



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

2.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Janeiro de 1918

Número 722

### Collecções do 30.º anno

Estão a encadernar, as collecções do anno findo.  
Os senhores assignantes que as queiram, podem enviar-nos os numeros soltos e a quantia de esc. 1\$00, e em troca receberão a collecção encadernada, como as dos annos anteriores.

*Detalhado*

### ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Minho e Douro.** — Tarifa especial nº 25 (G. V.): Bilhetes especiais de ida e volta, a preços reduzidos.

*Detalhado*

### SUMMARIO

Cavalo em Portugal, por J. Fernando de Sousa.....  
Linha ferreas colonizadas.....

Parte Official — Ministério das Colônias — 4.º Repartição.....	21
A situação ferro-viária nas colônias.....	21
A crise da imprensa.....	22
O nosso aniversário.....	22
Os caminhos de ferro franceses e a guerra.....	22
O expresso e os pombos-correios.....	22
Progressos ferro-viários.....	23
Publicações recebidas.....	23
Viagens e transportes.....	24
Índios de tarifas.....	24
O dictador dos caminhos de ferro na América.....	26
Montepio ferro-oviário da Província de Moçambique.....	26
Linha Portuguesa.....	27
Linha estrangeira.....	27
Parte financeira:	
Carteira.....	28
Boletim comercial e financeiro.....	28
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	29
Recortas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	29
Linha ferreas secundárias do Brasil.....	30
Congresso de caminhos de ferro.....	30
Maior e menor cotação mensal e anual.....	30
Arrematações.....	31
Horário dos comboios.....	32

## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

### ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586

## GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos  
e Fábricas

assim como

Tampões Hidráulicos de Parada

E OUTRAS



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

**Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes**  
**Hidráulicos, Cabrestantes e Cabreas**

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



**RANSOMES & RAPIER, LTD.**

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: **Ransomes & Rapiere, London**  
e Cablegrammas: **Sluice London**

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



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, práticas 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.<sup>o</sup>

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23. 1.<sup>o</sup>

## TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

## ESTAMPARIA MECHANICA

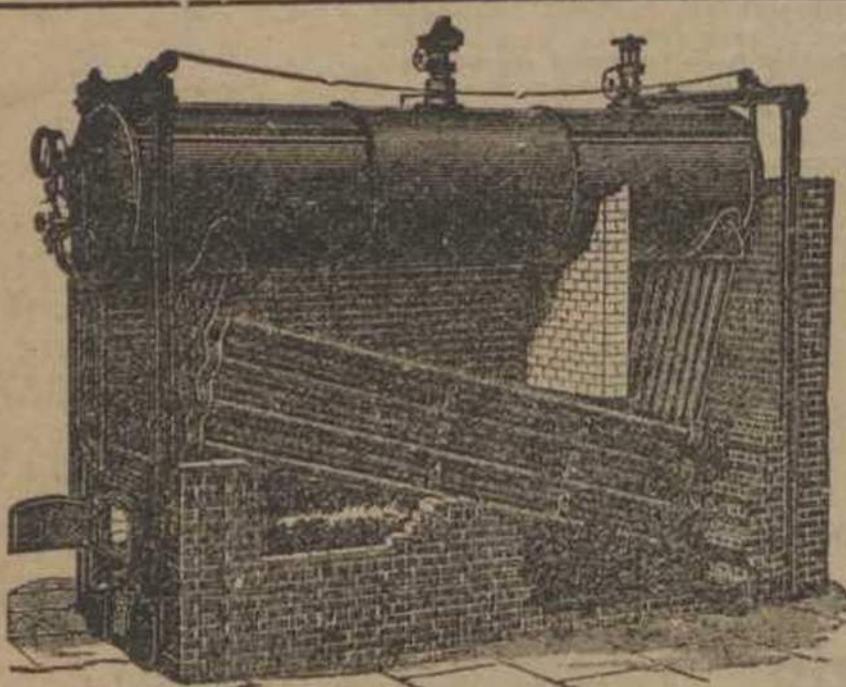
41, L. da Annunciada, 16 — 175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

## BABCOCK &amp; WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Há mais de 14.000.000 cavalos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellhas 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

Lisbon — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

## PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

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

## COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Bélgica

## FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rápida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

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

**Ultramar:** Lourenço Marques ao Transvaal.

## Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

A venda em todas as livrarias e nas principais estações de caminhos de ferro

Depósito: Rua da Horta Séca, 13, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA  
Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro  
Secretário da Redacção — ALBERTO BESSA  
Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

2.º do 31.º anno | LISBOA, 16 de Janeiro de 1917 | Número 722

## Carvão em Portugal

Um dos problemas que mais interessam o desenvolvimento da rede ferro-viaria em Portugal é o do abastecimento de combustível. As dificuldades de importação de carvão determinaram o recurso ao emprego de lenhas.

Continuará este, provavelmente, depois da guerra, embora em muito menor escala, não só porque o preço do carvão descerá consideravelmente (sem voltar todavia ao anterior), mas também porque as nossas reservas florestais se exgotariam talvez rapidamente, se continuassem a ser tão largamente empregadas.

A hulha branca é uma fonte d'energia ainda por aproveitar, não porém tão abundante que possa dispensar o carvão. Continuará, pois, este a ser objecto de considerável consumo.

Neste momento, em que tão difícil é obtê-lo, olha-se com mais atenção para os nossos jazigos carboníferos, infelizmente escassos e ainda assim mal aproveitados. A não ser as anthracites de S. Pedro da Cova, cuja extração se intensificou, facilitando-se o transporte até ao Porto, por um cabo aéreo, o valioso jazigo do Cabo Mondego continua sendo mal utilizado. Das linhitas e turfas pouco partido se tira por enquanto.

E' doutrina corrente que Portugal é um paiz pobre de carvão.

E todavia vem agora um especialista, um engenheiro de minas, que ha muito estuda o problema na carta geologica e no terreno, afirmar com funda convicção e copia de argumentos científicos impressionantes, que temos muito provavelmente um sistema permo-carbonífero nas profundezas do nosso solo, contendo camadas abundantes de hulha.

Não se limitou o Sr. Bessa Pinto, engenheiro de minas por uma das mais conceituadas escolas de minas da Alemanha, a versar o assumpto como mera these especulativa.

Aproveitando uma lei recente, dos princípios de 1917, que facilita as pesquisas mineiras quando o pedido de auctorização seja baseado em estudo cujo valor científico seja reconhecido pelo Conselho de Minas, ficando a concessão dos jazigos descobertos sujeita á lei geral de minas, pediu essa auctorização para uma vasta zona do paiz. Na memoria justificativa, que apresentou, induziu com valiosa argumentação, do estudo da constituição geologica dos nossos terrenos, a existencia do terreno hulhífero.

Foi-lhe favorável o juizo de aquella corporação, pelo que devia o ministro, cumprindo a lei, auctorizar as pesquisas, para o que estavam assegurados os importantes captaes necessários.

Pois não sucedeu assim. Quando se tratava de consentir apenas em que se arriscasse avultado dispêndio para o esclarecimento de um assumpto de altíssima importância para a economia do paiz, no mo-

mento mais agudo da crise, o ministro Herculano Gallardo agarrou-se ao espírito da lei para o oppor á letra, parecendo-lhe inadmissível que se pudesse extender uma auctorização de pesquisas a tão vasta superficie, e não deferiu o requerimento nos termos da lei, como lhe cumpria, allegando que ia promover a reforma da mesma.

E assim fez, apresentando ás Camaras um projecto que lá jaz no limbo parlamentar.

E assim se perderam longos meses, até que o assumpto teve agora solução.

Não é a *Gazeta* publicação na qual se versem *ex professo* questões geológicas, nem quando o fosse, teria eu competência para d'ellas me ocupar. Tão momentoso é, porém, o assumpto e tão grande seria a revolução económica operada no paiz pela descoberta de abundantes jazigos de hulha, tal repercussão teria na vida da nossa rede de caminhos de ferro, que tem aqui todo o logar uma notícia de vulgarização, por imperfeita que seja.

Seja-me licito recordar algumas noções geológicas para mais facil referencia da doutrina defendida pelo Sr. Bessa Pinto.

E' sabido que sob a acção das causas físicas se formaram as camadas successivas da crosta do globo, depondo-se os sedimentos acarretados pelas águas em leitos ou estratos sobrepostos no fundo dos mares.

A sua acção niveladora da superficie, devida á desnudação dos terrenos emergentes pela acção das águas e dos agentes metereológicos, contrapunham-se os movimentos da crosta, determinando levantamentos de sistemas de montanhas, rugas, dobras ou plicaturas da crosta terrestre.

Diminuiu esta gradualmente de diâmetro pelo resfriamento, o que determinou essas dobras dos terrenos sedimentares em ondulações mais ou menos accentuadas, complicadas por falhas e rebaixamento de terrenos, que determinaram discordâncias das camadas. Esses fenômenos tectónicos foram ainda complicados pela erupção das rochas crystallinas.

Os terrenos sedimentares que recobrem a primitiva crosta, sobreponem-se por ordem de antiguidade desde os mais antigos, chamados primários ou *paleozoicos*, seguidos dos secundários ou *mesozoicos*, até aos mais modernos, denominados terciários, *cainozoicos* ou *neozôicos*, sobre os quais se encontram finalmente os terrenos modernos ou quaternários, contemporâneos da aparição do homem sobre a terra.

Cada um desses grupos ou eras abrange longa série de formações sedimentares, caracterizadas pelas rochas que as constituem e pelos vestígios fósseis da fauna e da flora respectivas.

A era primária divide-se em quatro períodos sucessivos: o *cambrico*, onde aparecem os primeiros vestígios de seres vivos; o *silurico*, rico de organismos marítimos e pobrissimo de vegetais terrestres; o *devonico*, em que aparecem numerosos peixes representando os vertebrados e vegetais precursores da flora terrestre, que se transformou em hulha e, finalmente, o período *permo-carbonico*, caracterizado por extraordinária vegetação, que deu lugar à formação do carvão mineral.

O sistema permo-carbonico comprehende três camadas ou terrenos: o inferior, o *culm*, o médio, que é o carbonico propriamente dito, ou superior, no qual se encontra a hulha, carvão fossil betuminoso e o superior, o *permico*, pobre de carvão.

A hulha encontra-se pois entre o *culm* e o *permico*.

Existem estes terrenos no nosso paiz? Existem, mas dispersos, sem apresentarem a coexistência e sobreposição locais.

O *culm* ocupa o vasto quadrilátero que tem sen-

sivelmente por vertices Mertola, a serra da Atalaia, em Grandola, Sagres e Castro Marim. Essa vasta camada foi posta a descoberto pela desnudação e mergulha, a Oeste, sob o Atlântico.

O terreno permico apparece-nos nas proximidades do Bussaco e, mais para noroeste, em diferentes pontos, seguindo uma linha na direcção de Ovar.

O carbonico apparece-nos em S. Pedro da Cova, em direcção paralela áquella, sobreposto aos terrenos cambrico e silurico e seguindo um alinhamento que se prolonga na direcção de Esposende.

Os terrenos sedimentares n'essa zona sofreram deslocamentos lateraes, que determinam dobras ou pliaturas, o que em geologia se chamam synclinaes e anticlinaes. A direcção é a das dobras hercynias, que originou a meseta peninsular, o planalto central da França e se prolongou na Alemanha.

Apparece ainda uma mancha de carbonico, com a mesma orientação, proximo de Alcacer.

Observando na carta geologica a distribuição dos diferentes terrenos em Portugal, vemos que uma linha do Porto a Castro Marim o divide sensivelmente em duas zonas. A Leste ficam os terrenos primitivos e paleozoicos. Não ha n'elles possibilidade de encontrar a hulha. A Oeste encontram-se os terrenos mesozoicos e neozoicos, desde o *cultm* base sobre a qual se depoz o carbonico, até aos terrenos secundarios e terciarios.

A orientação d'essa linha divisoria é paralela á da formação carbonifera de S. Pedro. Com ella coincide o alinhamento do permico, entre o Bussaco e proximidades de Ovar.

N'um synclinal formado pelo movimento lateral do terreno ficou a hulha de S. Pedro da Cova, que pela pressão e pelo calor das rochas eruptivas vizinhas, se transformou em anthracite. A parte convexa da ondulação, ou anticlinal, desapareceu pela desnudação e o mesmo sucede ás ondulações que para Leste se seguiam, do que ha o testemunho, sob a forma de carvão, em outro synclinal na Gandara, e se encontram vestigios nos farrapos de silurico a Oeste de Villa Real, a Leste de Moncorvo e a Norte e Leste de Bragança.

Vemos ainda, a Leste da famosa linha divisoria e a par de Ovar, aparecer-nos com a mesma orientação primeiro o cambrico, depois o primitivo ou archaico e novamente o cambrico ao longo da camada carbonica de S. Pedro da Cova. E' como que o vestigo da lombada desnudada de um anticlinal por sobre o qual passou a camada de hulha para ir mergulhar sob o Oceano. A desnudação fez desaparecer os terrenos, mas, se um rebaixamento se produziu, o permico, o carbonico e o *cultm* escaparam á destruição e foram cobertos pelos terrenos mesozoicos.

O exame attento da carta geologica patenteia a uniformidade de direcção e o parallelismo d'esses alinhamentos, que não é pois casual e accusa movimentos de terrenos, dos quaes se pode inferir com probabilidade que sob os terrenos mais modernos da zona de largura crescente se poderão encontrar, por meio de sondagens, as camadas sobrepostas do sistema permocarbonico, escapadas á desnudação que se operou ao Sul, deixando apenas o *cultm* e vestigios do seu anticlinal no Moinho da Ordem, em Alcacer e igualmente se operou na zona de S. Pedro da Cova e para Leste.

Se esse terreno carbonico é encontrado, tambem é provavel que o carvão esteja no estado de hulha e não no de anthracite, a que o reduziram as causas atraç indicadas.

Serão essas camadas mais possantes do que as de S. Pedro?

As razões d'ordem geologica expostas pelo Sr. Bessa Pinto ácerca da formação lenta de dobras syn-

clinaes e anticlinaes e da desnudação que estas sofreram antes de se accentuar a prega e até fechar n'ella as camadas sobrepostas do carvão levam-no a crer que essa desnudação fez desaparecer o permico e parte do carbonico. E' pois de suppor que o carbonico, que por mergulhar sob o Oceano em camada inclinada escapasse á desagregação, forme camadas mais espessas.

Encontramo-nos pois diante de uma hypothese sedutora, que da existencia separada dos trez terrenos do permocarbonico e dos vestigios das dobras hercynias, dando lugar a synclinaes e anticlinaes, combinadas com as falhas e rebaixamento de terrenos, consegue pela existencia dos mesmos terrenos sobrepostos e cobertos pelas formações mesozoicas e neozoicas, através das quaes é preciso ir procurar-as.

Verifica-se a hypothese, ou trata-se apenas de uma brilhante conjectura sem sufficiente base nos factos observados?

Não sou competente para o decidir. Pronunciou-se porém auctoridade irrecusavel, como é o Conselho superior de Minas, que proclamou o valor scientifico do trabalho do Sr. Bessa Pinto e, portanto, julgou devida a auctorisação para pesquisas.

Não é pois louca temeridade o dispendioso trabalho de sondagens, que haja de ser feito, para verificar se em Portugal existe hulha em abundancia, até onde se extende a zona exploravel, quaes os pontos que para isso mais se prestam.

E' avultada a quantia a dispendar, mas ainda que os resultados fossem desfavoraveis, não a deveriamos lamentar. Quando gastamos sem hesitar centenas de milhares de contos com a nossa participação na guerra, que consideramos um dever patriotico e cujos resultados, incertos, podem ser de grande alcance, não é muito que se arrisque alguma ou mesmo muitas dezenas de contos em verificar uma hypothese que tem bases scientificas de ponderação.

Digo mais: digno de aplauso seria o Governo, se ministrasse elle mesmo o capital preciso para essas pesquisas, tendo em conta a extraordinaria revolução economica que a descoberta do carvão em condições de larga exploração produziria.

#### Hulha abundante em Portugal?

E' a suppressão de uma verba consideravel da nossa importação e, portanto, a melhoria da balança commercial. E' a exploração facil dos nossos caminhos de ferro assegurada. E' o desafogo da nossa vida industrial. E' a produção de coke em condições de tornar exequivel a criação da industria siderurgica. E' essa profunda trasnsformação da nossa economia coincidindo com a profunda crise economico e social que a Europa atravessa e cujas consequencias a ninguem é dado prever.

Que muito é que se gastem 200 contos, por exemplo, em fazer o inventario da nossa riqueza hulheira? Se fossem perdidos, seriam uma gota de agua nos dispendios da hora presente.

Se as hypotheses geologicas do Sr. Bessa Pinto encontram cabal confirmação, é uma nova era de prosperidade e de trabalho que se abre para o paiz.

Affigura-se-me pois que vale bem a pena correr o risco, desde que haja alguma probabilidade favoravel, mesmo contra muitas desfavoraveis.

Foi esta a impressão que me deixou a leitura da memoria sincera e desprestenciosa do Sr. Bessa Pinto e o exame dos graphicos que a acompanham, perfis das synclinaes e anticlinaes e da carta geologica.

Não tenho auctoridade para pronunciar juizo que valha. Que outros competentes venham esclarecer tão transcendentemente assumpto.

# Linhos ferreas coloniaes

## O Congresso da Africa do Sul

Realisou-se recentemente em Johannesburg, na Africa do Sul, o 20.<sup>º</sup> Congresso annual das Camaras de Commercio, que destinou o seu ultimo dia de sessão para uma conferencia com o director geral dos South African Railways.

Ao referido Congresso foram apresentadas 116 propostas diversas, das quaes 17 se relacionavam inteiramente com assumtos ferro-viarios.

A tal respeito dizia o *Lourenço Marques Guardian*, n'um dos numeros recentemente chegados a Lisboa, ser para desejar que os delegados a esse congresso alcansassem os melhores resultados possiveis no seu proposito, quer directamente pelas suas resoluções, quer indirectamente por intermedio de debates que poderiam, sem duvida, ser um grande estímulo para o progresso. As deliberações não affectariam formalmente o Governo de Moçambique, sendo certo, porém, que a Província não só tinha a possibilidade de beneficiar directa e substancialmente com essas deliberações, mas poderia até, se assim o quizesse, prevenir-se contra as deliberações que a não affectassem directamente, e cuja extensão seria certamente indicada no relatorio que os delegados locaes apresentarão oportunamente.

As tres propostas emanadas da Província de Lourenço Marques deviam receber o unanime apoio do congresso apesar de, na realidade, graças á iniciativa do director do porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, existir já um accordo pelo qual mais facilmente se alcançam os fins inspirados em duas d'essas propostas, indo-se até mais longe em alguns casos.

Allude ao trasiego carvoeiro com que Lourenço Marques vae de futuro beneficiar, trasiego que se eleva a mais de dois milhões de toneladas por anno, e ás licenças de exportação dos territorios da União Sul-Africana, que até agora eram recusadas, sem razão, aos comerciantes de Lourenço Marques.

A terceira proposta, referente ao longo lapso de tempo que demoram os comboios correios entre Johannesburg e Lourenço Marques, apesar de ser um assumpto de menor importancia relativa, constituia, todavia, um principio importante que devia defnir-se, já que as tendencias da União em relação a Moçambique consistem na oposição a qualquer accordo, bom, mau, ou indiferente, como se prova pelo actual horario dos comboios.

A linha da Swazilandia parece que ficaria no olvido, mas Durban apresentava-se com uma proposta que, com grande surpresa sua, seria auxiliada por Lourenço Marques.

Trata-se da Convenção Luso-Transwaliana, tratado esse que Durban deseja não ver renovado nos mesmos termos até agora prevalecentes. Aquelle porto parece ter criado a illusão de que o tratado opéra em seu detimento; «se esta é realmente a base da proposta, diz o citado periodico, a sua decisão não podia ser maiz infeliz, visto os numeros publicados provarem sufficientemente que os portos da União receberam durante o mez de Setembro quasi 30% do trasiego em transito para a zona de competencia, equivalente a cerca de 5:500 toneladas, que segundo o tratado pertenciam a Lourenço Marques».

Um tal desvio é tipico da forma como se interpretam as clausulas ferro-viarias da Convenção e por isso eram de esperar com interesse as razões que induziram Durban a apresentar semelhante proposta.

Entre as outras moções incluidas na ordem do dia havia uma de agradecimento à armada ingleza e à marinha mercante pelo facto de existir ainda n'estes tempos algum trasiego maritimo; uma, que devia tambem interessar o director geral das Alfandegas da Província, seria aquella em que se pede o apoio das propostas da Conferencia

Economica dos Aliados relativas ao commercio com o inimigo depois da guerra.

Havia ainda outra que advogava o pagamento, pelos caminhos de ferro, das compensações devidas por danos provenientes da falta de cobertura dos vagões e das mercadorias que transportam.

Opportunamente a *Gazeta* dirá aos sens leitores o que ficou decidido no congresso em referencia, no que respeite a assumtos ferro-viarios.

## PARTE OFICIAL

### MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

#### Direcção Geral das Colónias

##### 4.<sup>a</sup> Repartição

Usando da faculdade que me confere o n.<sup>o</sup> 4 do artigo 47.<sup>º</sup> da Constituição Politica da Republica Portugueza, atendendo ao que requerem o engenheiro subalterno de segunda classe do Cörper de Engenharia Civil, Secção de Obras Públicas do Ministério do Comércio, Abel Mario de Noronha Oliveira e Andrade, e as informações do governador geral da província de Moçambique:

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, nomeá-lo para o logar que provisoriamente exerce de engenheiro chefe de via e obras da Direcção do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, para que fôra nomeado por portaria provincial n.<sup>o</sup> 4:028 de 7 de Agosto de 1917.

O Ministro das Colónias o faça publicar.—Paços do Governo da Republica, 3 de Janeiro de 1918.—*Sidónio Bernardino Cardoso da Silva Paes — João Tamagnini de Sousa Barbosa*.

## A situação ferro-viaria nas colónias

Encontramos na *Gazeta de Moçambique* uma interessante entrevista que um redactor do mesmo periodico teve com o capitão Sr. Duarte Veiga, que até recentemente desempenhou o cargo de director interino dos Caminhos de Ferro de Quelimane, tendo vindo para a metropole por efeito da mobilisacão.

Nessa entrevista, o Sr. Duarte Veiga fallou com entusiasmo da grande fertilidade do distrito de Quelimane, onde, disse elle, estão já plantados alguns milhões de coqueiros produzindo ou prestes a produzir fructo. No distrito existe tambem borracha, sisal, châ, tabaco, café, amendoim, arroz, feijão e canna sacharina.

Uma das grandes necessidades sentidas na actualidade, disse o entrevistado, são as communicações. No presente momento está-se devotando a maior attenção possivel à ligação do caminho de ferro de Quelimane com Nhamacurra, povoação situada nas margens do rio Macuse, parte do qual é navegavel para embarcações pequenas. De Nhamacurra a linha segue para o norte, até Mocuba, região muito saudável e densamente povoada.

Depois de atingido o kilometro 35, disse o Sr. Duarte Veiga que se pensa em dar começo a uma interessante obra de desenvolvimento, a qual consiste na construcção de uma nova linha, destinada a ligar com o caminho de ferro do Shire, via Mopea, n'uma distancia de 230 kilómetros.

No trajecto que hâde percorrer a nova linha existem já diversos estabelecimentos industriaes, que sem duvida adquirirão enorme desenvolvimento com a construcção d'esse novo caminho de ferro.

Posto que haja, na actualidade, grandes dificuldades em se obter o material necessário para a linha em referencia, tem-se prosseguido, sem interrupção, nos trabalhos de aterros e balastragem do leito que hâde receber a via.

Ainda o Sr. Duarte Veiga alludiu, na sua entrevista, á possibilidade de se estender a nova linha desde o Shire até Tete, apenas separados por uma distancia de 80 kilómetros.

## A crise da imprensa

O novo governo que, pelo que se vê bem claramente, se dispõe a fazer administração e a tratar dos interesses do paiz, resolveu satisfatoriamente para as empresas jornalísticas de folhas diárias, a questão do papel.

A hora em que escrevemos não viemos ainda o decreto; e se elle fôr publicado antes da saída do nosso jornal veremos o que se resolveu e se entre as suas disposições se contém alguma que beneficie os jornaes periódicos, como o nosso e tantos outros, de Lisboa e Porto e províncias, que não são colossos de informação e de annuncios e precisavam ser ainda mais protegidos do que aquelles, que teem, na elevação do preço dos annuncios (que todos quadruplicaram) e no preço da venda avulso duas fontes de recursos que os jornaes de pequena tiragem não teem.

A franquia gratuita do correio — já aqui o temos dito — em quasi nada nos beneficia nem a muitos outros em eguaes condições.

Se a folha de papel que constitue o nosso jornal, nos custava antigamente 7 reis e hoje nos custa 24 reis, não é a diferença de 5 reis, que pouparamos na estampilha, que nos compensa dos 17 reis que só o papel nos custa a mais.

E isto ainda no caso, que não se dá, de que toda a nossa tiragem fosse expedida pelo correio para o paiz. Nós temos a expedição para o estrangeiro em que não podemos ser beneficiados, e temos que a maior parte da nossa tiragem não vai ao correio pelo qual são, para o paiz, expedidos apenas 330 exemplares, sendo toda a restante distribuída em maços, por proprio ou caminho de ferro.

Com a isenção de franquia pouparemos (desde abril, por que até março já pagamos a avença) apenas 10\$20 por anno; um verdadeiro pingo d'água no occeano de despezas a mais e receita a menos que a guerra nos trouxe, e que passa de 1.200\$00 escudos annuaes.

\*

A propósito vem agradecer desde já aos nossos assinantes o acolhimento benevolo que fizeram à alteração de preço, de 2\$50 para 3\$00, por anno, que fizemos na assignatura da nossa revista.

Até o presente — e a cobrança vai já bastante adantada — **nem um assignante nos deixou**.

E mais: alguns assinantes que hiviam espontaneamente, pago a assignatura em dezembro, apressaram-se em nos enviar a diferença acompanhando o envio de phrases muito amaveis que são para agradecer.

## O nosso anniversario

Não passou elle desapercebido a alguns dos nossos estimáveis collegas, que por elle nos saudaram em phrases penhorantes de boa e amiga camaradagem, que muito agradecemos.

Citaremos em primeiro logar o velho amigo *Diário de Notícias*. Também este completou os seus 53 annos, o que é uma gloria para elle e uma confirmação de velhice para quem ha mais de meio seculo invariavelmente o lê todas as manhãs. Por esse anniversario o felicitamos desejando-lhe as prosperidades de que é digno.

A *Monarchia* também nos saudou por esta occasião, e igualmente lhe agradecemos as afectuosas palavras com que o fez.

Também a *Revista do Turismo* nos felicitou pelo nosso anniversario o que muito nos penhora.

## Os caminhos de ferro franceses e a guerra

Quando o famoso general Cadorna sofreu o revez militar que o fez recuar até ao Veneto, e que os aliados deliberaram reforçar as suas tropas, o generalissimo e o chefe do Estado Maior em França avisaram logo telegraphicamente os commandantes e a administração dos corpos do exercito, de que deviam apressar-se para partirem sem demora.

Aos directores dos caminhos de ferro foi dirigido um telegramma concebido n'estes termos e com a nota de urgente:

*Podeis dentro em 24 horas reunir o material e o pessoal necessarios para lançar, e mais rapidamente que seja possivel, 120.000 homens, com artilharia e material de guerra para o outro lado dos Alpes?*

O engenheiro chefe da gare de Lyon respondeu sem hesitação:

*Mesmo em 18 horas se tanto fôr preciso,*

N'uma hora apenas, toda a rede dos caminhos de ferro do Paris-Lyon-Mediterraneo pôde assegurar os primeiros transportes.

Collaborando com as outras linhas de caminhos de ferro de Orleans, do Norte e do Este, conseguiu-se, com efeito, eviar, no curto espaço de 24 horas, 100 mil homens de tropa bem equipada e com toda a artilharia que se julgou necessaria.

E no fim da primeira semana, o efectivo do exercito de socorro franco-inglez subiu a meio milhão de homens, com o respectivo material.

Os caminhos de ferro franceses prestaram assim mais um assignalado serviço á causa sagrada dos aliados.

## O expresso e os pombos-correios

Dois caminhos de ferro ingleses, o North-Western e o Northern, sustentando um contra o outro, em 1888, uma lucta de velocidades, faziam em 8 horas o trajecto de Londres a Edimburgo, cuja distancia é de 400 milhas.

Valendo a milha 1.609 metros, dá 88 kilómetros e 450 metros por hora, 1.340 metros por minuto e 22 por segundo.

Uma interessante revista estrangeira diz que uma tal velocidade ainda não excede sensivelmente a velocidade ordinaria do pombo-correio, a qual é calculada no conhecido *Carnet de l'Officier de Marine*, em 80 kilómetros á hora, ou sejam 1.333 metros por minuto.

Mas, por outro lado, o andamento dos comboios citados não atinge o maximo de que os expressos são susceptíveis. Na seguinte experiença vai ver-se a ave e a máquina pôr em destaque, uma a par da outra, as facultades de que são dotadas respectivamente.

No momento em que o rapido de Londres, que não pára em nenhuma estação, partia de Douvres, um pombo dos da magnifica especie dos «belgas viajantes» era posto em liberdade.

A ave começou por elevar-se a uns 800 metros de altura, depois, girando sobre si mesma por alguns instantes, partiu resolutamente em direcção a Londres.

O comboio expresso corria a todo o vapor, fazendo as suas 60 milhas, 96,5 kilómetros á hora, ou 1.609 metros por minuto.

Na opinião unanime dos que assistiram á experiença, as probabilidades do exito eram todas «contra» o pombo.

Mas, enquanto que por via ferrea a distancia entre Douvres e Londres é de 76 milhas e meia, isto é: 123 kilómetros, não vai além de 70 milhas, ou sejam 112 kilómetros, em linha recta.

Ora a ave, uma vez reconhecida a direcção a tomar, o que não lhe levou muitos segundos, voou sobre Maldonone e Stigginsbourne, evitando assim um percurso de 6 milhas e meia, 10 kilometros.

Supondo a sua velocidade igual á do rapido, podia chegar 6 minutos e meio antes d'elle; porém quando o veloz comboio entrou na gare de Canon-Street, o pombo achava-se no seu pombal «havia já 20 minutos». Tinha portanto voado á razão de quasi 2 kilometros por minuto ou 33 metros por segundo. E não era o que podia ter sido, pois que em 1884, dois casaes d'essas maravilhosas criaturas aladas fizeram em sete horas o trajecto de Paris a Budapest. Pertenciam ao conde Karolis.

A distancia entre estas duas cidades é de 1.293 kilometros; os alados viajantes fizeram, pois, 184,7 kilometros por hora, 6 kilometros por minuto e 51 metros por segundo, ou sejam 11 metros mais do que o furacão e 21 a 26 metros mais do que a tempestade.



## Progressos ferro-viarios

### A maior ponte metallica do mundo

A engenharia applicada aos caminhos de ferro está dia a dia realisando os mais notaveis e evidentes progressos, a bem dos interesses das respectivas empresas, e, consequentemente, tambem em prol dos interesses do publico.

Taes progressos acabam de ter uma nova confirmação n'un acontecimento recente, qual foi o da abertura ao trafejo, da nova ponte metallica de Hell Gate, em Nova York, ponte verdadeiramente colossal, que permite aos comboios de passageiros atravessarem a cidade de Nova York para continuarem a sua marcha transcontinental sem nenhuma paragem, ou interrupção, e que faz economizar 6 horas aos comboios de mercadorias que tenham o mesmo destino.

Esta nova ponte é toda construida em aço, e tem um unico arco, que é presentemente o maior do mundo. O seu comprimento, entre os dois pilares, é de 1.017 pés (340 metros).

Em consequencia de muitos inconvenientes, devidos á topographia especial do terreno, não ponde ser suspensa, como é de uso quando as pontes attingem tão grande comprimento.

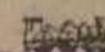
Aquelle arco referido, arco immenso, tem a parte culminante da sua curva a mais de 100 metros acima do braço de mar que a ponte atravessa.

A resistencia d'esta ponte é de 36 toneladas por pé linear, das quaes 12 correspondem ás 4 linhas de caminhos de ferro e 26 á estructura.

Encontram-se tambem n'esta ponte as quatro peças de aço maiores que até hoje foram produzidas para uma ponte, e que são os apoios extremos, contra os pilares, cada um dos quaes pesa 200 toneladas. A nova ponte possue um peso total formidavel, de mais de 2.000 toneladas.

O custo de um tal monumento da engenharia e da industria metallurgica americana foi de 12 milhões de dollars, ou seja, com o cambio ao par, nada menos de 12 mil contos de reis.

As diversas revistas estrangeiras que temos presentes, são unanimes em afirmar que se trata de uma obra d'arte verdadeiramente admiravel.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**O Commercio do Porto** mensal—Dezembro, 1917.  
O importantissimo diario portuense, que é uma honra do jornalismo portuguez, encetou, ha um anno, a publicação d'um folheto mensal, de 50 a 100 paginas, em que faz

cuidadosamente a recopilação de todos os factos que se deram, n'esse mez, em todos os ramos da vida portugueza e especialmente nos casos que mais directamente interessam ao norte do paiz.

O n.º 12 d'esta publicação, que amavelmente nos foi oferecido e agradecemos com o apreço de um valioso documento a archivar para numerosas consultas futuras, constitue uma revista geral de todo o anno passado, concretizada em interessantes artigos dos seus mais competentes colaboradores, especialistas na materia de que tratam, sobre politica interna e internacional, agricultura, commercio, industria, estatistica, instrucção, administração da Fazenda Publica, assistencia, colonias, movimento financeiro e bancario, commercio de importação e exportação, revista de associações e bancos, modas, uma curiosissima secção de ephemeras nacionaes, uma revista dos factos da guerra, etc. etc.

E', como dissémos, um repositorio a consultar sempre que se trate de fazer a historia do anno findo, ou, como muito bem diz o sub titulo do folheto, um *archivo de critica e informações* sobre esse anno.

### Almanach do Primeiro de Janeiro, para 1918

— coordenado por Gualdino de Campos e Lopes Vieira. — Recebemos este pequeno annuario, que além das matérias ordinarias de um almanach, insere um sem numero de trechos litterarios, em prosa e em verso, dos principaes escriptores, grande numero de enigmas, gravuras, etc. São 240 paginas de interessante leitura para desfastio de ocupações enfadonhas.

Agradecemos a offerta.

### Lyra humilde — (versos dos 17 aos 19 annos) por Jorge Teixeira.

Este modesto empregado do Sul e Sueste publicou em livrinho os seus versos, e offereceu-nos um exemplar, como toda a obra a dedica aos seus camaradas de todas as linhas, e despretenciosamente a submette aos golpes da critica. Não tem muito que teme-los, quem, no principio da vida verseja assim.

Porque, logo á leitura das primeiras estrophes se vê que está alli um poeta, e se a indole do nosso jornal nos permitisse publicar versos, o leitor veria que o Sr. Jorge Teixeira tem já incontestavel valor litterario, ainda nos seus poucos annos.

D'elles se resentem, não ha duvida, algumas das composições; mas essas verduras transformam-se em fortes vergonteas do estro que a edade hade avigorar, porque a seiva existe.

Que a nossa franca expressão da impressão que a leitura dos seus versos nos deixou não transforme a modestia em vaidade. E' poeta mas não creia que só da poesia se vive e deixe de cuidar da pratica da vida. As filhas de Jupiter não se melindram de que o seu amado trate de carregamentos de comboios e de remessas de batata. Sobretudo agora que ella está tão cara.

**Diario de Notícias Ilustrado.** — Todos os annos, por occasião do Natal, apparece esta explendida ilustração, que resina de anno para anno em interesse litterario e artistico e perfeição na execução graphica.

O deste anno, alem de dois annexos — *Dama romana*, por Luciano Freire, bello chromo para quadro, e da *Cancão Primaveril*, musica para piano, de David de Souza, o numero encerra bellas paginas de prosa e verso de escriptores notaveis, illustradas pelo lapis de João Vaz, Roque Gameiro, Sousa Pinto, etc.

**Calendarios.** — Recebemos e agradecemos os das casas John Summer & C.ª, Avenida da Liberdade 29 a 37, e Henry Gris & C.ª, gravuras em todos os generos, R. Aurea, 83.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Restrição no transporte de cereaes

Em virtude das instruções da autoridade competente, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes publicou um aviso segundo o qual não é permitido o transito de cereaes sem as remessas serem acompanhadas d'uma guia passada pela Direcção dos Serviços de Subsistências Publicas.

A Companhia da Beira Alta tambem publicou um aviso no mesmo sentido.

## Comboios especiaes de mercadorias

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, publicou recentemente um aviso pelo qual é estabelecido o deposito de 50\$00 para a requisição de comboios especiaes para transporte de mercadorias.

O deposito pode ser feito na estação expedidora ou em qualquer outra pelo expedidor do comboio e a importancia será tida em conta na liquidação final do custo do comboio.

Esta medida tem por fim evitar a repetição de casos, que já se teem dado, de serem feitas requisições de comboios especiaes que os requisitantes nunca chegam a efectuar.

## Serviço da estação de Santa Comba-Dão

Segundo um aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, desde o dia 1 de Janeiro corrente, o serviço local de passageiros, bagagens e mercadorias da estação de Santa Comba-Dão de ou para as estações da linha de Vizeu, far-se-ha nas instalações da Companhia Nacional, com serventia pela entrada de acesso à mesma estação, junto ao caes coberto de mercadorias.

## Transporte de gados para concelhos fronteiriços

Em virtude das disposições constantes do Decreto n.º 3737, de 4, publicado no *Diario do Governo* de 9 do corrente mez, cujo fim é evitar o contrabando do gado para Hespanha, e portanto diligenciar attenuar a crise de carne em Lisboa, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, publicaram um aviso prevenindo o público de que as suas estações não aceitarão remessas de gado de qualquer das espécies comestíveis, com destino a estações situadas em concelhos limitrophes da raia, sem a apresentação de uma guia de transito passada pelo Administrador do Concelho de onde o gado procede, guia que acompanhará as remessas até ao destino.

As estações situadas em concelhos fronteiriços são as seguintes:

*Linhos do Minho e Douro* — Aneira, Moledo do Minho (ap.), Caminha, Seixas, Lanhelas, Gondarem, Cerveira, S. Pedro da Torre, Valença, Ganfei (ap.), Verdoejo, Friestas, Lapeira, Monção, Sabroso, Vidago e Barca d'Alva.

*Linha de Bragança* — Sendas, Salsas, Rossas, Sortes, Rebordãos (ap.), Mosca e Bragança.

*Linha da Beira Alta* — Cerdeira, Freineda e Villar Formoso.

*Linha da Beira Baixa* — Castello Branco, Alcains e Lardoza.

*Linha de Leste* — Santa Eulalia, Elvas, Marvão, Portalegre e Castello de Vide.

*Linha do Sul e Sueste* — Villa Viçosa, Serpa-Binches, Pias, Machados (ap.), Moura, Cacella-Monte Gordo, Castro-Marim e Vila Real de Santo Antonio.

## Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo o ultimo Aviso publicado pela Companhia Portugueza, o serviço para as estações das linhas hespanholas está sujeito ás seguintes restrições.

*Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante*

*Estação de Madrid-Atocha.* — Não se aceitam remessas de pequena velocidade para esta estação, inclusivé Cerro de la Plata e em transito para a Companhia do Norte, á excepção de carvão, gado e artigos de primeira necessidade.

*Estação de Zaragoza — Campo del Sepulcro.* — Não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto carvão, gado, cimento, beterraba e generos de primeira necessidade. Para os apeadeiros particulares pôde aceitar-se todo o trasego, mencionando-se na escripturação o nome do apeadeiro.

*Estação de San Andrés.* — Não se aceitam remessas de grande e pequena velocidade, excepto gado, carvão, lenha, consignada ás fabricas de gaz, e artigos de primeira necessidade.

*Estação de Hospitalet.* — Não se aceitam remessas de grande e pequena velocidade, excepto gado, carvão e artigos de primeira necessidade.

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

## Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte

*Linhos de Madrid a Hendaya* — Não se aceitam remessas de pequena velocidade que tenham de passar pelo trajecto de Venta de Baños-Medina ou vice-versa, ou parte do mesmo, excepto carvão, gado e papel.

*Linha de Léon a Gijon.* — As remessas de pequena velocidade, destinadas ás duas estações ou por elles em transito teem reservas pelos prazos de transporte.

*Estações de Passeo Imperial e Peñuelas.* — Não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto carvão, gado e generos de primeira necessidade.

*Caminhos de ferro de La Robla a Valmasedas.* — Interrompida a linha entre Espino e Mercadillo, não se aceita trasego para as estações do trajecto interrompido nem para as comprehendidas entre Bilbao e Mercadillo.

Entre la Espina e la Robla aceita-se todo o trasego de pequena velocidade com reserva pelos prazos de transporte.

Em conformidade com as determinações legaes em vigor no paiz vizinho, as remessas devem ser consignadas á pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, enquanto se não dispuser o contrario.

## Indice de tarifas

Continuamos hoje esta publicação que tanto agradou aos nossos assignantes que conservam a collecção.

Temos já em nosso poder a parte que se refere ao Minho e Douro que publicaremos no proximo numero, dando hoje a que diz respeito aos

**Caminhos de Ferro do Sul e Sueste**

Tarifas em vigor em 1 de janeiro de 1918

**Tarifas de grande velocidade***Tarifa geral (8-7-13).**Tarifa de transporte fluvial (24-7-16) entre as estações de Lisboa e Barreiro.**Tarifa de Despesas Accessórias (5-12-13).*

Avisos ao Publico: 317-bis (22-8-14) — 401 (20-12-15) — 414 (16-5-16) — 426 (24-7-16) — 484 (14-6-17) — 486 (2-7-17) — 509 (2-11-17).

*Tarifa de aluguer de terrenos (2-9-14).***Tarifas especiaes internas de grande velocidade****Passageiros***B. (24-11-91): Bilhetes de assignatura trimestral, semestral e annual.*Additamentos: 1.<sup>o</sup> (27-2-04) — 2.<sup>o</sup> (6-4-09).Modificações: 1.<sup>a</sup> (17-12-10) — 2.<sup>a</sup> (21-10-16) — 3.<sup>a</sup> (12-12-16).*D. (1-4-04): Bilhetes collectivos para grupos de 12 ou mais pessoas, em 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe.*

Aviso ao Publico: 399 (21-12-15).

*D.-bis (9-1-00): Bilhetes collectivos para excursões e para companhias de artistas.*

Aviso ao Publico: 400 (21-12-15).

*E. (24-2-05): Bilhetes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, a preços reduzidos (tramways) entre Portimão e Faro, Villa Real de Santo Antonio e Faro.*

Modificação (3-5-06).

Aviso ao Publico: 158 (29-6-11).

*G. (20-7-04): Aluguer de salões.**H. (27-7-09): Comboios especiaes e Passeios Fluviaes em barcos a vapor.**C. F. E. n<sup>o</sup> 1 (20-7-05): Livretes kilometricos, a preços reduzidos.*

Aviso ao Publico: 155 (31-5-11).

*C. F. E. n<sup>o</sup> 2 (14-2-10): Bilhetes de gare.*1.<sup>a</sup> ampliação (19-7-10).*Bilhetes e transportes de bagagens dos caixeiros-viajantes: Aviso ao Publico: B 226 (3-3-13).**N.<sup>o</sup> 2 (9-10-14): Toilettes-camas.**N.<sup>o</sup> 5 (8-1-15): Bilhetes ordinarios, a preços reduzidos, de algumas estações para as de Lisboa ate Moita e Aldegallega.*

Aviso ao Publico: 353 (27-3-15).

*N.<sup>o</sup> 7 (6-4-14): Bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos.*

Aviso ao Publico: 332 (27-9-14).

*N.<sup>o</sup> 10\* (7-5-13): Bilhetes de ida e volta, a preços reduzido aos domingos e dias de feriado official, da estação de Lisboa-T. P. para as de Barreiro até Setubal.*

Aviso ao Publico: 477 (24-4-17).

**Combinadas:***N.<sup>o</sup> 101 (17-3-15): Viagens de recreio (ida e volta) em grupos pelos comboios ordinarios ou em especiaes, combinada com as linhas do Minho e Douro, Companhia Portugueza, Beira Alta e Companhia Nacional.**P. n.<sup>o</sup> 4 (23-4-09): Bilhetes de excursão com itinerarios escolhidos pelos passageiros, combinada com linhas portuguezas.*

Avisos ao Publico: 156 (31-5-11) — 250 (7-11-13).

*F. n.<sup>o</sup> 6 (16-11-04): Bilhetes collectivos para 12 ou mais passageiros de 3.<sup>a</sup> classe, combinada com linhas portuguezas.**P. n.<sup>o</sup> 13 (23-4-07): Bilhetes de ida e volta, combinada com a Companhia Portugueza.*

Aviso ao Publico: 145 (22-2-11).

**Mercadorias****Internas:***N.<sup>o</sup> 1 (17-7-13): Recovagens e generos frescos.*

Aviso ao Publico: 514 (24-11-17).

*N.<sup>o</sup> 3 (1-8-05): Reembolsos.*

Aviso ao Publico: 61 (16-11-08).

*N.<sup>o</sup> 4, 6 de pequena velocidade (19-7-14): Touros, animaes ferozes, etc.**N.<sup>o</sup> 6 (23-6-14): Telegrammas.**N.<sup>o</sup> 8 (16-9-12): Volumes de peso não superior a 10 kilos.**N.<sup>o</sup> 9 (27-8-12): Carros automoveis para passageiros.**N.<sup>o</sup> 11 (27-8-13): Generos frescos, em vagões frigorificos dos expedidores.***Combinadas:***P. n.<sup>o</sup> 3 (10-4-17): Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas, combinada com varias linhas portuguezas.*Ampliações: 1.<sup>a</sup> (12-12-08) — 2.<sup>a</sup> (31-5-16).*N.<sup>o</sup> 105 (27-1-12): Reembolsos, combinada com todas as linhas portuguezas.**N.<sup>o</sup> 201 (13-11-15): Comestiveis e generos frescos, combinada com a Companhia Portugueza e M. C. P.**Camionagem em Lisboa (12-1-12), combinada com a Companhia Portugueza.**Camionagem em Lisboa (16-9-12), combinada com a Empresa Geral de Transportes Limitada.*

Aviso ao Publico: 479-A (15-5-17).

*Roteiro de Lisboa (annexo á tarifa de camionagem).***Tarifas de pequena velocidade****Internas:***Condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade (25-11-03).*

Modificação (10-8-06).

Avisos ao Publico: 80 (13-8-09) — 113 (27-5-10) — 294 (7-7-14).

Annexo (10-3-04).

*Quadro das distancias kilometricas de applicação.**N.<sup>o</sup> 1 (25-11-03): Taras.*

Aviso ao Publico: 453 (12-1-17).

*N.<sup>o</sup> 2 (9-9-08): Aguardente, alcool, azeite, vinho, vinaigre e bebedas diversas.*Ampliações: 1.<sup>a</sup> (12-12-08) — 2.<sup>a</sup> (12-3-10) — 3.<sup>a</sup> (8-7-11) — 4.<sup>a</sup> (22-11-11) — 5.<sup>a</sup> (12-1-17).*N.<sup>o</sup> 3 (25-11-03): Madeira, lenha, matto, etc.*

Avisos ao Publico: 251 (28-8-13) — 261 (22-11-13) — 274 (28-4-14) — 358 (6-5-15) — 455 (12-1-17).

*N.<sup>o</sup> 4 (25-12-03): Materiais explosivas.*Modificações: 1.<sup>a</sup> (4-4-08) — 2.<sup>a</sup> (10-12-10) — 3.<sup>a</sup> (10-4-11).

Avisos ao Publico: 105 (9-2-10) — 276 (17-4-14) — 287 (12-6-14) — 472 (4-4-17).

*N.<sup>o</sup> 5 (25-11-03): Gado por vagão completo.*

Avisos ao Publico: 112 (27-4-10) — 349 (2-3-15).

*N.<sup>o</sup> 6 (19-7-14): Touros, animaes ferozes, etc.**N.<sup>o</sup> 7 (25-11-03): Petroleo.*

Avisos ao Publico: 272 (3-4-14) — 456 (12-1-17) — 489 (18-7-17).

*N.<sup>o</sup> 8 (27-8-09): Materiais de construção, adubos, sal, minérios, etc.*

Avisos ao Publico: 64 (20-1-09) — 210 (5-9-12) — 457 (12-1-17) — 462 (8-1-17) — 478-A (11-5-17).

*N.<sup>o</sup> 9 (25-11-03): Fructas, hortaliças, oleos, insecticidas, etc.*Ampliações: 1.<sup>a</sup> (12-12-08) — 2.<sup>a</sup> (2-5-10) — 3.<sup>a</sup> (4-11-11) — 4.<sup>a</sup> (21-8-13) — 5.<sup>a</sup> (26-9-14) — 6.<sup>a</sup> (12-1-17) — 7.<sup>a</sup> (8-9-17).*N.<sup>o</sup> 10 (15-6-17): Esparto, palma, linho, peixe e maçaninas agricolas e industriaes.*

N.<sup>o</sup> 11 (25-11-03): Cereaes, etc.

Ampliações 2.<sup>a</sup> (12-12-08) — 3.<sup>a</sup> (21-4-11).

Avisos ao Publico: 354 (31-3-15) — 368 (12-8-15).

N.<sup>o</sup> 12 (25-11-03): Palha, feno, pasto verde ou secco, etc.

Ampliações: 1.<sup>a</sup> (12-12-08) — 2.<sup>a</sup> (28-5-09).

N.<sup>o</sup> 13 (26-3-06): Carvão vegetal, cascas e corticás, etc.

Ampliações: 2.<sup>a</sup> (12-12-08) — 3.<sup>a</sup> (4-3-09) — 4.<sup>a</sup> (8-5-09) — 5.<sup>a</sup> (30-3-11) — 6.<sup>a</sup> (2-8-12) — 7.<sup>a</sup> (5-5-13) — 8.<sup>a</sup> (18-6-14) — 9.<sup>a</sup> (31-3-15) — 10.<sup>a</sup> (12-1-17) — 11.<sup>a</sup> (8-10-17).

Avisos ao Publico: 840 (2-12-14) — 393 (17-12-15).

N.<sup>o</sup> 14 (18-5-14): Transportes fluviaes para diversos portos das margens do Tejo, ou para bordo de navios.

N.<sup>o</sup> 15 (15-6-17): Mercadorias diversas, entre as estações além de S. Marcos.

N.<sup>o</sup> 16 (3-2-10): Ramal particular das Lezírias (C. U. F.).

#### Combinadas:

C. F. E. n.<sup>o</sup> 1 (25-2-09): Alcool, aguardentes, vinhos e azeite d'oliveira, em vagões reservatórios pertencentes aos expedidores, combinada com o Minho e Douro, Companhia Portugueza e Beira Alta.

Aviso ao Publico: 86 (28-8-09).

P. n.<sup>o</sup> 9 (21-9-05): Mercadorias diversas por expedições de 500 kilogrammas, combinada com a Companhia Portugueza.

Ampliações: 1.<sup>a</sup> (10-8-08) — 2.<sup>a</sup> (13-3-09).

P. n.<sup>o</sup> 11 (22-6-04): Mercadorias diversas por vagão completo, combinada com a Companhia Portugueza.

Ampliações: 1.<sup>a</sup> (1-9-04) — 2.<sup>a</sup> (1-9-04) — 3.<sup>a</sup> (4-1-07) — 4.<sup>a</sup> (16-3-08) — 5.<sup>a</sup> (29-8-08) — 6.<sup>a</sup> (10-8-08) — 7.<sup>a</sup> (27-8-09) — 8.<sup>a</sup> (5-2-10) — 9.<sup>a</sup> (15-2-10) — 12.<sup>a</sup> (13-3-11) — 13.<sup>a</sup> (14-10-11).

Avisos ao Publico: 118 (25-5-10) — 144 (3-1-11) — 246 (17-7-13) — 335 (13-10-14) — 478 (11-5-17).

N.<sup>o</sup> 101 (17-4-11): Mercadorias diversas por vagão completo, combinada com o Minho e Douro e Companhia Portugueza.

Avisos ao Publico: 182 (26-1-12) — 239 (21-6-13) — 278 (23-5-14).

As tarifas que levam este signal \* estão suspensas.

#### Monte-pio

## O dictador dos caminhos de ferro na America

Em nome do governo federal de Washington, acaba de tomar posse de todas as linhas ferreas dos Estados Unidos Mr. Ado, que fica com attribuições discricionarias para superintender em todos os serviços e para reprimir vigorosamente, se isto se tornar preciso, os grevistas e toda a especie de agitadores.

Como o codigo militar americano pune com a pena de morte todo o obstaculo á acção do governo em caso de guerra, aquella medida visa a abater os dynamitistas allemaes, bem como todos os terroristas inimigos.

A proclamação presidencial, em virtude da qual as vias ferreas ficam sob a vigilancia do Estado, assegura aos accionistas e obrigatoristas das Companhias de caminhos de ferro que o governo velará, com o maior cuidado, pela salvaguarda dos seus direitos e interesses.

Alludindo á nomeação de Mr. Ado para director ou antes dictador dos caminhos de ferro, o presidente Wilson proferiu estas palavras:

«Em virtude da sua situação e experencia elle poderá examinar e verificar a complexa questão dos interesses envolvidos n'estas empresas melhor do que ninguem.»

Os presidentes das Companhias dos caminhos de ferro ficarão nos seus logares, sob a direcção de Mr. Ado.

Um dos chefes mais influentes, Mr. Daniel Willard, presidente da rede de Baltimore e de Ohio, já pertence ao serviço federal da grande republica, em cujo poderoso auxilio tantas esperanças fundam os aliados para um golpe decisivo, que só terá o desfeito de não ter vindo a dar-se mais cedo, tal o anseio que todos temem pela paz tão necessaria e tão demorada.

#### Monte-pio

## Monte-pio Ferro-Viario da Província de Moçambique

Recebemos e muito agradecemos, o interessante e bem desenvolvido relatorio e contas da gerencia do Conselho Administrativo e o respectivo parecer do Conselho Fiscal do Monte-pio Ferro-Viario da província de Moçambique, relativos ao anno de 1916.

Começa por demonstrar o movimento das receitas cobradas, comparado com o dos annos anteriores, para assim mais facilmente se apreciar o desenvolvimento da instituição:

Designação das receitas	1914 (6 meses)	1915	1916
Quotas.....	7.544\$00	18.812\$36	19.848\$10
Joias.....	1.815\$27	4.569\$83	5.466\$02
Diplomas.....	—	653\$00	146\$00
Venda de estatutos, regulamentos e impressos sellados..	92\$93	169\$70	190\$43
Receitas eventuaes...	338\$78	593\$87	482\$31
Juros :			
De emprestimos por declarações de dívida.. ..	949\$03	1.647\$74	1.995\$22
De emprestimos hypothecarios.....	—	395\$81	1.663\$80
De emprestimos para construção e aquisição de casas.	—	1.205\$72	3.139\$12
De antecipação de direitos ás famílias	30\$69	33\$34	135\$08
Premios de transferências.....	—	—	99\$89
Outras receitas consignadas no regulamento organico:			
Subsidio do Governo da Província...	—	13.333\$32	10.000\$01
Dito do Conselho de Administração do Porto e C. F. L. M....	2.500\$00	3.750\$00	5.000\$00
Leilões de Trafego...	202\$06	847\$91	385\$11
Bonus aos ferro-viarios	165\$10	309\$37	427\$24
Agentes não pagos...	286\$64	397\$21	131\$34
Diversos.....	2.395\$82	42\$62	64\$68
Somma.....	16.320\$32	46.761\$81	49.174\$35

No anno de que apresenta contas, que é o de 1916, como já se disse, a despesa foi de 7.463\$48, havendo um saldo de 5.840\$02 entre a despesa orçamentada e a realizada.

Deduzida a despesa, na importancia de 7.463\$48 e £ 0-7-6, da receita geral de 49.174\$35 e £ 93-17-0, resultou o augmento dos fundos do Monte-pio em mais 41.710\$87 e £ 93-9-9, e da despesa orçamentada confrontada com a real resultou o saldo de 5.840\$02 que, a exemplo do anno anterior, reverte para o Fundo Permanente.

Outras despesas houve que não figuram n'esta conta

por terem sido saldadas com a propria receita, taes como multas por aprehensão de gado, 508\$00, que renderam 240\$40; agua aos moradores das villas Mousinho e Gorjão 472\$39, que rendeu 108\$01; diplomas, regulamentos e papeis sellados 336\$43, que renderam 150\$85, havendo na totalidade um saldo favoravel de 499\$26.

Os encargos propriamente com os socios e familias importaram em:

Pagamentos feitos	1914	1915	1916	Total
Beneficencia...	340\$00	1.012\$15	226\$50	1.578\$65
Funeraes....	183\$30	618\$70	341\$60	1.143\$60
Restituição de quotas e joias	—	167\$57	306\$78	474\$35
Subsídios....	—	—	1.694\$98	1.694\$98
Somma...	523\$30	1.798\$42	2.569\$86	4.891\$59

A receita provavel durante o anno de 1917, vem assim orçamentada :

Quotas.....	20.000\$00
Joias.....	5.000\$00
Diplomas.....	100\$00
Venda de estatutos, regulamentos e impressos.....	50\$00
Diversas receitas, agua, leilões, multas, agentes não pagos, etc... ..	1.850\$00
Juros do rendimento do capital do Montepio e da Caixa Económica...	15.000\$00
Subsídio do Governo.....	10.000\$00
Subsídio do Conselho de Administração do Porto e dos C. F. L. M....	5.000\$00
Somma.....	57.000\$00

Em 1 de Janeiro de 1916 foi inaugurada para o publico a Caixa Económica d'este importante Montepio, cujo movimento progressivo ultrapassou toda a expectativa, porque calculando o conselho transacto que os depositos se elevariam a 50 contos, esta importancia foi atingida no mes de Março e no fim do anno os depositos totaes sommaram £ 8:263-15-11 e 298.422\$37, e os levantamentos registaram-se pelo valor de £ 4:988-14-5 e 113.077\$37.

As operações realizadas foram 4:407, sendo 2:131 em depositos e 2:276 em levantamentos, tendo-se emitido 472 cadernetas, das quaes se recolheram 8, ficando 464 em circulação, no valor de £ 3:275-1-6 e 185.346\$00, ou seja o capital total, ao cambio do dia, de 209.912\$81.

A importante quautia depositada dá uma prova evidente da confiança que este Montepio merece ao publico, que muito aprecia as facilidades que lhe são concedidas.

Os depositos em ouro, devido ao excessivo agio, decresceram, motivo porque o Conselho, para reforçar a reserva esterlina, na contingencia de inesperados levantamentos de numerario de tal especie, resolven em sessão de 31 de Dezembro aceitar depositos — ouro — a prazo fixo, ao juro de 4 por cento ao anno a prazo de seis meses e a 4 1/2 ao anno a prazo de doze meses.

Os lucros que proporcionalmente couberam ao seu capital montam a £ 54-1-6 e 3.770\$18. A despesa propriamente da Caixa foi de £ 0-7-3 e 1.862\$08, que, deduzida da receita, deu o saldo liquido de £ 53-14-3 e 1.908\$10. A Caixa Económica álem de pagar a sua propria despesa, como acima se menciona, contribuiu mais para saldar a despesa do restante pessoal do Montepio, e pelo seu constante desenvolvimento é de esperar que uma grande parte dos encargos do Montepio venha a ser paga pela força dos seus lucros, e assim deve ser, porque o conselho administrativo não poderia abalancar-se a grandes transacções se não contasse com o capital da Caixa, e quanto maior este for maiores serão as transacções e mais compensadores os interesses.

Se a Caixa Económica n'esse anno contribuiu para cobrir 56 por cento da despesa do Montepio, para o immedio, estando os juros totaes calculados em 15.000\$00, e estabelecendo a mesma percentagem na divisão dos lucros entre o capital da Caixa Económica e o do Montepio, temos que só aquella pertencem 8.550\$00, isto é, só por si a Caixa pagará toda a despesa do orçamento designada no capitulo Administração, o que exuberantemente demonstra os resultados economicos que para o Montepio adveem da sua Caixa Económica, e que o movimento do seu capital, muito superior ao do Montepio, dá margem a aliviar as despesas d'este, sendo por isso de esperar que dentro de poucos annos a Caixa Económica contribua para pagar trez quartos da despesa total, apesar d'esta augmentar em virtude dos socios já auferirem as regalias que lhes conferem os estatutos.

Não ha duvida que se trata de uma instituição importantissima, por cujas prosperidades sinceros votos formula a nossa *Gazeta*.



## LINHAS PORTUGUEZAS

### Pessoal da Companhia Portugueza.

Tendo o Sr. Lima Henriques sido provido definitivamente no cargo de engenheiro em chefe da Exploração, ficou no seu lugar de chefe do Serviço de Fiscalização das Receitas o antigo chefe adjunto o nosso amigo Sr. Julio Ferreira.

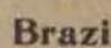
Tambem foram nomeados: Sub-chefe da Exploração, o Sr. Alfredo Barjona de Freitas; chefe do serviço de Estatística, o Sr. Lourenço Cayolla, e engenheiros addidos ao chefe da Exploração, os Srs. Heurique de Lima Santos, Alberto de Lima Rego e Manuel Roeda, que exerciam o cargo de inspectores.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Argentina

As receitas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Buenos Aires, no periodo decorrido de 1 de Julho a 20 de Outubro, elevaram-se a 4.824.600 francos, contra 6.907.038 em igual periodo de 1916-1917, havendo pois uma diminuição de 2.082.438 francos. É conveniente lembrar que a greve geral dos caminhos de ferro, que teve lugar nos meses de Setembro e Outubro, teve o tráfego suspenso por mais de 30 dias, o que, em não pequena parte, contribuiu para a alludida diminuição de receitas.



### Brazil

O governo auctorisou a *Great Western of Brazil Railway*, a alugar cinco locomotivas, em vez de oito, e doze carros abertos, dos pertencentes à E. F. Central do Rio Grande do Norte, desde que a mesma submetta á aprovação do Ministerio as condições do aluguel.

O movimento geral da circulação diaria de comboios na linha ferrea Central do Brazil, de 16 a 31 de Outubro do anno findo, foi este: comboios de viajantes, no sentido ascendente, 176,25; de carga, 87,25; de viajantes, no sentido descendente, 175,25; de carga, 93,75. Média diaria geral da circulação, 532.425 trens.

Esta linha ferrea conseguiu no mes de Outubro bater o «record» do transporte de manganez, collocando na Estação Marítima 60.189 toneladas daquelle minério.

A linha ferrea de Bananal, foi comprada pela quantia de 150.000\$, sendo fornecidos 100 contos pela União e 50 contos pelo Governo do Estado de S. Paulo.

Esta linha ferrea vae ser entregue á E. F. Oeste de Minas.

O Sr. ministro de viação instou com o Sr. Inspector de Estradas no sentido de serem dadas providencias para a apresentação de plantas relativas á construção da nova estação no Mangué, pertencente á Leopoldina Railway.

Tendo presente o requerimento em que a Compagnie de Chemins de Fer Féderaux de l'Est Brésilien submetteu a aprovação do governo a minuta de um contrato para o transporte de manganez em suas linhas, com a firma E. F. Lavino & C., foi o pedido aprovado mediante as condições propostas.

**Hespanha**

A ultima estatística oficial dos caminhos de ferro hespanhóis alcança apenas a 1909, mas ha dados muito interessantes recolhidos em diversas revistas da especialidade, que permitem conhecer os resultados mais salientes da exploração das diferentes linhas no anno de 1916.

Sobre a totalidade das rôdes, comprehendendo 14.847 kilómetros em exploração, o total das receitas de toda a natureza elevou-se, em 1916, a 454.559.464 pesetas, cifra que vem accusar o aumento de 52.648.146 em confronto com o anno de 1915. Esse aumento é proveniente do transporte de 67.396.127 passageiros (4.688 por kilómetro explorado e 18.519 por dia); e de 35.118.154 toneladas de mercadorias (2.365, em media, por kilómetro, com um movimento diario de 96.214 toneladas).

A receita kilometrica foi de 30.616 pesetas, contra 27.602 em 1915, e a receita diaria de 1.245.368 pesetas contra, 1.101.126 d'aquele anno anterior.

 A recente assembleia geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluzes teve por objecto examinar a necessidade de emitir novas obrigações hypothecarias, correspondendo a uma auctorisação concedida em 1914 e cuja operação havia sido adiada em consequencia dos successos politicos europeus.

Com o producto da emissão proposta, será reembolsado o crédito de 6 milhões de pesetas, aberto á Companhia por um grupo bancario hespanhol, arranjando-se recursos para trabalhos de primeiro estabelecimento e compras de material, impostas pelo crescente augmento do tráfego.

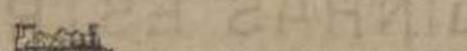
Tambem a mesma assembleia era destinada a dar a necessaria auctorisação para nacionalizar facultativamente os titulos cujos possuidores assim o desejasse.

Ficou auctorizada a emissão de uma serie de 150.000 obrigações, de 500 pesetas nominæs cada uma, podendo essa emissão ser feita á medida que o vão exijindo as necessidades financeiras da Companhia.

A proposta para a nacionalização facultativa dos titulos ficou tambem aprovada nas precisas condições em que a havia formulado o respectivo Conselho de Administração.

 Assignou-se em Barcelona a respectiva escriptura elevando a 20 milhões de pesetas o capital social da *Machinista Terrestre e Marítima*, para se dedicar á construção de locomotivas.

Contribuem para esse augmento de capital as Companhias de Caminhos de Ferro do Norte, de Madrid a Zaragoza e Alicante, e as Sociedades de Altos Fornos e Viscaya, de Bilbao, além de diversos banqueiros, comerciantes e industriaes de toda a importancia.



**PARTE FINANCEIRA****CARTEIRA DOS ACCIONISTAS****Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

Obrigações de 3 % Beira Baixa e 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mes de janeiro de 1918 serão pagos os coupons do 1.º e 2.º semestres de 1916 e 1.º e 2.º semestres de 1917 das obrigações de 3 % «Beira Baixa» e 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 42 da folha anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie «Beira Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %. Esc. 2504.

Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2503.

» » » » 44 » » » 2503.

» » » » 45 » » » 2503.

» » » » 46 » » » 2503.

» » » » 47 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, 2.ª e 3.ª series, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo tipo, Esc. 3506.

Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha, Esc. 3504.

» » » » 43 » » » 3504.

» » » » 44 » » » 3504.

» » » » 45 » » » 3504.

O pagamento será feito nos termos acima indicados, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no artigo 5.º da carta de lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172, de 3 de agosto seguinte.

Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mes de janeiro de 1918 serão pagos os coupons da folha anexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 1/2 % nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc. 1526.

» » » » 18 » » » 1528.

O pagamento será feito nos termos acima indicados, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no artigo 5.º da carta de lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172, de 3 de agosto seguinte.

Obrigações de 3 % e 4 % privilegiadas de 1.º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que, a contar do 1.º de janeiro de 1918, será pago o coupon do 2.º semestre de 1917, das obrigações acima indicadas, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 48 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon Frs. 6,98; liquidos de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 48 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon Frs. 9,37; liquidos de impostos em França.

O pagamento será feito, desde o dia 1.º de janeiro de 1918, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da carta de lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172, de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França e Inglaterra será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de acordo com os anuncios feitos em cada paiz.

Caminhos de Ferro Portuguezes — Lisboa — O Presidente do Conselho de Administração, José Adolpho de Mello e Sousa.

**BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO**

Lisboa, 15 de Janeiro de 1918.

**Finanças Italianas.** — O governo italiano apresentou um relatorio da situação financeira, de 1 de novembro de 1916 a 31 de outubro de 1917. As despesas de guerra elevaram-se a 15.722.000.000. Compensando estas despesas, apenas se encontram 973 milhões de novas receitas.

A circulação fiduciaria foi reduzida, comparativamente á de Maio de 1915, e a reserva metalica, que era de 1.653 milhões, em Junho de 1914, passou para 1.740 em 30 de Setembro p. p.

O cambio desfavorável tem sido particularmente causado pela diminuição das exportações.

As importações, que em 1916 attingiram o total global de 5.229 milhões de liras, nos primeiros dois meses de 1917 subiram já a 4.576 milhões.

Os depósitos nas caixas económicas aumentaram consideravelmente no ultimo anno.

**O novo empréstimo francês.** — O producto efectivo das subscrições actualmente reunidas, não comprehendendo as do estrangeiro, atingiu a 10.276 000 000 de francos, correspondente a 5,9 milhões de renda.

**A produção do ouro e da prata nos Estados Unidos.** — Segundo um jornal americano, a produção aurífera em 1917 foi de 4.058.589 onças, no valor de dollars 84.456.600, contra dollars 92.590.300, em 1916, e a produção da prata foi de 74.244.500 onças, com um augmento de 170.302 onças sobre 1916.

**Um acordo entre a República Argentina e os Aliados.** — Consta que os governos francez, inglez e americano, concluiram uma compra de 2 milhões e 500.000 tonelladas de trigo na Argentina.

Simultaneamente os mesmos governos obtiveram do governo Argentino um empréstimo de um bilião de francos, destinado a pagar esta compra.

Este empréstimo, que deverá ser submetido a approvação do Congresso Argentino e ao parlamento interessado, tem o prazo de dois annos, ao juro de 5 %.

Esta operação é considerada como muito vantajosa ás duas partes; evitará aos aliados remessas de ouro para a Argentina, e permitirá a esta a venda do trigo em boas condições.

Adeante publicamos o nosso *Mappa comparativo annual* das cotações que obtiveram, na Bolsa de Lisboa, os fundos do Estado, de Caminhos de ferro e instituições bancarias.

Este mappa, que o **nossa jornal é o unico a publicar**, é um valioso documento de estudo, por dar a conhecer, num só golpe de vista, as oscilações que a cotação dos varios titulos teve durante o anno, e ainda qual o mes em que o seu valor mais se elevou ou mais desceu.

E quem quiser estender esse estudo a muitos annos, pode fazê-lo a um periodo bem largo de 29 annos, porque desde 1890,

(pagina 8 do nosso numero 50, de 16 de janeiro d'esse anno) invariavelmente publicamos esse mappa, no 2.º numero de cada anno.

Pelo que hoje damos se vê que durante o anno houve subida geral de todos os fundos, com excepção apenas das accções dos Phosphoros, que perderam 5\$10 por não terem dado em outubro o à compte costumado, e as obrigações de Caminhos de Ferro Portuguezes, 2.º grau, que todavia já vão retomando a sua posição de Fevereiro, e as Prediaes de 6 %, que tendo baixado em julho de 96\$00 a 93\$00 n'esta cotação ficaram no fim do anno.

**Comptoir de Portugal.** — Os organisadores do Comptoir de Portugal estão montando estabelecimentos commerciaes e financeiros nas principaes praças estrangeiras, principalmente de Inglaterra e França, no intuito de estreitar as relações do nosso paiz com aquellas praças, proporcionando ao commercio português, especialmente ao de exportação, garantias e facilidades que até hoje lhe teem faltado.

**Bolsa.** — O nosso mercado de fundos continua na sua carreira ascensional, influenciado pela abundancia de capital disponivel. As ordens de compra afluem aos guichets dos corretores officiaes, porém estes não as podem satisfazer por completo, devido à falta de vendedores; todo o papel que aparece é logo absorvido.

Os preços dos fundos do Estado mantiveram-se estacionarios no principio do mez, porém nos ultimos dias firmaram-se de novo.

Os restantes valores, principalmente accções das companhias de seguros, mostraram sensivel firmeza.

Em conclusão, o estado da nossa bolsa é bom.

**Cambios.** — O movimento no mercado cambial foi diminuto, todavia, ultimamente, devido a procura mais intensa, os cambios apresentam tendência mais firme, embora as cotações se mostrem estacionarias.

O cambio do Rio s/ Londres fechou a 13 13/16, ou seja a libra a 17.375.

G. C.

### CURSO DE CAMBIOS, COMPARADOS

	EM 15 DE JANEIRO	EM 31 DE DEZEMBRO		
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	29 7/8	29 1/4	30 3/16	30 1/16
90 d.v.....	30 1/4	—	30 9/16	—
Paris cheque.....	293	297	290,66	292,33
Madrid cheque .....	409	413	403	407
Amsterdam cheque .....	715	735	710	730
New York cheque.....	1690	1700	1670	1685
Italia cheque.....	198	202	590	610
Suissa .....	370	380	378	380
Libras.....	9585	9595	9575	9585

### COTAÇÕES NAS BOLSAS PORTUGUEZA E ESTRANGEIRAS — JANEIRO

BOLSAS E TÍTULOS	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	—	41,25	41,35	41,40	41,50	—	41,50	41,50	41,50	41,50	41,45	41,45	—	—
Divida interna 3%, coupon.....	—	41,30	41,30	41,25	41,30	—	41,40	41,50	41,50	41,50	41,45	41,45	—	—
4 1/2%, 1888, c/ premios.....	—	—	22,680	—	22,680	—	—	22,680	—	—	—	22,690	—	—
4 1/2%, 1888/9 c.....	—	—	—	—	58,880	—	—	58,880	—	—	—	59,800	—	—
4 1/2%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	51,650	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2%, 1905 c/ premios.....	—	—	—	—	10,630	10,630	—	—	—	—	10,635	—	—	—
5 1/2%, 1905, (C.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	80,600	80,600	—	80,600	—	—	—	80,650	—	—
5 1/2%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1912, ouro.....	112,650	—	—	—	—	112,650	—	—	—	—	—	112,650	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	92,600	92,650	92,640	92,640	92,660	—	92,660	92,650	92,650	92,650	92,650	92,660	—	—
3 1/2%, 2.ª serie.....	—	91,600	91,650	91,650	91,650	—	91,630	—	91,600	—	—	91,600	—	—
3 1/2%, 3.ª serie.....	—	94,600	94,640	94,636	—	—	94,620	94,610	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%, 7%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	199,850	—	—	199,800	—	—	199,850	—	—	200,000	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	154,650	155,600	—	155,600	—	155,600	156,600	156,640	156,640	—	158,650	—	—
Lisboa & Açores.....	—	149,600	—	—	149,600	—	—	149,650	149,650	150,600	150,600	150,660	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	36,650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	5,630	5,630	—	5,630	—	—	5,630	5,630	5,630	5,630	5,630	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	136,620	136,650	137,650	136,690	135,670	—	135,660	135,650	135,600	135,650	136,600	136,680	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	49,600	—	38,680	—	48,680	—	48,680	48,680	48,680	49,600	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	117,600	—	—	117,600	117,650	—	—	118,600	118,650	118,650	—	—	—
Companhia G. F. de Bequela tit. 1 tit. 5	93,650	93,680	93,680	92,680	93,610	—	93,680	94,600	94,650	94,650	94,650	94,650	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.º grau.....	—	35,690	35,690	35,680	35,680	—	—	—	35,670	35,650	35,650	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 2.º grau.....	—	—	13,690	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	83,600	—	—	—	—	—	—	—	83,650	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	91,600	91,600	91,650	—	—	93,650	—
prediaes 6 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	91,600	—	91,620	—	—	91,620	—
5 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88,600	—
Paris: 3 1/2%, portugues 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,40	—	—
3 1/2%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.º grau.....	—	196	197,50	—	—	120	115	125	—	—	124	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2%, portugues.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES E HESPAÑOLES

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						

## Linhas ferreas secundarias do Brazil

Pelo ultimo correio do Brazil tivemos conhecimento de que a linha ferrea secundaria que a Companhia Exploradora de Minas do Jacuhy, no Rio Grande do Sul, está construindo para o transporte do carvão extraído das minas carboniferas da Fazenda do Leão, se acha muito adiantada.

A fim de acelerar os trabalhos da referida linha, foram reformados os contractos que a companhia mantinha com diversos empreiteiros, passando estes a trabalhar como capatazes.

A linha de ferro que ligará as minas do Leão ao antigo porto de Xarqueadas, hoje denominado Mauá, terá o percurso de 62 kilometros, e ficará concluída em breve prazo.

Além d'esse porto, destinado ao embarque do carvão, haverá dois outros: os portos Coronel Carvalho e Pereira Cabral, o primeiro localizado à margem do arroio do Conde, distará 40 kilometros das minas do Leão, e o porto Pereira Cabral, distará 50 kilometros, pouco acima da villa S. Jeronymo.

O primeiro é assim denominado por pertencer ao coronel João Rodrigues de Carvalho o campo onde fica o dito porto e o ultimo teve a denominação de Pereira Cabral, em homenagem ao geólogo que, em 1847, descobriu os jazigos da fazenda do Leão, tornando conhecida a sua existencia.

D'esses trez portos, o Mauá é o que oferece maior cañado.

Em breve começará a ser feita a exportação de carvão, cujos dois terços da producção se destinam ao governo federal, que é socio da empresa, a fin de ser empregado nos navios do Lloyd Brazileiro.

Concluidas que sejam as obras da linha das minas ao

porto Mauá, será dado inicio a um ramal, com a extensão de oito kilometros, ligando as minas do Butiá áquelle trecho ferro-viario.

A Companhia de Minas do Jacuhy adquiriu cem vagões plataformas, apropriados ao transporte do combustivel.

Foram adquiridas tambem seis locomotivas, das quaes duas já se acham em S. Jeronymo, estando as outras quatro no porto do Rio Grande aguardando occasião opportuna para serem remetidas ao seu destino.

Já chegou a primeira machina escavadora para exploração dos afloramentos, a qual desmonta 100.000 metros cubicos de terra por dia. Essa machina pesa 15 toneladas.

Esta linha ferrea da Companhia de Minas do Jacuhy será utilisada tambem para o transporte de mercadorias entre as diversas estações, que serão as seguintes: Porto Mauá, Coronel Carvalho, Coronel Fonseca, Butiá, Curral Alto, na fazenda d'esse nome, e Leão.

*Foto*

## Congresso de Caminhos de Ferro

O Comité permanente dos Congressos de Economia Nacional, de Hespanha, publicou e fez distribuir profusamente uma circular indicando quaes as theses e communicações inscriptas para o proximo Congresso Nacional de Caminhos de Ferro, apresentando tambem alguns detalhes da organização do mesmo Congresso.

As theses e communicações a que se refere a circular em referencia são as seguintes:

«La estatificación de la red ferroviaria nacional», por D. Fermín Calbetón. — «Los ferrocarriles españoles y la economía nacional», por D. Luis de Cepeda. — «La nacionalización de los ferrocarriles», por D. Luciano Laffite. — «Los ferrocarriles y la defensa nacional», por D. Juan de

## Maior e menor cotação mensal e annual, em 1917, dos fundos do Estado,

Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Divida interna 3% assentamento.....	40	38,20	39	38,25	40,20	39	40,70	39,95	40,70	40,55	40,80	40,50
"    3% coupon.....	39,30	38,00	38,80	38,25	40,20	39,10	40,90	40,05	40,65	40,40	40,75	39,50
"    4 1/2% 1888 c/premios.....	22\$70	22\$50	22\$70	22\$60	22\$70	22\$50	22\$80	22\$70	23\$00	22\$80	22\$90	22\$75
"    4 1/2% 1888/9.....	57\$60	57\$10	57\$80	57\$10	58\$80	57\$70	58\$50	57\$40	59\$00	58\$20	59\$00	58\$50
"    4% 1890.....	50\$80	50\$20	51\$40	50\$50	51\$50	50\$50	51\$70	50\$50	51\$70	51\$00	52\$30	52\$30
"    3% 1905.....	9\$70	9\$35	9\$95	9\$90	10\$10	10\$05	10\$55	9\$90	9\$90	9\$80	9\$95	9\$85
"    5 1/2% 1905 C. F. E. ....	80\$50	79\$50	80\$00	80\$00	80\$50	80\$50	81\$20	80\$30	82\$50	81\$50	85\$00	82\$00
"    5% 1909 ob. C. F. E. ....	79\$50	79\$00	79\$80	79\$70	81\$00	80\$30	80\$00	80\$00	80\$50	80\$20	81\$00	80\$50
"    4 1/2% 1912 ouro.....	99\$50	97\$50	99\$60	99\$50	101\$00	101\$00	104\$80	104\$50	—	—	111\$00	109\$50
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	81\$40	80\$20	82\$00	81\$20	84\$60	80\$00	85\$90	84\$40	90\$60	85\$60	93\$00	90\$00
"    3% 2.ª serie.....	82\$50	79\$20	80\$00	80\$00	82\$50	81\$30	84\$00	82\$80	86\$00	84\$50	91\$30	89\$00
"    3% 3.ª serie.....	82\$90	81\$20	83\$80	82\$90	86\$70	84\$50	87\$50	86\$50	91\$90	87\$50	94\$00	91\$50
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	130\$00	130\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções do Banco de Portugal.....	190\$15	186\$00	191\$00	188\$50	191\$00	187\$00	197\$65	190\$50	195\$15	194\$00	195\$50	193\$50
"    Commercial de Lisboa.....	170\$00	165\$00	170\$50	168\$00	175\$00	170\$00	176\$00	175\$00	—	—	169\$50	169\$00
"    Nacional Ultramarino.....	147\$50	145\$00	148\$10	146\$00	147\$50	145\$00	154\$50	147\$50	151\$50	153\$50	151\$90	152\$00
"    Lisboa & Açores.....	130\$00	127\$50	130\$00	127\$50	140\$00	132\$00	151\$00	140\$00	145\$00	143\$00	141\$50	141\$00
"    Companhia dos Caminhos de F. Port.....	34\$40	34\$00	36\$00	34\$20	36\$00	34\$60	37\$50	36\$00	36\$00	34\$50	35\$50	34\$30
"    Nacional.....	4\$00	3\$95	4\$20	3\$90	3\$90	3\$90	4\$00	3\$90	3\$90	3\$80	3\$80	3\$70
"    dos Tabacos.....	101\$00	97\$50	101\$50	98\$80	108\$30	100\$50	107\$80	107\$50	114\$20	107\$50	111\$50	106\$50
"    dos Phosphoros.....	52\$80	52\$00	52\$50	52\$00	53\$20	52\$00	54\$00	52\$20	52\$90	52\$50	52\$50	51\$80
Obrigações da Comp. Através d'Africa.....	102\$00	98\$80	102\$50	102\$00	107\$80	102\$50	109\$20	106\$20	110\$20	109\$20	112\$00	109\$50
"    Benguela tit. 1.....	84\$30	81\$50	84\$00	83\$70	86\$50	84\$00	90\$80	86\$40	91\$00	87\$50	90\$50	89\$30
"    " 5.....	82\$50	80\$80	82\$00	81\$60	85\$00	82\$00	91\$50	84\$40	89\$50	87\$00	90\$00	89\$00
"    C. F. P. 3% 1.º grau.....	81\$50	79\$50	79\$00	78\$00	80\$50	78\$00	82\$20	80\$50	83\$40	82\$00	83\$30	82\$50
"    C. F. P. 3% 2.º grau.....	36\$80	36\$30	37\$55	35\$50	36\$30	35\$50	37\$20	36\$00	36\$50	36\$00	36\$40	35\$20
"    B. Alta 3% 1.º gran.....	—	—	—	—	—	—	—	—	63\$00	65\$00	70\$00	65\$00
"    B. Alta 3% 2.º grau.....	—	—	13\$50	13\$10	13\$50	13\$00	13\$50	13\$00	13\$10	13\$00	12\$20	12\$20
"    Nac. coupon 1.ª serie.....	77\$00	76\$00	77\$00	76\$00	76\$00	71\$00	75\$00	74\$00	75\$00	74\$70	75\$80	74\$80
"    Nac. coupon 2.ª serie.....	65\$50	65\$00	65\$00	65\$00	68\$00	65\$00	67\$50	67\$50	67\$00	67\$50	67\$50	67\$50
"    Aguas.....	83\$00	81\$20	83\$00	82\$80	83\$50	80\$00	81\$80	80\$00	80\$80	80\$60	85\$00	84\$20
prediaes 6%.....	94\$50	94\$50	93\$00	92\$70	95\$00	93\$50	95\$00	95\$00	95\$20	95\$00	96\$00	95\$00
"    5%.....	90\$00	88\$50	89\$00	88\$50	89\$50	89\$50	91\$70	91\$10	91\$80	91\$50	92\$00	90\$50
"    4 1/2%.....	85\$00	85\$00	86\$00	85\$00	—	—	87\$50	87\$50	88\$00	87\$50	88\$35	88\$30

Avilés. — «Los transportes hulleros», por D. Luiz de la Peña.

«Mejora y complemento de la red actual», por D. José Gari Gimeno. — «Cuestiones relativas a la construcción de la nueva red», por D. Eloy L. André y D. Manuel Bellido. — «La cuestión del personal ferroviario», por D. A. Cuesta y Arés.

«Cuestiones relativas a las tarifas y a los servicios ferroviarios», de D. Silvio Rahola, D. Ramón Garande y D. Manuel Linares.

«La electrificación de los ferrocarriles españoles», por D. Luiz Sánchez Cuervo. — «La unificación del material de ferrocarriles», por D. Fernando Reyes. — «El aislamiento de nuestra red ferroviaria», por D. Bernardo Puig.

Durante os dias em que funcionar o Congresso, haverá tambem uma serie de conferencias, para o que o Comité organizador conta já com o concurso de eminentes personalidades da technica e da politica ferro-viarias.

O Ministro do fomento auctorisou a assistencia de todos os funcionários do seu ministerio ás diversas sessões do Congresso.

O prazo para a inscrição de congressistas termina no dia 19 do corrente mez de Janeiro, devendo todas as comunicações ser dirigidas a D. Blaz Vives, secretario do respectivo Comité.

## ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Leilão  
de remessas retardadas e volumes abandonados**

Em 23 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões, Srs. Casimiro Cândido da Cunha &

Sobrinho, Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 143º da Tarifa Geral, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 23 de Novembro de 1917, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras, que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 22 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 8.249, de Esmoriz a Lisboa R, 2 caixas com ferragens com 139 kilos, a Valerio Lopes & C.; 85.387, de Porto-Campanhã a Lisboa-R, 3 saccos vazios, com 220 kilos, a Americo da Cruz Limitada; 24.381, de Covilhã a Lisboa-R, 2 fardos de tecidos de lã, com 50 kilos, a José d'Azevedo; 44.612, de Penafiel a Lisboa-R, 1 pipo de vinho, com 153 kilos, a João Correia Simões; 71.585, de Porto a Lisboa-R, 3 rolos de arame de cobre, com 182 kilos, a Luiz M. Oliveira; 99.272, de Santarem a V. Figueira, 50 saccos com adubos, com 2.500 kilos, a Manoel Francisco; 2.153, de Albergaria a Nova a Lisboa-P, 1 vagão de taras (\*), com 10.000 kilos, a Joaquim Rodrigues; 1.129, de Parada de Gonta a Alcantara-T, 1 vagão de lenha de carvalho (\*), com 10.740 kilos, a Estevam Silva Cardoso; 68.021, de Gaya a Alcantara-T, 1 vagão de carvão (\*), com 10.130 kilos, a Manoel Francisco Guerreiro.

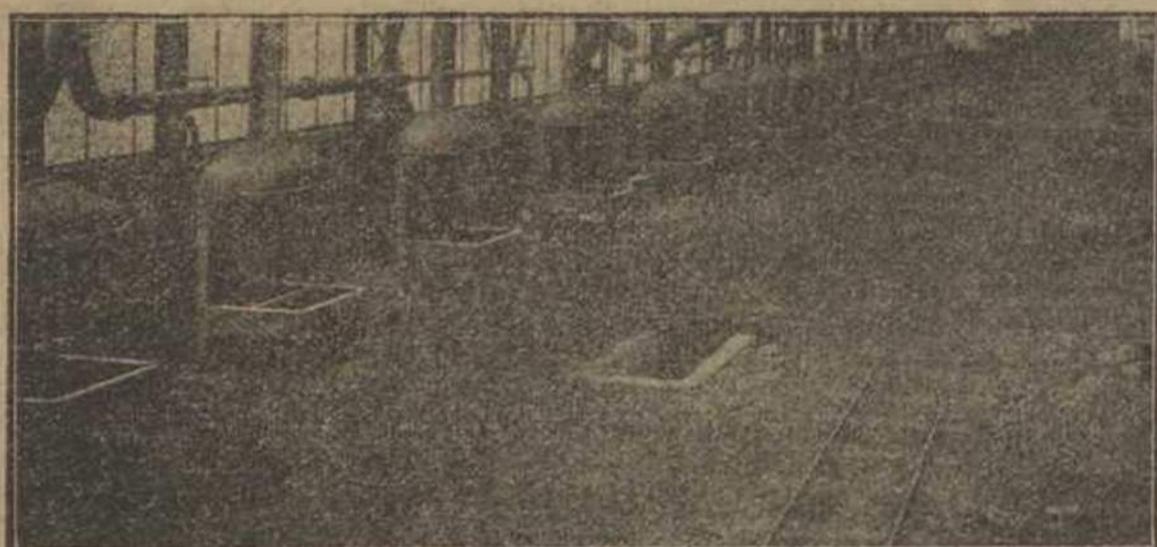
(\*) Estas remessas serão vendidas em leilão no Caes da Madre de Deus, no dia 23 do corrente.

**OLYMPIA** MATINÉES ELEGANTES<sup>8</sup>  
RENDEZ-VOUS MUNDANO  
FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA  
**O PRESAGIO** — 5 actos — por Vera Vergani  
6.<sup>o</sup> e 7.<sup>o</sup> capítulos do emocionante film:  
**A Seita Tenebrosa**  
A melhor producção dos tempos modernos

## titulos de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, na bolsa de Lisboa

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
41	39,90	40,15	39,95	40,60	40,10	42,30	40,40	42,70	41,65	42,30	43,10	Novembro...	42,70
40,25	39,90	40,20	39,90	40,50	40,10	42,30	40,70	42,30	41,70	42	41	Out.º e Nov.º	42,30
22.665	22.555	22.675	22.555	22.670	22.665	22.675	22.670	23.620	22.685	23.620	22.690	Nov.º e Dez.º	23.620
58.580	58.500	58.580	58.520	59.500	58.500	59.500	57.560	59.500	58.580	59.500	58.520	Dezembro...	59.500
51.550	50.580	51.580	51.550	—	—	51.530	50.560	51.590	50.580	51.570	51.550	Junho.....	52.530
10.515	10.510	10.520	10.510	10.555	10.520	10.520	10.500	10.535	10.505	10.530	10.520	Abri.º e Set.º	10.555
81.550	81.550	81.550	81.500	83.500	83.500	84.500	83.520	84.500	83.500	—	—	Agosto.....	85.550
80.540	80.500	81.530	81.530	81.550	81.500	80.560	81.500	80.550	81.510	80.580	80.500	Setembro...	81.550
108.550	107.530	107.550	107.500	107.500	107.500	109.500	107.500	114.580	113.500	115.510	114.550	Dezembro...	115.500
90.530	89.560	90.550	89.580	90.550	89.550	91.520	90.550	94.550	91.500	95.500	93.550	—	95.500
89.500	88.500	88.550	87.580	89.500	89.500	90.500	89.550	92.550	89.550	92.550	91.550	Nov.º e Dez.º	92.550
91.580	90.560	92.500	91.500	92.540	90.550	93.540	92.510	96.550	93.500	96.500	93.550	Novembro...	96.550
—	—	—	—	—	—	—	—	130.500	130.500	—	—	Fev.º e Nov.º	130.500
194.500	192.550	193.500	191.500	194.550	191.550	195.515	194.500	201.580	194.580	200.500	200.500	Novembro...	201.580
166.550	166.500	166.500	166.500	167.550	166.500	—	—	—	—	—	—	Abri.º.....	176.500
154.580	152.550	154.550	153.550	154.580	154.500	155.550	154.560	155.540	155.500	155.500	154.540	Outubro.....	155.550
139.550	139.500	138.550	138.500	135.500	134.550	142.500	139.500	145.500	142.500	148.550	148.500	Abri.º.....	151.500
34.530	33.500	34.530	34.530	37.500	37.500	36.550	35.550	40.580	36.570	40.500	40.500	Novembro...	40.580
3.580	3.580	4.510	4.500	4.580	4.580	4.540	4.530	4.580	4.550	5.580	5.500	Dezembro...	5.580
109.550	108.500	108.580	104.560	108.550	107.560	114.550	108.550	125.500	111.560	139.500	126.500	—	139.500
52.570	52.550	53.500	52.550	52.500	45.550	48.520	47.540	50.510	48.520	50.550	48.590	Abri.º.....	54.500
109.570	108.550	109.550	108.580	109.550	109.500	110.500	110.500	120.500	118.500	119.550	118.500	Novembro...	120.500
87.500	86.550	89.500	87.500	89.500	88.550	90.550	89.550	100.500	91.530	98.500	96.500	—	100.500
86.550	86.500	89.500	86.520	88.590	87.550	90.500	89.510	99.500	90.500	97.500	91.500	—	99.500
84.550	82.500	81.580	81.580	81.500	78.530	82.500	80.500	84.550	82.550	84.500	84.500	Julho e Nov.º	84.550
37.550	34.500	37.550	34.500	36.500	05.550	37.500	35.540	37.525	36.580	37.500	36.500	Fevereiro...	37.555
12.540	12.530	13.500	12.560	—	—	13.590	13.500	14.550	13.580	13.580	14.580	Novembro...	14.550
76.550	73.550	76.550	76.500	76.550	76.550	75.550	75.500	77.550	76.500	77.530	77.530	—	77.550
66.550	66.500	67.500	66.550	65.510	65.510	66.550	66.500	67.550	66.550	68.500	67.550	Março, Abr., Dez.º	68.500
84.580	83.550	84.580	84.580	84.580	84.550	84.550	84.500	84.580	84.540	85.500	84.500	Junho e Dez.º	85.500
93.515	92.550	94.550	93.520	93.580	93.550	94.500	93.560	94.500	93.550	93.520	93.500	Junho.....	96.500
92.500	90.550	92.515	92.500	91.580	91.580	92.550	91.510	93.550	92.550	93.550	93.500	Nov.º e Dez.º	93.550
88.550	88.550	88.550	—	—	88.550	88.550	88.550	88.550	88.550	—	—	Jul. Ag. Out. Nov.	88.550

# BLACKMAN



Recipientes para fundição  
e apparelhos  
para produzir  
correntes de ar  
PARA  
Forjas e Fundições

Pedir catalogos  
e preços a:

**BLACKMAN EXPORT C.º L. LTD**

374, Euston Road — LONDON, N. W. I

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1918

### COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Coimbra	Figueira	Colmbara		Pampilh.	Mangualde
6 10	7 41	15	7 23	3	6 23	4 8	6 15	o 7 45	10 49
10 5	11 31	8 12	9 26	11 25	2 13	11 35	1 27	n	7 31
5 30	7 19	12 5	1 14	4 35	6 25	2 55	6 30		10 53
7 22	8 51	8 40	9 48	12 30	3 43	10 40	12 21		
12 25	1 54	10 20	11 27			12 40	4 15		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré							
6 20	7 40	5 55	7 11	Alfarelos	Figueira	Alfarelos			
b 9 13	10 23	7 25	8 43	2 50	4 45	7 30	8 21		
10 30	11 50	b 8 45	9 46	Coimbra	Louzã	Coimbra			
b 1 10	2 20	b 10 53	11 50	6 35	7 55	7 10	8 39		
5 30	5 50	12 20	11 36	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.			
b 6 20	7 32	3 21	4 50	8	4 45	2 50	11 50		
1 30	8 50	7 20	8 30	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.			
10 25	11 45	10	11 16	5 30	11 15	4 20	10 9		
b 12 30	1 40	11 20	12 35	C. Sodré	P. d'Areos	C. Sodré			
7 50	8 32	8 17	9 28	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.			
Lisboa-R				6	7 37	6 10	7 19		
6				1 50	3 25	4 11	5 40		
a 5 20				6 2	6 50	8	9 36		
6 2				10 20	17 39	8 30	10 6		
12 16				12 16	1 48	—	—		
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R		Mais os de Ovar e Aveiro.					
6	6 56	6 55	7 49	Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.			
9 5	9 57	8 41	9 36	8 50	7	8 28	8 36		
1 50	2 44	10 40	11 39	Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.			
a 5 20	6 8	4 58	5 46	8 50	10 50	5	8 36		
6 2	6 58	9 14	10 6	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.			
10 20	11 13	a 11 1	11 36	8 40	2 31	9 35	2 33		
12 16	1 7	—	—	Entrone.	T. Vargens	Entrone.			
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P		8	1 49	4 40	9 40		
c 7 40	7 50	c 7 20	7 30	1 19	4 40	9 40			
c 5 10	5 20	c 9 20	9 30	8 10	12 55	1 11	11 55		
c 6 15	6 26	c 5 40	5 50	Lisboa-R.	C. Branco	Lisboa-R.			
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.		11 11	7 52	2 11	11 55		
6	8 26	—	—	Entrone.	C. Branco	Entrone.			
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.		11 11	7 52	2 11	11 55		
—	—	8 54	11 36	Setil	Vendas Novas	Setil			
Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.		6	10 19	4 38	11 36		
5 20	9 38	11 26	5 5	Tunes	Portimão	Tunes			
Entrone.	Alfarelos	Entrone	c	4 25	2 19	1 57	10		
				Figueira	Pampilhosa	Figueira			
				p 8 33	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		

### BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
p 8 33	10 40	11 40
n 11 30	1 45	8 50
4 8	6 30	—
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.
7 12	6 1	11 15
Pampilh.	Guarda	Pampilh.
n 2 30	8 53	o 9 5

### SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
d 6 30	7 5	6 30
8 15	8 30	7 40
10	10 25	9 30
11 30	12 5	11 25
12 45	3 20	1 25
4 25	5	4 55
6 40	7 10	5 35
8 10	8 50	9 54
/ 12 30	1 10	—
Lisboa	Setubal	Lisboa
8 15	9 48	8 25
11 30	12 1	10 35
4 25	6 8	c 5
8 10	10 5	f 8 45
Lisboa	Aldegallega	Lisboa
8 15	10 10	8 10
11 30	1 10	12 5
4 25	6 20	4 40
8 10	10 5	f 8 40
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa
8 15	4	8 15
Lisboa	Móra	Lisboa
8 15	3 5	6 40
Lisboa	Beja	Lisboa
8 15	2	7 10
8 10	12 55	8 30
Lisboa	Moura	Lisboa
8 15	4 59	6
Lisboa	Vila Real	Lisboa
8 10	10	4 10
Tunes	Portimão	Tunes
6 13	7 15	4 48
11 58	1	3 25
8 55	10	7 15
Gardanha	Montemor	Gardanha
11 32	12	10 10
11 7	11 35	10 15
Lisboa	Baixa d'Alva	Lisboa
8	3 50	12
Regoa	B. d'Alva	Regoa
6 41	11 52	5 6
Porto	Amarante	Porto
4 54	9 34	5 51
Porto	Baixa	Porto
8	11 5	7 55
4 54	7 27	4 32
Regoa	V. Real	Regoa
8 32	9 51	5 27
Regoa	Vidago	Regoa
12 45	4 20	11 45
Pocinho	Carvignes	Pocinho
3 20	5 5	10 57

### MINHO E DOURO

Porto	Braga	Porto
8 22	10 50	4 5
10 12	12 53	8 15
5 10	7 1	11 58
12 18	2 11	5 47
Lisboa	Monção	Lisboa
8 22	1 53	4 26
5 10	10 34	2 47
Tua	Bragança	Tua
4 54	9 34	5 51
10 10	11 40	10 30
5 10	12 40	8 30
4 37	6 8	12 20
c 7 15	8 42	c 4 10
/ 10	11 20	/ 7 20
Povoa	Famalicão	Povoa
7	8 22	10 10
4	5 20	k 3 25
		4 15
		7 20
		8 38