

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

5.º do 31.º anno

LISBOA, 1 de Março de 1918

Numero 725

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao Publico: Comboios especiais de mercadorias.

SUMMARIO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, por J. Fernando de Sousa.....

67

A Regulamentação do jogo.....	68
Parte Official — Decreto n.º 3850.....	69
Caminhos de ferro allemães.....	70
Associação Commercial do Porto.....	71
O «Grande Hotel» de Faro.....	71
Viagens e transportes.....	72
Indice de tarifas.....	72
Linha do Guadiana.....	73
Linhas estrangeiras.....	74
Documentos para a Historia (Continuação).....	75
Negocio de minas.....	76
Parte financeira:	
Carteira.....	76
Boletim commercial e financeiro.....	76
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	77
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	77
Sobre o mar da Mancha.....	78
Novas locomotivas de vapor.....	79
Arrematações.....	79
Morario dos comboios.....	80

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pletas de 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. — **Ma-chinas-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



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

Especialistas na construcção de aparelhos de Regulação d'Agua para obras hydraulicas, Irrigação, Rios de Maré, Installações de Força, Hydraulica, Navegação, Obras de Exgoto, etc.

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: «SLUICE, LONDON.»

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

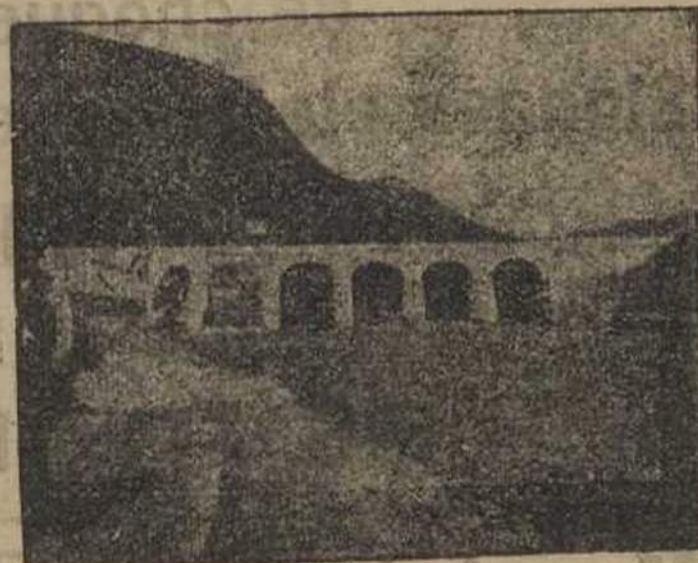
Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

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

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta «STONE»

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



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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. Nes preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

PÓS DE KEATING
MATAM

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENHA
105, Rua dos Fanqueiros, 1.^o
TEL - C. 1717 LISBOA

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, Largo da Annunciada, 16 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA LSCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES ESTRANGEIROS

Tinge seda, lin, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como lato feito ou desmanchado.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

Limpa pelo processo parisiense lato de homem, vestidos de seda ou de lin, etc. sem serem desmanchados.

Os artigos de lin limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.^o — LISBOA

Telef. : Central

Endereço telegraphico :

Direcção : 1719 — Expediente : 388

"FIDELIDADE"

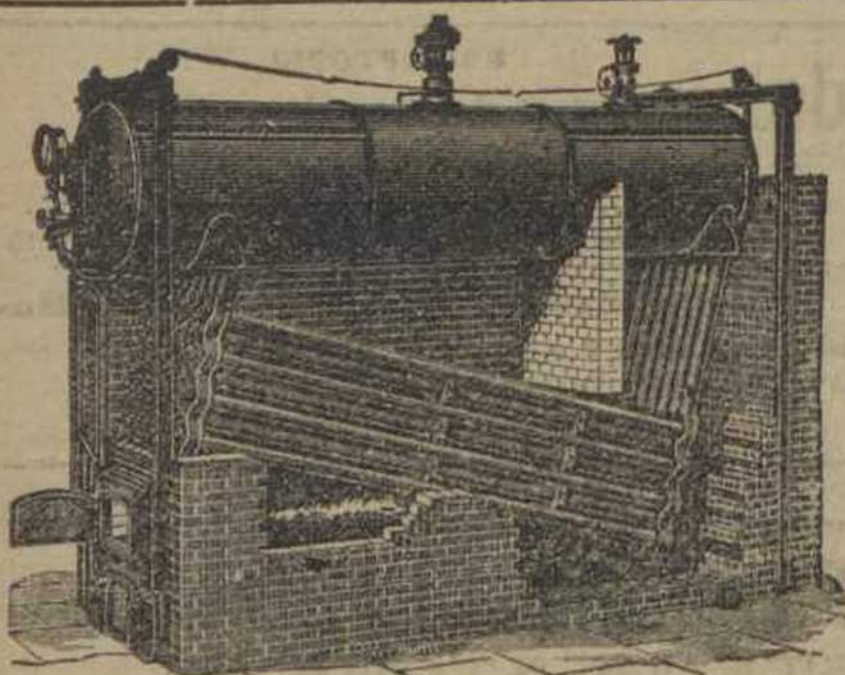
Capital emitido..... 1.344.000\$00

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores

de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

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

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)

Proprietário-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

5.º do 31.º anno LISBOA, 1 de Março de 1918 Numero 725

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Resumos estatísticos de 1916

Não se imagine que protestei afugentar leitores da *Gazeta*, apavorando-os indefinidamente com o aparato bellico de luzidas hostes de algarismos, formados em ordem dispersa á portada de cada numero.

Cumpro um dever de officio dando conta de valiosos trabalhos estatísticos, nos quaes se condensam e ordenam methodicamente os dados numericos que permitem orientar a exploração technica e subministram á commercial base segura para o conhecimento das vicissitudes do trafego. Na estatística baseia o serviço do trafego as suas reformas de tarifas, as combinações adequadas para a mais fructuosa exploração, procurando facilitar com ellas o maximo aproveitamento dos meios de transporte.

Trabalha um anno inteiro uma legião de pacientes obreiros, subordinados a um pensamento intelligente de coordenação e de methodo. Organizam milhares de columnas cerradas de algarismos. Effectuam miriades de operações arithmeticas. Batem pacientemente o matto para desemboscar os erros denunciados pela verificação dos resultados, soltando um suspiro de satisfação ao obterem a concordancia dos numeros finais.

Sob o commando superior do Chefe realisam-se todos os trabalhos de organização da estatística, e atrai-se afinal para os prélos um grosso volume de aspecto rebarbativo, que muitos encaram com temor supersticioso, qual mysteriosa taboá de logarithmos e que pouquissimos consultam e manuseiam.

E' humano, afinal. As maçadas são de evitar e para o grande numero quasi não existe o goso intellectual que deriva da methodica ordenação e analyse do facto bruto, enfadonhamente occulto nos numeros, como o fructo dentro da dura e rugosa casca.

Constituem estas divagações o preambulo da noticia que me cumpre dar da Estatística da Companhia Real, referente ao exercicio de 1916.

O merito intrinseco d'esse trabalho, devido á criteriosa direcção do Sr. Conselheiro Barjona de Freitas, é realçado pela sua prompta elaboração, pois um anno apenas decorreu desde o fim d'aquelle exercicio, pra-so curto para a conclusão da estatística e para a sua laboriosa composição e impressão.

O plano é o mesmo, como é natural, que o do volume anterior; nem se comprehenderiam successivas modificações profundas em trabalhos annuaes, que devem ser facilmente comparaveis e obedecerem por isso ao mesmo schema. E' pois applicavel á estatística de 1916 a noticia que da de 1915 démos nos numeros anteriores.

A uniformidade de estrutura geral não exclue po-

rém os possiveis progressos, introduzidos de anno para anno.

No preambulo do livro assignala o Sr. Barjona de Freitas as modificações, que, em relação ao anno de 1916, soffreram os *Resumos estatísticos*.

Assim, no Quadro IV, *Pesos médios das remessas expedidas em cada mez*, figura para grupo de estações a média do conjuncto, tanto mensal, como annual, o que permite a apreciação global da feição do trafego no grupo, e das suas variações.

No Quadro VII, *Trafego geral das estações de chegada, por natureza de transportes*, pequena velocidade, figuram os totaes de numeros e pesos das remessas em 1915, além dos de 1916, para facilitar as comparações.

Em cada anno tem figurado nos *Resumos* tres graphicos da densidade do trafego de passageiros, grande e pequena velocidade, de uma determinada corrente.

Assim, em 1915, diziam respeito ao movimento de Pampilhosa-T.

Este anno dão ideia do que provém de Hespanha ou ao paiz visinho se destina, pelas estações fronteiriças de Badajoz e Valencia de Alcantara, parcella minima do trafego total da Companhia.

Na estatística de 1915 o Quadro XVIII abrangia os tres mappas relativos ao movimento de linha a linha: passageiros, grande e pequena velocidade. N'elles se encontravam os elementos para apreciação das relações reciprocas das diferentes linhas de que a Companhia é concessionaria. Nos *Resumos* de 1916, a esse Quadro juntou-se outro, constituido igualmente por tres mappas, sendo o primeiro grupo destinado ao registo das quantidades e pesos e o segundo ao dos percursos, tanto de passageiros, como de mercadorias.

N'estes indicam-se os kilometros percorridos em cada linha. Dividindo, pois, os numeros que n'elles figuram pelos dos mappas correspondentes do Quadro anterior, obtem-se o percurso médio em cada linha. Exemplificando: vemos que da linha dos Meridionaes partiram 10.186 passageiros para a de Leste e vieram d'esta 7.460, com os percursos respectivos de 495.588 e 293.902 kilometros. Os percursos médios foram, pois, 48,6 e 39,4 kilometros.

Mais alguns aperfeiçoamentos se notam na estatística de 1916, taes como: um mappa relativo ás cobranças supplementares de bagagens, cães e bicyclos, que não figurava na de 1915; o desdobramento por semestres dos numeros da estatística de bilhetes de papel.

Novo quadro foi introduzido contendo dois mappas: um para a grande velocidade, com o resumo trimestral das expedições por artigos; e outro, analogo, para a pequena velocidade, por mezes e trimestres.

Nota-se finalmente na estatística de passageiros do Quadro XXXVI (XXXIV em 1915), além das percentagens dos passageiros de cada classe, o minimo total d'elles.

Taes são as modificações introduzidas no volume de 1916 e que attestam o proposito constante de melhorar a estatística, enriquecendo-a com dados novos.

Procedamos agora á comparação dos dados mais característicos de 1916 e 1915.

O numero total de passageiros elevou-se de 8.730.598, em 1915, a 9.545.717, em 1916. O percurso médio pouco variou, descendo de 33^{km},1 a 32,8.

A receita bruta total de passageiros elevou-se, em 1916, á importante cifra de 4.225.672\$91, contra 3.458.182\$20, em 1915. E' notavel o augmento nas cobranças supplementares, que passaram de 190.134\$ a 303.376\$.

O numero de guias de bagagem e o peso transportado, pouco differiram, em 1916, das de 1915; na receita o augmento foi de 7.800\$. Augmentou sensivel-

mente o numero e a receita de cães e bycicletes. A receita d'estes tres grupos de transportes subiu a 80:959\$, mais 8:500\$ do que em 1915.

O trafego internacional P. H. F. contribuiu apenas com 1.824 bilhetes e 7:822\$, mais 500 passageiros e 2:400\$ do que em 1915.

Nas relações de Hespanha desceu o numero de bilhetes, de 15.465 a 12.197, e a receita de 29:929\$ a 18:799\$.

Nas duas linhas de outras companhias, exploradas pela Companhia Portuguesa, nota-se augmento sensivel no trafego de passageiros: na do Mondego 72.912, com a receita de 28:704\$, contra 69:791 e 26:105\$ em 1915 e na dos Meridionaes 54.009 e 27:458\$, contra 44.520 e 22:178\$.

No ramal de Cascaes não houve differença notavel.

Em Torres-Figueira-Alfarellos subiu o movimento e a receita, de 285.173 bilhetes, com a receita de 124:369\$ a 358.228, com 146:373\$.

Na Beira Baixa 230.263 bilhetes e 135:065\$ em 1916, contra 190.867 e 118:659\$.

No trafego de recovagens é egualmente sensivel o augmento em 1916: 1.055.364 expedições com 95.432 toneladas, contra 999.662 e 77.144 em 1915. O augmento da tonelagem deu-se principalmente nos diversos.

Na pequena velocidade diminuiu o numero de remessas (832.503 contra 889.066) e subiu a tonelagem de 1.769.029 toneladas a 1.984.732.

Os productos agricolas augmentaram cerca de 7.000 toneladas. Nos generos alimenticios, comprehendendo o vinho, o augmento foi de 71.000 toneladas.

Nas materias textis o augmento foi de cerca de 7.000 toneladas.

Nos productos metallurgicos foi de 6.000 toneladas.

Os transportes de gado augmentaram sensivelmente subindo de 35.808 cabeças, em 1915, a 42.796 em 1916.

Na pequena velocidade desceu de 251.783 a 211.614.

Para não fatigar os leitores, não proseguirei n'esta comparação dos resultados de 1916 e 1915 para cada elemento caracteristico do trafego consignado nos *Resumos*.

Poderia respigar n'elles muitos esclarecimentos interessantes, nem para outra coisa são feitos, embora seja aos que tem de resolver determinados problemas de exploração technica ou commercial que incumbe ir áquelle enorme arsenal de factos buscar elementos para os seus estudos.

A missão da *Gazeta* é apenas pôr em relevo a importancia da publicação, dar ideia da sua estrutura e exemplificar com alguns numeros a riqueza das informações que ella ministra. Essa missão julgamo-la cumprida, restando-nos apenas prestar a homenagem devida a quem tem sabido aperfeiçoar por tal fórma a estatística do nosso principal grupo de linhas.

J. Fernando de Souza

Leal

A regulamentação do jogo

Porque aos caminhos de ferro muito interessa o turismo; porque se diz que este se desenvolve com a existencia do jogo, e porque para elle existir ha que regulamenta-lo, não se julgará descabido que nos occupemos aqui do diploma que o governo acaba de publicar consentindo o jogo no paiz.

Quem, acaso, se lembre do que repetidas vezes n'este

jornal deixámos consignado, em artigos ou simples referencias ou allusões ao assumpto dos jogos de parar, no estrangeiro e entre nós,—passagens em muitas das nossas «Notas de viagem» referindo-nos a localidades onde se joga, lá por fóra—saberá bem que sempre fomos de opinião contraria á permissão do jogo entre nós.

Isto apesar de ninguem poder disputar a quem dirige este jornal a posição de evidencia que, espontaneamente, conquistou, na propaganda do turismo no nosso paiz.

Mas é que sempre vimos a situação por um prisma differente do que enthusiasma os que só olhando a effeitos se esquecem ou despresam as causas que os produzem; ou ainda os resultados que, por contraposição, ellas podem produzir.

Além disso se, durante essas viagens, por quasi todo o orbe, vimos algumas terras em que o jogo se permite; algumas, como Ostende, Biarritz, San Sebastian, em que parece elle tem concorrido para o desenvolvimento dos progressos locais; uma só vimos em que elle constitue a base de todo o movimento turistico e de toda a vida citadina, e até estadual, porque tão pequeno é o paiz que de só duas minúsculas cidades, unidas, se compõe: Monaco e Monte Carlo.

Mas, em compensação, visitámos centenares de localidades — cidades, villas, aldeias, centros de attracção, estações thermaes ou balneares—onde o jogo, se existe, em nada influe para o seu desenvolvimento, como as da Suissa, da Hollanda, da Italia, da Suecia, Noruega e Dinamarca, dos Estados Unidos, do Egypto, etc.

E em muitas estivemos onde o jogo é *absolutamente, rigorosamente prohibido*, como em toda a Allemanha; e, não obstante, os progressos d'essas localidades accentuam-se á olhos vistos; não deixam, por isso de ter um movimento de turismo que lhes imprime uma extraordinaria animação, lhes valoriza o seu commercio e lhes promove os seus progressos materiaes, mais evidentes de anno para anno.

A Allemanha tolerou durante certo numero de annos, o jogo de azar, nas suas estações thermaes — note-se bem; era só nas estações thermaes e durante a epocha — e consentia até que d'isso se fizesse largo reclamo no paiz e no estrangeiro. Todos que frequentam Paris se lembrarão de que no salão do Grand Hotel se exhibia um grande cartaz com o emocionante annuncio da «Suppression du double zero à Baden-Baden».

E' que até esse tempo as roletas tinham, por toda a parte, duas casas, 0 e 00, para a banca, e os banqueiros de Baden-Baden, querendo dar vantagem aos *pontos* e fazer reclamo ás suas roletas, supprimiram metade das garantias que tinham.

Mas um bello dia — bello para a honestidade universal, que não para os jogadores viciosos — um decreto imperial estabeleceu a absoluta prohibição do jogo em todo o paiz germanico, e cremos que concedendo, em compensação, um subsidio, durante um certo numero de annos, aos clubs e casinos que assim ficavam privados d'aquella fonte de receita.

D'esta fórma, esses estabelecimentos, luxuosos em extremo (a ponto de, no de Wiesbaden, haver reposteiros japonezes, no salão de leitura, do valor de 4.000 marcos cada um, cerca de um conto da nossa moeda) continuaram a abrir as suas portas, o publico continuou a affluir ás aguas e ás distracções da epocha, e nada se resentiu da prohibição.

Porque ainda ninguem arredou o nosso espirito do convencimento de que o estabelecimento official do jogo seja indispensavel entre nós.

Perante o turismo, cada paiz, cada localidade tem os seus attractivos naturaes e o necessario apenas é pô-los em evidencia ao mundo que os ignore, facilitar-lhes o accesso por meio de serviços de transporte confortaveis e

convidativos e rodea-os das indispensáveis condições para alojamento e distração dos frequentadores.

Como aquella canção de zarzuela que diz:

«Para belleza Granada,
Para elegancia Paris,
Para canciones Triana» etc.

assim, no grande armazem mundial de distrações turísticas, cada *artigo* está exposto na sua vitrine especial, onde se offerece segundo a predilecção do visitante.

A Suíça tem por característico, a chamal-o, as suas lindas montanhas, os seus lagos; a Italia, os seus monumentos, os seus muzeus; a Noruega, os seus *fiords*, as suas noites de sol continuo; o Egypto, os seus templos as suas ruínas multiseculares.

Nós poderíamos offerecer-lhe este nosso bello clima — excepcional no mundo — em que um outomno temperado se prolonga pelo inverno até á primavera; o nosso viver placido, sobrio, honesto, socegado d'outros tempos, em que a politica ainda não o envenenára; não pensando em attrahir os milhões de excursionistas, porque algumas centenas de milhares nos bastavam para produzir a riqueza do paiz.

Mas espiritos insofridos e insaciáveis entenderam que não era bastante, que de nada serviam as bellezas do nosso torrão e que «para attrahir estrangeiros» só o jogo podia servir-nos.

Como se o jogo attrahisse mais do que a relativa duzia de viciosos que todos os annos vão limpar os recheiados bolsos a Monte-Carlo, como se isso já lhes constituísse uma necessidade, como a de ir ás aguas para limpar o fígado ou os rins.

Emfim, decretou-se a regulamentação do jogo.

E' um facto. Ponhamos ponto n'aquella nossa velha maneira de vêr, que já entrou na classificação de inutil jeremiada.

A regulamentação do jogo em Portugal não foi feita, segundo o figurino francez, mas pelo modelo Monte-Carlo.

Em França — conhecemos menos mal o regulamento, que até adquirimos por compra, e deixámos algures em Lisboa — o jogo de azar só é permittido nas praias e estações balneares durante a epocha, excepção feita do Engliem, estação considerada de inverno, a 12 kilometros de Paris, com lago d'aguas sulphurosas... de que ninguém faz caso, onde a jogatina é permittida todo o anno como valvula de expansão para afastar da capital os viciosos.

Nem em França, nem em parte alguma do mundo se permite o jogo nas cidades, como aqui ha quem o pretenda, até na capital (!!).

Mas, mesmo nas thermas e praias, e temporariamente, não se permite, em França, na Belgica, na Suíça, a entrada franca, e tão sómente aos *socios*, inscriptos no Casino ou no *Cercle*, mediante a apresentação dos seus bilhetes.

Visitámos, em tempo, numerosas estações d'aguas francezas; de outra viagem percorremos todas as praias da Bretanha, da Normandia e da Belgica (Ostende e Westende incluídas) e em parte alguma fomos admittidos nos salões de *baccarat*, porque eramos passantes; havia que tomar inscripção de socio.

Tambem, em França, a roleta está por completo bandida. Só em Monte-Carlo se permite a roleta e a entrada livre, com a previa e simples inscripção, no escriptorio, do nome, idade, nacionalidade, residencia habitual e estado... para a identificação dos suicidas, como lá se diz.

E' portanto, como dissémos o modelo Monte-Carlo o que vamos adoptar; quer dizer que não consideramos o jogo como um *accessório*, n'uma ou n'outra localidade de prazer, mas como uma base dos progressos de todo o paiz.

Não nos lisongeia a situação, nem a camaradagem

com o pequeno ducado de Monaco, sem valor historico, sem velhas conquistas, sem importancia mundial.

Invoca-se que «não ha meio de reprimir o jogo e portanto melhor é regula-lo.»

Mas não se comprehende então como no art.º 2.º do projecto de decreto se dá aos futuros empregarios o direito de fazerem, de sua conta, essa repressão, mantendo um serviço de vigilancia e informação. A quantos vexames ficaremos sujeitos até nos nossos lares, os que não jogamos, com esta espionagem arte nova, oficialmente reconhecida?

Vê-se que a logica é uma batala para os nossos legisladores.

A exigencia de que o salão de jogo seja distante e isolado dos locaes das outras diversões, é incompreensivel tambem. Em parte alguma se joga e se toca, ou se canta, ou se baila, no mesmo salão.

Outra disposição prohibe a entrada no jogo, entre outras pessoas, aos exactores da fazenda publica.

Singular prevenção! O governo, temendo que os seus empregados possam perder ao jogo os dinheiros do thesouro, prohibe-lhes a entrada; mas consente que os nossos caixas, os nossos cobradores, se arruinem e nos arruinem com a liberdade que, elle, governo, lhes dá. Bello principio de moralidade!

Outra prohibição que não vemos maneira de effectivar é a que se refere ás senhoras visivelmente de menor idade, quer dizer de menos de 21 annos.

Que alguém nos diga se ha senhora de 25 a 30 annos a quem se possa lançar em rosto que tem mais de 20. Se as ha até que, aos 50, se negam a dizer se passaram já dos 20!...

Por estas e outras razões parece-nos que, a cumprir-se o que se estabelece no projecto, a fiscalização da entrada á porta dos salões teria que ser coisa difficil e que, dados os nossos costumes de exuberancia burocratica, exigiria em cada club uma repartição com director geral, primeiros e segundos officiaes, amanuenses, etc. Mas tudo se fará pelo melhor; «brinca tudo minha gente» como se diz em lingua de preto; porque a «brandura dos nossos costumes» sobretudo para o abuso, hade adoçar a rigidez do decreto que, pelo que vemos, tem muito que modificar e que alterar antes de se converter em lei, como muito bem o diz o *Commercio do Porto* n'um dos seus sempre excellentes e ponderados artigos:

«Não basta pretender fazer de Portugal o Monaco do Occidente. E' preciso apreciar bem as razões de ordem politica, social e moral para dar semelhante passo. A licença que hoje existe é intoleravel e vergonhosa; a exploração do jogo como se pretende fazer, será, por certo, deprimente para o nosso bom nome.»



PARTE OFFICIAL

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO N.º 3:850

Havendo a Companhia dos Caminhos de Ferro de Penafiel á Lixa e Entre-os-Rios requerido o auxilio do Estado para a resolução das difficuldades financeiras em que se encontra;

Verificando-se que a Companhia começou a exploração da sua linha em 1913, com 11,5 quilómetros, prasseguin em 1914 com 38 quilómetros, elevando-se de 1915 a 1917 a 49 quilómetros;

Verificando-se ainda que, não tendo sido vencidos os embargos financeiros de constituição, estes se agravaram pela falta de reservas, que só podiam ser formadas se a exploração fôsse prolongada e lucrativa, e pela sensível elevação do preço do combustível e outros materiais, que se manifestou durante a guerra e que determinou a Companhia á supressão de muitos combóios;

Considerando, que não convém suspender a exploração da linha, já porque ella serve uma região populosa e produtiva, já porque as linhas do Minho e Douro afluem grande parte do tráfego da Companhia;

Considerando, finalmente, que o estado não deve prestar o auxilio requerido sem que a Companhia lhe dê sufficientes garantias;

Em nome da Nação, o Governo da Republica Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a abrir um crédito até 50.000\$ a Companhia dos Caminhos de Ferro de Penafiel á Lixa e Entre-os-Rios, depois desta apresentar a declaração expressa dos seus accionistas e obrigacionistas da desistência dos dividendos e juro dos titulos de que são portadores, até o integral reembolso do capital mutuado e respectivos encargos, devendo os segundos desistir tambem, em favor do Estado, dos direitos de precedência que possam ter como credores da Companhia.

Art. 2.º Para se habilitar a abrir este crédito é autorizado o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a contratar com a Caixa Geral dos Depósitos um empréstimo de 50.000\$, ao juro mais reduzido possível, amortizável em quinze annos.

§ único. O Conselho de Administração inscreverá anualmente no seu orçamento a verba necessária para ocorrer aos encargos deste empréstimo.

Art. 3.º Estes encargos serão garantidos pelos recursos do fundo especial, na parte excedente á que se acha consignada a empréstimos anteriores.

§ único. Enquanto, porém, as circunstâncias financeiras do referido fundo não permitirem a satisfação, pelo seu rendimento próprio, dos referidos encargos, será deduzida dos 750.000\$ a entregar anualmente ao Estado pelo Conselho de Administração, a quantia para esse fim necessária e, se as disponibilidades destas duas receitas forem insufficientes, o Governo fará inscrever anualmente no Orçamento Geral do Estado, pelas suas receitas próprias, as quantias destinadas ao cabal cumprimento do contrato.

Art. 4.º As quantias a abonar pelo Conselho á Companhia serão em conta corrente e liquidadas no fim de cada anno económico até o fim do primeiro anno económico em que termine a guerra, não podendo o total das quantias abonadas exceder o total de 50.000\$ fixado no artigo 1.º A taxa do juro das quantias abonadas á Companhia e outras por esta devidas ao Conselho não será inferior á estabelecida pela Caixa Geral de Depósitos na operação de que trata o artigo 2.º

Art. 5.º Terminado o periodo do empréstimo em conta corrente a que se refere o artigo antecedente, será a divida liquidada paga em dez prestações annuaes, sendo a primeira no fim do segundo anno económico depois de terminada a guerra.

§ único. A Companhia pode antecipar as suas prestações e haverá o juro pela antecipação á taxa de 4 por cento.

Art. 6.º O material circulante e de officinas da Companhia servirá de penhor mercantil da divida, ficando aquella constituida em fiel depositária do mesmo, e obrigada á sua conservação, no melhor estado compativel com o uso que dele fizer, até a completa liquidação.

Art. 7.º No caso de não ser observado o disposto no artigo 5.º, o Conselho tomará conta dos bens dados em penhor e do material fixo da Companhia, pondo-os em praça, juntamente com a concessão, retirando do producto da venda a importância que então ainda lhe fôr devida e depositando o remanescente á ordem da Companhia na Caixa Geral de Depósitos, se o houver.

§ único. No caso em que não haja licitante para a continuação da exploração ou o preço oferecido seja inferior ao débito da Companhia, poderá o Governo, se o julgar conveniente proceder somente á arrematação do material.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar, tam inteiramente como nele se contém.

O Ministro do Comércio o faça publicar. Pagos do Governo da Republica, 9 de Fevereiro de 1918. — *Sidónio Pais—Antonio Maria d'Azevedo Machado Santos—Alberto de Moura Pinto—Antonio dos Santos Virgas—Antonio Aresta Branco—Francisco Xavier Esteves—João Tamagnini de Sousa Barbosa—José Alfredo Mendes de Magalhães—José Feliciano da Costa Junior.*

Repartição dos Caminhos de Ferro

PORTARIA N.º 1:234

Atendendo ao pedido feito pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro para liquidação da garantia de juro da sua linha de Foz Tua a Mirandela, relativa ao 1.º semestre do anno económico de 1917-1918, cuja conta, na importância de 11.285\$80, foi apresentada pela mesma Companhia:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio, conformando-se com o parecer do Conselho Superior

de Obras Públicas, que seja paga á referida Companhia a quantia de 11.285\$80, pela garantia do juro referente ao 1.º semestre do presente anno económico.

Pagos do Governo da Republica, 22 de Fevereiro de 1918. — O Ministro do Comércio, *Francisco Xavier Esteves.*

PORTARIA N.º 1:235

Atendendo ao pedido feito pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro para liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba a Viseu, referente ao 1.º semestre do anno económico de 1917-1918, cuja conta, na importância de 12.928\$30, foi apresentada pela mesma Companhia:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que á referida Companhia seja paga a mencionada quantia de 12.928\$30, relativa ao 1.º semestre de garantia de juro da linha de Santa Comba a Viseu no presente anno económico.

Pagos do Governo da Republica 22 de Fevereiro de 1918. — O Ministro do Comércio, *Francisco Xavier Esteves.*

PORTARIA N.º 1:286

Atendendo ao pedido feito pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro para liquidação da garantia de juro da linha de Mirandela a Bragança, referente ao primeiro semestre do anno económico de 1917-1918, cuja conta, na importância de 40.708\$35, foi apresentada pela mesma Companhia:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que á referida Companhia seja paga a mencionada quantia de 40.708\$35, relativa ao primeiro semestre da garantia de juro da linha de Mirandela a Bragança, no presente anno económico.

Pagos do Governo da Republica, 22 de Fevereiro de 1918. — O Ministro do Comércio, *Francisco Xavier Esteves.*

Camínhos de ferro allemães

Muito se tem dito, por motivo da guerra europeia, da organização do imperio allemão e, evidentemente, tem elle sido citado como modelo, porque obedecendo a um vasto plano em que se encarna a aspiração de sobresahir e destacar-se em todos os ramos da actividade, abrange no seu dilatado raio de acção a todas as ordens de vida e ás diversas modalidades e manifestações do trabalho, base da prosperidade e poderio dos povos modernos.

Por esta circumstancia, os seus camínhos de ferro progrediram incessantemente em todas as direcções, e o seu tráfego, accentuado de dia para dia, é uma demonstração eloquente de que cada vez ia sendo maior o desenvolvimento das suas industrias e do seu commercio, pois a ampliação da sua rede ferro-viaria, como se comprehenderá facilmente, obedeceu ás exigencias e necessidades determinadas pelo excesso de producção.

As estatisticas publicadas nos *Annales des Ponts et Chaussées* reflectem bem o extraordinario desenvolvimento dos camínhos de ferro allemães em 1913, ou seja no anno que precedeu a guerra, e é indubitavel que, se as classes productoras não houvessem alcançado um maximo de rendimento com o seu labor activo e perseverante, o ramo de transportes não teria realisado tão importantes e rapidos progressos.

Pelo que respeita aos camínhos de ferro de via normal, considerados em globo, obtiveram elles, n'esse referido anno, e segundo as alludidas estatisticas, os resultados que podem ver-se no quadro seguinte, que da citada revisia para aqui fielmente reproduzimos:

Longitude construida até ao fim do anno (kilometros).....	61.403
Longitude média explorada (idem).....	61.120
Gastos de estabelecimento (1.000 marcos)...	19.245.395
Gastos por kilometro de linha (idem).....	313.425

Material movel:

Locomotoras em numero de.....	29.501
Carruagens de passageiros.....	183.970
Furgões de equipagens.....	18.108
Furgões e vagões de mercadorias.....	1.410.420

Percursos médios:

Por locomotora (kilometros uteis).....	27.725
Por eixo de carruagem (kilometro).....	50.705
Por eixo de furgão (idem).....	50.375
Por eixo de vagão de mercadorias (idem)...	16.309

Movimento:

Passageiros a um kilometro (em milhares)...	41.187.665
Idem a distancia inteira (idem).....	693.317
Percurso médio de passageiros (kilometros)...	22,92
Equipagens (toneladas).....	1.775.877
Mercadorias a um kilometro (1.000 toneladas)	61.743.864
Idem a distancia inteira (toneladas).....	1.016.033
Percurso médio de uma tonelada.....	99,85

Resultados financeiros:

Ingresos do serviço de passageiros (1.000 marcos).....	1.017.465
Ingresos por kilometro de linha (marcos)...	16.424
Producto médio de um passageiro (idem)...	0,54
Producto por passageiro a um kilometro (pfen)	2,37
Ingresos das mercadorias (1.000 marcos)...	2.286.163
Ingresos por kilometro de linha (marcos)...	36.420
Producto médio de uma tonelada (idem)...	3,58
Producto por tonelada a um kilometro (pfen)	3,58
Ingresos diversos (1.000 marcos).....	249.834
Ingresos totaes (idem).....	3.553.462
Ingresos por kilometro de linha (marcos)...	58.139
Gastos totaes (1.000 marcos).....	2.443.440
Gastos por kilometro de linha (marcos)...	39.978
Coefficiente de exploração (por 100).....	68,76
Excedente (1.000 marcos).....	1.110.021
Excedente por kilometro de linha (marcos)...	18.161
Excedente (por 100) dos gastos de estabelecimento.....	5,82

Pessoal da exploração:

Numero total.....	786.466
Numero por kilometro de linha.....	12,88

Para completar as precedentes cifras é opportuno fazer constar que, n'esse anno, a rede ferro-viaria de largura normal foi augmentada em 652 kilometros, ou seja em 1,07 por $\%$ mais do que anteriormente, e a longitude média explorada em 665, equivalendo a um augmento de 1,10 por cento sobre a do anno anterior.

Em todos os seus aspectos e proseguindo na comparação de ambos os exercicios, vemos, pelo que se refere á exploração de caminhos de ferro, que este superou, pois, por exemplo, apresentam o augmento de 3,19 $\%$ os passageiros a 1 kilometro; de 1,14 a tonelagem á mesma distancia; de 3,35 os ingressos por passageiros; de 1,51 os de mercadorias; de 2,29 os ingressos totaes; e de 6,01 os gastos da exploração, apresentando o excedente apenas uma diminuição de 5,05 $\%$ em relação ao anno anterior.

Considerando os termos medios do exercicio a distancia inteira, os passageiros augmentaram de 678.385 para 693.317, e a tonelagem de 1.013.668 para 1.016.033, passando o percurso medio de um d'aquelles, de 22,90 kilometros para 22,92 e o da tonelada de 92,52 a 99,85.

Quanto aos ingressos por passageiro e tonelada, foram de 2,37 e 2,58 pfening, respectivamente, como no anno precedente, e com respeito ao rendimento do capital de

estabelecimento, desceu de 6,43 a 5,82 $\%$, augmentando, em compensação, de 66,35 a 68,76 o coefficiente da exploração.

A rede de via reduzida, ao findar aquelle exercicio a que nos estamos referindo, ou seja o do anno normal anterior á guerra, tinha uma longitude total de 2.219 kilometros, com um gasto de estabelecimento de 179.573.528 marcos, ou 80.942 por kilometro, compondo-se o seu material de 544 locomotoras, 1.565 vagões de passageiros, 254 furgões e 11.627 vagões de mercadorias.

Durante o mesmo anno circularam por essa rede 331.571.925 passageiros a 1 kilometro, com o augmento de 7,17 $\%$ sobre o anno anterior, e transportaram-se 125.117.366 toneladas de mercadorias, ou 0,91 $\%$ mais do que anteriormente.

Os ingressos de exploração elevaram-se a 17.326.103 marcos, ou mais 2,88 $\%$ do que em 1912; e as despesas foram de 14.551.934, com um excesso de 4,25 sobre a somma do anno anterior.

Por ultimo, o excedente, que somma 2.774.169 marcos, accusou uma diminuição de 3,76 $\%$ e representa 1,54 $\%$ do capital de estabelecimento, contra 1,80 em 1912, elevando-se de 82,88 $\%$ a 83,99 o respectivo coefficiente de exploração.

Não ha duvida que os dados precedentes deixam ver o extraordinario desenvolvimento alcançado pelos caminhos de ferro allemães no anno que precedeu o do desencadeamento da formidavel guerra em que, por assim dizer, toda a Europa se acha empenhada e que só Deus sabe quando deixará de flagelar toda a humanidade.

Associação Commercial do Porto

Relatorio de 1916

Os relatorios annuaes da Associação Commercial do Porto costumam ser interessantes repositórios de esclarecimentos acerca da nossa vida economica, na qual aquella conceituada corporação procura exercer acção util.

Não desmente a tradição o relatorio de 1916, que temos presente.

Além da resenha da vida social durante o anno, e a proposito d'ella, diferentes assumptos de incontestavel importancia são versados.

Na parte que mais directamente interessa a *Gazeta*, serviços ferro-viarios, refere-se o relatorio ás diligencias feitas pela Associação para obter o restabelecimento de um serviço satisfactorio de comboios rapidos entre Lisboa e Porto e ao estudo que emprehendeu da delicada questão de resgate das linhas ferreas concedidas á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Deixaremos para outro numero a analyse do relatorio, limitando-nos por hoje a esta breve noticia e a agradecer a amavel offerta que d'elle nos foi feita.

O «Grande Hotel» de Faro

Graças a Deus, que o Algarve tem um Hotel. Assim se pôde chamar ao *Grande Hotel*, de Faro, ha dias inaugurado pelo sr. Presidente da Republica, na sua recente viagem ao Sul.

A installação, vasta e hygienica, é completada por um mobiliario proprio e luxuoso.

As condições sanitarias tambem são dignas de registo, pois acham-se magnificamente installadas. No 1.º andar tem dois quartos de luxo, com sala de visitas, dormitorio, W. C. e casa de banho.

E' pois um hotel moderno a que nada falta. Registamo-lo com prazer.

VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço na estação de Barquinha

A partir de hoje, a estação de Barquinha, situada na linha de Leste, além do serviço que já prestava, achava-se habilitada a fazer também os seguintes serviços:

Passageiros, expedição e recepção de bagagens e mercadorias, em grande ou pequena velocidade, limitada ao máximo de 30 kilogrammas por volume e de 100 kilogrammas por expedição. Poderá também expedir bagagens e remessas de grande velocidade com mais de 100 kilogrammas de peso, ou em volumes de peso superior a 30 kilogrammas, desde que os expedidores se prestem a fazer gratuitamente as operações de manutenção à partida.

A venda de bilhetes é limitada e, portanto, junto ao *guichet* estará afixado um Aviso indicando quaes os comboios para que se vendem bilhetes.

Prescrições sanitarias para a circulação de passageiros

Segundo um Aviso dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, as estações do Porto, Campanhã, Rio Tinto e Ermeziende, só vendem bilhetes às pessoas que apresentarem uma guia passada pelas autoridades sanitarias.

Remessa de trapo

A Companhia Portuguesa publicou um Aviso, segundo o qual não são aceites a despacho nas estações de Campanhã até Espinho, ambas incluídas, remessas de trapo, que não sejam acompanhadas de um documento official, que prove terem sido desinfectadas.

Esta medida é extensiva às remessas procedentes das estações de Ermeziende, Rio Tinto, Porto, Porto-Central e Porto-Alfandega, para as quaes o documento é exigido à transmissão em Campanhã.

Marcação antecipada de logares nos comboios rapidos

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Companhia Portuguesa, a taxa estabelecida para marcação antecipada de logares de 1.^a e 2.^a classe nos comboios rapidos Lisboa, Porto e Lisboa-Madrid, é isenta da sobretaxa de 40 por cento.

Remessas para Madrid, Salamanca e Astorga

Em virtude de disposições das linhas hespanholas, as remessas de grande ou de pequena velocidade, destinadas às cidades de Madrid, Salamanca e Astorga, só poderão seguir por via Valencia d'Alcantara, quando se destinem às estações da Companhia de Madrid a Cáceres e Portugal e à Oeste de Hespanha, que são, respectivamente, Madrid-Delicias, Salamanca-Plasencia e Astorga-Plasencia.

Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo as ultimas informações das linhas hespanholas, as restrições a observar no serviço para essas linhas são as seguintes:

Entroncamento de Madrid-Atocha — Não se aceitam remessas de pequena velocidade destinadas às estações da Companhia do Norte, que tenham de transitar pelo referido Entroncamento, à excepção de gado e carvão.

Linhas de Lion a Gijon, Villabona a San Juan de Nieva, Soto de Rey a Ciaño-Santa Ana, Oviedo a Trubia e combinadas — Não se aceitam remessas de pequena ve-

locidade, excepto gado e carvão. Em grande velocidade só remessas de peso até 60 kilos, excepto generos frescos e peixe, que não tem limite de peso.

Zaragoza-Arrabal e San Juan de Mozarsifor — Não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto gado, carvão e generos de primeira necessidade.

Em grande velocidade só se aceitam remessas de peso até 50 kilos, excepto generos de primeira necessidade, que não tem limite de peso.

Para os apeadeiros particulares não ha limite de peso, devendo indicar-se na escripturação o nome do apeadeiro.

Trajecto de Utebo a Monzalbarba — Não se aceita pequena velocidade nem grande velocidade por vagão completo e de peso superior a 500 kilos, à excepção de gado, carvão, ou generos de primeira necessidade.

Continuam a não se aceitar remessas ao portador ou à ordem.

Despacho Central de «El Barco de Avila»

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes publicou um Aviso dando a conhecer que a Companhia de Madrid a Cáceres e Portugal e a do Oeste de Hespanha, elevaram a taxa a cobrar em pequena velocidade por tonelada e por fracção de 10 kilogramas, pela camionagem entre o Despacho Central de «El Barco d'Avila» e a estação de Bejaár, de 12 a 15 pesetas (escudos 2\$700) a tonelada, com o minimo de percepção de 1 peseta (\$18) conforme estava estipulado.



Indice de tarifas

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Tarifas em vigor em 1 de fevereiro de 1918

Tarifa Geral para transportes por grande e pequena velocidade e quadros de quebras naturaes das mercadorias.

Quadros de distancias kilometricas de applicação.

Quadros dos prazos para a expedição, trajecto e entrega das mercadorias, gado e carruagens, transportadas por pequena velocidade.

Tarifa de despesas accessorias (1-6 915).

Grande velocidade

Especiaes—Serviço interno

N.^o 1 — Bilhetes de admissão nas gares.

N.^o 2 — Bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos.

N.^o 3 — Bilhetes de assignatura.

N.^o 4 — Viagens de recreio — ida e volta — em grupos, pelos comboios ordinarios ou comboios especiaes.

N.^o 5 — Transporte de artistas de teatro e de circo, em grupos, suas bagagens, material de scena e de circo, animaes amestrados, e montadas de cavalleiros tauromachicos.

N.^o 6 — Transporte de grupos de collegiaes e seus professores.

N.^o 7 — Compartimentos alugados — lugares de luxo — salões.

N.^o 8 — Telegrammas.

N.^o 9 — Transporte de volumes de peso não superior a 10 kilogrammas.

N.º 10 — Transporte de generos frescos, comestiveis, etc.

N.º 11 — Transporte de reembolsos.

N.º 12 — Transporte de animaes ferozes (N.º 6 de p. v.).

Especlaes — Serviço combinado

N.º 13 — Transporte de fructas, comestiveis, etc.

Ampliação: 1.ª (22-11-15).

P. n.º 1 — Bilhetes colectivos para grupos de 12 ou mais passageiros de 3.ª classe.

Aditamento: 1.º (25-8-17).

P. n.º 2 — Para transporte de reembolsos.

P. n.º 3 — Para transporte de volumes de pêsso não superior a 10 kilogrammas.

Aditamento: 1.º (2-6-16).

P. n.º 4 — Bilhetes de excursão com itinerarios escolhidos pelos passageiros.

Aviso ao Publico — Preços para percursos superiores a 3:500 kilometros.

P. n.º 5 — Viagens de recreio.

P. n.º 6 — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

B. V. n.º 2 — Bilhetes de ida e volta para a Figueira da Foz.

B. V. n.º 3 — Bilhetes de ida e volta para o Luso.

Aviso ao Publico — Estabelece a validade, por dois meses, dos bilhetes de ida e volta para o Luso, sendo vendidos diariamente de 1 de Maio a 15 de Outubro, sendo o ultimo dia, para regresso, 31 de Outubro.

Ampliação á tarifa especial B. V. n.º 3.

N.º 310 — (Internacional) — Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos.

Pequena velocidade

Classificação geral.

1.º Aditamento á Classificação Geral de Mercadorias.

Condições geraes de aplicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade.

Especiaes — Serviço interno

N.º 1 — Transporte de taras por expedições de pêsso minimo de 100 kilogrammas, ou pagando como tal.

N.º 2 — Transporte de aguardente, alcool, azeite, vinho e bebidas diversas.

N.º 3 — Transporte de madeiras, lenha, mato, etc., por expedições de vagão completo ou pagando como tal.

1.º aditamento á tarifa especial n.º 3.

N.º 4 — Transporte de matérias explosivas, inflammaveis e perigosas, por expedições de pêsso minimo de 100 kilogrammas, ou pagando como tal.

1.º aditamento á tarifa especial n.º 4.

N.º 5 — Transporte de gado por expedições de vagão completo.

N.º 6 — Transporte de animaes ferozes (N.º 12 de g. v.).

N.º 7 — Transporte de mercadorias diversas por expedições de pêsso minimo de 500 kilogrammas, ou pagando como tal.

N.º 8 — Transporte de mercadorias diversas por expedições de vagão completo, ou pagando como tal.

N.º 9 — Transporte de cereaes, legumes secos, fariinha, batatas, forragens, verduras, etc., por expedições de vagão completo, ou pagando como tal.

N.º 10 — Transporte de adubos e correctivos, para terras, machinas e instrumentos agricolas.

N.º 11 — Transporte de carvão vegetal, casca para cortumes, cortiça, etc., por expedições de vagão completo ou pagando como tal.

N.º 12 — Disposições diversas para transportes em vagões pertencentes aos expedidores ou consignatarios, ou por elles postos á disposição do caminho de ferro.

Especlaes — Serviço combinado

B. V. N.º 1 — Para transporte de telha por vagões completos, ou pagando como tal.

Ampliação — Para transporte de tijolo por vagões completos, ou pagando como tal.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga

Tarifa geral, para transporte por grande e pequena velocidade (7-12-08).

Tarifa de despesas accessorias (7-12-08).

Tarifa especial interna n.º 1, grande velocidade (25-4-14).

Tarifa especial interna n.º 2, de grande velocidade, (25-4-14).

Tarifa especial interna n.º 3, de grande velocidade, (25-4-14).

Tarifa especial interna n.º 4, de grande velocidade.

Tarifa especial interna n.º 5, de grande velocidade.

Tarifa especial combinada P. n.º 3, de grande velocidade.

Tarifa especial n.º 105, de grande velocidade, combinada com todas as linhas ferreas portuguezas.

Tarifa especial n.º 100, de pequena velocidade, combinada com os Caminhos de Ferro Portuguezes.

Tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, (25-4-14).

Tarifa especial interna n.º 2, de pequena velocidade, (25-4-14).

Tarifa especial interna n.º 3, de pequena velocidade, (25-4-14).

Linha do Guadiana

Trôço de Serpa a Pomarão

Ao Sr. Ministro do Commercio foi recentemente entregue uma representação dos habitantes do concelho de Serpa, pedindo que sem demora se proceda ao estudo e construcção d'um dos trôços da projectada linha ferrea do Guadiana, approvada pelo decreto de 27 de novembro de 1902, que approvou o plano geral da rede ferro-viaria ao sul do Tejo, determinando que a linha em referencia, parta de Evora a Reguengos, Mourão, Moura, Pias ou Serpa, Aldeia Nova de S. Bento e termine no Pomarão.

Estando quasi concluido o trôço de Evora a Reguengos, em exploração o de Moura a Pias e a estação de Serpa, veem aquelles habitantes reclamar o estudo e construcção do trôço que da estação de Serpa e pela villa do mesmo nome, siga para Aldeia Nova ou Pomarão, allegando que deve ser este, dos dois trajectos estabelecidos no citado decreto (por Pias ou Serpa a Aldeia Nova), o preferido, por isso que Pias já está servida pelo caminho de ferro e a construcção a partir d'essa povoação para Aldeia Nova, collocaria a villa de Serpa definitivamente fóra da rede ferro-viaria, sem vantagens para ninguem.

Fundamentam os signatarios da representação a que estamos alludindo, os seus desejos no facto de ser a villa de Serpa, uma das mais populosas do paiz, a segunda do Alemtejo, depois de Estremoz, pois, conta mais de 8.000 habitantes, intra-muros) e tem no seu termo uma das mais ricas regiões cerealíferas e oleícolas de Portugal.

Accrescentam ser da maior importancia para a economia do concelho e do paiz, a linha ferrea cujo estudo e construcção reclamam, não só debaixo do ponto de vista agricola, como mineiro, pois que importantes jazigos de ferro e de cobre, que existem no concelho de Serpa, não são, n'este momento, susceptiveis de exploração, em virtude do enorme trajecto que ha a percorrer até ao ponto de embarque (Barreiro), quando a sua sahida por Pomarão reduziria esse trajecto á 4.ª parte.

Partindo da estação de Serpa, a linha deverá seguir a villa de Serpa, atravessando uma região pouco accidentada e de facil accesso, e da villa para Aldeia Nova pelo planalto que divide as bacias das ribeiras de Enxoe e de Limas, região plana e sem linhas de agua. De Aldeia Nova para o Pomarão pelo planalto, que atravessa em diagonal a serra de Serpa, extensa (cerca de 40 mil hectares) e importantissima região cerealifera, agora entregue a uma intensiva cultura, desde que foi aforada em pequenas glebas, pela camara de Serpa.

Esse planalto, que divide as bacias do Chança e do Guadiana, é uma região em que será facil e economica a construção da linha ferrea.

Na serra de Serpa, além d'outra na altura conveniente, deverá estabelecer-se uma estação no ponto mais proximo de Pires de Lobo, que além dos beneficios á economia agricola d'essa região, que é das mais ricas da serra, teria grande importancia debaixo do ponto de vista do turismo.

Taes são os pedidos feitos na representação acima alludida.

Da nossa parte, achamos de um certo alcance economico este caminho de ferro, mas não julgamos a sua construção de grande urgencia, porque mais para attender é a conclusão da parte norte da linha, ou seja de Reguengos a Mourão e d'aqui a Moura.

O caminho de ferro de Serpa, ou talvez melhor, de Pias ao Pomarão, virá trazer um grande progresso á extensa e importante bacia do Guadiana, mas não se deve começar por onde se devia acabar.

Graças ao impulso ultimamente dado á construção de novas linhas, o Alemtejo e o Algarve dentro em pouco terão uma vasta rede ferro-viaria, que lhes permitirá um grande desenvolvimento economico e commercial; mas ainda assim essa rede, já extensa, precisa de um complemento, e linhas ha que se impõem talvez mais do que a do Guadiana, por exemplo a de Lagos a Grandola, pela serra do Espinhaço de Cão, a de Cezimbra, a de Portalegre, etc.

No emtanto á rede do Sul, outro grande complemento lhe falta, a rede de estradas ordinarias, porque á grande maioria das suas estações só dão accesso maus e lamacentos caminhos.

E ainda mais, a margem esquerda do Guadiana só está ligada á direita pela ponte do caminho de ferro de Sueste, que não dá passagem, como seria natural que a desse, á viação ordinaria, e uma das terras que mais sofre esse mal é a villa de Serpa, que bem faria se tentasse conseguir que sobre a referida ponte fosse construído um taboleiro superior, o que permitiria concluir o pequeno troço de estrada que falta para ligar as duas margens do Guadiana.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Brazil

Foi sancionado pelo Presidente da Republica o projecto de lei que aprova o protocolo celebrado entre o Brazil e a Bolivia, acerca do novo traçado da linha ferrea Madeira-Mamoré.

O ministro da viação, attendendo a um pedido da Associação Commercial de Parnahyba, auctorizou a construção de um ramal de via ferrea entre aquella cidade e a foz do rio Iguaçu, na Rede de Viação Cearense.

A The Great Western of Brazil Railway vae fazer construir um apeadeiro a pouco mais de um kilometro adiante da estação da linha ferrea Central de Pernambuco, existente no povoado de Tégipi, município de Jaboatão, sendo-lhe permitido planejar o dito melhoramento nas condições de dispendio minimo.

O Presidente da Republica sancionou o decreto auctorizando o contracto com a companhia arrendataria da Rede de Viação Ferrea Federal da Bahia, para a incorporação n'esta da linha

ferrea Centro Oeste da Bahia, e a construção do seu prolongamento até entroncar com o ramal da Feira de Sant'Anna, e abrindo o credito de 2.500.000\$, em apolices, para ocoer ao pagamento da encampação da alludida linha.

Na Linha Ferrea Central do Brazil, o movimento geral diario da circulação de comboios, de 1 a 15 de Dezembro do anno findo, unico a que até agora alcança a estatística, foi este:

Comboios de passageiros no sentido ascendente, 174.866; comboios de mercadorias, 83,6; comboios de passageiros no sentido descendente 173.866; idem de mercadorias 78.533.

A média geral diaria da circulação foi de 510.866, sendo a massa geral da circulação, em ambos os sentidos, de 7.663 comboios.

Foi indeferido o requerimento da S. Paulo Railway pedindo auctorisação para elevar as suas tarifas.

Na linha Brazil Railway entrou em vigor o augmento das tarifas, em virtude do accordo approved pelo Ministro da Fazenda, sendo de 30 % nas passagens de 1.ª classe, 10 % nas de 2.ª e 20 % nos fretes de todas as mercadorias e animaes, sendo supprimida a concessão aos passageiros, do transporte gratuito de 30 kilos de bagagem.

Na Rede de Viação Sul-Riograndense foi approvado o projecto da construção de um desvio, proximo á estação de Santa Maria, no local onde existia a antiga Chacara Brenner, denominada, hoje, desvio da Allemôa. O referido projecto consta da construção de uma linha, que ligará o kilometro 3 da linha de Porto Alegre ao kilometro 6 da linha da serra, a qual disporá de diversas outras linhas auxiliares, ligadas por desvios á linha principal e servirá para a organização dos trens de carga com os vagões que forem carregados em Santa Maria, ou que alli chegarem procedentes de outras localidades.

Foi prorogado até 30 de Junho do anno corrente o prazo para a construção da linha ferrea de Santo Antonio de Juquiá á barra do rio do mesmo nome.

O sr. ministro da viação auctorizou a linha ferrea S. Paulo-Rio Grande a abrir concurso para o fornecimento do seguinte material, destinado ao prolongamento da linha de S. José a Ourinhos: nove locomotivas, sete carros de 1.ª classe, nove de 2.ª, sete de correio e bagagens, 32 vagões fechados para mercadorias, 17 vagões para animaes e 42 cobertos.

A Sorocabana Railway foi avisada para assignar contracto, na Directoria de Viação do Estado de S. Paulo, para a incorporação do ramal de Itatinha áquella linha ferrea.

Foi assignado pelo Presidente da Republica o decreto auctorizando a assignatura do accordo realiado para a transferencia ao Estado de S. Paulo dos direitos e obrigações que competem á União, em virtude dos contractos que tem com a Companhia Paulista, relativos ás linhas ferreas do Rio Claro a Araraquara e ramaes para Jahú e Baurú.

Foi nomeado director da linha ferrea Oeste de Minas, o engenheiro sr. Agostinho de Castro Porto.

Foram approvadas as contas da linha ferrea de Goyaz, relativas ao 2.º semestre do anno findo, constando da acta respectiva que a receita da linha foi, naquelle periodo, de 471:148\$880 réis, a despeza de 593:421\$445 e o «delicito» de 122:273\$365.

A estação de Porto Alegre, da Viação Ferrea Riograndense, vae ser ampliada, bem como os armazens destinados ás mercadorias.

Estes melhoramentos são motivados pelo movimento crescente do trafego e pela exiguidade dos edificios ora existentes, dada a impossibilidade da construção, agora, da projectada estação em frente á rua Ramiro de Barcellos, que será levada a effeito sómente em 1910.


Com as modificações, que serão introduzidas nos armazens, estes ficarão com a capacidade dupla da actual. Para levar a cabo esse melhoramento, serão supprimidos o girador, que é improprio para as grandes locomotivas da «Compagnie Auxiliaire» e diversas linhas mortas existentes no perimetro da estação, devendo tambem ser modificados diversos desvios e mudada a caixa de agua.

Hespanha


Foi recentemente publicado um decreto, pelo ministerio do fomento, implantando desde já a intervenção do governo nas fabricas que se dediquem e possam ou venham a dedicar-se á construção de material ferro-viario, tanto fixo como movel, com inclusão das officinas siderurgicas.

A intervenção ficará a cargo de engenheiros industriaes designados d'entre o pessoal das divisões de caminhos de ferro, pelo ministerio do fomento, mas ficando dependendo directamente da Direcção Geral das Obras Publicas.

As resoluções d'esses engenheiros serão immediatamente executivas, sem prejuizo do recurso para o governo.

 No Instituto de Ingenheiros Civis de Madrid, realizou-se ha dias a cerimonia da entrega de premios aos auctores das Memorias sobre *A Electrificação dos Caminhos de Ferro em Hespanha*.

Os trabalhos que haviam obtido aquella distincção, entre todos os apresentados ao concurso aberto, em 1916, pela Escola de Ingenheiros de Estradas, Canaes e Portos, eram 4 e firmados, respectivamente, pelos engenheiros D. Luiz Sanchez Cuervo, D. José Luiz Valenti, D. Mariano Vianiz e D. Vicente Burgalita.

 Eis a nota das receitas dos caminhos de ferro hespanhoes no anno ultimo, comparadas com as do anno anterior:

Linhas	1916	1917	Diferença
Norte			
Desde 1 de janeiro a 31 de dezembro.....	172.491.997	179.368.405	+ 6.876.408
<i>Madrid, Zaragoza e Alicante</i>			
Desde 1 de janeiro a 31 de dezembro.....	146.216.919	160.061.187	+ 13.844.267
Andaluzia			
Desde 1 de janeiro a 31 de dezembro.....	35.587.351	35.214.197	— 373.153
<i>Zafra a Huelva</i>			
Desde 1 de janeiro a 31 de dezembro.....	3.431.637	3.408.833	— 22.805
<i>Madrid, Cáceres e Portugal</i>			
Desde 1 de janeiro a 31 de dezembro.....	6.650.761	7.165.233	+ 514.462
Oeste			
Desde 1 de janeiro a 31 de dezembro.....	4.550.919	5.115.956	+ 565.037

Documentos para a Historia

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

(Continuação)

Na directriz do Porto, além do projecto completo, que estudei por Santarem, Thomar, Pombal, Coimbra e Ovar, fui levado, pelas circumstancias a que já fiz allusão, a estudar uma variante comprehendida entre Avelãs do Caminho e Porto, passando como a estrada real por Aguéda, Albergaria-a-Velha e Oliveira de Azemeis. O projecto da linha toda e o projecto d'esta variante são completamente distinctos.

Reconhecimentos feitos em diversas direcções

Além dos estudos detalhados, cujo resultado apresento, fizeram-se numerosos reconocimentos em diversas direcções, tanto em Portugal como em Hespanha, de sorte que o meu trabalho comprehende em geral a questão dos caminhos de ferro em Portugal.

Os reconocimentos tiveram principalmente por objecto:

1.º—Um caminho de ferro que partisse do Barreiro, defronte de Lisboa, e que terminasse em Badajoz, passando por Vendas Novas e Evora. A este caminho pertencem os ramaes para Setubal, e para Beja, Ourique e Algarves.

2.º—Um caminho de ferro que passasse o Tejo no Carregado, e chegasse a Badajoz por Extremoz.

3.º—Um caminho de ferro que partisse de Santarem, passasse em Rio Maior, Leiria e Pombal, e as reunisse a linha que estudei por Thomar.

4.º—Um caminho de ferro que ligasse Lisboa com Madrid, por Santarem, Abrantes, Portalegre, Valencia, Cáceres, Placencia e Toledo, sem sahir da vertente do Tejo, o que teria a vantagem de evitar a volta por Badajoz e por Ciudad Real.

5.º—Uma directriz que ligasse Lisboa com a França, pelo norte de Portugal, seguindo o valle do Douro e seus

alluentes de modo que alcançasse Zamora e Valladolid. Esta directriz teria a vantagem de diminuir muito a distancia de Lisboa a Paris; e permitiria além d'isso emprazar a construcção do caminho de ferro de Lisboa a Badajoz.

Avaliações

O pouco tempo que me foi concedido para fazer o enorme trabalho de que se trata, não me permittiu estudar os detalhes dos traçados com tanto desvello como eu o teria desejado; as operações geodesicas de que me servi para fazer os projectos accusaram pois mais difficuldades materiaes do que as que se encontrariam se se estudassem mais attentamente os detalhes dos traçados.

As avaliações a que cheguei seriam naturalmente influenciadas, até um certo ponto, por estas difficuldades, se eu não tivesse tido o cuidado de tomar em conta esta circumstancia. Para conseguir este fim fiz primeiro muito notaveis reduções nos resultados geraes dos calculos; mas além d'isso, na redução dos metros desprezei muitos trabalhos, cuja necessidade os projectos accusavam, mas que era possível evitar por mudanças de traçado; de tal sorte que as minhas avaliações (sobretudo as dos projectos a que dou a preferencia) se acham reduzidas quasi ao que seriam se se tivessem operado no terreno as modificações do traçado mais necessarias. Apresento pois estas avaliações com confiança: estou convencido de que ellas são a expressão da verdade.

São feitas na hypothese de que todos os caminhos projectados só teriam uma via de viagem e as vias de resguardo necessarias (os terrenos são avaliados para duas vias). Penso que estes caminhos bastarão por muito tempo às necessidades que são chamados a satisfazer. Deverá dar-se a via a mesma largura que tem a via hespanhola.

Directrizes de Lisboa a Badajoz

Resulta dos detalhes dados acima, que só ha quatro directrizes principaes a estudar entre Lisboa e Badajoz.

1.º—Pelo Barreiro, Vendas Novas e Evora.

Esta directriz tem as seguintes vantagens:

Servir melhor do que qualquer outra a provincia do Alemtejo.

Facilitar a execução dos ramaes para Setubal, Beja e Sul da provincia.

Construcção muito pouco dispendiosa entre o Barreiro e Vendas Novas (em 58 kilometros de comprimento).

Extensão total de Lisboa a Badajoz 212 kilometros, isto é, mais pequena do que seguindo outra qualquer directriz.

Tem os inconvenientes seguintes:

Comprimento de *caminho novo a executar* 212 kilometros, mais consideravel que seguindo outra qualquer directriz.

Difficuldades de execução consideraveis perto de Montemor-o-Novo e perto de Alandroal: necessidade de construir uma estação maritima no Barreiro, d'onde resulta:

Despeza de execução da linha toda maior do que seguindo outra qualquer directriz.

Terminar na margem esquerda do Tejo e não em Lisboa mesmo.

2.º—Pelo Carregado, Extremoz e Elvas.

Esta directriz entronca no Carregado, no caminho de Lisboa a Santarem, atravessa o Tejo n'um viaducto excessivamente dispendioso e passa por Extremoz e Elvas.

Tem as seguintes vantagens:

Extensão total de Lisboa a Badajoz mais curta do que por qualquer outra directriz que termine em Lisboa; a saber:

No caminho de Santarem.....	40 kilometros
No caminho a construir.....	182 "
No territorio hespanhol.....	6 "
Somma.....	228 "

(Continua)

IMPORTANTE

Negocio de minas

Pessoa nossa amiga e de nossa confiança possui no districto de Leiria, minas de lignite; mas para as explorar precisa de capitalista ou grupo que constitua sociedade para esse fim.

Expontaneamente fazemos este aviso ás pessoas a quem possa interessar e que poderão dirigir-se a esta Redacção, para as pormos em relações com a alludida pessoa, sem interferencia ou interesse nosso, e simplesmente porque entendemos que assim prestamos tambem um serviço ao paiz, na actual carencia de mineraes combustiveis.

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 Março de 1918, serão pagos os coupons de 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. 2509.

Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2508.

» » » » » 44 » » » » 2508.

» » » » » 45 » » » » 2508.

» » » » » 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. 3513.

Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha, Esc. 3512.

» » » » » 43 » » » » 3512.

» » » » » 44 » » » » 3512.

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 «Diário 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 Março 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. 1529.

» » » » » 18 » » » » 1532.

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 «Diário do Governo» n.º 172, de 3 de agosto seguinte.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Lista das obrigações amortisadas no exercicio de 1917, por meio de compras effectuadas nas Bolsas de Lisboa e Paris, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de Outubro de 1903 e artigos 13.º e 14.º dos Estatutos.

278 obrigações do 1.º grau, juro fixo:

N.º	175	559	a	560	986	a	988	1.801	a	1.865
2.036	4.972	5.611	5.710	a	5.711	5.884	a	5.892	5.943	a
5.944	6.186	6.961	a	6.962	7.822	a	7.823	9.250	9.481	a
9.482	9.740	a	9.742	9.812	10.514	11.433	11.435	a	11.437	
13.323	13.743	13.955	14.001	16.318	a	16.322	16.511	a	16.513	
17.438	a	17.441	17.700	a	17.701	19.834	20.063	a	20.066	20.099
20.101	20.119	a	20.121	20.440	20.675	a	20.676	20.700	a	20.701
21.863	a	21.864	22.305	22.512	23.870	a	23.871	24.284	25.599	a

25.600	25.691	25.977 a	25.980	26.108	26.652 a	26.668	28.005
28.540 a	28.542	29.004	29.010 a	29.016	29.022	29.628	29.034
29.250	29.291 a	29.295	29.332	29.549	29.961 a	29.962	30.171
30.173	30.516 a	30.519	30.684	30.860	30.978 a	30.981	31.025 a
31.026	31.222	31.266	31.522 a	31.525	32.241 a	32.246	32.261 a
32.263	33.401 a	33.405	33.905	34.141 a	34.144	34.266 a	34.267
34.606 a	34.650	35.114	35.203 a	35.208	36.519	36.960 a	36.962
37.636 a	37.637	38.743 a	38.744	39.906 a	39.907	40.584 a	40.588
37.528	40.713	44.191	44.195 a	44.196	44.201 a	44.204	44.261 a
44.274	44.281	44.389 a	44.390	44.553			

740 Obrigações do 2.º grau, juro variavel:

N. ^{os}	63	396	406	a	412	476	943	1.968	a			
1.971	2.159	2.501	a	2.515	2.541	a	2.550	3.713	a	3.720		
4.125	a	4.127	5.031	a	5.032	5.033	a	5.056	5.632	6.117		
6.944	a	6.968	8.653	a	8.677	9.034	a	9.039	9.249	9.445	a	
9.446	10.041	a	10.043	10.450	10.472	11.241	a	11.290	11.357			
11.811	11.813	a	11.834	12.491	12.558	12.655	a	12.657	12.796	a		
12.803	12.900	a	12.902	13.344	a	13.347	13.506	a	13.507	13.694		
13.698	14.006	a	14.008	15.535	a	15.536	15.762	a	15.763	15.851	a	
15.862	17.512	18.085	a	18.087	18.267	a	18.269	20.769	a	20.771		
20.774	a	20.775	22.056	a	22.059	22.176	25.829	a	25.839	25.856	a	
25.857	25.861	26.737	a	26.739	28.113	a	28.114	29.013	a	29.014		
31.949	a	31.950	32.473	32.476	a	32.480	33.150	33.241	a	33.250		
33.603	a	33.606	33.610	a	33.611	33.613	a	33.622	34.048	a	34.073	
34.312	34.347	37.084	38.238	39.882	a	39.887	39.932	a	39.943			
40.104	40.234	40.236	40.683	a	40.686	40.704	a	40.706	40.820	a		
40.822	40.984	a	40.989	41.197	a	41.203	41.478	a	41.502	41.688	a	
41.694	41.773	41.794	42.211	a	42.212	42.261	42.750	44.356	a			
44.359	44.365	a	44.367	44.485	a	44.500	44.533	a	44.539	44.594	a	
44.605	45.038	a	45.039	45.498	a	45.500	45.709	a	45.710	46.253	a	
46.254	46.636	46.937	a	46.940	48.246	50.976	51.089	52.231	a			
52.232	54.244	a	54.256	54.900	a	54.901	57.775	58.623	59.942			
59.412	a	59.419	61.729	a	61.730	61.751	a	61.775	61.879	61.883	a	
62.182	a	62.194	62.215	a	62.224	62.264	a	62.268	63.249	a	63.251	
63.487	63.653	63.908	a	63.909	63.911	63.977	a	63.978	65.177	a		
66.187	a	66.196	66.221	a	66.222	66.290	a	66.291	66.379	68.716		
67.032	a	67.040	67.232	67.280	68.638	a	68.640	69.436	69.448	a		
69.421	69.571	a	69.573	70.110	a	70.126	71.607	71.710	72.010			
72.120	72.135	a	72.136	72.795	a	72.798	73.393	a	73.394	73.400	a	
73.416	73.617	73.799	a	73.800	74.634	74.989	77.198	a	77.217			
77.343	a	77.316	77.497	a	77.498	77.520	77.546	77.678	77.689			
77.699	77.701	77.423	a	77.724	77.750	78.065	a	78.070	78.187			
78.198	a	79.960	a	79.970	80.040	a	80.042	80.575	a	80.598	80.815	a
80.816	80.915	80.945	a	80.950	81.014	82.367	a	82.368	82.490	a		
82.492	82.548	82.579										

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1918.

Banco de Portugal.—Como noticiámos, realisou-se no dia 22 do corrente a Assembleia Geral d'este banco, cujo extracto os jornaes publicaram. Aguardaremos o resultado dos trabalhos da comissão eleita para estudar a proposta do Governo, para fallarmos detalhadamente sobre o assumpto.

Na assembleia geral ordinaria estiveram presentes 216 accionistas, representando o capital de 3.131.400.000.

Renovada, pelo sr. Menezes de Vasconcellos, a iniciativa da sua proposta para a collocação, na sala, do retrato do sr. Duque de Palmella, antigo Presidente da Assembleia geral, a presidencia propoz se entregue o assumpto á resolução do Conselho de Administração.

Foi posto em discussão na sua generalidade o relatorio da gerencia finda, cuja leitura foi dispensada.

O relatorio e o parecer, de que no numero passado demos largo extracto, foram approvados na generalidade e na especialidade, assim como as conclusões do conselho fiscal e ainda uma proposta do sr. Augusto José da Cunha para que sejam concedidas pensões a viúvas de empregados do Banco.

Por fim procedeu-se á eleição dos corpos gerentes.

O commercio externo de Inglaterra.—O valor das importações na Inglaterra, no mez de janeiro ultimo, attingiu, segundo o Board of Trade, £ 99.058.714 contra £ 84.796.512 no mez precedente e £ 90.592.967 em janeiro de 1917.

As exportações elevaram-se a £ 41.665.935 contra £ 37.140.514 e £ 35.757.167 respectivamente.

A importação n'este paiz durante o anno findo accusa um forte augmento sobre o anno de 1916.

O commercio externo do Brazil.—Não obstante as difficuldades dos fretes maritimos, o commercio externo brasileiro, em 1917, foi mais favoravel do que nos annos anteriores. No primeiro semestre de 1917 as exportações elevaram-se a £ 30.567.000 e as importações a £ 19.752.000.

Em 1916 esses algarismos eram de £ 53.750.000 e £ 40.369.500 respectivamente.

O carvão no Brazil. — Noticiam do Rio de Janeiro que uma comissão, composta de engenheiros e de financeiros nacionais e estrangeiros, sob a presidência do ministro da Agricultura, vai proceder a estudos para a exploração rápida de ricas minas de carvão nos Estados do Sul.

O orçamento brasileiro. — Notícias do Rio de Janeiro dizem que o presidente da Republica assignou um decreto declarando em vigor o orçamento do anno corrente, aprovado pelas duas camaras.

Este orçamento avalia as receitas em 125.235 contos ouro e as despesas em 84.456 contos, tambem ouro; 449.213 contos papel, para as receitas e 462.501 egualmente em papel para as despesas.

Do saldo em ouro, de 40.872 contos, convertido em papel, fica um excedente de 67.107 contos papel.

Bolsa. — O movimento no nosso mercado de fundos mostrou na quinzena bastante actividade, continuando a copiosa procura de papel, e o diminuto numero de vendedores contribuindo para as sensiveis altas que se teem produzindo ultimamente.

Entre os valores que mais alta tiveram figuram os bancarios, principalmente Ultramarino e de Portugal, bem como a nossa divida interna. Comtudo alguns houve que fraquejaram, entre elles,

acções dos Tabacos e do Credito Predial; porém a tendencia do cado em geral é firme.

Cambios. — Foram pequenas as operações no mercado de cambios. No entanto este aggravou-se, parece que devido a manejos especulativos, pois que as necessidades da praça, hoje são as mesmas que eram no principio do mez.

Cambio do Brazil. — O cambio do Rio si Londres tem permanecido estacionario. A ultima cotação é de 13 ⁵/₁₆ ou seja a libra a 185028.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	EM 28 DE FEVEREIRO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	29 ¹ / ₈	29	29 ⁹ / ₁₆	29 ⁷ / ₁₆
" 90 d/v.....	29 ¹ / ₂	—	30	—
Paris cheque.....	301	304	298	300
Madrid cheque	420	424	410	413
Amsterdam cheque	750	770	730	740
New York cheque.....	1725	1745	1705	1720
Italia cheque.....	195	203	198	202
Suissa	387	392	378	381
Libras.....	10505	10515	10500	10510

Bolsas e titulos

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — FEVEREIRO

	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	—	—	—
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento	43	42	43,10	43,20	43,20	43,10	43,10	43,20	43,30	—	43,40	—	—	—
Divida interna 3%, coupon.....	43	43	—	—	—	43	—	—	43,70	43,05	43	—	—	—
" 4%, 1888, c/premios.....	22875	—	—	—	—	22875	22880	22880	—	—	22870	—	—	—
" 4%, 1890 c.....	—	61800	61850	—	—	—	—	—	61850	—	—	—	—	—
" 3%, 1905 c/premios.....	—	51850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1905, (G.º de F.º E.) c.....	—	10840	—	10845	—	—	—	10845	—	10845	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob. (G.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	—	—	82850	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	94800	94850	95800	95820	99800	99800	99800	97800	99800	—	116800	—	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98800	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	—	96850	97800	97820	101800	101800	101800	101800	—	—	101810	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	208800	208800	210800	220800	240800	230800	228800	230800	235800	245800	246800	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	180800	180800	—	190800	198800	198800	198800	205800	206800	206800	206800	—	—	—
" Lisboa & Agores.....	—	—	—	—	144800	145800	—	146800	—	—	147850	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	36800	—	—	—	—	—	—	36800	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	5800	5800	—	5800	5800	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	131800	130800	130800	130800	129850	126800	127800	127800	127800	127800	126850	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	47800	47800	—	—	47800	—	46850	46850	45800	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	119800	119800	—	119800	119800	119850	122800	122850	122850	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1.ª	—	—	—	—	—	99800	—	—	—	—	101850	—	—	—
" tit. 5.....	—	98800	98850	98800	98850	98800	99850	100800	101850	101850	101800	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	—	—	80800	—	—	—	86800	—	87800	87800	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	35850	—	35850	37850	—	—	36880	—	35830	35830	35840	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	14800	—	—	14840	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	80800	80800	—	—	—	—	—	80800	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	72850	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	84850	84850	—	—	—	84880	—	84880	85800	85800	—	—	—	—
" prediaes 6%.....	91850	91850	91850	—	91850	91850	—	91850	91880	—	—	—	—	—
" 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	90800	—	—	—	—	—	—
" 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	63850	64	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie.....	61	—	61,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	280	280	278	280	280	281	281	284	285,50	285	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	123	129	123	123	123,25	124	—	—	—	124	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez.....	—	56,50	—	—	—	57,75	—	—	—	58,25	—	—	—	—

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 Cami- nhos de ferro	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	10 Fev.º-18	29	—	29	—	—	—	—	—
Minho e Douro.....	30 Set.º-17	746	415.939,506	722	318.520,521	+ 97.418,985	557,555	441,516	+ 116,539
Beira Alta.....	—	484	1.938.437,561	484	1.661.385,585	+ 277.051,976	4.005,503	3.432,561	+ 572,942
Companhia Nacional.....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Valle do Vouga.....	31 Dez.º-17	185	207.632,541	185	190.245,517	+ 17.387,024	1.122,533	1.028,535	+ 93,998
Porto á Povoia e Famalicão.....	31 Junho-17	176	69.119,502	176	85.108,560	- 15.989,058	392,572	482,557	- 90,585
Guimarães.....	31 Dez.º-17	64	213.838,515	64	208.836,552	+ 5.001,963	3.341,522	3.263,507	+ 78,015
	30 Nov.º-17	56	181.929,574	56	155.639,501	+ 26.290,073	3.248,574	2.779,526	+ 469,048
Hespanholas									
Norte de Hespanha.....	2 Fev.º-18	3.681	16.667,314	3.681	17.844,654	- 1.177,340	4.527	4.847	- 320
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	3 Janeiro-18	3.664	13.002,165	3.664	10.355,562	+ 2.646,603	3.548	3.372	+ 176
Andaluzes.....	10 Fev.º-18	1.083	3.607,827	1.083	3.724,069	- 116,242	3.331	3.438	- 107
Madrid-P. e Oeste de Hesp	10 "	777	1.311,534	777	1.247,162	+ 64,372	1.687	1.605	+ 82
Lorca a Baza e Aguilas.....	9 "	168	178.882	168	602.078	- 423.196	1.111	3.583	+ 2.472

Sob o mar da Mancha

Acerca do tunel projectado

Sabiu recentemente na *Revue des Deux Mondes* um magistral artigo de Mr. Sartiaux, versando ainda uma vez a famosa questão do projectado tunel sob o mar da Mancha, questão á qual os acontecimentos gigantescos que se desenrolam dão uma intensa actualidade.

Mr. Sartiaux é precisamente o sabio tecnico auctor do plano da construcção do caminho de ferro sob o mar da Mancha. Nenhuma penna é mais auctorizada para descrever o papel consideravel que teria desempenhado o tunel durante a guerra, e o que é chamado a representar no futuro.

O estudo do eminente engenheiro é muito vasto para que se possa dar d'elle uma ideia completa n'um artigo da nossa Gazeta, onde, de resto, o assumpto tem sido tratado por varias vezes e por diversos dos nossos collaboradores.

Pondo de lado toda a parte propriamente technica, de certo poderosamente interessante, vamos procurar resumir o que Mr. Sartiaux expõe sobre a parte economica.

Se o famoso tunel existisse quando rompen a guerra, teria, em primeiro lugar, attenuado consideravelmente a crise terrivel do fréte. A rede franceza do Norte tem transportado mais de 8 milhões de vagões por conta do exercito britannico, desde o rompimento das hostilidades. Vinte milhões de passagens britannicas se effectuaram, na Mancha, no mesmo espaço de tempo.

O tunel teria feito tudo isso; teria mesmo attrahido os incessantes transportes com destino ou provenientes do Oriente, durante a guerra. Teria evitado milhares de operações de manutenção, economizado milhares de francos, quando a sua construcção não teria custado mais de 500 milhões antes da guerra, garantido a segurança de innumeraveis transportes, malgrado a guerra submarina das costas inglezas até Marselha ou Brindisi, dado ás formações de combate as legiões de navios empregados em comboios, evitando aos feridos crueis soffrimentos, etc., etc.

Mas é, principalmente, pensando na utilização do tunel no futuro, que Mr. Sartiaux insiste no papel consideravel que elle representará. Depois das hostilidades, durante o periodo de reconstituições economicas, elle será para a França e para a Inglaterra, o grande economizador da mão d'obra e de tonelagem maritima. Ora o problema da mão d'obra annuncia-se como um dos mais arduos do futuro. As marinhas mercantes estarão n'um estado medonho de usura. Comtudo, a necessidade para os Alliados de se refazerem pelas trocas, será sobremodo aguda. Todos os meios de transporte serão necessarios, e todos serão insufficientes, e o tunel sob a Mancha, pela sua potencia, contaria entre os instrumentos de salvação.

Precisamente a travessia do estreito tem sido até hoje um obstaculo invencivel ao desenvolvimento rapido das relações entre a França e a Inglaterra.

Apesar de todos os progressos e melhoramentos levados a effeito: a redução do trajecto de Paris a Londres a 6 horas e meia, antes d'a guerra, o transporte de grandes bagagens por vagão completo, trasbordado por meio de machinas, a que resultado chegaram as Companhias do Norte da França e do South Eastern, na Inglaterra? Ao miseravel numero de 599.000 passageiros para todos os portos francezes, entre a Gran Bretanha e a França, no anno de 1912, ou seja cerca de meio viajante — ou 1 por 200 — para 100 habitantes, proporção seis vezes inferior ao numero de viajantes trocados entre a França, a Belgica, a Hollanda e a Alemanha.

Com todo o continente, no mesmo anno de 1912, a Inglaterra apenas trocou 1.700.000 viajantes, numero tambem proporcionalmente fraco.

Quanto ás mercadorias — pondo de parte o carvão — a

Inglaterra e a França apenas trocaram, em 1912, tres milhões de toneladas de mercadorias diversas. E este numero marca sobre os dez annos anteriores uma progressão do commercio francez sensivelmente mais lenta do que com os outros paizes fronteiricos.

Taes são as conclusões realmente impressionantes a que chega Mr. Sartiaux no seu estudo em referencia.

Vê-se claramente como os factos e os numeros depõem eloquentemente em favor do famoso e de ha tanto tempo projectado tunel submarino.



Novas locomotivas de vapor

Para comboios pesados

As evoluções incessantes que vae experimentando o serviço de transportes por caminhos de ferro, determinadas pelas exigencias e necessidades da vida moderna, tem sido causa de que a tracção regular de comboios pesados e rapidos substitua a de comboios ligeiros a grande velocidade, utilizada nas antigas explorações.

N'estas, os trajectos eram relativamente curtos, em quanto que nas modernas redes de caminhos de ferro são muito extensos e devem ser percorridos, por comboios de passageiros, principalmente, a grande velocidade e sem interrupção alguma, advertindo-se que esta velocidade pode ser menor nos comboios de mercadorias; mas como a carga é muito maior, resulta que essa diminuição da marcha em nada altera a necessidade, cada vez mais accentuada, de acrescentar a potencia das locomotivas e, por consequencia, a capacidade das respectivas caldeiras.

Nos Estados Unidos evitam-se o mais possivel as rampas de grande declive e as curvas de pequeno raio nas grandes linhas; e como, além d'isto, se utilizam de cada vez comboios mais pesados, é necessario, ali mais do que em outras partes, a construcção de machinas potentes, motivo pelo qual adquiriram notavel renome as do systema Mallet e se crearam as *locomotivas-tenders*, que chegam a pesar 340 toneladas.

Todas as companhias americanas de caminhos de ferro, pelas razões apontadas, teem posto o maior empenho no aperfeiçoamento do seu material rodante; mas entre todas tem logar primacial a do Pennsylvania Railroad, que conta com diversas linhas de grandes declives na sua extensa rede. Esta companhia tem em Altona, sob a direcção de M. J. Wallis, uma officina-laboratorio, muito bem equipada, para os ensaios de locomotivas, eahi tem feito realisar numerosas experiencias, que teem dado assombrosos resultados.

Basta dizer, para demonstral-o, que na locomotiva *Pacific*, typo K S 4, que é uma das mais recentes, se chegou ás conclusões seguintes: relação das superficies de calefacção com a da grelha 70,2; da secção total dos tubos á superficie da mencionada grelha 0,12; relação da superficie da caixa de fogo á da grelha 4,4; e relação da superficie de calefacção dos tubos á da caixa de fogo 11, proporções que são as mais vantajosas conhecidas até agora, segundo o parecer dos technicos.

Essa locomotiva é de trez eixos motores, tendo uma *bogie* directora adeante e um eixo portador á retaguarda. A primeira machina d'este typo foi construida em 1914, e desde então vem sendo utilizada nas linhas de grandes pendentes para a tracção de comboios pesados, de passageiros.

Antes d'essa data faziam serviço, nas alludidas linhas, as locomotivas K 2 S A, que eram de typo analogo, com a diferença de que possuíam cilindros de 610 milímetros de diametro e 660 de percurso, e uma superficie de calefacção de 430 metros quadrados.

Esta nova locomotiva, assim como a chamada *Mikado*, tem estas dimensões, que vamos indicar.

	Locomotiva Pacific «K4S»	Locomotiva Mikado «L15»
Longitude total, metros	15,00	15,087
Superfície de apoio total, idem	11,024	11,086
Diametro das rodas motoras, idem	2,03	1,57
Numero de eixos motores	3	4
Superfície de apoio das rodas motoras, metros	4,210	5,200
Diametro das rodas anteriores	0,914	0,838
Idem idem posteriores, idem	1,270	1,270
Idem dos cylindros, idem	0,685	0,685
Percurso dos embolos, idem	0,711	0,762
Diametro interior minimo da caldeira, idem	1,946	1,945
Numero e diametro exterior dos tubos	236 de 57 mm. 40 de 140 » 160 de 38 »	236 de 57 mm. 40 de 140 » 160 de 38 »
Longitude dos tubos, metros	5,790	5,790
Idem interior da caixa de fogo, idem	3,200	3,200
Largura interior da caixa de fogo	2,080	2,080
Superfície de calefacção, metros quadrados	29,271	29,271
Idem, idem tubos, idem idem	346,63	346,63
Idem dos recalentadores, idem, idem	159,80	159,89
Idem de calefacção total, idem, idem	6,50	6,50
Idem de grelha, idem idem	535,70	535,70
Relação da superfície de calefacção com a de grelha	82,37	82,37
Pressão de vapor, kilogramma por centimetro quadrado	14,40	14,40
Peso total da machina, kilogramma	140,080	145,475
Idem sobre o truck director, idem	24,300	13,425
Idem sobre os eixos motores, idem	91,550	108,950
Idem sobre as rodas posteriores, idem	24,230	23,100
Esforço de tracção, sendo a pressão nos cylindros 0,85 da pressão na caldeira	20,164	27,880
Relação do peso adherente ao esforço de tracção	4,54	3,91

Tanto na locomotiva *Pacific* como na *Mikado*, a cabine é mais curta do que a das outras machinas da mesma companhia, mas é quasi identica a posição dos diversos organismos de manobra, com o fim de facilitar a passagem do machinista da uma para outra parte.

A distribuição, que é do systema Walschaert, nos dois typos, é assegurada por embolos-valvulas de aço forjado, que tem 305 milímetros de diametro, sendo a sua espes-

sura de 82 e levando dois segmentos de 20, construidos de forma que possam actuar como duplo segmento cada um d'eilles.

Primitivamente estas locomotivas eram providas de um *tender* de 32 metros cubicos de capacidade, mas foi recentemente substituido por outro de 41 metros cubicos.



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

No dia 16 do corrente mez, ás 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 30.000 kilogrammas de azeite d'oliveira com acidez não superior a 5 graus.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 562.350, ou quando o concorrente residir em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas ás 15.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 6 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões, Srs. Casimiro Candido da Cunha & 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 6 de Janeiro de 1918, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras, que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 5 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 15 816, de Campanhã a Lisboa-P, 15 fardos de palha para garrafas, com 285 kilos, a José Pedro Gomes; 15.853, de Campanhã a Lisboa-P, 41 saccos de pó preto, com 2.120 kilos, a Antonio Tiburcio; 24.659, Bragança a Lisboa-P, 2 caixas de frascos de vidro, com 180 kilos, a Director dos Serviços Pharmaceuticos; 56.235, de Castello Branco a Lisboa-P, (*) 1 casco de azeite, com 805 kilos, a Freitas & Carvalho, Limitada; 3.720, de Marvão a Torres Novas, 52 saccos de casca de carvalho, com 2.040 kilos, a José Pereira Raposo; 10.935, de Campanhã a Paço do Bispo, 25 bombas vasias, com 2.780 kilos, a Marianno José Ferreira; 85.493, de Lisboa-P a Covilhã, 5 barris de cimento, com 700 kilos, a A. Rodrigues; 85.622, de Payalvo a Campanhã, 1 fardo de tecidos de algodão, com 60 kilos, a Centro Mercantil do Norte, Limitada; 13.613, de Lisboa-Central a Campanhã, 9 rolos de arame de ferro, com 203 kilos, a Annibal Martins; 59.488, de Villa Nova de Gaya a Lisboa-P, 80 fardos de capas de palha, com 1.440 kilos, a Amadeu Martins Pinto.

(*) Esta remessa será vendida em leilão na estação de Torres Novas, no dia 6 do corrente mez.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

A Perola Branca — 5 actos — pela artista Mary Doro

D. JUAN — 4 partes

13.º capitulo do emocionante film:

A Seita Tenebrosa

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
8 10	7 41	10	7 23
10 5	11 31	8 12	9 25
5 30	7 19	12 5	1 14
7 22	8 51	8 40	9 43
12 25	1 54	10 20	11 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 29	7 40	5 55	7 11
8 13	10 23	7 25	8 48
10 30	11 50	8 48	9 46
1 10	2 20	9 10 53	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 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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 49
1 10	3 25	4 11	5 40
5 30	6 50	8	9 36
6 2	17 39	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 14	10 40	11 30
5 50	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		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
7 40	7 30	7 20	7 30
5 10	5 20	9 20	9 30
6 15	6 26	5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26		
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
	8 54	11 26	

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Entronc.	Lisboa-R	
5 20	9 38	11 26	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
4 25	2 19	1 57	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 30	4 25	7 9	8 36
8 50	4 13	0 1 33	10 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	12 40	9 25	2 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
2 50	4 45	7 30	8 21

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 15	6 53	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10	10 40	9 25	10 5
11 30	12 10	11 40	12 20
1	1 40	1 20	2
2 45	3 15	3 30	2 45
4 30	5 10	4 55	5 25
6 45	7 30	6 10	6 50
7 30	8 15	8 10	8 55
8	8 45	8 35	9 20
11 30	12 13	11 50	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 45	8 10	10 5
11 30	1 20	10 30	12 20
4 30	6 20	5	6 30
8	10 5	5 16	8 55
	11 35	10 35	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	10	8	10 5
11 30	1 20	10 20	12 20
4 30	6 20	5 45	6 30
8	10 5	11 35	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
8	1 20	2 35	8 5
8	12 32	10 11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Gadanha	Montemor	Gadanha	
12 25	1	10 50	3 45
11 10	11 45	10	10 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
8	5 30	6 15	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	
8	4 30	6 30	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Beja	Lisboa	
8	2 25	2 10	8 5
8	12 55	9 30	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	5 45	6	3 45
8	5 40	6 10	8 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8	10 50	3 40	8 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	Portimão	Tunes	
7	8 17	5	6 33
10 15	11 32	1 55	3 15
8 10	9 30	6 10	7 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Garvão	Grandola	Garvão	
3 55	7	8 45	12 18
1 5	4 15	6 50	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
3 30	8	8 30	11 4

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Faro	C. Branca	
5 10	11 30	6 45	1 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 35	10 40	11 40	1 46
11 30	1 45	10 5	12 9
4 8	6 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
7 12	7 1	12 15	9 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
2 30	8 53	9 5	3 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	11 34	10 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. Vargens	Entronc.	
8	1 13	4 40	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	C. Branco	Entronc.	
11 11	7 52	2 11	11 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
11 50	10 25	11 50	9 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 49	4 33	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Vai. d'Alc.	Lisboa-R	
8 50	7	8 28	8 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
8 50	10 50	5	8 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
8 40	2 31	9 25	2 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. Vargens	Entronc.	
8	1 13	4 40	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	C. Branco	Entronc.	
11 11	7 52	2 11	11 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
11 50	10 25	11 50	9 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
6	10 49	4 33	11 26

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 15	6 53	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10	10 40	9 25	10 5
11 30	12 10	11 40	12 20
1	1 40	1 20	2
2 45	3 15	3 30	2 45
4 30	5 10	4 55	5 25
6 45	7 30	6 10	6 50
7 30	8 15	8 10	8 55
8	8 45	8 35	9 20
11 30	12 13	11 50	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 45	8 10	10 5
11 30	1 20	10 30	12 20
4 30	6 20	5	6 30
8	10 5	5 16	8 55
	11 35	10 35	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	10	8	10 5
11 30	1 20	10 20	12 20
4 30	6 20	5 45	6 30
8	10 5	11 35	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
8	1 20	2 35	8 5
8	12 32	10 11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Gadanha	Montemor	Gadanha	
12 25	1	10 50	3 45
11 10	11 45	10	10 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
8	5 30	6 15	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	
8	4 30	6 30	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Beja	Lisboa	
8	2 25	2 10	8 5
8	12 55	9 30	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	5 45	6	3 45
8	5 40	6 10	8 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Vila Real	Lisboa	
8	10 50	3 40	8 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	Portimão	Tunes	
7	8 17	5	6 33
10 15	11 32	1 55	3 15
8 10	9 30	6 10	7 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Garvão	Grandola	Garvão	
3 55	7	8 45	12 18
1 5	4 15	6 50	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
3 30	8	8 30	11 4

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Faro	C. Branca	
5 10	11 30	6 45	1 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 35	10 40	11 40	1 46
11 30	1 45	10 5	12 9
4 8	6 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
7 12	7 1	12 15	9 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
2 30	8 53	9 5	3 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
7 45	10 40	11 34	10 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. Vargens	Entronc.	
8	1 13	4 40	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	C. Branco	Entronc.	
11 11	7 52	2 11	11 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
11 50	10 25	11 50	9 55