

Gazeta dos Caminhos de Ferro

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

2.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Janeiro de 1918

Numero 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. 1500, e em troca receberão a collecção encadernada, como as dos annos anteriores.

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Tarifa especial n.º 25 (G. V.): Bilhetes especiaes de ida e volta, a preços reduzidos.

SUMMARIO

Carvão em Portugal, por J. Fernando de Sousa..... 19
Linhas ferreas colonias..... 21

Parte Official — Ministerio das Colonias — 4.ª Repartição.....	21
A situação ferro-viaria nas colonias.....	21
A crise da imprensa.....	22
O nosso anniversario.....	22
Os caminhos de ferro francezes e a guerra.....	22
O expresso e os pmbos-correios.....	22
Progressos ferro-viarios.....	23
Publicações recebidas.....	23
Viagens e transportes.....	24
Indice de tarifas.....	24
O dictador dos caminhos de ferro na America.....	26
Montepio ferro-viario da Provincia de Moçambique.....	26
Linhas Portuguezas.....	27
Linhas estrangeiras.....	27
Parte financeira:	
Carteira.....	28
Boletim commercial e financeiro.....	28
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	29
Recotas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	29
Linhas ferreas secundarias do Brazil.....	30
Congresso de caminhos de ferro.....	30
Maior e menor cotação mensal e annual.....	30
Arrematações.....	31
Horario dos combolos.....	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 construcções metallicas da *Société de Beaume & Morpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candiot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, typo Goliath

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 já installados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas | «Ransomes & Rapier, London»
& Cablegrammas | «Sluice London»

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fábricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS



Apparelhos hydraulicos 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 team magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprinás a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

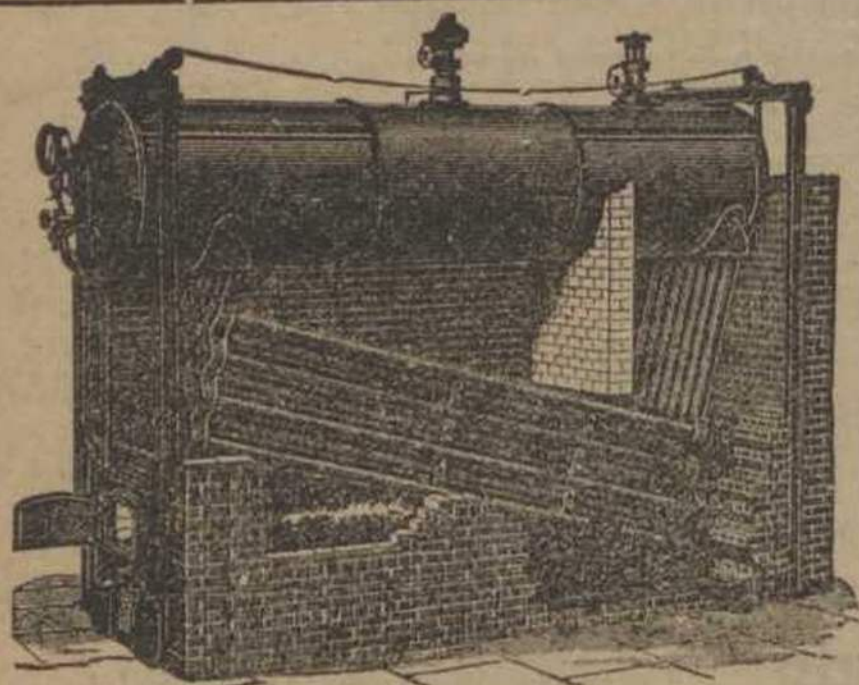
41, L. da Annunciada, 16 — 175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, 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.

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisbon — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1883; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

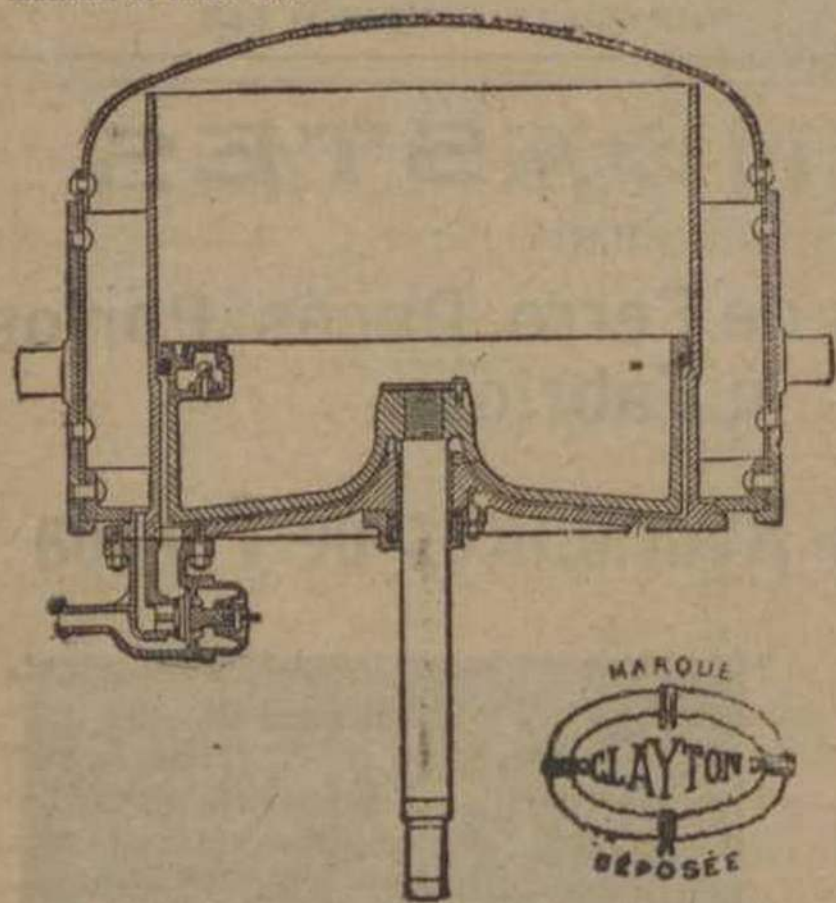
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Pova e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle 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 principaes estações de caminhos de ferro

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

2.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Janeiro de 1917 Numero 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 descera consideravelmente (sem voltar todavia ao anterior), mas também porque as nossas reservas florestaes 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 consideravel consumo.

N'este momento, em que tão difficil é obtel-o, olha-se com mais attenção para os nossos jazigos carboníferos, infelizmente escassos e ainda assim mal aproveitados. A não ser as anthracites de S. Pedro da Cova, cuja extracção se intensificou, facilitando-se o transporte até ao Porto, por um cabo aereo, o valioso jazigo do Cabo Mondego continua sendo mal utilizado. Das linhites 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, affirmar com funda convicção e copia de argumentos scientificos impressionantes, que temos muito provavelmente um systema permo-carbonifero nas profundezas do nosso sólo, contendo camadas abundantes de hulha.

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

Aproveitando uma lei recente, dos principios de 1917, que faculta as pesquisas mineiras quando o pedido de auctorisação seja baseado em estudo cujo valor scientifico seja reconhecido pelo Conselho de Minas, ficando a concessão dos jazigos descobertos subjeita á lei geral de minas, pediu essa auctorisação 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 hulhifero.

Foi-lhe favoravel o juizo de aquella corporação, pelo que devia o ministro, cumprindo a lei, auctorisar as pesquisas, para o que estavam assegurados os importantes capitães necessarios.

Pois não succedeu assim. Quando se tratava de consentir apenas em que se arriscasse avultado dispendio para o esclarecimento de um assumpto de altissima importancia para a economia do paiz, no mo-

mento mais agudo da crise, o ministro Herculano Gahardo agarrou-se ao espirito da lei para o oppor á lettra, parecendo-lhe inadmissivel que se podesse estender uma auctorisação 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 mezes, até que o assumpto teve agora soluçção.

Não é a *Gazeta* publicação na qual se versem *ex professo* questões geologicas, nem quando o fosse, teria eu competencia para d'ellas me occupar. Tão momentoso é, porém, o assumpto e tão grande seria a revolução economica 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 noticia de vulgarisação, por imperfeita que seja.

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

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

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

Diminuiu esta gradualmente de diametro 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 discordancias das camadas. Esses phenomenos tectonicos foram ainda complicados pela erupção das rochas crystallinas.

Os terrenos sedimentares que recobrem a primitiva crosta, sobrepõem-se por ordem de antiguidade desde os mais antigos, chamados primarios ou *paleozoicos*, seguidos dos secundarios ou *mesozoicos*, até aos mais modernos, denominados terciarios, *cainozoicos* ou *neozoicos*, sobre os quaes se encontram finalmente os terrenos modernos ou quaternarios, contemporaneos da appareção do homem sobre a terra.

Cada um d'esses grupos ou eras abrange longa serie de formações sedimentares, caracterisadas pelas rochas que as constituem e pelos vestigios fosseis da fauna e da flora respectivas.

A era primaria divide-se em quatro periodos successivos: o *cambrico*, onde apparecem os primeiros vestigios de seres vivos; o *silurico*, rico de organismos maritimos e pobrissimo de vegetaes terrestres; o *devonico*, em que apparecem numerosos peixes representando os vertebrados e vegetaes precursores da flora terrestre, que se transformou em hulha e, finalmente, o periodo *permo-carbonico*, caracterisado por extraordinaria vegetação, que deu logar á formação do carvão mineral.

O systema permo-carbonico comprehende tres 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 coexistencia e sobreposição locais.

O *culm* occupa o vasto quadrilatero 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 Atlantico.

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 parallela áquella, sobreposto aos terrenos cambrico e silurico e seguindo um alinhamento que se prolonga na direcção de Esposende.

Os terrenos sedimentares n'essa zona soffreram deslocamentos lateraes, que determinam dobras ou plicaturas, 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 Allemanha.

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 *culm* base sobre a qual se depoz o carbonico, até aos terrenos secundarios e terciarios.

A orientação d'essa linha divisoria é parallela 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 visinhas, se transformou em anthracite. A parte convexa da ondulação, ou anticlinal, desapareceu pela desnudação e o mesmo succedeu ás ondulações que para Leste se seguiam, do que ha o testemunho, sob a fórma 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, apparecer-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 vestigio 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 *culm* 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 systema permico-carbonico, escapadas á desnudação que se operou ao Sul, deixando apenas o *culm* e vestigios do seu anticlinal no Moinho da Ordem, em Alcacer e egualmente 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 atraz indicadas.

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

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

clinaes e anticlinaes e da desnudação que estas soffreram 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 seductora, que da existencia separada dos trez terrenos do permico-carbonico e dos vestigios das dobras hercynias, dando logar a synclinaes e anticlinaes, combinadas com as falhas e rebaixamento de terrenos, conclue pela existencia dos mesmos terrenos sobrepostos e cobertos pelas formações mesozoicas e neozoicas, atravez das quaes é preciso ir procural-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 estende a zona exploravel, quaes os pontos que para isso mais se prestam.

E' avultada a quantia a dispendir, 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 patriótico e cujos resultados, incertos, podem ser de grande alcance, não é muito que se arrisquem algumas 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 melhora da balança commercial. E' a exploração facil dos nossos caminhos de ferro assegurada. E' o desafogo da nossa vida industrial. E' a producção de coke em condições de tornar exequivel a creação da industria siderurgica. E' essa profunda transformação da nossa economia coincidindo com a profunda crise economica 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 despretenciosa 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 transcendente assumpto.

J. Fernando de Souza

Linhas ferreas colonias

O Congresso da Africa do Sul

Realisou-se recentemente em Johannesburg, na Africa do Sul, o 20.º Congresso annual das Camaras de Comercio, 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 assumptos 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 alcançassem 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 estimulo para o progresso. As deliberações não affectariam formalmente o Governo de Moçambique, sendo certo, porém, que a Provincia 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 locais apresentarão opportunamente.

As tres propostas emanadas da Provincia 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 accôrdo pelo qual mais facilmente se alcançam os fins inspirados em duas d'essas propostas, indo-se até mais longe em alguns casos.

Allude ao trafego carvoeiro com que Lourenço Marques vae de futuro beneficiar, trafego 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 definir-se, já que as tendencias da União em relação a Moçambique consistem na opposição a qualquer accôrdo, bom, mau, ou indifferente, 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 prevalentes. Aquelle porto parece ter criado a illusão de que o tratado opéra em seu detrimento; «se esta é realmente a base da proposta, diz o citado periodico, a sua decisão não podia ser mais infeliz, visto os numeros publicados provarem sufficientemente que os portos da União receberam durante o mez de Setembro quasi 30 % do trafego em transitio 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 incluídas na ordem do dia havia uma de agradecimento á armada ingleza e á marinha mercante pelo facto de existir ainda n'estes tempos algum trafego marítimo; uma, que devia também interessar o director geral das Alfandegas da Provincia, seria aquella em que se pede o apoio das propostas da Conferencia

Economica dos Alliados 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 seus leitores o que ficou decidido no congresso em referencia, no que respeite a assumptos ferro-viarios.



PARTE OFFICIAL

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.ª Repartição

Usando da faculdade que me confere o n.º 4 do artigo 47.º da Constituição Política da Republica Portuguesa, atendendo ao que requereu o engenheiro subalterno de segunda classe do Corpo de Engenharia Civil, Secção de Obras Publicas do Ministério do Commercio, Abel Mario de Noronha Oliveira e Andrade, e as informações do governador geral da provincia 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.º 1:028 de 7 de Agosto de 1917.

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



A situação ferro-viaria nas colonias

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 effeito da mobilisação.

N'essa entrevista, o Sr. Duarte Veiga fallou com entusiasmo da grande fertilidade do districto de Quelimane, onde, disse elle, estão já plantados alguns milhões de coqueiros produzindo ou prestes a produzir fructo. No districto existe também borracha, sisal, chá, 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 possível á ligação do caminho de ferro de Quelimane com Nhama-curra, povoação situada nas margens do rio Macuse, parte do qual é navegavel para embarcações pequenas. De Nhama-curra a linha segue para o norte, até Mocuba, região muito saudavel 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 kilometros.

No trajecto que hade 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 difficuldades em se obter o material necessario para a linha em referencia, tem-se proseguido, sem interrupção, nos trabalhos de aterros e balastragem do leito que hade 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 kilometros.

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 vimos ainda o decreto; e se elle fôr publicado antes da sahida do nosso jornal veremos o que se resolveu e se entre as suas disposições se contém alguma que beneficie os jornaes periodicos, como o nosso e tantos outros, de Lisboa e Porto e provincias, que não são collossos 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 differença de 5 reis, que poupamos 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 vae ao correio pelo qual são, para o paiz, expedidos apenas 330 exemplares, sendo toda a restante distribuida 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 10,520 por anno; um verdadeiro pingão d'agua no oceano de despesas a mais e receita a menos que a guerra nos trouxe, e que passa de 1.200,000 escudos annuaes.

A proposito vem agradecer desde já aos nossos assignantes o acolhimento benevolo que fizeram á alteração de preço, de 2,550 para 3,000, por anno, que fizemos na assignatura da nossa revista.

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

E mais: alguns assignantes que haviam expontaneamente, pago a assignatura em dezembro, apressaram-se em nos enviar a differença acompanhando o envio de phrases muito amaveis que são para agradecer.



O nosso anniversario

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

Citaremos em primeiro logar o velho amigo *Diario de Noticias*. Tambem 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* tambem nos saudou por esta occasião, e egualmente lhe agradecemos as affectuosas palavras com que o fez.

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

Os caminhos de ferro francezes e a guerra

Quando o famoso general Cadorna soffreu o revez militar que o fez recuar até ao Veneto, e que os alliados 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 poudesse assegurar os primeiros transportes.

Collaborando com as outras linhas de caminhos de ferro de Orleans, do Norte e do Este, conseguiu-se, com effeito, enviar, 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 effectivo do exercito de soccorro franco-inglez subiu a meio milhão de homens, com o respectivo material.

Os caminhos de ferro francezes prestaram assim mais um assignalado serviço á causa sagrada dos alliados.



O expresso e os pombos-correios

Dois caminhos de ferro inglezes, 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 kilometros 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 kilometros á hora, ou sejam 1.333 metros por minuto.

Mas, por outro lado, o andamento dos comboios citados não attinge o maximo de que os expressos são susceptiveis. Na seguinte experiencia vae ver-se a ave e a machina pôr em destaque, uma a par da outra, as faculdades 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 kilometros á hora, ou 1.609 metros por minuto.

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

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

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

Suppondo 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 creaturas aladas fizeram em sete horas o trajecto de Paris a Budapesth. 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 pról dos interesses do publico.

Taes progressos acabam de ter uma nova confirmação n'um acontecimento recente, qual foi o da abertura ao trafego, 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 economisar 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.

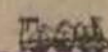
Aquelle arco referido, arco immenso, tem a parte culminante da sua curva a mais de 100 metros acima do braço de mar que a ponte atravessa.

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 estrutura.

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 possui 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 affirmar 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 offerecido 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 collaboradores, 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 ephemerides nacionaes, uma revista dos factos da guerra, etc. etc.

E', como dissémos, um repositório a consultar sempre que se trate de fazer a historia do anno findo, ou, como muito bem diz o sub titulo do folheto, um *archive 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 materias 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 occupaões 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 submete 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 vergontees do estro que a idade 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 Noticias Illustrado. — Todos os annos,

por occasião do Natal, apparece esta esplendida illustração, que refina 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 *Canção Primavera*, 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 instrucções da auctoridade competente, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes publicou um aviso segundo o qual não é permittido o transito de cereaes sem as remessas serem acompanhadas d'uma guia passada pela Direcção dos Serviços de Subsistencias 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 effectuar.

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 installações 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 publico de que as suas estações não aceitarão remessas de gado de qualquer das especies comestiveis, 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:

Linhas do Minho e Douro — Ancora, Moledo do Minho (ap.), Caminha, Seixas, Lanhelas, Gondarem, Cerveira, S. Pedro da Torre, Valença, Ganfei (ap.), Verdoojo, Friestas, Lapella, 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 — Villá Vigosa, Serpa-Brinches, Pias, Machados (ap.), Moura, Cacella-Monte Gordo, Castro-Marim e Villa Real de Santo Antonio.

Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

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

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 póle aceitar-se todo o trafego, 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

Linhas 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 Gijón. — As remessas de pequena velocidade, destinadas ás duas estações ou por ellas em transito teem reservas pelos prazos de transporte.

Estações de Paseo 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 trafego para as estações do trajecto interrompido nem para as comprehendidas entre Bilbao e Mercadillo.

Entre la Espina e la Robla aceita-se todo o trafego 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 a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, emquanto se não dispuzer 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 Accessorias (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.º (27-2-04) — 2.º (6-4-09).

Modificações: 1.ª (17-12-10) — 2.ª (21-10-16) — 3.ª (12-12-16).

D. (1-4-04): Bilhetes collectivos para grupos de 12 ou mais pessoas, em 2.ª e 3.ª 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.ª e 3.ª 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.º 1 (20-7-05): Livretes kilometricos, a preços reduzidos.

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

C. F. E. n.º 2 (14-2-10): Bilhetes de gare.

1.ª ampliação (19-7-10).

Bilhetes e transportes de bagagens dos caixeiros-viajantes: Aviso ao Publico: B 226 (3-3-13).

N.º 2 (9-10-14): Toilettas-camas.

N.º 5 (8-1-15): Bilhetes ordinarios, a preços reduzidos, de algumas estações para as de Lisboa até Moita e Aldegallega.

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

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

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

N.º 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.º 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 Portuguesa, Beira Alta e Companhia Nacional.

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

P. n.º 13 (23-4-07): Bilhetes de ida e volta, combinada com a Companhia Portuguesa.

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

Mercadorias

Internas:

N.º 1 (17-7-13): Recovagens e generos frescos.

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

N.º 3 (1-8-05): Reembolsos.

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

N.º 4, 6 de pequena velocidade (19-7-14): Touros, animaes ferozes, etc.

N.º 6 (23-6-14): Telegrammas.

N.º 8 (16-9-12): Volumes de peso não superior a 10 kilos.

N.º 9 (27-8-12): Carros automoveis para passageiros.

N.º 11 (27-8-13): Generos frescos, em vagões frigorificos dos expedidores.

Combinadas:

P. n.º 3 (10-4-17): Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas, combinada com varias linhas portuguezas.

Ampliações: 1.ª (12-12-08) — 2.ª (31-5-16).

N.º 105 (27-1-12): Reembolsos, combinada com todas as linhas portuguezas.

N.º 201 (13-11-15): Comestiveis e generos frescos, combinada com a Companhia Portuguesa e M. G. P.

Camionagem em Lisboa (12-1-12), combinada com a Companhia Portuguesa.

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.º 1 (25-11-03): Taras.

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

N.º 2 (9-9-08): Aguardente, alcool, azeite, vinho, vinagre e bebidas diversas.

Ampliações: 1.ª (12-12-08) — 2.ª (12-3-10) — 3.ª (8-7-11) — 4.ª (22-11-11) — 5.ª (12-1-17).

N.º 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.º 4 (25-12-03): Materias explosivas.

Modificações: 1.ª (4-4-08) — 2.ª (10-12-10) — 3.ª (10-4-11).

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

N.º 5 (25-11-03): Gado por vagão completo.

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

N.º 6 (19-7-14): Touros, animaes ferozes, etc.

N.º 7 (25-11-03): Petroleo.

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

N.º 8 (27-8-09): Materiaes de construcção, adubos, sal, minerios, 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.º 9 (25-11-03): Fructas, hortaliças, oleos, insecticidas, etc.

Ampliações: 1.ª (12-12-08) — 2.ª (2-5-10) — 3.ª (4-11-11) — 4.ª (21-8-13) — 5.ª (26-9-14) — 6.ª (12-1-17) — 7.ª (8-9-17).

N.º 10 (15-6-17): Esparto, palma, linho, peixe e machinas agricolas e industriaes.

N.º 11 (25-11-03): Cereaes, etc.

Ampliações 2.ª (12-12-08) — 3.ª (21-4-11).

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

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

Ampliações: 1.ª (12-12-08) — 2.ª (28-5-09).

N.º 13 (26-3-06): Carvão vegetal, cascas e cortiças, etc.

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

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

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

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

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

Combinadas:

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

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

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

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

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

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



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 obrigacionistas 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 experiencia 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 alliados para um golpe decisivo, que só terá o defeito de não ter vindo a dar-se mais cedo, tal o anseio que todos teem pela paz tão necessaria e tão demorada.



Monte-pio Ferro-Viario da Provincia 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 Montepio Ferro-Viario da provincia 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	13.812\$36	19.848\$10
Jóias.....	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 empréstimos por declarações de divida..	949\$03	1.647\$74	1.995\$22
De empréstimos hypothecarios.....	—	395\$81	1.663\$80
De empréstimos para construcção e aquisição de casas.	—	1.205\$72	3.139\$12
De antecipaçaõ de direitos ás familias	30\$69	33\$34	135\$08
Premios de transferencias.....	—	—	99\$89
Outras receitas consignadas no regulamento organico:			
Subsidio do Governo da Provincia..	—	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 realisada.

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 Montepio 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 apprehensão 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
Subsidios.....	—	—	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 Economica...	15.000\$00
Subsidio do Governo.....	10.000\$00
Subsidio 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 Economica 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 attingida no mez 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 emittido 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 quantia 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, resolveu em sessão de 31 de Dezembro acceitar 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 Economica além 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 abalançar-se a grandes transacções se não contasse com o capital da Caixa, e quanto maior este fôr maiores serão as transacções e mais compensadores os interesses.

Se a Caixa Economica n'esse anno contribuiu para cobrir 56 por cento da despesa do Montepio, para o immediato, estando os juros totaes calculados em 15.000\$00, e estabelecendo a mesma percentagem na divisão dos lucros entre o capital da Caixa Economica 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 Economica, 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 Economica 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 Portuguesa. — Tendo o Snr. 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. Henrique 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. E' conveniente lembrar que a grêve geral dos caminhos de ferro, que teve lugar nos mezes de Setembro e Outubro, teve o trafego suspenso por mais de 30 dias, o que, em não pequena parte, contribuiu para a alludida diminuição de receitas.

Brazil

O governo auctorizou 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 submeta á approvação 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, 532,125 trens.

Esta linha ferrea conseguiu no mez de Outubro bater o «record» do transporte de manganez, collocando na Estação Maritima 60.189 toneladas daquelle minerio.

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 construcção da nova estação no Mangue, pertencente á Leopoldina Railway.

Tendo presente o requerimento em que a *Compagnie de Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* submetteu a approvação 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 approvado mediante as condições propostas.

Hespanha

A última estatística official dos caminhos de ferro hespanhoes 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 differentes linhas no anno de 1916.

Sobre a totalidade das rédes, comprehendendo 14.847 kilometros em exploração, o total das receitas de toda a natureza elevou-se, em 1916, a 454.559.464 pesetas, cifra que vem accusar o augmento de 52.648.146 em confronto com o anno de 1915. Esse augmento é proveniente do transporte de 67.596.127 passageiros (4.688 por kilometro explorado e 18.519 por dia); e de 35.118.154 toneladas de mercadorias (2.365, em media, por kilometro, 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'aquelle anno anterior.

A recente assembleia geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluzeos 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 consequência 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 trafego.

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

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

A proposta para a nacionalisação facultativa dos titulos ficou tambem approvada 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 Maritima*, para se dedicar á construcção 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, commerciantes 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 mez 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 annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie «Beira Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %. Esc. 2501.

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

» » » » » 44 » » » » 2503.

» » » » » 45 » » » » 2503.

» » » » » 41 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 typo, Esc. 3506.

Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha, Esc. 3501.

» » » » » 43 » » » » 3504.

» » » » » 44 » » » » 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 mez de janeiro de 1918 serão pagos os coupons da folha annexa 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 Fra. 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 accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1918.

Finanças Italianas. — O governo italiano apresentou um relatório 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 metallica, que era de 1.633 milhões, em Junho de 1914, passou para 1.740 em 30 de Setembro p. p.

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

As importações, que em 1916 atingiram o total global de 5.229 milhões de libras, nos primeiros dois mezes de 1917 subiram já a 4.576 milhões.

Os depositos nas caixas economicas augmentaram consideravelmente no ultimo anno.

O novo empréstimo francez. — O producto effectivo das subscrições actualmente reunidas, não comprehendendo as do estrangeiro, attingiu a 10.276.000.000 de francos, correspondente a 559 milhões de renda.

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

Um accordo entre a Republica Argentina e os Alliados. — Consta que os governos francez, inglez e americano, concluíram uma compra de 2 milhões e 500.000 toneladas 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 submettido 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 alliados 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 **nosso 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 mez em que o seu valor mais se elevou ou mais desceu.

E quem quizer estender esse estudo a muitos annos, pôde 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 acções 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 organizadores 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 portuguez, especialmente ao de exportação, garantias e facilidades que até hoje lhe tem faltado.

Bolsa. — O nosso mercado de fundos continua na sua carreira ascencional, influenciado pela abundancia de capital disponível. As ordens de compra afluem aos guichets dos corretores officiaes, porém estes não as podem satisfazer por completo, devido á falta de vendedores; todo o papel que apparece 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 acções das companhias de seguros, mostraram sensível 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 tendencia 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 ³ / ₄	30 ³ / ₁₆	30 ¹ / ₁₆
90 d/v.....	30 ¹ / ₄	—	30 ⁹ / ₁₆	—
Paris cheque.....	295	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.....	9\$85	9\$95	9\$75	9\$85

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JANEIRO

Bolsas e titulos	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento	—	41,25	41,35	41,40	41,50	—	41,50	41,50	41,50	41,50	41,50	41,45	—	—
Divida interna 3%, coupon.....	—	41,30	41,40	41,25	41,30	—	—	41,40	41,50	41,50	41,45	41,45	—	—
4%, 1888, c.premios.....	—	—	22\$80	—	22\$80	—	—	22\$80	—	—	—	22\$80	—	—
4%, 1888/9 c.....	—	—	—	—	58\$80	—	—	58\$80	—	—	—	59\$00	—	—
4%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	51\$50	—	—	—	—	—	—	—
3%, 1905 c.premios.....	—	—	—	10\$30	10\$30	—	—	—	—	10\$35	—	10\$35	—	—
5%, 1905, (C.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c.....	—	—	—	80\$00	80\$00	—	80\$00	—	—	—	80\$50	—	—	—
4%, 1912, ouro	112\$50	—	—	—	112\$50	—	—	—	—	—	—	112\$50	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	92\$00	92\$50	92\$40	92\$40	92\$60	—	92\$60	92\$50	92\$50	92\$50	92\$50	92\$60	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	91\$00	91\$50	91\$50	91\$50	—	91\$30	—	91\$00	—	—	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	—	94\$00	94\$40	94\$30	—	—	94\$20	94\$10	—	—	94\$00	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal.....	—	199\$50	—	—	199\$00	—	—	199\$50	—	200\$00	—	—	—	—
Comercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	154\$50	155\$00	—	155\$00	—	155\$00	155\$00	156\$00	156\$40	—	158\$50	—	—
Lisboa & Açores.....	—	149\$00	—	—	149\$00	—	—	149\$50	149\$50	150\$00	150\$00	150\$60	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	36\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	5\$30	5\$30	—	5\$30	—	—	5\$30	5\$30	5\$30	—	5\$30	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	136\$20	136\$50	137\$50	136\$90	135\$70	—	135\$00	135\$50	135\$00	135\$50	136\$00	136\$80	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	49\$00	—	48\$80	—	48\$80	—	48\$80	48\$80	48\$80	49\$00	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	117\$00	—	117\$00	117\$50	—	—	118\$00	118\$00	118\$50	118\$50	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1.....	93\$50	93\$80	93\$80	—	94\$00	—	—	94\$50	94\$50	94\$50	94\$50	94\$50	—	—
tit. 5.....	93\$00	93\$00	92\$80	92\$80	93\$10	—	93\$80	94\$00	94\$20	94\$50	94\$50	94\$50	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	—	35\$90	35\$90	35\$80	35\$80	—	—	35\$70	35\$50	35\$50	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	13\$90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	83\$00	—	—	—	—	83\$10	—	—	—	83\$50	—	—
prediaes 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	91\$00	91\$00	91\$50	—	91\$50	—	—
5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	91\$00	—	91\$20	—	91\$20	—	—
4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88\$00	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	61,10	61,10	61,10	61,10	—	61,10	61,10	—	—	—
2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau.....	—	—	196	197,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	120	115	125	—	—	124	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas									
Companhia Cam- Rede geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
inhos de ferro Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e sueste	20 Dez.º-17	722	3.456.713\$39	722	2.534.070\$00	+ 622.643\$39	4.372\$17	3.509\$79	+ 862\$38
Minho e Douro	30 Set.º-17	484	1.938.437\$01	484	1.661.385\$85	+ 277.051\$16	4.005\$03	3.432\$61	+ 572\$42
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Outub.º-17	185	174.214\$41	185	156.392\$61	+ 17.821\$80	941\$69	845\$36	+ 96\$33
Valle do Vouga	31 Junho-17	176	69.119\$02	176	85.108\$60	- 15.989\$58	392\$72	483\$57	- 90\$85
Porto a Povoa e Famalicão	31 Outub.º-17	64	179.221\$34	64	176.062\$37	+ 3.158\$97	2.800\$33	2.750\$97	+ 49\$36
Guimarães	30 Set.º-17	56	116.288\$27	56	128.051\$93	+ 18.236\$44	2.612\$29	2.288\$64	+ 325\$65
Hespanholas									
Norte de Hespanha	20 Dez.º-17	3.681	174.550.194	3.681	167.188.073	+ 7.362.121	47.419	45.419	+ 2.000
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.664	160.061.187	3.664	146.216.920	+ 13.444.267	43.684	39.906	+ 3.778
Andaluzes	20 "	1.083	34.168.927	1.083	34.515.391	- 346.464	31.550	31.870	- 320
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	31 "	777	12.281.180	777	11.201.680	+ 1.079.500	15.803	14.416	+ 1.389
Lorca a Baza e Aguilas	29 "	168	4.204.780	168	3.856.234	+ 348.546	25.028	22.953	+ 2.075

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 extrahido das minas carboníferas 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 concluida em breve praso.

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 geologo que, em 1847, descobriu os jazigos da fazenda do Leão, tornando conhecida a sua existencia.

D'esses trez portos, o Mauá é o que offerece maior calado.

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

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 utilizada 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.



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. Fermin Calbetón. — «Los ferrocarriles españoles y la economia 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,

Titulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Malo		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 % 1888 c/premios.....	22,570	22,550	22,570	22,560	22,570	22,550	22,580	22,570	23,500	22,580	22,590	22,575
» » 4 1/2 % 1888/9.....	57,560	57,510	57,580	57,510	58,580	57,570	58,550	57,540	59,500	58,520	59,500	58,550
» » 4 % 1890.....	50,580	50,520	51,540	50,550	51,550	50,550	51,570	50,550	51,570	51,590	52,530	52,530
» » 3 % 1905.....	9,570	9,555	9,595	9,590	10,510	10,505	10,555	9,590	9,590	9,580	9,595	9,585
» » 5 1/2 % 1905 C. F. E.	80,550	79,550	80,500	80,500	80,550	80,550	81,520	80,530	82,550	81,550	83,500	82,500
» » 5 % 1909 ob. C. F. E.	79,550	79,500	79,580	79,570	81,500	80,530	80,500	80,500	80,550	80,520	81,500	80,550
» » 4 1/2 % 1912 ouro.....	99,550	97,550	99,560	99,550	101,500	101,500	101,580	101,550	—	—	111,500	109,550
» Externa 3 % coupon 1.ª serie.....	81,540	80,520	82,500	81,520	84,560	80,500	85,590	84,540	90,560	85,560	93,500	90,500
» » 3 % 2.ª serie.....	82,550	79,520	80,500	80,500	82,550	81,550	84,500	82,580	86,500	84,550	91,550	89,500
» » 3 % 3.ª serie.....	82,590	81,520	83,580	82,590	86,570	84,550	87,550	86,550	91,590	87,550	94,500	91,550
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	130,500	130,500	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações do Banco de Portugal.....	190,515	186,500	191,500	188,550	191,500	187,500	197,565	190,550	195,515	194,500	195,550	193,550
» » Commercial de Lisboa..	170,500	165,500	170,550	168,500	175,500	170,500	176,500	175,500	—	—	169,550	169,500
» » Nacional Ultramarino..	147,550	145,500	148,510	146,500	147,550	145,500	154,550	147,550	151,550	153,550	151,590	152,500
» » Lisboa & Açores.....	130,500	127,550	130,500	127,500	140,500	132,500	151,500	140,500	145,500	143,500	141,550	141,500
» Companhia dos Caminhos de F. Port.	34,540	34,500	36,500	34,520	36,500	34,560	37,550	36,500	36,500	34,550	35,550	34,550
» » Nacional.....	4,500	3,595	4,520	3,590	3,590	3,590	4,500	3,590	3,590	3,580	3,580	3,500
» » dos Tabacos.....	101,500	97,550	101,550	98,580	108,530	100,550	107,580	107,550	114,520	107,550	111,550	106,550
» » dos Phosphoros.....	52,580	52,500	52,550	52,500	53,520	52,500	54,500	52,520	52,590	52,550	52,550	51,580
Obrigações da Comp. Através d'Africa...	102,500	98,580	102,550	102,500	107,580	102,550	109,520	106,520	110,520	109,520	112,500	109,550
» » Benguela tit. 1.....	84,530	81,550	84,500	83,570	86,550	84,500	90,580	86,540	91,500	87,550	90,550	89,550
» » » 5.....	82,550	80,580	82,500	81,560	85,500	82,500	91,550	84,540	89,550	87,500	90,500	89,500
» » C. F. P. 3 % 1.º grau.	81,550	79,550	79,500	78,500	80,550	78,500	82,520	80,550	83,540	82,500	83,530	82,550
» » C. F. P. 3 % 2.º grau.	36,580	36,530	37,555	35,550	36,530	35,550	37,520	36,500	36,550	36,500	36,540	35,520
» » B. Alta 3 % 1.º grau..	—	—	—	—	—	—	—	—	65,500	65,500	70,500	65,500
» » B. Alta 3 % 2.º grau.	—	—	13,550	13,510	13,550	13,500	13,550	13,500	13,510	13,500	12,520	12,520
» » Nac. coupon 1.ª serie.	77,500	76,500	77,500	76,500	76,500	74,500	75,500	74,500	75,500	74,570	75,580	74,580
» » Nac. coupon 2.ª serie.	65,550	65,500	65,500	65,500	68,500	65,500	68,500	67,550	67,550	67,500	67,550	67,500
» » Aguas.....	83,500	81,520	83,500	82,580	83,550	80,500	81,580	80,500	80,580	80,560	83,500	84,520
» prediaes 6 %.....	94,550	94,550	93,500	92,570	95,500	93,550	95,500	95,500	95,520	95,500	96,500	95,500
» » 5 %.....	90,500	88,550	89,500	88,550	89,550	89,550	91,570	91,510	91,580	91,550	92,500	90,550
» » 4 1/2 %.....	85,500	85,500	86,500	85,500	—	—	87,550	87,550	88,500	87,550	88,535	88,530

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 construccion de la nueva red», por D. Eloy L. André y D. Manuel Bellido. — «La cuestion 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 Carande 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 organisador 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 funcionarios do seu ministerio ás diversas sessões do Congresso.

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

Sobrinho, Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 113.º 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 retirá-las, 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.º; 85.387, de Porto-Campanhã a Lisboa-R, 5 saccos vassios, 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.

ARREMATACÕES

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 Candido da Cunha &

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

O PRESAGIO — 5 actos — por Vera Vergani

6.º e 7.º capitulos do emocionante film:

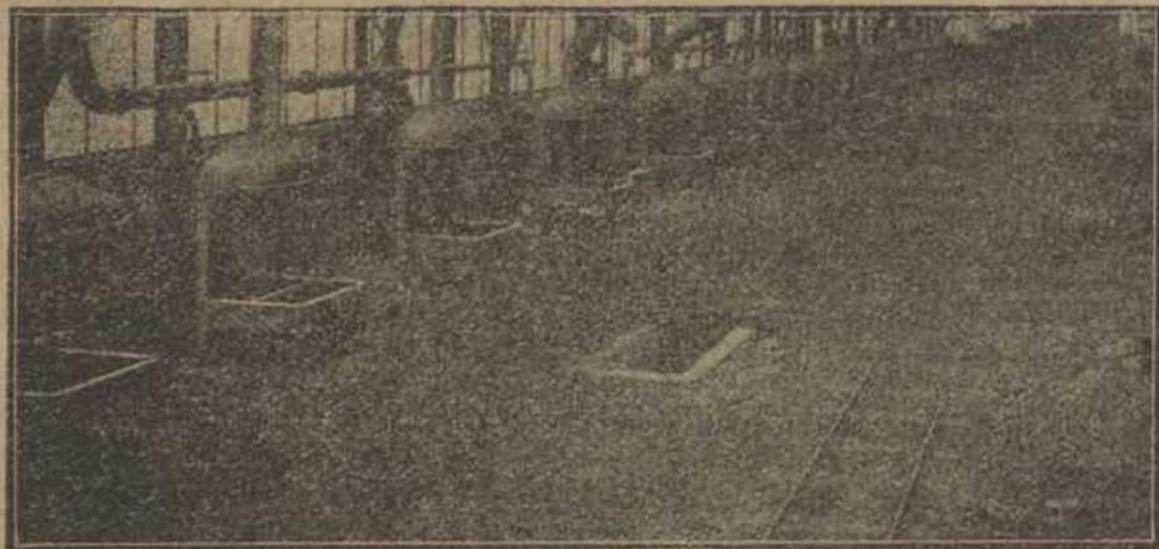
A Seita Tenebrosa

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	40,40	42,30	40,10	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
22,65	22,55	22,75	22,55	22,70	22,65	22,75	22,70	23,20	22,85	23,20	22,90	Nov.º e Dez.º	23,20
58,80	58,00	58,80	58,20	59,00	58,50	59,00	57,60	59,00	58,80	59,50	58,20	Dezembro...	59,50
51,50	50,80	51,80	51,50	—	—	51,30	50,60	51,90	50,80	51,70	51,50	Junho.....	52,30
10,15	10,10	10,20	10,10	10,55	10,20	10,20	10,00	10,35	10,05	10,30	10,20	Abril e Set.º	10,55
81,50	81,50	85,50	81,50	83,00	83,00	84,00	83,20	84,00	83,00	—	—	Agosto.....	85,50
80,40	80,00	81,30	81,30	81,50	81,50	81,00	80,60	81,00	80,50	81,10	80,80	Setembro...	81,50
108,50	107,50	107,50	107,50	107,50	107,50	109,00	107,00	114,80	113,00	115,10	114,50	Dezembro...	115,00
90,30	89,60	90,50	89,80	90,50	89,50	91,20	90,50	94,50	91,00	95,00	93,50	"	95,00
89,00	88,00	88,50	87,80	89,00	89,00	90,00	89,50	92,50	89,50	92,50	91,50	Nov.º e Dez.º	92,50
91,80	90,60	92,00	91,50	92,40	90,50	93,40	92,10	96,50	93,00	96,00	93,50	Novembro...	96,50
—	—	—	—	—	—	—	—	130,00	130,00	—	—	Fev.º e Nov.º	130,00
194,00	192,50	193,00	191,50	194,50	191,50	195,15	194,00	201,80	194,80	200,00	200,00	Novembro...	201,80
166,50	166,00	166,00	166,00	167,50	166,00	—	—	—	—	—	—	Abril.....	176,00
154,80	152,50	154,50	153,50	154,80	154,00	155,50	154,60	155,40	155,00	155,00	154,10	Outubro....	155,50
139,50	139,00	138,50	138,00	135,00	134,50	142,00	139,00	145,00	142,00	148,00	148,00	Abril.....	151,00
34,30	33,00	34,30	34,30	37,00	37,00	36,50	35,50	40,80	36,70	40,00	40,00	Novembro...	40,80
3,80	3,80	4,10	4,00	4,80	4,80	4,50	4,30	4,80	4,50	5,80	5,00	Dezembro...	5,80
109,50	108,00	108,80	104,50	108,50	107,60	114,50	108,50	125,00	111,50	139,00	126,00	"	139,00
52,70	52,50	53,00	52,50	52,00	45,50	48,20	47,40	50,10	48,20	50,50	48,90	Abril.....	54,00
109,70	108,50	109,50	108,80	109,50	109,00	110,00	110,00	120,00	115,00	119,50	118,00	Novembro...	120,00
87,00	86,50	89,00	87,00	89,00	88,50	90,50	89,50	100,00	91,50	98,00	96,00	"	100,00
86,50	86,00	89,00	86,20	88,90	87,50	90,00	89,10	99,00	90,00	97,00	94,00	"	99,00
84,50	82,00	81,80	81,80	81,00	78,30	82,00	80,00	84,50	82,50	84,00	84,00	Julho e Nov.º	84,50
37,50	34,00	37,50	34,00	36,00	05,50	37,00	35,40	37,25	36,80	37,00	36,00	Fevereiro...	37,55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70,00	70,00	Junho e Dez.º	70,00
12,40	12,30	13,00	12,60	—	—	13,90	13,00	14,50	13,80	13,80	14,80	Novembro...	14,50
76,50	75,50	76,50	76,00	76,50	76,50	75,50	75,00	77,50	76,00	77,30	77,30	"	77,50
66,50	66,00	67,00	66,50	65,10	65,10	66,50	66,00	67,50	66,50	68,00	67,50	Março, Abr., Dez.º	68,00
84,80	83,50	84,80	84,80	84,80	84,00	84,50	84,00	84,80	84,40	85,00	84,80	Junho e Dez.º	85,00
93,15	92,50	94,50	93,20	93,80	93,50	94,00	93,60	94,00	93,50	93,20	93,00	Junho.....	96,00
92,00	90,50	92,15	92,00	91,80	91,80	92,50	91,10	93,50	92,50	93,50	93,00	Nov.º e Dez.º	93,50
88,50	88,50	88,50	88,50	—	—	88,50	88,50	88,50	88,50	—	—	Jul. Ag. Out. Nov.	88,50

BLACKMAN



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

Pedir catalogos
e preços a:

BLACKMAN EXPORT C.^o L.^{TD}

374, Euston Road — LONDON, N. W. 1

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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	15	7 23
10 5	11 34	8 12	9 26
5 30	7 19	12 5	1 14
7 22	8 51	8 40	9 48
12 25	1 54	10 20	11 27

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 40	5 55	7 11
9 15	10 23	7 25	8 43
10 30	11 50	8 45	9 46
1 10	2 20	10 55	11 59
5 30	6 50	12 20	11 30
6 20	7 32	3 34	4 50
1 30	8 50	7 20	8 30
10 25	11 45	10	11 16
12 30	1 40	11 20	12 35

C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
7 50	8 32	8 47	9 26

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 19
1 50	3 25	4 11	5 40
5 20	6 50	8	9 36
6 2	17 39	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	6 58	6 55	7 40
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 44	10 40	11 30
5 20	6 8	4 58	5 45
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	11 1	11 36
12 16	1 7		

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
c 7 40	7 50	c 7 20	7 30
c 5 10	5 20	c 9 20	9 30
c 6 15	6 25	c 5 40	5 50

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26		

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
		8 54	11 36

Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 20	9 33	11 26	5 5

Entrone	Alfarellos	Entrone	
4 25	2 19	1 57	10

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 9	8 36
8 50	11 3	o 1 33	10 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	d 12 40	d 9 25	2 33

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

CHEG. PART. PART. CHEG.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
3	6 23	4 8	6 15
7 35	9 20	7 30	8 15
11 25	2 13	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	10 40	12 21
		12 40	4 15

Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
2 50	4 45	7 10	8 21
Coimbra	Louza	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 39
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8	4 45	2 55	11 50
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 39	10 9
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1 40	10 55	11 40	8 23

Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 30	4 40	7 40
2 5	4 55	6 25	9 32
5 21	8 12		

Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43

Porto	Espinho	Porto	
4 26	5 26	6	7 6

Mais os de Ovar e Aveiro.			
Lisboa-R	Val. d'Alc.	Lisboa-R	
8 50	7	8 28	8 36
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
8 50	10 50	5	8 36
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
8 40	2 31	9 35	2 33

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

Entrone	C. Branco	Entrone	
11 11	7 52	2 11	11 55

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

Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 10	4 33	11 35

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 9	8 36
8 50	11 3	o 1 33	10 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	d 12 40	d 9 25	2 33

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

PART. CHEG. PART. CHEG.

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
o 7 45	10 40	n 7 31	10 53

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

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

Lisbon	Aldegallega	Lisbon	
8 15	10 10	8 10	10 5
11 30	1 10	12 5	2
4 25	6 20	1 40	6 30
8 10	10 5	9 40	11 34

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

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

Lisbon	Villa Viçosa	Lisbon	
8 15	4	6 15	2

Lisbon	Mora	Lisbon	
8 15	3 5	6 40	2

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

Lisbon	Moura	Lisbon	
8 15	4 50	6	2

Lisbon	Villa Real	Lisbon	
8 10	10	4 40	7 10

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

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

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

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

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

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

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

MINHO E DOURO

Porto	Braga	Porto	
8 22	10 50	4 5	6 40
10 12	12 53	8 15	10 10
5 10	7 1	11 58	2 40
12 18	2 11	5 47	8 10

Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 26	8 10

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

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

Vianna	Monsão	Vianna	
8	10 45	4 26	7 20
7 50	10 34	4 2	6 46

Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 40

Porto	Marco	Porto	
9 52	12 44	3	5 50

Porto	Tua	Porto	
4 54	9 34	5 51	10 30

Porto	Barna d'Alva	Porto	
8	3 50	12	7 51

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

Porto	Amarante	Porto	
8	11 5	7 55	10 30
4 54	7 27	4 53	8 19

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

Regoa	Vidago	Regoa	
12 45	4 20	11 45	3 10

Pocinho	Carviães	Pocinho	
3 20	5 5	10 57	12 35

St. Comba	Vizeu	St. Comba	
1 6	8 24	q 6 50	8 55
9 35	12	r 11 15	1 20
3 57	6 10	4 8	6 13

Tua	Bragança	Tua	
n 9 40	5	8 15	1 55
3	9 5	n 11 40	6 30

Tua	Bragança	Tua	
n 9 40	5	8 15	1 55
3	9 5	n 11 40	6 30

Tua	Bragança	Tua	
n 9 40	5	8 15	1 55
3	9 5	n 11 40	6 30

VALLE DO VOUGA

Porto	Sarnada	Porto	
5 45	9 6	4	7 31

Porto	Vizeu	Porto	
8 30	3 45	12 20	7 40

Aveiro	Sarnada	Aveiro	
10	11 38	7	8 45
7 15	8 52	4 30	6 5

Vizeu	Sarnada	Vizeu	
q 4 30	8 36	n 5 30	10 2
6 36	10 36		

Porto	Povoa	Porto	
8 15	10 41	4 15	6 18
11 15	12 40	8 30	9 50
4 37	6 8	12 20	1 50
c 7 15	8 42	c 4 10	5 40
f 10	11 20	7 20	8 41

Povoa	Fam
-------	-----