações pela passagem por Garvão.

Convém ainda decompor a receita nas suas parcelas:

Bilhetes inteiros e reduzidos....	800:297\$
" de assignatura.....	10:252\$
" de excursão.....	1:429\$
" de banhos.....	28:738\$
Livretes kilometricos.....	9:180\$
Comboios de excursão.....	103\$
Cobranças em tramways.....	20.887\$
" supplementares.....	31:186\$
" por amplificações....	2:158\$
deduzindo imposto de assistencia.....	6:251\$
	897:980\$

Convém recordar que em 1899, antes, do impulso dado á construção das linhas complementares, pela criação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e respectivo fundo especial, o movimento de passageiros nas linhas do Sul e Sueste foi de 485.340 com a receita de 321:389\$.

O tráfego de passageiros assumiu pois considerável importância.

Bagagens. — Transportaram-se 2.596 toneladas dando logar a 14:598\$01 de receita, e 3.705 cães, que pagaram 1:336\$92.

Grande velocidade. — Sommaram os transportes 36.575 toneladas, sendo 20.479 de comestíveis e 14.447 de diversos. A diferença de 1.649 toneladas, correspondente a transportes fúnebres, gado, carruagens e valores, parece-nos excessiva em relação aos numeros respectivos registados na estatística.

Nos comestíveis figura o peixe por 8.052 toneladas, e as frutas e hortaliças por 5.841. A tonelagem do peixe tem diminuido um pouco, o que se explica facilmente pela actividade das fábricas de conservas.

Em relação a 1915 nota-se um aumento na recovagem, de 6.844 toneladas. Esse tráfego era apenas de 12.103 toneladas em 1899 (comprehendendo as bagagens).

O movimento de transmissão em Vendas Novas foi de 4.013 toneladas.

O percurso médio de recovagem foi de 142,1 kilómetro e a tarifa média 54,2 reis.

Nos ramaes de Aldegallega e Montemor continua augmentando a tonelagem. E' o ramal de Portimão um dos trôcos que mais contribue para este tráfego, pois entre Tunes e Algôs passaram 3.954 toneladas, contra 3.315 além de Olhão.

Entre Messines e Tunes transitaram 10.644 toneladas, o que mostra a importancia já hoje attingida pelo movimento do Algarve, que em 1911 era de 7.599 toneladas.

O peixe expedido para Hespanha attingiu apenas 323 toneladas. Era de 2.890 em 1912!

Os transportes de pequenos volumes sommaram 1.255 toneladas, com a receita de 29:991\$00. Esta receita fora apenas de 22.391\$00 em 1913.

Pequena velocidade. — O peso total foi de 612.659 toneladas, determinando a receita, liquida de impostos, de 1.314:753\$34, com o percurso medio de 146,2 kilómetros e a tarifa media de 14,6 reis.

O aumento em relação a 1915 foi de 77.016 toneladas em peso e de 324:552\$00 na receita. O percurso cresceu 11,5 kilometros e a tarifa média 0,9 reis apenas.

Eis a tonelagem que passou entre estações que definem o affluxo de diversos troços em 1916. Poremos a par os numeros similares relativos a 1890 para as linhas então existentes e a 1911 para as mais remotas (ramal de Aldegallega, Montemor, Portimão, linha do Sado e troço de Faro a Villa Real):

	1916	1890
Lisboa-Barreiro.....	52.234	18.680
Pinhal Novo-Valdera.....	378.475	133.378
" -Palmella.....	63.410	19.070
" -Aldegallega	19.127 *	11.652
Vendas Novas-Cabrela.....	408.458	115.704
Torre de Gadanhá-Montemor...	14.114 *	13.110
Casa Branca-Alcaçovas.....	288.019	67.213
" -Tojal.....	101.709	41.543
Beja-Represas	192.849	150.050
" -Baleisão	41.260	10.770
Messines-Tunes.....	120.111	5.771
Tunes-Albufeira	84.818	5.482
" -Algôs	49.615 *	30.865
Olhão-Marim	26.796 *	18.055
Evora-Leões	18.757 *	17.874
Evora Monte Ameixial	41.005	10.595

Vê-se por estes numeros o consideravel incremento do tráfego na linha do Sul, além de Casa Branca, especialmente no trôco para além de Beja e nos trôcos do Algarve.

E todavia achamo-nos em face da estatística de um

mau anno, com diminuição grande da tonelagem de cereaes, de adubos, de minérios, etc.

Examinando as mercadorias por espécies, vemos que foram os seguintes os principais transportes:

	1916	1890		em	1911
Cereaes.....	62.754	15.600	112.000	"	1912
Carvão vegetal.....	32.915	15.100	32.500	"	1912
Cortiças.....	32.079	15.800	42.500	"	1912
Minérios.....	46.548	23.400	92.000	"	1913
Madeiras.....	28.195	5.100	18.200	"	1912
Farinhas.....	19.218	5.400	21.500	"	1913
Azeite.....	11.419	2.000	6.400	"	1912
Adubos e estrume.....	39.647	—	109.000	"	1913
Carvão mineral.....	7.953	4.900	23.500	"	1912
Comestiveis.....	32.558	5.000	18.900	"	"
Forragens.....	21.913	2.700	41.500	"	"
Fructas.....	16.224	2.400	11.000	"	"
Gado (cabeças).....	134.913	35.000	155.000	"	"
Legumes.....	13.532	2.600	11.000	"	"

Estes numeros mostram o incremento que tem tomado o tráfego e os máximos atingidos pela tonelagem de algumas mercadorias em 1912 e 1913.

Os adubos químicos expedidos do Barreiro, atingiram 64.224 toneladas em 1911 e pouco variaram até 1914, em que se expediram 60.056 toneladas. Esta cifra baixou a 38.297 em 1915 e a 29.991 em 1916.

Ao mesmo tempo, o tráfego recebido no Barreiro, que atingira 61.805 toneladas em 1910-1911, desceu rapidamente a 26.597 em 1913-1914, subiu ainda a 49.678 em 1914-1915, para descer nos dois anos agrícolas seguintes a 12.382 e 21.308.

Estas variações symptomáticas, se são devidas em parte às perturbações causadas pela guerra, devem-se atribuir também à infeliz legislação agrária que a pretexto da guerra se tem promulgado, levando-se o lavrador a restringir a cultura em vez de a aumentar.

Com estas variações coincidiram as das expedições de adubos feitas do Barreiro (C. U. F.) pela União Fabril, para outras linhas, por Vendas Novas, que atingiram 20.902 toneladas em 1913 e 22.401 em 1914, e baixaram a 14.026 em 1915 e a 10.467 em 1916.

Convém reunir n'um quadro os elementos do tráfego como em Vendas Novas:

	Expedidas	Recobridas	Total
Passageiros.....	15.107	12.712	27.819
G. V.....	926	3.087	4.013
P. V.....	39.671	87.202	126.873

Na estatística de pequena velocidade figuram, n'um total de 592.000, as diversas por 69.440, sucedendo que sob esta rubrica se encontra a quasi totalidade da expedição de algumas estações. Assim Ourique expidiu 3.126 toneladas n'um total de 4.774; Odemira 3.537 em 5.092; Saboia 3.816 em 4.845; Pereiras 1.729 em 1.990; S. Marcos 3.232 em 4.043; etc. Suponho que as lenhas, cujos transportes teem avultado ultimamente, se encontram sob essa rubrica. Convirá indicá-las em separado, visto tratar-se de um combustível empregado em larga escala e cuja quantidade importaria conhecer.

O movimento das estações de pequena velocidade em Lisboa tem-se mantido estacionário e tem mesmo diminuído um pouco.

Eis as cifras a elas relativas:

	Expedições	Chegadas	Total
Terreiro do Paço.....	116	33	149
Lisboa (J.).....	20.215	11.790	32.005
" (J. T.).....	108	8	116
" (S. A.).....	6.866	8.409	18.275
" (Central).....	1.058	—	1.058
" (Ribeira Velha).....	220	—	220
" (Aterro).....	400	—	400
	31.986	20.240	52.226

Em 1912 o movimento foi de 56.651 toneladas em Lisboa-J. e Lisboa-S. A. sendo 32.313 toneladas de expedições e 24.339 de recepções.

E' em S. A. que se nota maior diminuição.

E todavia era de esperar que o movimento fluvial augmentasse em proporção dos sacrifícios que representa a multiplicação de estações na margem direita.

Acompanham os mappas estatísticos os costumados graphicos, sendo todo o trabalho typographic perfeitissimo.

Ao digno Chefe do serviço, que tão distintamente desempenha o seu cargo, é ocioso tecer encomios, pois sempre que analysamos aqui a estatística annualmente organizada sob a sua direcção lhe prestamos o testemunho do apreço devido aos seus merecimentos de funcionario sabedor e zeloso.

J. Fernando de Souza



A situação dos caminhos de ferro da América

Nos 6 primeiros meses de 1917

Diz-nos Edouard Payen, no *Economiste Français*, que, para os caminhos de ferro da América, os primeiros seis meses do anno de 1917 foram um período particularmente interessante.

Para 249.799 milhas de vias ferreas, que tantas são as que se acham alli em exploração, as receitas brutas elevaram-se a 1.946.395.000 de dollars, contra 1.741.329.000 para 249.156 milhas exploradas durante idêntico periodo do anno anterior.

Embora pertencentes a um paiz que, ao começar o anno de 1917, não estava ainda no numero dos belligerantes, os caminhos de ferro da América do Norte não lograram furtar se ao considerável aumento das despesas de exploração, sofrido pelas linhas de todos os outros paizes.

Essas despesas passaram de 1.178.490.000 de dollars, nos primeiros seis meses de 1916, para 1.390.712.000, no primeiro semestre de 1917. O aumento foi, portanto, de 212.222.000 de dollars, ou mais de 1.061 milhões de francos.

O aumento das despesas foi maior do que o aumento das receitas brutas: atingiu a 18,02 %, ao passo que o d'aquellas não foi além de 11,78 %.

A ampliação da rede explorada não foi senão de 0,26 %.

O benefício líquido, dadas aquellas circunstâncias, não foi senão de 555.683.000 dollars, ao passo que havia sido de 562.838.000 em idêntico periodo do anno precedente, resultando, por isso, uma diminuição de 7.155.000 de dollars ou de 1,26 %.

Se considerarmos que o preço dos carris se elevou, nos dois últimos annos, de 28 a 38 dollars a tonelada, sabendo-se que os caminhos de ferro dos Estados Unidos necessitam 3 milhões de toneladas de novos carris por anno, o aumento de preço que fica mencionado representa, por si só, o considerável excesso de despesa de 30 milhões de dollars, ou 150 milhões de francos.

Consumem aquelles caminhos de ferro, 200 milhões de toneladas de carvão por anno, sendo fácil compreender, dados os preços do combustível em referência, o enorme aumento de despesa que demandou a aquisição de tão grande quantidade de hulha.

A comparação dos resultados do primeiro semestre de 1917 é feita com os de um periodo que havia marcado, até agora pelos seus consideráveis progressos. Com efeito durante os 6 primeiros meses de 1916, as receitas haviam sido acrescidas de considerável somma de dollars 328.012.578, ou de 42,26 %.

O *Economiste Français* reproduz do *Commercial and Financial Chronicle* o quadro completo das receitas brutas e dos benefícios líquidos das diversas linhas americanas, nos primeiros semestres dos annos de 1897 a 1917, que também aqui vamos apresentar aos leitores:

Receitas brutas, em dollars:

1.º semestre	Anno referido	Anno precedente	Augmento ou diminuição
1897..	405.003.731	407.164.468	- 2.160.737
1898..	460.528.130	410.596.441	+ 49.931.689
1899..	480.509.765	461.993.058	+ 27.516.707
1900..	577.149.664	506.366.345	+ 70.783.319
1901..	638.334.794	580.421.956	+ 57.912.838
1902..	670.398.926	631.494.280	+ 38.904.646
1903..	727.932.267	637.699.839	+ 90.232.528
1904..	731.774.531	744.810.135	- 13.085.603
1905..	848.334.804	790.321.750	+ 57.012.454
1906..	923.554.268	815.486.025	+ 108.068.243
1907..	999.082.691	884.426.163	+ 114.656.528
1908..	893.860.965	1.036.729.560	- 172.868.595
1909..	1.172.185.403	1.051.853.195	+ 120.332.208
1910..	1.351.570.837	1.172.481.315	+ 179.089.522
1911..	1.300.580.765	1.339.539.563	- 28.958.798
1912..	1.365.355.859	1.309.006.353	+ 56.349.506
1913..	1.502.472.942	1.366.304.199	+ 136.168.743
1914..	1.401.010.280	1.486.032.706	- 85.033.426
1915..	1.407.465.982	1.447.464.542	- 39.998.560
1916..	1.731.460.912	1.403.448.334	+ 328.012.578
1917..	1.946.305.684	1.741.329.277	+ 205.066.407

Benefícios líquidos, em dollars:

1897..	121.059.320	115.427.318	+ 5.632.002
1898..	139.585.917	121.895.682	+ 17.690.035
1899..	150.599.074	140.545.525	+ 10.053.539
1900..	180.718.437	155.591.468	+ 25.126.969
1901..	206.218.320	179.495.140	+ 26.723.180
1902..	209.973.703	202.250.797	+ 7.722.906
1903..	218.024.056	198.256.826	+ 19.767.230
1904..	198.807.547	214.157.420	- 25.349.873
1905..	234.333.810	215.417.468	+ 18.916.342
1906..	272.101.047	226.345.855	+ 46.755.192
1907..	280.697.495	261.423.946	+ 19.273.550
1908..	231.254.071	294.738.973	- 63.484.902
1909..	371.591.341	294.951.102	+ 76.640.239
1910..	408.380.483	271.562.668	+ 36.817.715
1911..	378.852.053	404.569.430	- 25.717.377
1912..	373.370.171	375.407.648	- 2.037.477
1913..	400.242.544	373.442.875	+ 26.799.669
1914..	343.835.677	394.495.885	- 50.660.208
1915..	394.683.548	347.068.207	+ 47.615.341
1916..	559.376.894	393.225.507	+ 166.151.387
1917..	555.683.025	562.838.773	- 7.155.748

Não ha dúvida que são sobremodo elucidativas e eloquentes estas cifras de tão interessantíma estatística, a qual é completada pelas seguintes notas, não menos interessantes:

Em 1897, o numero das rôdes incluídas no total é de 170; em 1898 de 179; em 1899 de 165; em 1900 de 170; em 1901 de 172; em 1902 de 154; em 1903 de 159; em 1904 de 130; em 1905 de 148; em 1906 de 143; em 1907 de 148.

Em 1908 o numero de milhas representadas é de 168.839; em 1909 de 233.902; em 1910 de 239.652; em 1911 de 241.923; em 1912 de 237.698; em 1913 de 239.983; em 1914 de 245.312; em 1915 de 247.745; em 1916 de 249.259; e em 1917 de 249.799.

Nem os caminhos de ferro mexicanos, nem os das minas de carvão e de anthracite estão comprehendidos nestes totaes.

Se o primeiro semestre de 1916 foi assaz brilhante em resultados, elle havia sido precedido, em 1915 e em 1914, de diminuições consideraveis, de 40 milhões de dollars aquelle e de 85 milhões este. Os benefícios líquidos apresentaram maior valor no primeiro semestre de 1915, a despeito do enfraquecimento do producto bruto; mas em 1914 tinha havido uma diminuição de mais de 50 milhões e meio de dollars, e se em 1913 appareceu um maior valor de 26.799.000 de dollars, nos dois annos anteriores, 1912 e 1911, tinha havido menor valor a considerar.

Se a comparação se fizer com os bem mediocre resultados de 1914, a diminuição das receitas brutas seria de 85.033.000 de dollars ou de 5,72 %, e a dos benefícios líquidos de 50.660.000, ou 12,82 %.

O aumento das despezas fez-se sentir mais sobre as linhas do Este do que sobre as de Oeste. Aquellas sofreram uma importante contracção dos seus benefícios líquidos, a despeito de substanciaes aumentos nas receitas brutas. Nestas, ao contrario, deu-se na maioria dos casos, um aumento nos benefícios líquidos assim como nas receitas brutas, em face do enorme excesso das despezas.

O *Pensilvania Rail Road* e o *New York Central* são exemplos typicos d'este facto. Este ultimo tem um aumento de 4.434.000 de dollars nas receitas brutas e uma diminuição de 8.724.000 nos benefícios líquidos. Aquelle apresenta o aumento de 21.152.000 de dollars nas receitas brutas e uma diminuição de 9.433.000 nas receitas líquidas.

O *Baltimore and Ohio* é uma excepção á regra geral, pois apresenta um aumento de 5.541.972 de dollars nas receitas brutas e correlativamente o de 299.647 nos benefícios.

O *New York New Haven* figura com um aumento de 2.660 dollars nas receitas brutas e o de 365.735 nas líquidas.

No grupo das rôdes de Oeste, o *Chicago and North Western*, com um aumento de 4.963.000 de dollars nas receitas brutas, perde todavia 1.292.000 nos benefícios líquidos.

Considerando os resultados obtidos mez a mez, durante os primeiros semestres de 1916 e 1917, obtém-se o quadro seguinte:

Receitas brutas, em dollars:

	1917	1916	Augmento ou diminuição
Janeiro...	307.961.000	267.115.000	+ 40.845.000
Fevereiro...	271.928.000	269.272.000	+ 2.655.000
Março.....	321.317.000	294.068.000	+ 27.249.000
Abril.....	326.560.000	288.740.000	+ 37.819.000
Maio.....	353.825.000	308.132.000	+ 45.692.000
Junho.....	351.001.000	301.304.000	+ 49.696.000

Benefícios líquidos, em dollars:

Janeiro....	87.748.000	79.069.000	+ 8.679.000
Fevereiro...	58.964.000	80.331.000	- 21.367.000
Março.....	88.807.000	96.718.000	- 7.911.000
Abril.....	93.318.000	93.257.000	+ 60.000
Maio.....	109.307.000	105.782.000	+ 3.524.000
Junho.....	113.811.000	103.341.000	+ 10.474.000

De tudo isto se deprehende que as linhas ferreas da America do Norte se encontram, no ponto de vista das despezas e da restricção de benefícios, como a maior parte dos outros caminhos de ferro do mundo inteiro, sofrendo as terríveis consequencias de uma guerra maldita, que não ha maneira de ver terminada, como tanto se faz mister.

Engenheiro Raul Esteves

Tivemos o prazer de abraçar em Lisboa, vindo das trincheiras, em França, no goso d'uma fugitiva licença, o nosso querido amigo e secretario d'esta *Gazeta*, que desde maio ultimo alli se achava commandando o batalhão de caminhos de ferro.

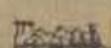
Da parte que este tem tomado na campanha conta-nos o Sr. Esteves factos que nos enchem de prazer.

O batalhão dos ferro-viarios portuguezes tem sido muito apreciado e considerado pelos altos dirigentes da campanha, sendo encarregado de alguns trabalhos de grande importância e elogiado pela presteza e perfeição com que os tem executado.

Chamado para construir um determinado troço de linha ferrea, que deveria estar pronto em quinze dias, o pessoal portuguez desempenhou-se do encargo em doze dias, o que produziu a mais agradavel impressão nos dirigentes.

O nosso querido collega volta ámanhã para o seu posto de honra, e lá se conservará até que a guerra termine, o que não permite a menor conjectura sobre quando teremos o prazer de o ver regressar ao nosso convívio e ao seu logar n'esta redacção. Por isso nos sollicitou que o substituíssemos no logar em que só platonicamente o seu nome tem sido conservado no encabeçamento do nosso jornal. Assim o fazemos, provendo n'esse logar o nosso redactor effectivo Sr. Alberto Bessa, cuja assidua colaboração nos tem sido um valioso auxiliar.

Ao nosso presado amigo Sr. capitão Raul Esteves, desejamos que breve regresse á patria, glorioso de ter, elle e os seus subordinados, cooperado com efficacia n'essa cruenta lucta em que os nossos velhos aliados se empenham e em que não desistirão da victoria final.



Manuel Affonso d'Espergueira

Finou-se um dos vultos de maior destaque de entre os nossos antigos estadistas e d'entre os mais distintos engenheiros dos caminhos de ferro portuguezes.

Na sua casa, proximo de Vianna do Castello, sua terra natal, onde voltara recentemente, após alguns annos de exilio, parte forçado por um processo criminal com que a politica quiz feril-o, parte expontaneo porque o desgosto o levou a conservar-se longe do paiz, parte, finalmente, obrigado pela doença que victimou sua esposa, morreu no dia 28, o disticto engenheiro Manuel Affonso d'Espergueira.

Apesar dos seus 82 annos, a sua robustez physica, que o desgosto da perda da esposa querida ultimamente abalara, não fazia prever o desaparecimento da sua figura aprumada, distinta, bom espécimen de uma geração de rara e forte envergadura, de caracteres energicos, que vai escasseando.

Engenheiro pela escola de Pontes e Calçadas de Paris, curso que fez com grande distinção, exerceu importantes cargos no nosso paiz, sendo por muito tempo director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, no serviço da qual ultimamente e por nomeação do comité de Paris, foi conservado como engenheiro consultor.

N'aquelle logar o conhecemos, quando o auctor d'estas linhas assumiu una certa situação na Companhia, por occasião da lucta com os antigos elementos estrangeiros em combate com o grupo financeiro portuguez; e d'essas relações respeitosas entre director e subordinado nasceu, com a admiração por aquelle bello carácter, a afeição que desde então lhe dedicámos e com que conquistámos a reciprocidade.

Na politica ocupou o Sr. Manuel d'Espergueira logares proeminentes, sendo deputado em varias legislaturas,

presidente da Camara e por sim, tendo, em 1898, publicado um proficiente estudo sobre *As despesas públicas e a Administração Financeira do Estado*, foi nomeado ministro da Fazenda, cargo em que foi reconduzido em 1901, sendo eleito Par do Reino em 1905.

Já se vê que, em tão elevada posição, a politica não deixou de ataca-lo ferozmente, sendo brilhante a forma porque a sua palavra energica e a consciencia da sua rectidão na gerencia dos negocios publicos lhe davam facil victoria sobre os seus detractores.

Da sua gerencia n'aquelle pasta ficou um principio que ao paiz muito aproveitou, representando alguns milhares de contos de economia nos cofres do Thesouro, e a diminuição no aggravamento dos cambios — os concursos para acquisitiones de cambiaes pela Junta do Crédito Publico.

Anteriormente esses cambiaes eram comprados no mercado, o que permittia à especulação fazer o seu jogo em prejuizo do Thesouro e de todo o commercio.

Foi Espergueira que creou os concursos por proposta em carta fechada, que pôz termo áquella especulação.

Foi agraciado com as seguintes merces honorificas:

Grande oficial, commendador, oficial e cavalleiro da ordem de S. Bento de Aviz; oficial da Legião de Honra de França e da Rosa do Brazil.

Alem do estudo financeiro a que acima nos referimos deixou publicados os seguintes trabalhos:

«Missão de estudo ao porto de Antuerpia», Lisboa, 1885; «Interpellação sobre as obras do porto de Lisboa», discurso proferido na camara dos deputados, 1883; «Memoria descriptiva do projecto d'un porto de abrigo em Leixões», Lisboa, 1874; «Relatorio dirigido a s. ex.^a o ministro das Obras Publicas, e legislação relativa ao rio Mondego, vallas e campos de Coimbra», Coimbra, 1869; «Memoria sobre as obras executadas nos campos do Mondego», Lisboa, 1871; «Relatorio sobre a administração do porto artificial de Ponta Delgada», Lisboa, 1871; «Projecto para a conclusão do porto artificial de Ponta Delgada», Lisboa, 1872; «A questão Leixões-Salamanca», discurso proferido na camara dos deputados, Lisboa, 1889; «Projecto do caminho de ferro de Mossamedes», discurso proferido na camara em 1890, Lisboa, 1890; «Relatorio, propostas de lei e documentos apresentados na camara dos deputados», Lisboa, 1900 e 1905.



LINHAS PORTUGUEZAS

Minho e Douro.—Como é sabido, as plataformas da estação do Porto, tinham na extremidade, do lado do tunnel, um rebaixamento, para facilitar a passagem de umas ás outras, que podia dar lugar a desastres, e como essa passagem era dispensável, a Direcção resolveu suprimi-la nivelando as placas, o que dá mais commodidade aos passageiros, visto o enorme comprimento de alguns comboios. Este trabalho está em via de conclusão.

— Está quasi concluida a estrada de ligação da estação de Almendra com Almendra, Algodres, Villar de Amargo e Figueira de Castello Rodrigo.

Esta estrada ha muitos annos principiada, está já toda rompida, faltando apenas impedir cerca de 7 kilometros dos 24 que tem até Figueira de Castello Rodrigo; mas apesar d'isso, os povos de Almendra, Algodres e Villar de Amargo, já se servem d'ella, pois lhes dá grande facilidade ás suas relações commerciaes. Figueira, Freixeda do Torrão, Vermiosa, Almosala e Villar Torpín, servem-se no entanto pela estrada-de Barca d'Alva, por ter menos 3 kilometros e por estar toda britada.

A linha do Douro, não deve porém o seu desenvolvimento ás suas estradas, que são tão deficientes que ha muitissimas estações a que só dão accesso maus e ingremes caminhos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Restrições no serviço internacional

Portugal-França — Continua impedido todo o tráfego de Portugal para França, só se aceitando a despacho as remessas para as quais o expedidor apresente autorização da 1.^a Divisão Técnica de Ferrocarriles, com sede em Madrid, Calle San Bernardo, 2.

Portugal-Hespanha — Para Madrid-Príncipe Pio não se aceitam, até o dia 5 do corrente, remessas de grande velocidade, de mais de 50 kilogrammas, excepto frutas, peixe, carnes frescas e leite.

Estação de Reus de M. Z. A. — Até novo aviso acha-se suspenso o despacho de remessas de vagão completo, excepto gado e artigos de primeira necessidade.

Estação de Barcelona n.º 2, Sans e Clot — Não se aceitam remessas de grande nem de pequena velocidade, excepto gado, forragens, carvão, lenha e generos de primeira necessidade.

Linha de Venta de Baños a Santander — Exige-se reserva pelos prazos de transporte nas expedições de grande e pequena velocidade, destinadas a estas linhas. Para Alar até Barcena, não se admite tráfego algum.

Linha de Quintanilha a Barruelo — Está suspenso todo o tráfego para esta linha.

Linha de León a Gijón — Interrompida, por causa das neves, entre Santa Lucia e Puente de los Fiares, não se admittendo tráfego algum que tenha de transitar pela parte interrompida.

Bilbao — Para esta estação só se aceitam remessas com reserva pelos prazos do transporte.

Tarifas anuladas

A Tarifa especial S. P. n.º 8, combinada entre a Companhia Portuguesa e a de Madrid-Zaragoza e Alicante, para o transporte de madeiras de Portugal para Hespanha, é anulada a partir de hoje.

A tarifa E. P. n.º 1 de grande velocidade, combinada entre as duas referidas Companhias, para o transporte de generos frescos, é também anulada a partir de hoje, em virtude de resolução tomada pela companhia hespanhola.

Distribuímos com o presente numero.

Derrogação de restrições no tráfego nacional

Em virtude d'um despacho do Ministro do Commercio, foram derrogadas todas as restrições impostas pelo governo transacto, no tráfego nacional, à circulação pelo caminho de ferro, de mercadorias e gados.

Em vista d'essa resolução, as empresas de caminhos de ferro publicaram avisos anulando todas as publicações, segundo as quais se estabeleciam restrições na aceitação a despacho de diversos generos de primeira necessidade.

Tarifa de Camionagem de Collares-Central

A partir de hoje, a sobretaxa de 50 por cento, em vigor nos preços estabelecidos na Tarifa de camionagem, entre a estação de Cintra e o despacho de Collares-Central, é elevada a 75 por cento.

Tarifa de Camionagem em Lisboa

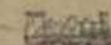
Os preços das Tabellas insertas nos artigos 2.^º e 4.^º da Tarifa de camionagem em Lisboa, entre as estações do caminho de ferro e o Despacho Central de Lisboa, e os domicílios, foram aumentados com a sobretaxa de 40 por cento.

Apeadeiro de Avanca

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Companhia Portuguesa, o apeadeiro de Avanca, situado entre Estarreja e Ovar, a partir de hoje, além do serviço que já estava habilitado a prestar, passa a aceitar a expedição e recepção remessas de pequena velocidade por vagão completo ou pagando como tal, em portes a pagar, quando d'ali expedidos, e pagos quando a este destinados, sendo as operações de carga e de descarga efectuadas por conta dos expedidores e consignatários, respectivamente, e com gente sua.

Esta medida veiu satisfazer grande numero de pedidos feitos pelos povos da região.

Distribuímos com o presente este aviso.



Indice de tarifas

Em vista das numerosas modificações, additamentos, alterações e anulações que se tem dado, por sucessivos avisos ao publico em todas as tarifas ferro-variarias, lembraram-nos os nossos estimados assignantes, da primitiva da nossa *Gazeta*, Campos Mello & Irmão, Limitada, da Covilhã, a conveniencia de publicarmos um indice de todas as tarifas e suas modificações que se acham em vigor n'esta data.

Acceptamos gostosos (e agradecidos) a ideia, e aqui principiamos hoje a publicar esse indice, começando pelas tarifas da Companhia Portuguesa.

Tarifas e avisos de modificação vão acompanhadas das respectivas datas, e por estas facil será aos nossos assignantes, que desejem conhecer essas publicações, encontrar-las na nossa colecção, como annexos ou em referencias na secção «Viagens e Transportes.»

A seguir ás tarifas da Companhia Portuguesa publicaremos eguaes esclarecimentos sobre as das outras rôdes.

Tarifas de grande velocidade

Passageiros

Internas:

N.º 2 (15-9-14): Grupo de estudantes e seus professores ou pessoal escolar em viagens de estudo ou de recreio.

N.º 3 (28-5-15): Bilhetes reduzidos para os comboios tramways.

Aviso ao Publico: 2.090 (30-3-12).

N.º 5 (16-6-08): Compartimentos alugados, logares de luxo e salões.

Avisos ao Publico: 1.519 (3-11-06)—1.517 (3-11-06).

N.º 7 (15-12-04): Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Aviso ao Publico: 1.527 (14-12-06)—1.545 (26-3-07)

— 1.661 (1-7-08) — 1.793 (10-12-09) — 1.933

(24-1-11) — 2.116 (10-7-12) — 2.465 (10-3-15).

N.º 7-bis (22-4-14): Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Aviso ao Publico: 2.503 (24-6-15).

N.º 9 (15-8-17): Bilhetes collectivos para grupos de 12 ou mais passageiros de 3.^a classe.

N.º 11 (31-5-15): Bilhetes reduzidos de applicação em várias zonas.

N.º 12 (14-2-91): Bilhetes de admissão nas gares.

Aviso ao Publico: 2.321 (6-4-14).

N.º 13 (2-4-07): Bilhetes simples entre Figueira e estação de Pampilhosa até Porto.

Aviso ao Publico: 1.566 (17-6-07).

N.º 14 (1-10-97): Bilhetes de assignatura trimestral, semestral e annual.

Aviso ao Publico: 1.861 (21-5-10) — 2.304 (6-2-14).

N.º 14-bis (17-7-01): Bilhetes de assignatura mensal.

Aviso ao Publico: 1.142 (10-11-01).

N.º 16 * (29-4-14): Viagens de recreio em grupos pelos comboios ordinarios ou em comboios especiaes.

N.º 22 (1-8-07): Bilhetes de identidade para viagens a meios preços.

Aviso ao Publico: 1.958 (29-4-11).

N.º 23 (12-12-09): Bilhetes especiaes para serviço dos apeadeiros entre Cacem e Torres Vedras.

Aviso ao Publico: 1.838 (22-2-10).

N.º 25 (6-12-11): Transporte de artistas de theatro e de circo, em grupo, suas bagagens, material de scena e de circo, animaes amestrados, e montadas de cavalleiros tauromachicos.

Combinadas:

Linhos portuguezas

N.º 101 (28-5-15): Viagens de recreio (ida e volta) em grupos pelos comboios ordinarios ou em comboios especiaes, combinada com as linhas do Minho e Douro, Sul e Sueste, Beira Alta e Companhia Nacional.

N.º 102 (18-6-16): Bilhetes de ida e volta entre varias estações da Companhia Portugueza e Tondella e Vizeu.

N.º 2 (2-4-07): Bilhetes simples entre Figueira e estação de Pampilhosa até Porto.

N.º 3 (29-7-98): Bilhetes de ida e volta combinados com a Beira Alta.

Aviso ao Publico: 1.098 (29-3-01) — 1.183 (19-6-02) — 1.704 (5-1-09) — 1.934 (25-1-11) — 1.970 (25-5-11).

P. 4 (22-5-09): Bilhetes d'excursão com itinerarios escolhidos pelos passageiros.

Aviso ao Publico: 1.979 (22-6-11) — 2.300 (29-1-14).

P. 5 (19-6-92): Bilhetes de ida e volta, combinada com o Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 1.897 (27-9-10) — 2.098 (8-5-12).

P. 6 (16-11-04): Bilhetes collectivos para 12 ou mais passageiros de 3.ª classe, combinada com linhas portuguezas.

Aviso ao Publico: 2.816 (29-8-17).

P. 13 (23-4-07): Bilhetes de ida e volta, combinada com o Sul e Sueste.

Aviso ao Publico: 1.947 (14-3-11).

Linhos hespanholas

N.º 206 (11-9-14): Bilhetes simples de Lisboa a Ilhanda ou de Irún a Lisboa.

Linhos franeezas

N.º 301 (10-11-11): Bilhetes simples e bagagens.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12).

N.º 302 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta e bagagens.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12) — 2.367 (23-7-14).

N.º 303 * (25-10-11): Bilhetes de ida e volta para familias.

N.º 307 * (10-11-11): Bilhetes de 1. e 2.ª classe, Paris-Lisboa e Porto, e volta.

N.º 310 * (15-12-13): Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos.

N.º 312 (15-6-11): Bilhetes simples e bagagens, Paris, Bordeus e Bayonna por Lisboa, Entroncamento, Coimbra, e Porto, ou vice-versa.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12).

N.º 313 (15-6-11): Bilhetes de ida e volta, Paris, Bordeus e Bayonna e Lisboa, Entroncamento, Coimbra e Porto.

Aviso ao Publico: 2.145 (15-10-12) — 2.367 (23-7-14).

N.º 314 (3-10-12): Bilhetes simples e bagagens Paris por Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, ou vice-versa.

N.º 315 (3-10-12): Bilhetes de ida e volta, idem, idem, idem.

N.º 316 (10-11-11): Bilhetes simples de 1.ª classe para Paris e portos d'Africa.

N.º 317 (10-11-11): Bilhetes de ida e volta, idem, idem, idem.

Mercadorias

Internas:

1 (12-1-03): Recovagens e generos frescos.

Aviso ao Publico: 1.611 (27-11-07) — 1.957 (29-4-11) — 2.229 (7-8-13) — 2.424 (29-10-14) — 2.549 (13-11-15) — 2.677 (10-11-16) — 2.733 (15-3-17).

4 (17-11-90): Metallico, valores e reembolso.

Aviso ao Publico: 2.011 (10-10-11).

6 (15-2-90): Telegrammas.

8 (12-1-03): Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas.

15 (10-6-99): Byciclos.

Aviso ao Publico: 1.103 (13-5-01) — 1.112 (3-7-01) — 1.372 (31-10-04).

17 (21-12-11): Touros, animaes ferozes, etc.

21 (29-4-14): Gado cavallar, muar e laginero.

24 (29-4-14): Generos frescos com destino a Lisboa-R para entrega nos mercados ou domicilios; Lisboa-Mar para exportação; Santarem; Payalvo; Coimbra; Aveiro; Gaya; Campanhã; Figueira; Leiria; Portalegre; Elvas; Castello Branco; Covilhã e Guarda.

Aviso ao Publico: 2.388 (27-8-14) — 2.552 (7-12-15).

26 (1-8-12) g. v. (14-A de p. v.): Automoveis para passageiros.

27 (20-8-13): Generos frescos em vagões frigorificos dos expedidores.

28 (10-9-14): Flores e comestiveis em cestos, e leite em bilhas, por assignatura mensal nos arredores de Lisboa.

L 1-bis (4-7-01): Bagagens nos tramways.

C 1-bis (1-4-96): Mercadorias no ramal de Cascaes.

Combinadas:

Linhos portuguezas

MB 1 (20-7-1898): Mercadorias diversas, dinheiro e valores, combinada com Beira Alta.

Aviso ao Publico: 1.316 (7-4-904).

LNMD 3 bis (25-7-1882): Generos frescos, combinada com Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.632 (27-7-916).

P 2 (20-6-1890): Telegrammas, combinada com Minho e Douro e Beira Alta.

P 3 (10-4-907): Valores de peso não superior a 10 kg., combinada com varias linhas portuguezas.

P 8 (24-5-1894): Peixe fresco, salpicado, salgado, mariscos e escabeches, combinada com varias linhas portuguezas.

N.º 105 (16-3-912): Reembolsos, com todas as linhas portuguezas.

Linhos hespanholas

N.º 201 (13-3-916): Comestiveis e generos frescos, combinada com Sul e Sueste e M. C. P.

N.º 204 (15-12-910): Metallico, valores e reembolsos, combinada com M. C. P.

ML 5 (20-7-1899): Volumes de peso não superior a 10 kg., combinada com M. C. P.

ML 8 (17-11-904): Animaes por vagão completo, combinada com M. C. P.

Aviso ao Publico: 1645 (14-4-908).

S. F. 2 (21-9-907): Fructas e diversos generos frescos, combinada com Beira Alta, Salamanca à Fronteira e Medina a Salamanca.

Linhos francesas

- P. H. F. 3 (26-12-904): Recovagens e generos frescos.
 N.º 305 (2-2-912): Aeroplanos, barcos e carruagens para Portugal por França.
 N.º 306 (8-9-909): Cavallos entre França e Portugal.
 N. 318 (7-7-913): Reembolsos.

Tarifas de pequena velocidade**Internas:**

Condições geraes d'aplicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade (21-12-11).

- Aviso ao Publico: B 2.743.
- 1 (21-12-11): Táras.
- 2 (21-12-11): Aguardente, alcool, azeite, vinho, vina-gre e bebidas diversas.
- 3 (21-12-11): Madeiras, lenhas, matto, etc.
- Avisos ao Publico: 2.155 (26-11-12) — 2.194 (8-4-13)
 — 2.234 (20-8-13) — 2.352 (17-6-14) — 2.519
 (11-8-15) — 2.604 (27-5-16) — 7.º additamento
 (10-1-16) — 8.º additamento (3-2-16) — 2.737
 (26-3-17).
- 4 (21-12-11), Materiais explosivas.
- Avisos ao Publico: 2.198 (17-4-13) — 2.345 (8-6-14)
 — 2.720 (21-2-17).
- 5 (21-12-11): Gado por vagão completo.
- Aviso ao Publico: 2.355 (22-6-14).
- 6 (21-12-11): Animais ferozes, etc.
- 7 (21-12-11): Mercadorias diversas por expedição de peso mínimo de 100 kilos para as estações nas proximidades de Lisboa.
- Avisos ao Publico: 2.224 (23-7-13) — 2.325 (20-4-14)
 — 2.327 (22-4-14).
- 8 (21-12-11): Mercadorias diversas.
- Avisos ao Publico: 2.189 (8-3-13) — 2.244 (4-9-13)
 — 2.287 (23-12-13) — 4.º additamento (3-2-16) —
 5.º additamento (4-2-16).
- 9 (21-12-11): Mercadorias diversas por expedição de 100 kilos.
- Aviso ao Publico: 2.217 (15-7-13).
- 10 (21-12-11): Mercadorias diversas por expedições de 500 kilos.
- Avisos ao Publico: 2.224 (23-7-13) — 2.229 (28-1-14)
 — 2.328 (22-4-14) — 2.702 (9-1-17).
- 11 (21-12-11): Cereais, etc.
- Avisos ao Publico: 2.224 (23-7-13) — 2.342 (8-7-14).
- 12 (21-12-11): Adubos e correctivos para terras, etc.
- Avisos ao Publico: 2.178 (1-2-13) — 2.486 (20-5-15).
- 13 (1-3-15): Carvão vegetal, casca e cortiça, etc.
- Avisos ao Publico: 2.521 (11-8-05) — 2.º additamento (3-2-16).
- 14 (21-12-11): Vagões pertencentes aos expedidores ou consignatários.
- Aviso ao Publico: (8-6-14).
- 15 (10-11-14): Bacalhau secco em fardos.
- Tarifa de camionagem—Collares (27-3-07).*
- B 2.877 (15-12-17).
- Tarifa de camionagem—Porto (1-4-08).*
- * * * —Lisboa (4-4-17).
- B 1.964 (9-5-11).
- Roteiro de Lisboa (10-3-13) (annexo á tarifa de camionagem).*
- Tarifa de despesas accessorias (21-12-11).*
- Avisos ao Publico: 2.714 (12-2-17) — 2.885 (20-9-17)
 — 2.262 (23-10-13) — 2.544 (22-10-15) — 2.593
 (10-5-16) — 2.251 (28-1-14) — 2.179 (15-2-13).

Combinações:**Linhos portuguezas**

P. 9 (21-9-05): Mercadorias diversas por expedição de 500 kilos, Sul e Sueste.

Avisos ao Publico: 1.678 (22-9-08) — 1.723 (10-4-09).

P. 11 (28-7-04): Mercadorias diversas por vagão completo, Sul e Sueste.

Avisos ao Publico: 1.537 (20-2-07) — 1.634 (20-3-08)
 — 1.675 (5-5-08) — 1.679 (22-9-08) — 1.756
 (28-8-09) — 1.831 (8-3-10) — 1.841 (8-3-10) —
 1.863 (6-6-10) — 1.932 (24-1-11) — 1.953 (15-4-11)
 — 2.022 (6-11-11) — 2.232 (18-8-13) — 2.427
 (2-11-14) — 2.764 (14-5-17) — 2.137 (25-9-12).

N.B. 5 (20-7-98): Gado, Beira Alta.

Aviso ao Publico: 1.644 (14-4-08).

*N.B. 6 (1-1-01): Mercadorias diversas, minimo de expedição 50 kilos, Beira Alta.

Avisos ao Publico: 2.280 (5-12-13) — 1.636 (23-3-08)
 — 1.836 (15-2-10) — 2.114 (10-7-14) — 2.296
 (28-1-14) — 2.324 (20-4-14) — 2.344 (8-8-14) —
 — 2.343 (8-6-14) — 2.430 (11-11-14) — 2.458
 (20-0-15) — 2.508 (8-7-15).

103 (10-1-12): Adubos e correctivos, Beira Alta.

Aviso ao Publico: 2.508 (8-7-15).

104 (19-7-13).

P. 1 (20-7-98): Táras vasias, Beira Alta e Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.537 (24-9-15).

P. 7 (22-2-05): Mercadorias diversas por vagão completo, Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.242 (1-9-13).

P. 12 (1-7-04): Cal em pedra e em bruto, Minho e Douro.

Avisos ao Publico: 1.945 (2-3-10) — 2.068 (22-2-12)
 — 2.340 (6-6-14).

102 (10-11-11): Adubos e correctivos, Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.508 (8-7-15).

101 (1-11-13): Mercadorias diversas por vagão completo, combinada com o Minho e Douro.

Aviso ao Publico: 2.508 (8-7-15).

101 (8-5-11): Mercadorias diversas por vagão completo, combinada com o Sul e Sueste e Minho e Douro.

Avisos ao Publico: 2.055 (8-2-12) — 2.227 (1-8-13)
 — 2.394 (2-9-14).

Linhos hespanholas

Tarifa de operações aduaneiras em Marvão e Valença d'Alcantara (29-1-902).

B 2.441 (29-12-914).

M.L. 1 (15-12-1887): Varias mercadorias, M. C. P.

Avisos ao Publico: 2.235 (21-8-913) — 2.346 (12-6-914).

M.L. 1-A (18-7-1890): idem, M. C. P.

Avisos ao Publico: 1.341 (8-6-910) — 1.941 (24-8-911).

M.L. 4 (16-6-904): Combustiveis mineraes, M. C. P.

M.L. 5 (19-1-903): Sal commun, M. C. P.

M.L. 7 (23-5-904): Cerveja em caixas e barris, M. C. P.

M.L. 8 (17-11-904): Animais por vagões completos, M. C. P.

Aviso ao Publico: 1.645 (14-4-908).

M.L. 207 (10-9-913): Baterias de acumuladores eléctricos, M. C. P., M. Z. A. e Norte de Hespanha.

S.F. 4 (28-3-908): Cereais e legumes secos, K. A. S. F. P.

S.F. 3 (22-8-907): Sal commun, Beira Alta e S. F. P.

Avisos ao Publico: 1.597 (8-10-907) — 1.602 (22-10-907)
 — 1.604 (13-10-907) — 1.698 (10-12-917).

Linhos francesas

Internacional 302 (6-4-914): (Em suspenso a sua aplicação) Massas indivisiveis e objectos de grandes dimensões.

Internacional 303 (11-9-909): Mobilia e carros de mudanças.

Aviso ao Publico: 1.911 (10-11-910).

Internacional 305 (2-2-912): Aeroplanos, barcos e carruagens.

Aviso ao Publico: 1.911 (10-11-910).

Internacional 306 (8-9-909): Cavalos de França para Portugal ou vice-versa.

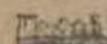
Internacional 307 (1-7-914): Productos metallurgicos.

Aviso ao Publico: 2.839 (20-10-917).

Internacional 309 (15-8-912): Vagões deixos intermudaveis.

Aviso ao Publico: 2.536 (22-9-918).

As tarifas que levam este signal * estão suspensas.



Escola de Ferro-viarios

A iniciativa da sua fundação

Do Sr. Campos Figueira, a quem nos referimos no nosso numero passado a propósito d'este assumpto, recebemos a carta que gostosamente publicamos abaixo.

Sobre o assumpto podemos dizer que a ideia de uma escola para habilitar ao exercício do serviço ferro-viario não é, até certo ponto, nova entre nós.

Por muito tempo, a Companhia dos Caminhos de ferro, teve uma escola em Santa Apolonia, para esse fim, embora com um restrito campo de acção, porque era destinada sómente a habilitar pessoal de estações, no movimento de comboios - (conductores e guarda-freios) e de fiscalização (revisores).

Essa instituição, que durou bastantes annos, acabou, por fim, por se reconhecer que o ensino theorico que ella fornecia não era bastante, sendo preferivel dar ao educando, desde o seu inicio no serviço, o estudo pratico, como hoje se faz.

A escola aberta em Inglaterra e cuja criação o nosso correspondente preconiza, parece-nos que deverá ter fins mais lactos: dar o conhecimento theorico e completo depois pela parte prática por meio de missões que se vão aperfeiçoar no exercício pratico do que aprenderam na escola.

E por igual nos parece que ella não deverá limitar-se à preparação de pessoal para estações e comboios, mas ampliar-se ao ensino do machinista, do fogueiro, do conductor de trabalhos da via, da montagem de telegraphos e telephones e mesmo ao do empregado de escriptorio, na confecção de horários, na organização de estatísticas, e outros trabalhos burocráticos indispensáveis na especialidade, e geraes em todas as rôdes.

A fazer-se alguma coisa, soemos de parecer que se faça completa; e como os directamente interessados são as administrações ferro-viarias d'ellas esperamos que tomem a iniciativa do que o Sr. Figueira com tão captivante gentileza entende que o nosso jornal poderá fazer a propaganda.

Segue a carta:

Sr. Redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Por um lamentavel acaso, o ultimo numero da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, só chegou ás minhas mãos oito dias apóz a sua publicação. Por este motivo vejo-me obrigado a só hoje lhe dirigir a presente carta. E, aproveitando o penhorante offerecimento de V., que ouso pedir-lhe para a publicar.

Não sou mais do que um leigo n'estes assumptos e se na *Monarchia* me referi ao ensino profissional dos ferrovíarios, foi porque o artigo da sua *Revista* me veiu lembrar a grande conveniencia que haveria em criar uma escola portugueza onde se ensinassem homens a serem empregados ferro-viarios. Compreende, pois, V. que a minha competencia é pouca ou nenhuma para mais detalhadamente me ocupar do assumpto.

Como integralista, respeitador das ideias da corrente politico-philosophica que sigo, eu reconheço que os mais com-

petentes para defenderem os interesses d'uma determinada classe são os proprios membros d'essa classe. E, consequentemente, eu penso que aos ferro-viarios compete pugnar pela fundação d'uma escola para o ensino da sua profissão.

Mas, por outro lado, reconheço que a solução de muitos problemas graves depende com frequencia d'uma certa iniciativa; foi por esta razão que eu resolvi ocupar-me do assumpto, na esperança de que outros mais competentes do que eu o estudem e levem a bom termo. E é n'esta mesma ordem de ideias que eu venho hoje roubar-lhe algum espaço das suas columnas, advogando uma causa que, sem ser propriamente minha, o é no entretanto, por d'ella depender uma parcella da prosperidade e do bem estar do nosso paiz.

Mais uma vez accentuo que pretendo apenas, ao ocupar-me dum assumpto de que não tenho cabal conhecimento, chamar a atenção dos competentes, lembrando-lhes a necessidade de empregarem os seus esforços, e o seu saber, a bem da criação d'uma escola que tanto beneficiaria os empregados, as Companhias, o Estado e, n'uma palavra, o proprio paiz.

Permita-me agora que em algumas palavras exponha o meu modo de ver a respeito da fundação da mesma escola e a respeito do que convém fazer para essa fundação.

O local para o funcionamento da Escola, poderia ser Lisboa ou seus arredores, pela vizinhança das testas das linhas da Companhia Portugueza (Rocio, Santa Apolonia e Caes do Sodré) e do Estado (Sul e Sueste, cuja testa será evidentemente em Almada).

Os alunos seriam subjetos a um duplo regimen de internato e externato, conforme tivessem família no local da Escola ou não.

Na mesma Escola poderiam funcionar cursos de instrução primaria ou secundaria, ou, em vez disto, poderia exigir-se áquelles que pretendessem entrar na Escola, determinadas habilitações. Uma vez terminada a aprendizagem, os alunos receberiam um diploma, que lhes garantisse um emprego immediato, e convenientemente retribuido, em qualquer Companhia de caminhos de ferro portuguezes e com preferencia a quaequer outros individuos com idênticas ou inferiores habilitações.

Na hipótese de o numero de alunos ser limitado, e havendo excesso de concorrentes, os filhos dos ferro-viarios deveriam ter uma certa preferencia. Desenvolver-se-hia assim o amor á profissão e estabelecer-se-hia ao mesmo tempo uma especie de recompensa para o empregado que durante annos dá ás Empresas o melhor do seu esforço. Está hoje mais do que provada a vantagem que existe para as corporações profissionaes em assentarem, embora levemente, sobre uma base familiar.

Os professores seriam facilmente recrutados entre os nossos engenheiros, dos quaes alguns dos mais illustres ocupam já nas Companhias de Caminhos de Ferro os lugares mais importantes.

Mas como para realizar tudo isto era necessário fazer despezas que, principalmente a principio, durante as instalações da escola, haviam de ser importantes, seria preciso resolver a parte financeira do problema.

E' claro que o ensino teria de ser gratuito ou quasi gratuito, não fallando, é claro, nos alunos internos (e poderiam todos estar submetidos a este regimen). Mas o facto de ser gratuito mais agrava esta phase da questão. A maneira de a resolver era obter das Companhias determinadas subvenções mensaes, cuja somma cobrisse a importancia das despezas. A Associação dos Ferro-Viarios deveria tambem contribuir com uma quota-parte e o Estado, considerado agora como organismo governativo e não já como empreza exploradora da industria ferro-viaria, deveria tambem contribuir com um razoável subsidio.

Emfim, muitos outros pontos teriam de ser detalhados.

damente estudados e creio que todos seriam de satisfação resolução havendo a necessaria boa vontade.

Não me compete a mim entrar em maiores minucias. Que outrem o faça!

E permita-me que, aqui mesmo, nas columnas da sua Revista, eu lembre a conveniencia que ha em que um daquelles que com tanta competencia e intelligencia dirigem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, tome a seu cargo a defesa da criação de tal Escola.

Desculpe o tempo que lhe roubei e creia que me sentirei satisfeito e descançado sabendo que alguém da *Gazeta* se encontra, não ao meu lado, mas na vanguarda da propaganda para a criação da *Escola de Ferro-Viarios*.

Subscrevo-me, etc.

A. Campos Figueira

Lisboa 27-12-917



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 21 obrigações prediais ultramarinas de $4\frac{1}{2}\%$, emitidas em 1 de Julho de 1889, foram extraídos os seguintes números a saber:

4.406 — 1.762 — 2.297 — 2.450 — 2.815 — 3.067 — 4.319 — 5.746 — 5.924
— 6.870 — 7.024 — 7.414 — 7.638 — 7.806 — 8.343 — 8.423 — 8.503 — 8.533
— 9.498 — 9.690 — 10.006.

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar do dia 2 de janeiro de 1918, realiza-se na thesouraria do Banco em todos os dias úteis (excluindo as 5.^{as} feiras destinadas a atrasados), das 10 às 13 horas, aos sábados das 10 às 12 horas, na sua Filial no Porto e no Banco do Minho, em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1917. Igualmente na forma do costume serão pagos os coupons e a amortização das respectivas obrigações em Londres *Comptoir National d'Escompte*, contra apresentação dos coupons ou dos títulos.

Tendo-se procedido hoje ao sorteio de obrigações de $4\frac{1}{2}\%$ coupon, emitidas pela Câmara Municipal de Lourenço Marques, foram extraídos os seguintes números:

5 — 450 — 1.409 — 1.470 — 1.710 — 2.962 — 3.226 — 3.304 — 3.336 —
3.461 — 4.069 — 4.634 — 4.863 — 5.562 — 5.867 — 6.335 — 6.566 — 6.568 —
7.961.

São portanto prevenidos todos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 31 de dezembro de 1917, realiza-se na thesouraria do Banco, em todos os dias úteis, das 10 às 13 horas, com exceção dos sábados, em que será das 10 às 12, o pagamento do juro de todas as obrigações sorteadas, que deixam, *ipso facto*, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22º dos estatutos d'este Banco ao sorteio de 180 obrigações prediais ultramarinas de 6% , emitidas com fundamento na carta de lei de 27 d'abril de 1901, foram extraídos os seguintes números, a saber:

821 a 830 — 1.541 a 1.550 — 3.931 a 3.940 — 5.181 a 5.190 — 7.361
a 7.370 — 9.231 a 9.260 — 11.351 a 11.360 — 12.691 a 12.700 — 13.811
a 13.820 — 14.401 a 14.410 — 15.461 a 15.470 — 15.941 a 15.950 —
17.561 a 17.570 — 17.651 a 17.660 — 18.051 a 18.060 — 19.271 a 19.280
23.081 a 23.090 — 23.901 a 23.910.

São portanto prevenidos os srs. portadores d'estas obrigações de que a começar no dia 2 de janeiro de 1918, realiza-se na thesouraria do Banco, em todos os dias úteis (excluindo as 5.^{as} feiras, destinadas a atrasados), das 10 às 13 horas, aos sábados das 10 às 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1917.

Lisboa, 20 de dezembro de 1917.

O Governador,

(a) Manuel Carlos de Freitas Alzina.

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de África

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de Janeiro de 1918, conforme o disposto no título 4º dos Estatutos, coube a sorte aos números:

317 — 682 — 996 — 1.173 — 3.122 — 3.261 — 4.532 — 6.360 — 7.670 — de Escudos 450.500 e 9.781 — 10.596 — 11.885 — 12.074 — 12.143 — 16.668 — 17.669 — 19.190 — 19.846 — 23.737 — 24.179 — 26.559 — 26.997 — 27.025 — 28.320 — 28.485 — 30.784 — 30.888 — 31.424 — 31.785 — 32.443 — 34.245 — 34.986 — 35.071 — 35.736 — 38.815 — 38.817 — 39.022 — 39.555 — 40.952 — 40.966 — 41.107 — 41.117 — 42.916 — 43.066 — 43.828 — 45.067 — 48.734 — 48.801 — 49.084 — 49.151 — 49.187 — 50.549 — 51.306 — 52.437 — 52.655 — 54.179 — 54.558 — 54.986 — 55.545 de Escudos 90.500.

O pagamento do coupon e dos títulos com os números mencionados será feito no dia 1 de Janeiro de 1918:

No Porto, na sede da Companhia — Rua do Bellomonte, n.º 49

Em Lisboa, na Delegação da Companhia — Rua do Ferregal de Baixo, 48, 1.^o e na casa dos srs. Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, n.º 6.

Em Londres, no Capital And Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de Dezembro de 1917.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Vice-Presidente da Assembleia Geral

(a) Augusto Gama

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1917.

A exploração do Petróleo na Argélia. — Um grupo de capitalistas franceses e um syndicato inglez representado pela casa Pearson, está tratando de obter do governo francês a concessão para a exploração de terrenos petrolíferos na Argélia.

Um contracto provisório já foi assinado pelo Governador geral da Argélia e mr. Pearson, faltando-lhe apenas a ratificação pelo Governo metropolitano.

Na organização da sociedade exploradora, será dada a preferência ao capital francês e a directores também franceses.

O estado terá participação nos lucros n'uma proporção a resolver.

Os direitos de exportação de metais no México. — Os direitos de exportação dos metais foram fixados pelo governo mexicano nas seguintes bases:

Ouro Pesos 93.33, por kilogramma; prata Pesos 2.803; cobre 51 centavos; chumbo 56; zinco 73; estanho 12; igualmente por kilogramma.

A produção aurífera do Rand. — Durante o mês de novembro findo, o rendimento total do Rand elevou-se a 722.839 onças de ouro, no valor de £ 3.070.426, contra 751.290 onças, ou seja £ 3.191.276, no mês de outubro.

São em número de 185.336 os indígenas empregados nas minas d'esta região, a saber: 169.083 nas minas de ouro, 4.620 nas de diamantes e o resto nas de carvão.

Companhia dos Tabacos de Portugal. — As vendas d'esta companhia no mês de Outubro de 1917, foram, no continente, de 228.093 kilogrammas, no valor de Esc. 1.087.5507, accusando um aumento sobre igual período em 1916, de 2.253 kilogrammas e Esc. 64.5897; para as colônias 36.035 kilogrammas, no valor de Esc. 68.594, ou mais 26.824 kilogrammas e Esc. 54.5265 do que em igual período de 1916.

Nos primeiros seis meses do exercício em decurso, as vendas foram: no continente 1.349.077 kilogrammas, no valor de Esc. 6.404.5909, mais 90.517 kilogrammas e Esc. 714.524, que em igual período do ano anterior; e para as colônias, 174.606 kilogrammas, no valor de Esc. 266.5699, ou mais 91.980 kilogrammas e Esc. 161.5671 sobre os seis meses correspondentes no exercício do ano anterior.

Relatório. — Temos presente o bem elaborado relatório da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia de Moçambique, pela qual se vê que não obstante a terrível crise económica que atravessou o estado financeiro d'esta importante companhia, é bastante prospero.

Segundo o parecer do Conselho Fiscal, em 31 de Dezembro de 1916, as disponibilidades eram de escudos 1.722.423\$01, o que dá à Companhia a situação de desafogo. A gerencia de 1916, fechou-se, com um saldo positivo de 175.605\$69, sendo : Receitas : Na Europa, 88.227\$63 ; em África, 984.389\$78 ; total, 1.072.617\$43 esc. Despesas : Na Europa, 100.053\$19 ; em África, 796.933\$55 ; total, 896.965\$74, o que permitiu encerrar a conta de «Ganhos e Perdas» com um lucro líquido de 213.949\$64, ficando um saldo de 165.785\$32, que em conformidade com a orientação adoptada em 1916, é levado ao fundo de reserva especial, que d'este modo fica elevado a 395.680\$07.

Bolsa. — Foi bastante limitado o movimento de fundos durante a segunda quinzena do mês, aparecendo bastantes compradores, sendo, porém, diminuto o numero de vendedores e havendo pois grande abundância de capital immobilizado, sendo de prever que este augmento ainda, devido à medida governativa da redução do juro a 4 1/4 das letras do tesouro, o que obriga muitos portadores das mesmas a liquidá-las, e este capital em vez de ser empregado em explorações commerciaes ou industriais, será desviado para operações de bolsa.

Nos valores do estado as operações efectuadas foram pequenas, todavia mostraram boas disposições, fechando com tendência firme.

Nos restantes valores o movimento foi pequeno, pois, como já dissemos, o numero de vendedores foi muito resumido.

As acções da Companhia de Seguros *Sagres* tiveram grande procura, pois sendo cotadas no começo da semana a 96\$00, fecharam a mesma a 130\$00, ou seja uma alta de 34\$00, o que não admira, vistos os bons resultados obtidos, e pelo grupo de capitalistas que tem á sua frente.

Os restantes valores, embora pouco animados, mostraram boas disposições.

Cambios. — O mercado de cambios tem permanecido estacionário, devido á quasi completa ausência de negócios, porém nos ultimos dias firmou-se um pouco, mantendo tendência firme.

O cambio do Rio s/ Londres, manteve-se paralizado na taxa de 13 3/4 ou seja a libra a 17.45\$.

G. C.

CURSO DE CAMBIOS, COMPARADOS

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	30 3/16	30 1/16	30 1/4	30 1/8
90 d.v.	30 9/16	—	30 5/8	—
Paris cheque	872	877	871	877
Amsterdam cheque	710	730	710	740
Madrid cheque	2015	2035	1990	2010
Libras	9575	9585	9575	9585

COTAÇÕES NAS BOLSAS PORTUGUEZA E ESTRANGEIRAS — DEZEMBRO

BOLSAS E TÍTULOS	17	18	19	20	21	22	24	26	27	28	29	31	—	—
	17	18	19	20	21	22	24	26	27	28	29	31	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	42,10	—	42,10	42,15	42,10	42,15	42,15	42,30	—	42,30	42,30	42,30	—	—
Dívida interna 3%, coupon	41,15	—	41,50	41,60	41,80	41,90	—	41	42	42,10	—	41,20	—	—
4 1/2%, 1888, c/premios	—	—	22,600	—	—	—	—	22,600	—	23,600	23,600	—	—	—
4 1/2%, 1888, 9 c	—	—	58,20	—	—	—	—	58,20	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1890 c	—	—	10,25	—	10,20	—	10,25	10,25	—	10,20	—	10,25	—	—
3 1/2%, 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2%, 1905, (C.º de F.º E.) c	81,00	81,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2%, 1909, ob. (G.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	—	95,00	92,650	93,600	93,600	93,600	93,650	93,650	93,650	93,650	93,650	94,600	92,650	92,650
3%, 2.ª serie	—	95,10	95,00	94,650	95,600	95,620	95,620	95,620	95,620	95,620	95,620	95,640	93,650	93,650
3%, 3.ª serie	—	95,10	95,00	94,650	95,600	95,620	95,620	95,620	95,620	95,620	95,620	95,640	93,650	93,650
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%, 1/2	—	—	—	—	—	—	—	200,000	200,000	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	155,00	—	155,00	155,500	155,500	155,500	155,500	155,500	155,500	155,500	155,500	148,500	—	—
Lisboa & Açores	148,00	—	148,00	—	148,00	—	—	—	—	—	—	—	40,600	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,850	—
Companhia Nacional	5,830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	135,50	133,00	133,20	132,870	132,870	132,870	133,00	133,00	130,850	136,800	136,830	136,800	136,800
Companhia dos Phosphoros, coupon	50,800	—	—	49,870	49,830	49,820	49,800	49,800	49,800	49,800	49,800	48,890	—	—
Companhia Atraves d'Africa	119,000	119,00	—	118,00	—	—	—	—	—	119,900	—	—	119,850	—
Companhia G. F. de Benguela tit. 1	—	97,00	96,50	—	95,500	95,800	95,800	97,00	97,00	—	96,800	96,800	96,850	—
tit. 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,600	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	36,20	—	36,00	36,500	36,500	36,500	—	—	36,820	—	36,500	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70,600	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,580	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional, coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,500	—	—	—	—
Companhia Nacional, coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	84,580	—	84,580	85,600	85,600	85,600	85,600	—	85,600	—	93,800	—	93,800	—
predias 6%	—	93,600	93,600	—	93,600	93,600	93,600	93,600	—	—	—	—	—	—
5%	—	93,600	93,600	—	93,600	93,600	93,600	93,600	—	—	—	—	—	—
4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portugues 1.ª serie	62,10	—	—	62,50	—	63,80	62,40	—	—	—	—	—	—	—
3%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	209	—	—	306	304	—	—
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	179	178	189	194	190	—	—	245	—	190	190	249	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,50	—	—	—	—
Londres: 3%, portugues														

Os caminhos de ferro catalães

A província de Catalunha, no vizinho reino, conta actualmente com um sistema ferro-viário que muitos técnicos julgam deficiente para a sua importância, pois toda a rede construída não atinge ainda a 2.090 quilómetros e as subvenções outorgadas pelo Estado ascendem apenas a 43,67 milhões de pesetas, aproximadamente a vigésima parte do que se tem dispendido na rede geral espanhola, sendo a rede catalã a décima parte d'aquela.

Nem corresponde a rede catalã à necessidade de integrar a Catalunha completamente com Aragão, com Castella, com a Navarra e Viscaya, nem se iniciou sequer a construção das grandes redes peninsulares, com o centro radial em Barcelona, nem, dada a significação internacional e marítima corresponde o sistema ferro-viário catalão à necessidade de vertebrar (é o termo preciso) a rede catalã com a rede francesa, e a montanha pirenaica com o mar, assegurando aos portos catalães aquelle *hinterland* que demanda a sua crescente prosperidade industrial.

Uma das mais interessantes revistas técnicas, que temos presente, acha necessário evitar desde já os antigos erros e organizar o serviço ferro-viário catalão, para que elle não continue sendo escravo do particularismo e feudatário das grandes empresas.

A simples inspecção do mappa deixa ver claramente que o sistema ferro-viário de uma empresa se encontra, por assim dizer, calcando os interesses da outra; e o mais singular do caso é que o capital catalão está comprometido em empresas ferro-viárias gallegas e castelhanas, das que nenhuns benefícios repartem, como a da linha de Orense a Vigo, de Madrid a Zamora, de Valladolid a Medina de Rioseco e outras.

Para comprovar os seus assertos, a revista a que estamos fazendo referência, que outra não é senão a *Revista de Economia y Hacienda*, apresenta os quadros que em seguida reproduzimos, com a designação numérica em quilómetros:

1.º — Linha do Norte e em conexão com ella:

Lérida, Reus e Tarragona.....	103
Lérida a Barcelona (na de Barcelona a Zaragoza).....	207
Barcelona a San Juan de las Abadesas	112
Barcelona a Tarragona.....	92
Amposta a Tarragona	71
Franquesa a Granollers.....	3
Caldas a Mollet.....	16
Palamós a Flasá.....	34
Manresa a Berga	71
San Feliú de Guixols a Gerona.....	38
Olot a Gerona.....	55
Mollerusa a Balaguer.....	26
Guardiola a Pobla de Lillet.....	10

2.º — Rede catalã de Madrid a Zaragoza e a Alicante:

Tarragona-Barcelona	108
Barcelona-Frontera.....	168
Barcelona-Empalme	76
Barcelona a Fayón (Barcelona a Zaragoza).....	193
Valls a Villanueva e Barcelona.....	97
Ramal a la Bordeta	4

3.º — Outras linhas:

Monistrol a Montserrat.....	9
Igualada a Martorell e Prat.....	39
Reus a Salou.....	9
Vendrell a San Vicente.....	5
Barcelona a Sarrià.....	9

Total, quilómetros..... 1.553

A rede de caminhos de ferro secundários e estratégicos, projectada para a Catalunha, está muito longe de corresponder às exigências do tráfego catalão e da estratégia da província, sempre segundo o que pensa a mencionada revista.

Os caminhos de ferro secundários, em harmonia com o respectivo plano de 1909, são estes: três partindo de Lérida, a Caspe, Fermens e Granadella; um partindo de Pons por Cervera e bifurcando em Bellmunt para Villanueva y Geltiú e Tarragona; e quatro pequenos ramaes para Grandeza, Montroig, San Feliú e Santa Coloma.

Os caminhos de ferro estratégicos são: um catalão-argonez, partindo de Boltaña, Tamarite e Balaguer, bifurcando em Basella para Rosas e Puigcerdá, e outro de Blanes a Rosas, seguindo a linha da costa.

A isto se reduzem todos os projectos ferro-viários da Catalunha.

Eis o quadro referente aos caminhos de ferro concedidos e em construção até 31 de junho de 1916, em quilómetros:

1.º — Plano de linhas ferreas secundárias com garantia de juro

Termens a Lérida	17
Pons a Cervera:	30
Cervera a Tarragona.....	76
Bellmunt a Igualada	22
Tarrasa a Papiol.....	16
Villanueva a Igualada.....	60
Lérida a Fraga.....	30
Reus a Montroig.....	16
Sils a Santa Coloma.....	15
Lérida a Granadella.....	35
Gandesa a Ascó.....	30
Total, quilómetros.....	347

2.º — Caminhos de ferro estratégicos

Balaguer a Estada e Tamarite,.....	82
Balaguer a Pons.....	40
Pons-Puigcerdá.....	105
Basella a Solsona, Cardona e Manresa.....	78
Olot a Rosas.....	58
Guardiola a Olot.....	85
Blanes a Villajuiga.....	100
Solsona a Gironella y Berga	35
Total, quilómetros.....	582

3.º — Caminhos de ferro de via normal, em construção

Lérida a Sort.....	118
Sort a Salou.....	39
Ripoll a la Frontera.....	55
Total, quilómetros.....	212

4.º — Linhas de via reduzida

Ferrocarriles de Barcelona e povos limítrofes.....	40
Santa Coloma de Farnés a Sils.....	9
Martorell a San Vicente de Castellet.....	47
Vallirana a Sans.....	38
Total, quilómetros.....	134

Resumo

Linhos de via normal e de via reduzida construídos, quilómetros.....	1.553
Secundárias com garantias de juros.....	347
Estratégicas	581
De via normal em construção.....	212
De via estreita em construção.....	135
Total, quilómetros.....	2.828

Há construídos 1.553 quilómetros; achando-se ainda por abrir à exploração 1.265.

Com toda a rede, Catalunha, que tem uma extensão aproximada à da Hollanda, Suíça, Belgica e Dinamarca, não logrou ainda uma rede ferro-viaria tão densa como aquela a que tem direito.

E a citada revista apresenta-nos esta comprovação:

Países	Kilómetros quadrados	Kilómetros de via férrea
Belgica.....	29.500	8.814
Suíça.....	41.400	4.863
Hollanda.....	33.000	3.256
Dinamarca.....	39.400	3.771
Catalunha.....	32.194	1.553

A inferioridade é bem notória, devendo ter-se ainda em conta que Catalunha é uma região eminentemente industrial; tem o seu *hinterland* peninsular e continental invejável para os seus numerosos portos, e as suas extensas costas, e possue a energia eléctrica para a exploração de caminhos de ferro nos Pirineos, como nenhum outro paiz europeu, dos que ficam citados, exceptuando a Suíça, logra possuir.

A revista que temos citado consegue dizendo, que a luta contra o analphabetismo e a organização de um bom sistema circulatorio são os dois problemas que Catalunha tem de procurar resolver com toda a urgencia, e acrescenta ainda, em conclusão, que não lhe faltam para isso nem homens nem dinheiro.

A produção de combustível

Não ha duvida que se trata de assunto ligado intimamente com a exploração da industria ferro-viaria, hoje ainda, na sua maior parte, tributária da hulha, por isso que mantém a tracção pelo vapor o maior numero de linhas ferreas de todo o globo, podendo considerar-se como excepções á regra geral as, relativamente poucas, que já utilizam a tracção electrica.

A despeito das dificuldades resultantes da guerra submarina, que tanto reduziu e difficultou os transportes, e não obstante a ocupação de varios centros huliferos importantes pelas tropas allemãs, a produção das minas de carvão francesas acha-se em constante progressão, segundo demonstra o quadro comparativo seguinte, que nos dá, em toneladas, as cifras mensaes do rendimento global das diversas bacias huliferas francesas:

	1916	1917
Janeiro.....	1.661.399	2.011.377
Fevereiro.....	1.689.566	1.903.179
Março.....	1.876.527	2.367.000
Abril.....	1.710.394	2.181.172
Maio.....	1.904.478	2.296.950
Junho.....	1.761.180	2.345.251
Julho.....	1.771.769	2.410.039
Produção dos 7 primeiros meses....	12.375.313	15.515.058

A produção mensal francesa passou, pois, n'um anno, de 1.771.769 toneladas a 2.410.037 toneladas, ou seja um aumento de 26 por cento.

Cada uma das bacias huliferas contribuiu, pela sua parte, para o esforço commun.

A bacia chamada do Pas-de-Calais, — uma parte da qual está nas mãos do inimigo, — viu aumentar a sua produção 50.000 toneladas por mez, a partir do mez de Maio.

A bacia do Loire accusa, de 1916 a 1917, um accrescimo de rendimento de 400.000 toneladas.

Na bacia do Gard, de um anno para outro, o aumento passou de 33 por cento, e atingiu 438.000 toneladas nos 7 primeiros mezes de 1917.

Quanto ás bacias, consideradas secundarias, do Tarn e de Saône-et-Loire, não deixaram de participar do progresso geral, o que permitiu assegurar, em presença das cifras já conhecidas, uma produçao total para 1917, de mais de 28 milhões de toneladas, ao passo que no anno antecedente nem havia atingido a 20 milhões.



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Anuncio

No dia 15 do corrente mez, pelas 13 horas se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro, na estação do Porto, ao concurso público para o fornecimento de 60.000 travessas de pinho sem preparação e 20.000 de carvalho para via larga.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou lotes de 5.000 travessas de pinho e 1.000 de carvalho.

O deposito provvisorio para ser admittido como licitante, poderá ser feito em qualquer das Thesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até ás 15 horas da vespera do dia em que o concurso tiver lugar e será:

125\$00 para lotes de 5.000 travessas de pinho e 40\$00 para cada lote de 1.000 travessas de carvalho de via larga.

O deposito definitivo que tambem poderá ser feito em qualquer das Thesourarias, será de 5% da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas, em carta fechada ou á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro até ás 11 horas do dia fixado para o concurso ou ainda á do Sul e Sueste até ás 11 horas da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 ás 16 horas, nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

LOUCURA HIPNOTICA — 2 partes

5.º capítulo do emocionante film:

A Seita Tenebrosa

A melhor produçao dos tempos modernos



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 magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, praprinas 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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10 5	11 31	8 12	9 26
3 30	7 19	12 5	1 14
8 29	9 49	8 40	9 48
12 25	1 51	10 29	11 27

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 41	5 55	7 11
b 9 13	10 20	7 25	8 43
10 30	11 50	b 9	9 36
b 1 10	2 17	b 10 50	11 53
3 30	5 50	12 20	1 38
b 6 20	7 27	5 41	5
7 30	10 50	7 20	8 36
b 12 23	1 37	11 20	12 36

C. Sodré	P. d'Areos	C. Sodré	
8	8 42	8 57	9 38

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 49
1 10	3 25	4 11	5 40
3 20	6 50	8	9 36
6 2	17 39	8 30	10 6
10 20	1 54	—	—
12 16	1 46	—	—

Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 3	9 57	8 44	9 36
1 50	2 41	10 40	11 30
a 5 20	6 8	4 38	5 46
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 1	11 36
12 16	1 7	—	—

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
c 7 40	7 50	c 7 20	7 30
c 5 19	5 28	c 9 20	9 30
c 6 15	6 26	c 5 40	5 50

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 20	—	—

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
—	—	8 54	11 35

Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 20	9 38	11 26	5 5

Entrone	Alfarelos	Entrone	
4 25	2 19	1 57	10

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 9	8 36
8 30	11 3	a 1 33	a 10 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	d 12 40	d 9 25	2 31

Alfarelos	Aveiro	Alfarello	
10 55	6 19	12 10	7 37

CHEG. PART. CHEG. Coimbra Figueira Coimbra

3 7 33 9 20 8 6 30 8 15

11 25 2 13 11 35 1 27

4 35 6 25 2 55 5 30

12 30 3 43 10 40 12 21

12 40 4 15

Alfarellos Figueira Alfarellos

2 50 4 40 7 30 8 21

Coimbra Louzã Coimbra

5 35 7 55 7 10 8 39

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 1 4 45 2 55 11 50

Lisboa-R. Celdas Lisboa-R.

5 30 11 15 4 30 10 9

Caldas Alfarellos Caldas

1 40 10 55 11 40 8 23

Porto Aveiro Porto

7 9 9 36 4 40 7 40

2 5 4 35 6 25 9 32

5 21 8 12 —

Porto Ovar Porto

5 20 7 14 7 58 9 13

Porto Espinho Porto

4 26 5 26 6 7 6

Mais os de Ovar e Aveiro.

Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisbon-R.

8 50 7 8 28 8 36

Lisboa-R. Badajoz Lisbon-R.

8 50 10 50 5 36

Lisboa-R. Guarda Lisbon-R.

8 40 2 31 9 35 2 33

Entrone. T. Vargens Entrone.

8 1 1 49 4 40 9 40

Entrone. C. Branco Entrone.

11 11 7 52 2 11 11 55

C. Branco Covilhã C. Branco

6 1 8 20 —

Companhia da Malha Real do Pacifico

Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul.

Agentes, E. Pinto Basto & C. C. do Sodré, 64, 1.º

New York (directo)

Um paquete frances.

Agentes, Orey, Antunes & C. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

PREMIOS NAS EXPOSICOES

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 BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

p 8 35 10 40 11 40 1 46

n 11 30 1 45 8 50 10 52

4 8 6 30 —

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

7 12 6 1 11 15 8 21

Pampilh. Guarda Pampilh.

n 2 30 8 53 o 9 5 3 6

PART. CHEG. PART. CHEG. Pampilh. Mangualde Pampilh.

o 7 45 10 40 n 7 31 10 53

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisbon

6 20 7 5 6 30 7 10

8 15 8 50 7 10 8 15

10 35 9 30 10 5

11 30 12 5 11 23 12

2 45 3 20 1 25 2

4 23 5 45 5 30

6 40 7 10 5 55 6 30

8 10 8 50 9 54 10 34

12 30 1 10 —

Lisbon Setubal Lisbon

8 15 9 48 8 25 10 5

11 30 12 1 10 35 12

4 25 6 8 e 5 6 30

8 10 10 5 8 45 10 34

Lisboa Aldegallega Lisbon

8 15 10 10 8 10 10 5