

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Sul e Sueste** — Aviso ao Publico: 16.ª Ampliação á tarifa especial P. n.º 11 (P. V.)  
**Companhia Portuguesa** — Aviso ao Publico: Additamento á tarifa especial temporaria n.º 7-bis (G. V.) — Aviso ao Publico: 16.ª Ampliação á tarifa especial P. n.º 11 (P. V.) — Aviso ao Publico: Restricções no serviço que prestam estações e apeadeiros desta Companhia — (3.ª additamento ao Aviso ao Publico B. 2537 de 30 de Dezembro de 1915).

## SUMMARIO

A greve do Valle do Vouga, de J. Fernando de Sousa..... 163  
 Carris de Ferro de Lisboa..... 165

Parte Official, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração — Portaria n.º 951 — Repartição dos Caminhos de Ferro.....	166
Electrificação de linhas ferreas.....	167
Viagens e transportes.....	168
Nova redução de comboios.....	169
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	169
Os guias-horarios estrangeiros, por G. M.....	170
Caminhos de ferro colonias.....	170
Linhas Portuguezas.....	171
Linhas estrangeiras.....	171
Parte financeira:	
Carteira.....	172
Boletim commercial e financeiro.....	172
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	173
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	173
Contra os choques de comboios.....	174
Companhia Atravez d'Africa — Relatorio — (Continuação).....	174
Arrematações.....	175
Horario dos comboios.....	176

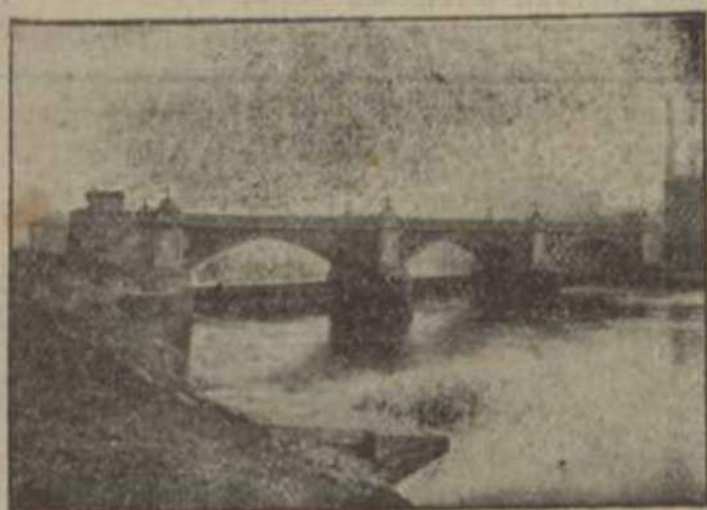
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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 metallocas, da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações completas 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 & Co.* — **Cimento «Candiot»**, depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



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

## 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.

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

Unicos Fabricantes:

**RANSOMES & RAPIER, LTD.,**

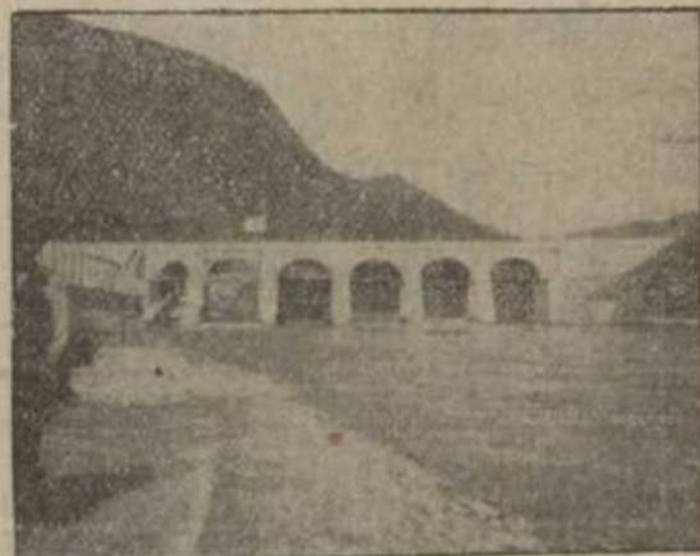
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.



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





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

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

## TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

## ESTAMPARIA MECHANICA

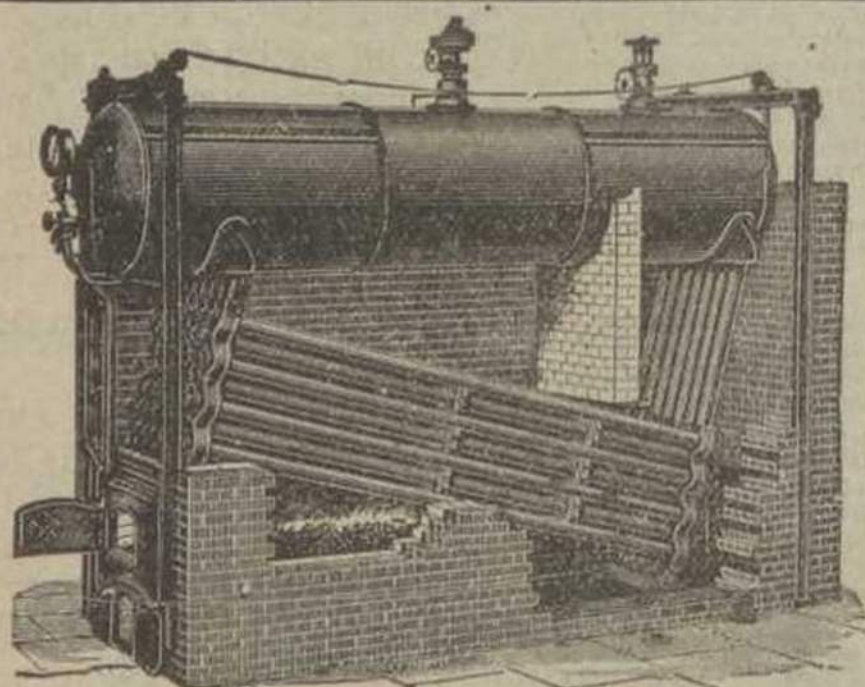
14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'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

Telegramas: «BABCOCK» — LISBOA

## Companhia de Seguros FIDELIDADE

Telef.: Central

FUNDADA EM 1835

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388 Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

«FIDELIDADE»

Capital emitido..... 1.344.000\$00

Reservas..... 810.585\$90

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos

**Amortecedores**

de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**Signaes electro-pneumaticos**

## WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

## Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

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

Deposito: Rua da Horta Sêca, 13, 1.<sup>o</sup> — LISBOA



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RAUL ESTEVES, Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro  
M. ANDRADE GOMES — ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

11.º do 30.º anno LISBOA, 1 de Junho de 1917 Numero 707

## A greve do Valle do Vouga

Reproduziu a *Gazeta* de 1 de maio a ordem de dia n.º 97, em que a Companhia concessionaria da linha do Valle do Vouga expunha a sua situação e procurava contrariar a acção perturbadora dos agitadores, que tentavam impellir o pessoal para a greve, levando-o a querer impôr um quadro determinado, a respectiva tabella de vencimentos e regras de promoções para determinada data, bem como a criação immediata da Caixa e de um Armazem de viveres.

Desejoso de evitar o conflicto, encarregou o Governo o Governador civil de Aveiro de ser mediano entre as duas partes. Em duas conferencias, havidas em 3 e 7 do corrente, foi promettido por parte da Companhia: que os subsidios extraordinarios, já concedidos, de 25 a 10 % seriam elevados ao dobro, como nos Caminhos de ferro do Estado, logo que fosse promulgada a lei, pendente, sobre partilha das sobretaxas; que seriam immediatamente elevados a 12\$00 mensaes os vencimentos dos factores, que eram de 10\$50 e 9\$00 e revista a tabella de abonos por percursos, deslocações e rendas de casa; que continuariam as diligencias para o mais depressa possivel se tornar effectivo o fornecimento de viveres a credito, por entidade idonea; que se procederia á revisão dos quadros e vencimentos com as respectivas regras de promoção.

No dia 8 era cumprido o compromisso tomado. Em ordem de serviço n.º 92 modificavam-se os vencimentos referidos e abonos de character permanente, e na de dia n.º 98 promettia-se a duplicação dos subsidios extraordinarios.

A somma das vantagens assim concedidas ao pessoal representa mais de 22.000\$00 annuaes em relação a vencimentos que sommam cerca de 46.000\$00.

Por estes numeros se avalia a importancia do sacrificio que a Companhia se impunha, esperando encontrar os recursos necessarios na sua participação das sobretaxas a lançar.

Fôra a lei que as auctorisava votada na Camara dos Deputados e transitára para o Senado. Na perspectiva de a ver votar, o Sr. Antonio Maria da Silva reconsiderára e não approvára desde logo a sobretaxa de 40 %, da qual metade reverteria para a Companhia, como o fizera por um despacho para a Companhia Nacional. Estava pois a do Vouga abonando desde 1 de maio subsidios extraordinarios, sem ter receita para esse fim, mas confiava na promessa do Ministro e na justiça que lhe assistia, pois era a unica a que não tinha sido facultado auxilio.

O projecto de lei não satisfazia, pois se referia exclusivamente á Companhia Nacional e á sobretaxa de 25 %.

Promoveu pois a Companhia do Vouga a necessaria modificação de redacção, de modo que a abran-

gesse e se não fixasse a percentagem da sobretaxa, que podia variar mediante auctorisacção do Governo. Do respectivo producto e nas condições pelo mesmo fixadas reverteriam 75 % para as duas companhias.

Era certa a votação em curto prazo; tinha, pois, o pessoal a garantia de obter dentro em pouco a totalidade das subvenções consentidas.

Aquellas ordens de serviço e de dia, que em 9 deviam ser distribuidas ao pessoal, pelo comboio correio da manhã, foram retiradas das bolsas de correspondencia das estações por mão interessada em evitar a sua acção pacificadora. E n'esse dia, pelas 23 horas, sahiam clandestinamente das estações de Espinho-Vouga, Aveiro e Vizeu, as machinas que alli pernoitavam, levando um comboio, em que ia tomando logar o pessoal das diferentes estações e partidos, o qual ia sellando as estações, deixando-as á guarda de dois assentadores. Todo o pessoal, com excepção de quasi todo o dos escriptorios, se concentrou assim em Sarnada, entroncamento e séde do deposito de machinas e das officinas. No dia 10, quando os escriptorios estavam funcionando, compareceram alli alguns empregados, dos que capitaneavam o movimento, e intimaram o pessoal, incluindo os chefes de serviço, a sahirem do edificio.

Nenhum aviso previo de greve houvera com a antecedencia de 8 dias, que a lei determina. Apenas se dizia na moção das assembleias de 15 de abril, reunidas em Espinho e Sarnada, que se a Companhia não satisfizesse até 30 as exigencias do pessoal, este deliberaria sobre o caminho a seguir. Houvera em seguida organização abusiva de comboios, abandono de logares e reunião do pessoal para impedir a exploração, acto que o art. 33.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 capitula de sedição.

Era preciso tentar convencer os que assim procediam da irregularidade do seu procedimento e do seu dever de voltar ao trabalho, assegurando-lhes a Companhia a indulgencia para as faltas commettidas e os possiveis sacrificios para attender das suas reclamações as que fossem justas e exequiveis.

Era desconhecida a attitudo do pessoal, que tanto podia ser pacifica como exaltada. Por isso a auctoridade superior do districto entendeu que devia ir uma força para Sarnada, para assegurar a liberdade de trabalho aos que o quizessem retomar.

Fui alli no dia 11, sem me fazer acompanhar pela força; fiz ver aos dirigentes do movimento quanto este era illegal e injustificado.

Queixavam-se, sem razão, da falta do quadro, quando na Companhia o havia, fixado annualmente no orçamento, como é de uso em todas, ou quasi todas, e como nos proprios Caminhos de ferro do Estado se acha prescripto para o pessoal jornaleiro, que é o mais numeroso, não podendo a Companhia renunciar ao seu direito de fixar quadros, vencimentos e regras de promoção, conforme o julgar justo, conveniente e compativel com as circumstancias. Não se podia dizer que os empregados não tinham situação definida, nem garantias, pois a cada um attribuiam os quadros annuaes a sua cathegoria e vencimento, que iam sendo gradualmente melhorados; nas promoções tinham-se em conta as aptidões e serviços, e o regulamento disciplinar especificava os casos em que os diferentes castigos tinham de ser applicados.

Para que se possa avaliar a incongruencia do quadro com character permanente, que os grevistas pretendiam impôr, bastam os seguintes numeros relativos á despesa annual, não contando o pessoal superior e não incluindo abonos por percursos, deslocações, etc.:



	Quadro actual	Quadro exigido
Escriptorios.....	2:634\$00	5:640\$00
Movimento.....	13:932\$00	23:838\$00
Tracção.....	11:774\$00	10:044\$00
Via.....	13:680\$00	13:596\$00
	42:020\$00	53:118\$00

Emquanto a despesa permanente com vencimentos fixos era augmentada de cerca de 11:000\$00, diminuia 1.730\$00 na Tracção e 84\$00 na Via e como na representação se declarava que na vigencia dos novos vencimentos os abonos extraordinarios seriam apenas de 25 a 10 %<sup>o</sup>, a maior parte do pessoal, ao qual se não arbitravam melhorias de vencimento compensadoras, ficava muito prejudicado.

A' Companhia aggravavam-se consideravelmente os encargos permanentes e estabelecia-se o principio de que era o pessoal quem elaborava quadros e fixava vencimentos.

O mesmo para a regra de promoções exigida de passagem de classe para a immediatamente superior, sendo providas duas vagas por concurso e uma por antiguidade, o que, na maioria dos casos, seria absurdo e daria demasiada preponderancia aos concursos, menosprezando a diuturnidade de serviço.

Companhia alguma podia assim renunciar á auctoridade e ao direito que lhe assegura a lei.

Quanto á Caixa, bem podia ser aguardado o momento opportuno para a sua criação e funcionamento em linha que apenas em 1914 se concluiu, quando a Companhia da Pova creou a sua em 1910 e a de Guimarães em 1911, após largos annos de exploração, e os Caminhos de ferro do Estado em 1901, ao cabo de mais de 30 annos.

Finalmente o fornecimento de viveres a credito, que não é obrigação das companhias e que duas apenas entre nós organizaram, estava sendo estudado, esperando-se poder dar-lhe solução immediata por uma combinação vantajosa.

Recusaram-se terminantemente os dirigentes da grêve a voltar ao trabalho enquanto não fossem integralmente satisfeitas as suas exigencias, declarando-se promptos a sahir da estação logo que lho ordenassem, ficando n'esse caso abandonadas as estações e obras de arte, que estavam guardadas.

Nada mais podia fazer; retirei-me, pois, para pôr a Direcção fiscal e o Governo, que ella representa, ao facto da situação, pela qual nenhuma responsabilidade cabia á Companhia, disposta a ir o mais longe possível no caminho das concessões.

Em conferencia com o Ex.<sup>mo</sup> Ministro do Trabalho declarei-me prompto a satisfazer o seu desejo de não serem applicados castigos, nem descontados vencimentos correspondentes aos dias de grêve, se o pessoal voltasse ao trabalho. Prometti mais que a Companhia iria ao extremo limite dos sacrificios na concessão de melhorias ao pessoal, comtanto que não se invertessem as situações, passando a ser governada por aquelle.

Foi novamente encarregado, por telegramma, o Governador civil de Aveiro, de intervir.

No dia 17, que era já o 8.<sup>o</sup> da suspensão de serviço foi aquella auctoridade a Sarnada, com o secretario geral do districto, tendo-me apresentado no regresso, ás 23 horas, a nota seguinte emanada do pessoal:

Os empregados do Caminho de Ferro do Valle do Vouga, reunidos em Sarnada, retomarão o trabalho mediante as seguintes concessões, que reputam justas:

1.<sup>o</sup> — Desejam a organização de um quadro do pessoal, no mais curto prazo de tempo possível, devendo entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1918. Enquanto não for organizado, os actuaes empregados manterão a sua situação actual com os vencimentos e a percentagem de 50, 40, 30, 20 %<sup>o</sup>, e só poderão ser deslocados a

seu pedido, por promoção, ou por castigo, nos termos do regulamento disciplinar actual.

2.<sup>o</sup> — Depois de organizado o quadro e fixados os vencimentos, que esperam não sejam inferiores aos apresentados no projecto submetido á Companhia, desejam que ainda lhes seja paga, enquanto a Companhia cobrar a sobretaxa, mais a percentagem de 25, 20, 15 e 10 %<sup>o</sup>.

3.<sup>o</sup> — Mais desejam que a Caixa de reformas e pensões seja estabelecida até 1 de Janeiro de 1918.

4.<sup>o</sup> — Esperam que seja conservado ao serviço da Companhia todo o pessoal, quer effectivo, quer auxiliar, que actualmente está, e que nenhum empregado seja castigado ou perseguido por motivo de grêve.

5.<sup>o</sup> — Desejam ainda que não seja remetido para juizo qualquer auto, que por virtude da grêve tenha sido levantado contra qualquer empregado.

6.<sup>o</sup> — Desejam igualmente que sejam mantidas as garantias que gosavam, bem como as familias, anteriormente á grêve, e bem assim que lhes sejam concedidos os beneficios que pediram no projecto de quadro.

7.<sup>o</sup> — Esperam que lhes sejam pagos os seus vencimentos durante os dias em que estiveram em grêve, e que as percentagens de 50, 40, 30 e 20 %<sup>o</sup> lhes sejam pagas desde o primeiro de Maio.

8.<sup>o</sup> — Desejam que no quadro a organizar se attenda aos vencimentos e antiguidades dos empregados actuaes, para o effeito de admissão ao concurso, quando haja vagas na classe immediatamente superior, que serão providas duas por concurso e uma por antiguidade.

9.<sup>o</sup> — Desejam lhes seja concedido o transporte gratuito de generos para uma cooperativa ou armazem de viveres, que o pessoal estabelece, e autorizado o desconto nas folhas de vencimento para o pagamento dos respectivos débitos.

Não só se mantinham os pedidos anteriores, mas outros se lhes juntavam, e todos elles, apesar da forma de pedidos e aspirações, eram no fundo condições postas ao restabelecimento do serviço.

Se a nota dissesse: *«os empregados voltam ao serviço e pedem as seguintes concessões»*, nada havia mais legitimo, pois tudo pode ser pedido, cumprindo a quem tem de conceder o que se pede distinguir o exequivel do que não pode ser concedido.

No dia seguinte entreguei, pois, ao Governador civil o seguinte officio:

Ex.<sup>mo</sup> Snr. — Foi-me por V. Ex.<sup>a</sup> apresentada hontem, pelas 23 horas, a nota das concessões, mediante as quaes os empregados reunidos em Sarnada retomarão o trabalho, conforme n'ella declaram.

Na conferencia que tivemos hontem de tarde reiterei a V. Ex.<sup>a</sup> as declarações que tive a honra de fazer anteriormente, tanto ao seu antecessor, como a S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro do Trabalho.

O pessoal reunido em Sarnada e obstando á exploração, achase na situação de sedição prevista no artigo 33.<sup>o</sup> do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, e abandonou os seus logares, ao que o regulamento disciplinar da Companhia commina a pena de demissão.

De um modo geral as condições postas pelo pessoal para sahir d'essa situação illegal importariam a abdicção do direito da Companhia á livre escolha do mesmo, assegurada pelo decreto citado, e á organização dos serviços mais consentanea com os seus recursos e circumstancias.

Como em quasi todas as Companhias, os quadros e tabellas de vencimentos são fixados annualmente e revistos conforme as conveniencias do serviço.

Desejoso de apressar o restabelecimento dos serviços, comprometi-me, logo que o pessoal volte ao trabalho, a proceder o mais depressa possível ao exame e revisão do quadro e praticas seguidas nas promoções, procurando attender, no que fôr justo, conveniente e exequivel, as aspirações do pessoal, sem que revistam porém o caracter de imposições, nem importem fixação de prazos incompativel com a liberdade de acção da Companhia.

Declarei mais que, em harmonia com os desejos manifestados por S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro, iria ao extremo limite da benevolencia nas sanções disciplinares das faltas cometidas, de gravidade incontestavel, como a formação de comboios de concentração dos grévistas e a intimação ao pessoal dos escriptorios, incluindo chefes de serviço, para os abandonarem. Sem o respeito da disciplina não pode haver ordem e segurança nos caminhos de ferro. Podem as faltas cometidas ser amnistiadas, mas tem que se lhes infligir a nota de reprovação que merecem.

Essa indulgencia poderia ir até ao pagamento dos vencimentos correspondentes aos dias de interrupção do trabalho, para não agravar as difficuldades de vida aos empregados e suas familias.

A essas promessas, que seriam prompta e escrupulosamente cumpridas, veio o pessoal contrapor a longa lista de concessões, que são condições impostas, embora a redacção procure fazer esquecer esse caracter, que lhes é dado no preambulo.



Em rápida analyse vou submeter ao esclarecido criterio de V. Ex.<sup>a</sup>, ácerca de cada uma d'ellas, as indispensaveis reflexões:

1.<sup>o</sup> — Sendo os quadros annuaes, seguramente os novos quadros, revisão dos actuaes, vigorarão em 1 de Janeiro de 1918, mas só no fim do anno corrente devem ser elaborados, para ter em conta as necessidades que se manifestarem. E' o que se faz em todas as Companhias. Poderiam apenas soffrer algumas melhorias parciaes immediatas.

Nada tem com o quadro os abonos extraordinarios concedidos, que se mantêm.

Quanto a deslocações e transferencias do pessoal, que as conveniencias do serviço exigam, não pode a Companhia abdicar de modo algum do direito de as fazer, se as julgar necessarias.

2.<sup>o</sup> — Nem a Companhia se pode comprometer a estipular todos os vencimentos propostos pelo pessoal, nem seria razoavel reduzir os abonos extraordinarios, com prejuizo do maior numero, para cujos vencimentos quasi não propozeram alteração os elaboradores do quadro, no qual tiveram principalmente em vista certas categorias apenas.

3.<sup>o</sup> — A Companhia resolveu já, em principio, a creação da Caixa e vae demonstrar por factos a sua boa vontade, mas difficilmente a organizará e a poderá pôr a funcionar antes de terminada a guerra.

4.<sup>o</sup> — A Companhia não persegue ninguem, nem é capaz de perseguições. Quanto ao pessoal auxiliar, a sua situação é essencialmente provisoria, não abdicando a Companhia do direito de o despedir, se não lhe fôr necessario.

5.<sup>o</sup> — Não me consta que pela Companhia fossem levantados autos, pois o pessoal ajuramentado fôr arrastado para Sarnada.

6.<sup>o</sup> — Ninguem pensou em tirar regalias anteriormente concedidas. Pedir, como condição de volta ao trabalho, os beneficios solicitados no projecto de quadro, é a renovação de uma imposição inadmissivel e contraria ao direito e proposito da Companhia, de ser juiz das vantagens que possa conceder.

7.<sup>o</sup> — A Companhia esquecendo os prejuizos que ao Estado, a ella, e ao publico foram feitos, e attendendo ás difficuldades actuaes da vida, já tencionava manifestar a sua indulgencia, não descontando dos vencimentos os dias em que o pessoal deixou de trabalhar.

8.<sup>o</sup> — As regras de promoção tem de ser attentamente estudadas e fixadas, variando com as categorias e natureza do serviço. A Companhia compete estabelecê-las na occasião opportuna, o que aliás tenciona fazer.

9.<sup>o</sup> — A Companhia não é obrigada a estabelecer armazem de viveres, por si ou por outra entidade. Raras são as que o tem organizado. No entanto, desejosa de auxiliar o pessoal, está estudando o meio de o fazer o mais promptamente possivel e com as necessarias garantias. Se reconhecer que é preferivel contractar com entidade idonea já existente, assim o fará, tendo por esta forma o pessoal mais garantias que n'uma tentativa, que elle proprio faça, da creação de cooperativa, difficil de gerir.

Releve-me V. Ex.<sup>a</sup> a extensão d'estas explicações, aliás dadas já verbalmente.

A Companhia tem procurado a resolução do conflicto sem quebra dos principios de ordem e disciplina, sem abdicção dos seus direitos e auctoridade.

Ninguem a poderá accusar de intransigencia e dureza, nem de crear difficuldades ao restabelecimento da normalidade.

Foi ao extremo limite do que podia e devia fazer nas concessões que deixou offerecidas. Só lhe resta pois aguardar o que os Poderes publicos entenderem dever fazer, declinando todas as responsabilidades da paralisação dos serviços, que dura vae já em nove dias, e das consequencias que d'ella derivam, entre as quaes mencionarei apenas a paralisação dos transportes urgentes de travessas para os Governos francez e inglez.

Saude e Fraternidade — Aveiro, 18 de Maio de 1917 — Ex.<sup>mo</sup> Sr. Governador Civil do Districto de Aveiro. — O Representante da «Compagnie Française» Concessionaria da linha do «Valle do Vouga». — (a) J. Fernando de Souza.

Ouvido novamente o pessoal pela referida auctoridade, acerca do modo porque a questão era posta pela Companhia, declarou-lhe, pelo telephone, que não o aceitava e pedia que pelo Sr. Ministro do Trabalho fosse recebida uma commissão, ao que este accedeu.

Entretanto, entidade extranha ao assumpto, e que tinha o dever, pelo seu cargo administrativo, de concorrer para a manutenção e restabelecimento da normalidade nos serviços, emprehendia campanhas inqualificaveis de imprensa nos raros jornaes que a isso se prestavam, depois de ter incitado o pessoal á greve. São factos conhecidos e bem explicados, embora se não possam documentar. Sem essa influencia illegitima

e perturbadora a questão não haveria provavelmente surgido, nem a solução teria offerecido grandes difficuldades.

No dia 16 fôra votado no Senado o projecto das sobretaxas, devidamente emendado, para voltar á Camara, onde seria rapidamente votado, sem o obstruccionismo, que surgiu por parte de um deputado, o qual atacou sem razão a Companhia e o seu representante.

No dia 22 foi a commissão recebida pelo Sr. Ministro do Trabalho e ficou assente a volta ao serviço.

Em 1 de janeiro entraria o novo quadro em vigor, o que aliás fôra já explicado que se faria. Seriam abonados os vencimentos correspondentes á interrupção do trabalho; não se applicariam castigos; manter-se-iam as regalias usufruidas pelo pessoal e abonar-se-iam os subsidios extraordinarios de 50 a 20 % logo que fosse promulgada a lei das sobretaxas; consentir-se-ia á cooperativa do pessoal, logo que funcionasse, os fornecimentos pagos por descontos em folha, no caso de correrem regularmente os seus serviços.

Annunciei á Administração e aos chefes de serviço que ia recommençar o serviço, porque assim se me affirmára, tencionando ratificar em ordem do dia as concessões promettidas.

Não succedeu assim, porque a commissão do pessoal resolveu aguardar em Lisboa o voto da lei das sobretaxas, pelo qual a Companhia não esperára para tomar compromissos, confiando no Governo e no Parlamento.

E' hoje o 19.<sup>o</sup> dia de paralysação dos serviços com grave prejuizo da região e do Estado, que vê cerceadas as receitas em mais de 500\$00 por dia e, portanto, accrescido o complemento da garantia; prejudicando a Companhia por muitas fórmulas, especialmente pelo reflexo que poderá ter na disciplina futura esta extraordinaria situação do pessoal fóra de serviço por tempo indefinido, depois de se lhe haver promettido abono de vencimentos e ausencia de sancções disciplinares, para que ninguem possa accusar a Companhia, ou quem a representa, de crear difficuldades ao Governo pela sua intransigencia, até ao ponto de se manter silenciosa perante os ataques formulados na imprensa para não acirrar os animos pela contradicção.

Creio que é caso sem precedentes.

28-5-17.

J. Fernando de Souza

A lei sobre a partilha da sobretaxa foi approvada pela Camara em sessão de 28. O Sr. Ministro do Trabalho convidou o pessoal a voltar ao serviço conforme o compromisso tomado. Apesar d'isso, ao que nos consta, até hoje ainda não foi restabelecida a circulação.

## Carris de Ferro de Lisboa

Voltou a dar que fallar de si — o que a miúdo succede — a direcção d'esta companhia.

E' o caso que, approximando-se o fim do anno economico, que é o prazo porque costumam ser validos os bilhetes de assignatura, a companhia fez constar á Camara que, não se considerando obrigada a manter esses bilhetes, os supprimirá desde 1 de julho. Ou, quando muito, a mantel-os, elevará o preço a Esc. 70\$00, isto é, um augmento de 40 por cento.

Os assignantes, já se vê, sobressaltaram-se com o caso; tem reuuido repetidas vezes, e nomearam uma commissão activa e permanente, que está tratando de conseguir o que já conseguiu no anno passado: a manutenção dos bilhetes ao preço de Esc. 50\$00, actual.



Pela sua parte, a companhia conserva-se immutavel na sua resolução, que lhe representa um augmento de receita, que *na apparencia* seria de uns bellos 100 contos, mas que, na effectivação d'este projecto, não lhe dará metade, porque muitos serão os assignantes que deixem de o ser se o preço do bilhete for augmentado.

A situação é esta:

Os preços da viação electrica em Lisboa (e no Porto) são os mais caros de toda a Europa. Por toda a parte o preço de uma carreira de electricos, muitas vezes a longa distancia, não ultrapassa 10 centimos de franco, de lira ou de peseta, 10 pfennigs, 10 hellers, 5 kopecks, 5 centavos de florim, etc.

Aqui, pagam-se 30 reis por percursos minimos, zonas de 200 metros, como a rua Alexandre Herculano até ao Rato e semelhantes.

N'estas condições, o bilhete annual por 50 escudos é o unico barato que a companhia tem; não admira, pois, que numerosas pessoas os tomem (mais de 4.000) porque, embora para alguns (como nos succede) isso não represente economia, antes mesmo um certo desperdicio, a liberdade de transito em todos os carros da-lhes commodidade e aproveitamento de tempo.

Mas se a companhia elevar o preço, aquelle desperdicio avoluma-se por tal forma que já não o compensam aquellas facilidades de transito.

Assim a companhia não terá mais que metade do numero dos actuaes bilhetes, uns 2.000 a 2.200, que serão forçados a tomar os que vivem fóra do centro da cidade, ou os que, pelas suas occupaões, tem que servir-se continuamente dos carros, o que lhe dará, em todo o caso, um augmento de receita de 40 a 50 contos, verba que não é para desprezar.

Não discutimos aqui se a Companhia tem ou não o direito de suspender a venda d'estes bilhetes; outros mais competentes, pelo estudo minucioso dos contractos, poderão dizer-lo. Constatamos apenas que o actual momento é de sacrificios para todos, e vemos que, a par d'isso, todos tratam de se segurar, sob qualquer pretexto, para não soffrerem a menor diminuição de receitas.

O commerciante, se antigamente comprava por 100 e vendia por 120, ganhando 20, hoje, comprando por 200, não se contenta em vender por 220, ganhando os mesmos 20; quer manter o seu lucro de 20 por cento e nem vende por 240, porque vende por mais, pretextando que tem mais encargos.

A Companhia Carris, que ganhava «rios de dinheiro» segundo a phrase popular, não quer contentar-se agora em ganhar menos.

Está no seu direito de assim o pensar, conquanto moralmente não o devesse fazer. O serviço de carros electricos é quasi um serviço publico; — e com effeito assim é em muitas partes, como em Coimbra, em Braga, em muitas cidades de França, Toulouse, por exemplo — não faz sentido que tambem esse se torne mais caro, com manifesto prejuizo do povo, só para que a Companhia mantenha os seus altos proventos.

Mas emfim, se, de toda a forma, alguma tarifa tem que soffrer augmento, justo é que seja a que mais barata está e, ao mesmo tempo, a que é aproveitada, na quasi totalidade, por classes de mais recursos financeiros — *nunca* devendo consentir-se augmento na tarifa ordinaria de carreiras de que se aproveita todo o publico.

Para conseguir uma certa elevação de preço dos bilhetes de assignatura, a Companhia procederia com justiça e prudencia creando duas classes de bilhetes: uma para a cidade, limitada a leste pelo extremo da linha antiga em Santa Apolonia; a oeste pela estação de Santos; ao norte pelo Intendente ou Santa Barbara, Gomes Freire, praças do Marquez de Pombal e do Brazil, mantendo n'essa o actual preço; outra para os percursos fóra d'esse centro, a qual fixaria o preço de 60 ou 70 escudos.

Quem vive em pontos muito fóra do centro da cidade, para onde o carro electrico lhe custa 7, 8 e 9 centavos cada carreira, é-lhe ainda vantajoso ter um bilhete cujo preço corresponde a 16 ou 19 centavos por dia, equivalente a pouco mais de uma unica viagem de ida e volta.

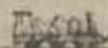
Se a Companhia quizesse ainda ser mais minuciosa, mais apertada nas suas concessões (como sõe se-lo, em geral) poderia mesmo crear, para fóra de Lisboa, duas classes de bilhetes: uma a 60\$ escudos, dando accesso unicamente a uma determinada linha, por exemplo: Lumiar, ou Bemfica, ou Poço do Bispo, etc., sem validade para mais que essa linha e as da zona central; e outra dando livre accesso a todas as linhas, por 70\$ escudos.

Assim praticam os caminhos de ferro, dando bilhetes de assignatura para determinados percursos.

Desta forma, pela transigencia de ambas as partes, a Companhia e os actuaes assignantes, que reclamam, chegar-se-hia a um accordo facil.

E' bom notar que quem isto escreve é tambem assignante, mas não continuará a se-lo se a Companhia persistir em augmentar o preço, ou mesmo se o mantiver e restringir a area. Como acima dissemos, quem vive no centro da cidade, ali tem as suas occupaões e estas o não forçam a utilizar-se continuamente dos carros, auferindo do bilhete de assignatura a vantagem da commodidade e a facilidade de andar em todos os carros, mas gasta mais do que tomando a carreira de que necessita e pagando o bilhete de cada vez que o faz.

Ha os domingos em que pouco se circula, ha os dias de incommodo de saude e até, actualmente, outros motivos, que por vezes não convidam a circular pela Baixa; as epochas de ausencia em viagem e em todos esses dias o custo do bilhete fica por completo em proveito da Companhia, como fica em grande parte nos dias chuvosos, em que só se utiliza o carro para uma simples ida e volta, que se faz por 6 centavos, e alguns a fariam por 2, no carro do povo. Custando o bilhete 139 reis por dia são 70 ou 119 reis que a Companhia lucra.



## PARTE OFFICIAL

### Ministério do Trabalho e Previdência Social

#### Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTARIA N.º 951

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministerio do Trabalho e Previdência Social, conceder aos socios alunos da Associação dos Estudantes da Escola Normal do Porto, bilhetes de identidade dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dê direito a redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais, sob as seguintes condições:

1.ª Os bilhetes de identidade serão annuaes, conterão o nome e naturalidade do portador, a designação do seu numero de matrícula naquela Associação e serão autenticados com o retrato e a assinatura do individuo a quem é concedido.

2.ª Estes bilhetes terão um numero de ordem, a assinatura do presidente da Associação e um selo, tanto da secretaria da respectiva Escola como da Associação, que autenticuem aquellas assinaturas.

3.ª Os portadores destes bilhetes são obrigados a comprovar a sua frequencia naquela Escola, com atestados trimestrais, passados pela mesma Escola.

Pagos do Governo da República, 8 de Maio de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

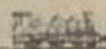
#### Repartição dos Caminhos de Ferro

Atendendo ao aumento do tráfego nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e á necessidade de serem



modificadas algumas das suas instalações, entre as quais é a estação do Entroncamento, na linha do norte, uma das principais: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja aprovado o ante-projecto para a transformação e ampliação da estação do Entroncamento, devendo, porém, a referida Companhia ir successivamente apresentando os projectos especiaes das diversas instalações que pretende realizar, organizados em harmonia com o regulamento de 15 de Março de 1888, bem como a modificação da estrada para Torres Novas, para a devida ligação, evitando que seja suprimida.

Paços do Governo da República, 19 de Maio de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *Eduardo Alberto Lima Basto*.



## Electrificação de linhas ferreas

### As locomotoras electricas

Conhecida é a electrificação dos caminhos de ferro da Suecia, levada a effeito com o fim principal de facilitar a tracção dos pezados comboios de mineral de ferro, de Cellivara e de Jukkasjervi, onde o carvão é muito caro.

A central hydro-electrica de Porjus é a que proporciona a corrente necessaria á tracção d'esses caminhos de ferro, utilizandoas locomotoras, expressamente construidas para estas linhas, a corrente monophasica a 15.000 volts e 15 periodos.

A fabrica de Porjus consta de tres alternadores movidos por turbinas de 12.500 cavallos cada uma, sendo um dos grupos de reserva ou de sobrecellente.

A corrente é produzida á tensão de 4.000 volts e 15 periodos, e a cada alternador correspondem dois transformadores, que elevam essa tensão a 80.000 volts. A corrente é transformada até á linha electrificada, por uma linha de transporte, de alta tensão, de 240 kilometros de longitude, com duas linhas de conductores, constituindo assim a transmissão electrica mais extensa da Suecia, pelo que respeita a energia motriz.

Ao longo da linha ferrea ha tres sub-estações, abastecidas por *feeders*, e destinadas a reduzir as perdas de carga no *trolley*.

A estação de Kiruna, origem da linha electrificada, contém osapparelhos de transformação, que diminuem a tensão até 15.000 volts, que é a da tracção propriamente dita, como já fica referido.

As locomotoras electricas para os comboios de passageiros foram construidas pela *Swedish General Electric Co*, de Västerås, e as dos de mercadorias, parte pela mesma companhia e parte pela sociedade Siemens-Schuckert, tendo sido adoptadas depois de numerosas experiencias e estudos.

Desde 1905 duas locomotoras e duas autoimotoras electricas andaram em experiencias na linha de Tomtebodö a Värtan, nos arredores de Sotockolmo, empregando-se a corrente monophasica a 20.000 volts e 25 periodos.

O trafego actual é, quasi por completo, de comboios de mineral, de 40 vagões, que vão de Kiruna a Riksgränsen e voltam vazios, arrastados por duas locomotoras, havendo, presentemente, apenas um comboio de passageiros por dia, em cada direcção.

As locomotoras dos comboios de passageiros são de molde a poderem rebocar um comboio de 200 toneladas, entre os pontos acima designados, ou seja n'uma extensão de 130 kilometros, em 2 horas e 15 minutos, podendo a sua velocidade, em linha horizontal, ser de 100 kilometros á hora, não ultrapassando o consumo de energia, em media, de 31,5 kilowats por tonelada-kilometro.

As locomotoras são do typo 4-4-4, com duas cabeceiras eguaes para governo, e podem produzir facilmente

grandes velocidades. As suas caracteristicas principaes são estas:

Comprimento .....	14,050 metros
Pezo total .....	90 toneladas
Potencia normal.....	850 cavallos

O motor é do typo compensado, de 24 polos e acha-se abastecido de corrente a 200 volts pelo transformador, sendo o seu rendimento, a plena carga, de 91 %.

A tomada de corrente é feita por dois arcos de pantographo, unidos electricamente.

O transformador pode dar 24 velocidades differentes, sendo a sua potencia normal de 750 kilowats-ampers e o seu rendimento pode chegar a 97,5 %.

Os freios são de vacuo, comprehendendo a respectiva installação duas bombas, uma de grande e outra de pequena velocidade, a primeira absorvendo 8 cavallos de força e a segunda 3 cavallos. O vacuo produzido é de 52 centimetros.

O ar comprimido necessario para o governo dos apparelhos pneumaticos é subministrado por um compressor de ar, de 4,5 cavallos. Em cada cabeceira estão collocados dois registos de manobra.

As locomotoras dos comboios de mercadorias destinam-se á tracção de comboios de grande pezo; podendo duas juntas rebocar um comboio de 1.855 toneladas ao maximo de 50 kilometros á hora.

O trajecto de Kiruna a Riksgränsen hade effectuar-se em 3 horas e 20 minutos, e o de retorno deve ter a velocidade de 40 kilometros á hora, como minimo em rampas de 1 %, rebocando uma unica locomotora os vagões vazios, ou sejam 455 toneladas, e girando a outra locomotora em liberdade. O consumo da energia não deve ultrapassar de 22,6 vats-hora por tonelada-kilometro.

Para dispor de maior potencia, construiu-se uma machina dupla, composta de duas locomotoras eguaes, constituindo um conjuncto do typo 2-6-6-2, cujas caracteristicas principaes são estas:

Comprimento total.....	18.600 metros
Pezo total.....	136 toneladas
Potencia total.....	800 cavallos

O systema de freio é tambem duplo, automatico e manual, da New York Air-Brake Co. e a cada metade d'esta locomotora se proporciona o ar comprimido mediante um compressor electrico de 10 cavallos.

A corrente de alta tensão é recolhida por arcos de pantographo, unidos electricamente entre si, e em cada metade chega ao transformador respectivo, que é de esfiamento por azeite e pode produzir 20 tensões distinctas na baixa tensão, para facilitar o arranque e a marcha a velocidades variaveis. Com a carga de 440 kilowats-ampers, o rendimento de cada transformador chega a atingir 96 %.

Os motores de tracção são tambem motores-serie-compensados, de 24 polos, com outros polos auxiliares; a tensão media do seu funcionamento é de 200 volts e a intensidade absorvida por cada um é de 3.000 ampers, podendo chegar a 4.000.

A potencia de 400 cavallos, o rendimento de cada motor é de 90 %.

A administração dos caminhos de ferro suecos apresentou ao governo uma Memoria acerca dos resultados obtidos até hoje na secção electrificada e pedindo que se estenda a electrificação a toda a linha.

N'essa Memoria se consigna que os resultados, que se esperavam da electrificação foram amplamente obtidos e até superados em certos casos, o que mais uma vez vem comprovar as vantagens auferidas da electrificação em linhas importantes como esta de que se trata.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Restrições no serviço de algumas estações e apeadeiros da Companhia Portuguesa

Segundo o Aviso recentemente publicado pela Companhia Portuguesa, e que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, a Companhia vê-se forçada a restringir o serviço que prestam algumas das suas estações e apeadeiros, pelo motivo de uma grande parte do seu pessoal ter sido chamado a prestar serviço militar.

### Expedição de cereaes e farinhas

Os Caminhos de Ferro do Minho e Douro publicaram um Aviso, segundo o qual, por ordem do Ministerio do Trabalho, não é permittida a expedição nas suas estações, de remessas de trigo, milho, centeio, cevada, e respectivas farinhas senão quando destinadas a Lisboa, à consignação da Associação Central d'Agricultura, e, para o Porto, à consignação da Camara Municipal, Governo Civil e Armazem de Viveres dos Caminhos de Ferro.

Para quaesquer outros locais, aquellas mercadorias só poderão ser expedidas mediante auctorisação do Sr. Ministro do Trabalho, a qual será transmittida pelos Secretarios da Comissão de Abastecimento.

### Bilhetes reduzidos aos domingos e dias feriados

Os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, segundo um Aviso recentemente publicado, suspenderam temporariamente a venda dos bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, aos domingos e dias de feriado official, da sua tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, como a Companhia Portuguesa procedeu para com os da sua tarifa n.º 7-bis.

### Comboios especiaes de mercadorias Minimos de percepção

Os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, seguindo o exemplo da Companhia Portuguesa e da da Beira Alta, estabeleceram tambem a faculdade da organização de comboios especiaes de mercadorias em condições identicas ás da Companhia Portuguesa.

Igualmente estabeleceram, desde o dia 25 do mez passado, a limitação ao minimo de \$01 por tonelada e kilometro da taxa de transporte das suas tarifas. Este minimo é isento da sobretaxa de 40 por cento.

### Serviço de Portugal para França

Continua na mesma situação o serviço directo de mercadorias de Portugal para França, isto é, só se acceitam remessas de grande velocidade, de peso não superior a 50 kilos, sendo todo o demais trafego dependente de auctorisação das Divisões Technicas dos Caminhos de Ferro Hespanhoes, como referimos no nosso ultimo numero.

### Remessas de Hespanha e França para Portugal

A fim de permittir a descarga e entrega das innumeras mercadorias, que se acham sobre vagão por não haver espaço nos armazens de transito, unicos onde podem ser depositadas as remessas de detalhe procedentes de Hespanha e mais além, por causa das formalidades aduaneiras, a Companhia Portuguesa resolveu não acceitar remessas procedentes do estrangeiro para as suas estações, senão por carregamentos de vagão completo ou pagando como tal, e de uma só mercadoria.

Sobre esta medida, que é de caracter transitorio, a Companhia publicou um Aviso.

### Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

*Prazo para a retirada das remessas.*—As companhias dos caminhos de ferro hespanhoes foram auctorisadas pelo seu governo a vender, em hasta publica, as mercadorias que não sejam retiradas no prazo de cinco dias, contados do momento em que, por meio de listas afixadas nas estações, fôr annunciada a chegada das remessas.

Em virtude d'esta disposição os caminhos de ferro portugueses só acceitam expedições para o paiz visinho mediante a reserva seguinte:

«Esta mercadoria será vendida pelo caminho de ferro, se não fôr retirada no prazo de cinco dias contados da chegada ao destino».

Esta reserva teve de ser reproduzida a vermelho na senha e na carta de porte.

*Prazo para a descarga de remessas de vagão completo.*—Tambem e ainda no sentido de activar quanto possivel a circulação do material, os caminhos de ferro hespanhoes resolveram reduzir a oito horas o prazo para a descarga das remessas de vagão completo, quando essa operação deva ser feita pelos consignatarios.

Quando os consignatarios não façam essa operação, o caminho de ferro fa-la-ha, cobrando os respectivos direitos.

*Remessas ao portador ou á ordem.*—Em conformidade com as determinações legaes em vigor no paiz visinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, emquanto se não dispuzer o contrario.

*Estação de Zaragoza-Sepulcro.*—Não se acceitam remessas de pequena velocidade. Exceptua-se o gado e artigos de consumo de primeira necessidade, comprehendendo-se debaixo d'esta designação, farinhas, legumes, tuberculos, fructas, hortaliças, pão, ovos, carnes salgadas, peixe fresco ou em conserva, assucar, azeite e qualquer outro artigo considerado de consumo geral, com excepção dos cereaes.

*Estações de Oviedo e Gijon.*—Não se acceitam expedições de pequena velocidade por vagão completo, excepto gado, carvão, palha, forragens e generos alimenticios.

*Linhas de Almansa a Valencia e Tarragona e rede Catalã.*—Por via Encina não se acceitam expedições de pequena velocidade, que tenham de ser entregues á Companhia do Norte, com destino ás estações da Rede Catalã, ou que por ella tenham de transitar, excepto gado, farinhas, legumes, tuberculos, fructas, hortaliças, pão, ovos, carnes salgadas, peixe fresco ou de conserva, assucar, azeite e qualquer outro artigo considerado de consumo geral, com excepção dos cereaes, que podem continuar a seguir por esta via. Os expedidores, que, por motivo da interrupção da via Encina, quizerem expedir para os referidos destinos, para além de Tarragona, via Zaragoza, devem declará-lo na nota de expedição, assignando a seguinte declaração: «Conformo-me com a tarifa e preço correspondentes á via pedida». Esta faculdade só é applicada ás remessas que habitualmente circulem por via Encina e em relação á tarifa applicada.



## Nova redução de horario

A Companhia Portuguesa vai ainda reduzir os seus serviços, se bem que com caracter provisorio, enquanto não recebe o abastecimento de carvão já encomendado e pago no estrangeiro.

E' uma justa medida de prudencia para o caso de que esses fornecimentos se demorem, e que, poupando o carvão que ainda hoje ha em deposito, evitará que a Companhia se veja forçada a uma redução mais importante dos seus comboios, o que maiores transtornos causaria ao publico.

Por outro lado ha que reservar a lenha para o natural augmento do serviço nas linhas curtas, indispensavel na epoca que se approxima, em que o movimento dessas linhas acrece consideravelmente.

Assim, a começar no proximo mez, os rapidos Lisboa-Porto passarão a ser substituidos por um trem saindo de Lisboa ás terças, quintas e sabbados ás 8,25 da manhã, chegando ao Porto ás 4,25 da tarde e voltando de lá ás segundas, quartas e sextas ás 10 e trez quartos.

São mantidos os actuaes comboios da manhã e da noite, tanto no sentido ascendente como no descendente, entre as duas cidades, sendo, porém, desde o dia 8, modificadas as marchas, de forma a dar-lhes maior amplitude.

Não nos consta que n'essa nova revisão de serviço sejam supprimidos mais comboios.



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Venda de Cortiça

Por termos recebido esta notificação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes á ultima hora, a publicamos aqui, fóra do seu logar:

Tendo esta Companhia comprado o arvoredor da Quinta do Cerrado, na freguezia da Soalheira, recebe propostas até ás 13 horas do dia 10 de Junho, para a compra de toda a cortiça e entrecasco do mesmo arvoredor.

As condições para a venda são as seguintes:

1.<sup>a</sup> As propostas serão feitas em qualquer papel, devidamente assignadas, indicando o preço global offerecido, por toda a cortiça e dirigidas, em envelope fechado, ao chefe da 8.<sup>a</sup> Secção de Via e Obras na estação de Castello Branco, devendo ter exteriormente a indicação de «proposta para compra de cortiça».

2.<sup>a</sup> A extracção da cortiça e entrecasco deverá ser mandada fazer pelo comprador, e por sua conta, a começar no prazo de oito dias, contados do acto da adjudicação, e deverá ficar concluida até ao dia 30 de Junho de 1917.

O comprador perderá o direito a toda a cortiça que não tiver sido extrahida n'este prazo.

3.<sup>a</sup> Todas as despesas de encostellar e de transporte ficam a cargo do comprador.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para facilitar este transporte, auctorisará que o carregamento da cortiça sobre vagão seja feito no ponto mais proximo da linha ferrea e auctorisará gratuitamente o transporte no vagão até á estação de Lardoza, se o carregamento se fizer na mesma occasião em que a Companhia estiver procedendo ao carregamento da lenha.

4.<sup>a</sup> Pelas 13 horas de 10 de Junho proximo, no escriptorio da 8.<sup>a</sup> Secção de Via e Obras, em Castello Branco, e na presença dos concorrentes que a este acto quizerem assistir, serão, pelo respectivo chefe de secção, abertas e lidas as propostas.

No caso das propostas de mais elevado preço serem da mesma importancia será estabelecida licitação verbal entre os concorrentes que as tiverem assignado.

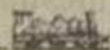
5.<sup>a</sup> A adjudicação ficará dependente de resolução su-

perior da Companhia, que se reserva o direito de não arrematar se não lhe convier o preço offerecido.

6.<sup>a</sup> O concorrente a quem fôr feita a adjudicação ficará obrigado a pagar adeantadamente a importancia por que lhe fôr feita a venda e no prazo de cinco dias a contar da data da adjudicação.

7.<sup>a</sup> Enquanto não fôr realizado o pagamento, não poderá o arrematante dar começo á extracção da cortiça.

8.<sup>a</sup> A Companhia não se responsabilisa por qualquer sinistro que possa haver, do qual resulte a deterioração ou perda da cortiça.



## Madrid-Zaragoza-Alicante

Do Conselho de Administração d'esta Companhia recebemos, como de costume, o relatório apresentado á assembleia geral de 13 de maio, respeitante á gerencia do anno findo, documento da maior importancia, por nos dar, com claresa e precisão, toda a impressão do resultado da gerencia, durante um periodo de tão singulares crises europeias, de uma das grandes e principaes industrias de viação peninsulares.

A rede chamada «Madrid-Zaragoza-Alicante» occupa um logar primacial entre as linhas ferreas hespanholas; as suas linhas estendem-se desde a fronteira portugueza, para leste, até a beira do Mediterraneo, ao longo da qual percorrem grande extensão, e desde a margem do Guadalquivir á capital da Catalunha, com diversos ramaes, formando um conjuncto de 3.664 kilometros, em exploração.

Em toda esta grande rede os resultados do anno findo accusam uma notavel melhoria de movimento e de receitas, que se cifra por:

	Pesetas
no transporte de passageiros...	4.441.767
» de grande velocidade.....	1.194.513
» » pequena » .....	11.026.494
Total...	16 662.774

ou, se reduzirmos a peseta do par, uns 3.000 contos.

As receitas totaes da Companhia foram, n'esse anno, de 151.328.823 pesetas, ou 27.239 contos da nossa moeda, sendo portanto o augmento de receitas superior a 11 por cento, caso pouco vulgar em explorações ferro-viarias.

Este bello resultado foi, porém, contrariado pelas difficuldades da exploração, provenientes de diversas e imperiosas causas, sobresahindo o custo dos materiaes, pelo que os gastos de exploração augmentaram, só por si, pesetas 15.572.578, sendo a verba principal, para este augmento o custo do carvão.

Este que em 1910 custava 27,62 pesetas a tonelada, custou, já em 1915, 44,62, e em 1916 custou 61,64; e tendo o consumo subido de 409.370 para 468.431 toneladas, o gasto total elevou-se de 17.651.852 para 28.877.627 ou, só n'este material, um excesso de 11.225.775 pesetas (2.020 contos).

Assim, os gastos e os encargos da exploração elevaram-se de 114.401.577 pesetas em 1915, a 132.510.134 pesetas em 1916; ou mais 18.108.557, absorvendo e excedendo todo o augmento de receitas.

A conta do primeiro estabelecimento subiu de 1107 milhões a 1121, sendo esse augmento de 14 milhões, gastos em novo material circulante, entre o qual 17 novas locomotivas e tenders, e 225 vagões fechados.

A companhia tinha em fim de Dezembro: 872 locomotivas, 1.694 carruagens, 814 furgões e 20.415 vagões

Do saldo de 20.856.096 da conta de «Ganhos e Perdas» foi distribuido um dividendo de 17 pesetas ás 496.938 acções, reservando-se 10.700.000 para amortisação do material, um milhão para reserva especial e ficando o restante para «Fundo de melhoramentos».



## Os guias-horarios estrangeiros

É velho costume nosso o dizer mal de tudo quanto temos, muitas vezes sem o menor conhecimento do que de semelhante existe lá fóra.

Já Eça de Queiroz notou que nós temos uma grande propensão para o francesismo, de lá nos veem modas, costumes e até ideias, todas as semanas, no paquete do Havre, segundo elle dizia.

Ora em continuas viagens pelo paiz, temos encontrado *vis-a-vis* connosco, no mesmo compartimento, pessoas com o *Guia Official* que, ao notarem a falta ou a troca de um numero, que a machina ao imprimi-lo partiu e que o typographo à pressa substituiu por outro, que não era igual ao que lá estava, dão logo a formidavel sentença:—o *Guia* está todo errado!

E desatam por alli fóra em improperios para com tudo quanto é nosso. Só lá fóra existe coisa capaz, infalível, precisa, e tão erudita que o maior estúpido a mette na cabeça, sem grande fadiga.

Ora como essas pessoas não sabem os sacrificios com que a Empresa do *Guia Official* vem lutando desde o começo da guerra, já com a carestia do papel, hoje pavorosamente elevado, já com as continuas alterações que os caminhos de ferro são obrigados a fazer frequentemente, mal calculam a tenacidade e a energia que é preciso desenvolver para que o *Guia* possa sahir a tempo e horas, com os horarios modificados.

Isto, á parte o prejuizo que a Empresa tem continuamente com a feitura de novas edições e subseqüentemente com a inutilização das existentes.

Pois o que esses viajantes ignoram é que lá fóra, onde tudo é bom e optimo, alguns guias (e de grande tiragem) andam em tal desordem, que tem horarios de comboios que vigoravam antes... da guerra europeia!

Exemplifiquemos: Um guia francez, de grande circulação, tem n'uma tabella junto dos horarios dos comboios Paris-Hendaya, o horario dos comboios hespanhoes, que lhes dão seguimento até Madrid e vice-versa, mas tal qual circulavam em julho de 1914!

De fórma que o passageiro ao chegar a Irun, ha-de saber com extranheseza que o *Sud-Express*, que lá diz partir para Madrid ás 21-20, foi supprimido... apenas ha mais de dois annos!

E os horarios dos outros comboios, tambem alterados, dar-lhe-hão tambem uma má impressão do guia que consultou.

Temos tambem presente um guia hespanhol, dos mais lidos, que tem uma tabella com o horario do serviço rapido Porto-Salamanca, mas esta em peores circumstancias, pois o horario que alli se dá em vigor é o de 1911, e nem ao menos a grande alteração que soffreu em junho de 1914, obrigou a modificar a tabella!

Ora comboios rapidos que foram totalmente supprimidos em agosto de 1914, ainda figurarem n'um guia em 1917, parece-nos pouco serio da parte de quem dá tal informação.

Pois esse mesmo guia, que tem quasi todo o serviço das linhas portuguezas, é feito com tal consciencia, que tem tabellas com horarios de comboios que já não existem e até outros que nunca existiram!

E ainda mais; ha um comboio da linha de Cascaes, o actual n.º 1101, que sempre foi rapido até Paço d'Arcos, mas figura alli com paragem em todas as estações.

Pasmoso, não é verdade?

A' vista d'isto, que poderemos nós dizer a quem acha o *Guia Official* errado:

— Leia os guias estrangeiros e calle-se, que não precisamos de elogios.

G. M.

## Caminhos de ferro coloniaes

### A linha da Swazilandia

A questão da construcção d'esta linha colonial, a que ainda não ha muito fizemos referencia na *Gazeta*, foi de novo levantada recentemente no parlamento da União Sul Africana, pelo deputado Roos, que interpellou o respectivo ministro dos caminhos de ferro, sobre se era ou não intenção do governo da União, tomar na consideração devida, n'um futuro tão proximo quanto possível, a construcção de uma linha ferrea que partindo de Ermelo, via Lake Chrissie, atravessasse a Swazilandia para ligar em Lourenço Marques com a linha portugueza, que d'esta cidade vae até á fronteira da Swazilandia.

O ministro interpellado respondeu não haver de momento a intenção de tomar o assumpto em consideração. A'parte a questão das condições financeiras, era extremamente difficil obter, presentemente, o material necessario. No entanto, seria brevemente mandado estudar um tracado por via Lake Chrissie e atravez da Swazilandia, e os interesses d'estas regiões seriam tomados em consideração logo que o governo da União esteja em situação de apresentar ao parlamento um novo programma de construcções ferro-viarias.

Um correspondente para a Europa, occupando-se do assumpto, escreve que a declaração do ministro é de molde a satisfazer, por agora, aquelles que aspiram a ver realisada o mais rapidamente possível essa importantissima ligação ferro-viaria.

A nossa colonia de Lourenço Marques tem, com effeito, um interesse muito especial em que se construam, tão depressa quanto as circumstancias o permitam, essas 150 milhas de linha ferrea, que separam a estação fronteiriça de Goba, nos Grandes Libombos, do terminus da linha Germiston-Breyten.

Na Swazilandia e nos districtos do sudueste do Transwaal vem-se agitando muito vivamente a questão da construcção d'esta linha n'um futuro proximo, e é evidente que estes esforços tem encontrado ecco nas regiões officiaes.

Sobre este assumpto, o *Star*, de Johannesburg, publicou um artigo bastante desenvolvido mostrando a indispensabilidade da construcção da linha sob o ponto de vista tanto dos interesses locais da Swazilandia e dos districtos do leste do Transwaal, atravessados pelo caminho de ferro em projecto, como do Rand, que assim obterá a ligação mais economica e mais rapida com a costa.

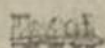
Sustenta-se n'esse artigo, o principio de que a linha em referencia, pela importancia que virá a ter no futuro desenvolvimento do paiz, deverá ser construida e explorada directamente pelo Estado. O facto da Swazilandia não constituir ainda parte integrante da União Sul-Africana não deve representar, como por vezes se tem querido sustentar, um obstaculo de importancia á realisacção d'aquelle projecto, pois a incorporação d'aquelle territorio indigena na União, naturalmente como parte da provincia do Transwaal, é assumpto cuja solução se não fará demorar logo que a situação mundial retome a sua feição normal.

Ainda o artigo em questão se refere ao facto de haver sido, evidentemente em face de determinados compromissos tomados por lord Milner, ao tempo governador do Transwaal, que o governo portuguez construiu a dispendiosa linha da Swazilandia, que ha annos se encontra a algumas milhas da fronteira britanica, e que não só não tem trazido compensação ao capital n'ella empregado, mas cuja exploração apresenta um deficit que, juntamente com o juro e amortisação do emprestimo contrahido para a construir, constitue um encargo annual importante a pezar sobre as finanças da provincia de Moçambique.

A construcção d'este caminho de ferro é tambem re-



commendada sob o ponto de vista do desenvolvimento económico do Transvaal, hoje retardado, em parte, pela carestia dos transportes, que a todas as nações assoberba e grandemente prejudica na sua economia e no seu desenvolvimento progressivo.

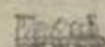


## LINHAS PORTUGUEZAS

**Sul e Sueste.** — Realisaram-se ha dias, no Barreiro, as experiencias da nova chaminé para locomotivas, com a presença do Director e varios chefes de serviço d'aquelle caminho de ferro, experiencias que deram optimo resultado.

A nova chaminé, cujo invento se deve aos Srs. Ventura da Silva e Ernesto Rocha, engenheiros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, evitam os constantes incendios que se tem dado nos comboios, devido ao consumo da lenha, que a falta de carvão obriga a empregar.

Assistiu tambem a esta experiencia o Sr. Jorge Malleiro, chefe do serviço de tracção dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e consta-nos que esta companhia vae adoptar o novo invento, com ligeiras modificações.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Estados Unidos

A repercussão da guerra europeia deu em resultado um consideravel augmento no trafego de exportação. Mas, devido á insufficiencia de barcos para o transporte das mercadorias de toda a especie que affluem nos portos do Este, com destino á Europa, essas mercadorias accumulam-se de tal modo e maneira que produzem uma congestão de trafego nos caminhos de ferro. Só nos comecços da febreiro ultimo existiam de 20.000 a 22.000 vagões carregados de mercadorias, immobilizados nas linhas situadas a oeste do lago Michigan, um terço dos quaes só no districto de Chicago.

De um relatório da American Railway Association, consta que a insufficiencia de material circulante sobre o conjunto da rede ferro-viaria americana era, n'aquelle citado mez, de 109.770 vagões contra 62.217 que constituíam essa insufficiencia no principio de Janeiro, ou seja um agravamento de mais de 75 % em 30 dias.

A comissão inter-federal de commercio decidiu autorisar as companhias de caminhos de ferro a augmentar as tarifas de 5 a 10 centimos por tonelada para o carvão betuminoso, e de 10 a 65 centimos, idem para o coque.

No Estado de Missouri foram diversas companhias autorisadas a augmentar as tarifas de mercadorias de 5 % e as de passageiros de 1/2 centimo por milha.

### Italia

N'uma recente reunião realisada na Camara de Commercio de Milão, o Snr. Bessini, director geral dos caminhos de ferro, deu minuciosas informações acerca das dificuldades da situação actual, attribuindo uma das principaes causas á escassez de material circulante.

Referiu aquelle funcionario que os caminhos de ferro do Estado dispunham, no comeco da guerra, de um effectivo de 103.000 vagões de mercadorias e 5.300 locomotivas, cujo material veio a carecer de reparações posteriormente. A essas reparações se procedeu com actividade, é certo, sendo a proporção do material necessitando concerto actualmente de 6,5 % do effectivo em vez de 14 %, que era ao principio da conflagração. Mas as exigencias dos transportes militares são tão grandes e imperiosas que o melhoramento da situação da insufficiencia de material é muito difficil de prever.

Foram encomendados na America 3.000 vagões de mercadorias e 500 locomotivas, incumbindo-se mais á industria nacional a construcção de outros 3.000 vagões d'aquelle genero e 50 locomotivas, mas a satisfação d'esta encomenda não poderá ser tão rapida quanto seria para desejar porque todas as oficinas nacionaes estão occupadas apenas com trabalhos de caracter militar.

### Brazil

O director da Linha Ferrea Central representou ao governo federal dizendo que a estatística do transporte de passageiros nos comboios chamados dos suburbios, no quinquennio de 1911 a 1915 demonstra uma média annual que, por pouco, attinge a 25 milhões,

correspondendo por dia a quasi 70 mil. Devido á affluencia não ser uniforme em todas as horas do dia, apresentando um maximo e um minimo em cada 24 horas, a composição dos comboios offerece dificuldades, que são facilmente comprehensíveis, e, muito embora a média geral, no quinquennio, do coefficiente de utilização dos lugares offerecidos, seja representada por baixo algarismo, proximaamente igual a 56 %, ha muitos comboios que circulam, invariavelmente, com um excesso de passageiros sobre a lotação dos vagões respectivos. Semelhante inconveniente affecta de modo inilludivel a segurança das pessoas, que são obrigadas a viajar nas plataformas dos carros e difficulta extraordinariamente a exacta arrecadação da receita.

Como a capacidade de tracção das locomotivas empregadas no serviço especial de suburbios, que demanda um conjunto determinado de condições apropriadas, não permite que sejam augmentados os comprimentos dos comboios e, além d'isso, o estabelecimento e apparelhecimento das linhas não comportam o augmento que seria necessario fazer, em horas determinadas, a unica solução que o problema comporta é o da electrificação das linhas suburbanas, devendo estender-se o indicado melhoramento até á estação da Barra do Pirahy.

A companhia pede, portanto, a devida auctorisação para mandar organizar os estudos convenientes para adoptar a tracção electrica nas referidas linhas.

Da sua viagem de inspecção ao ramal de S. Paulo trouxe o director da Central do Brazil a melhor impressão, tendo verificado que os grandes centros da exportação de gado tem os seus serviços de transporte em perfeita ordem.

Em Barra Mansa escolheu terrenos para as linhas succursaes e serviço d'essa estação, onde será feita a baldeação do trafego mutuo entre a Linha Oeste de Minas e a Central, tendo auctorizado o inspector do trafego a mandar proceder á cobertura do pateo existente entre os dous armazens de bagagens, para augmentar a capacidade dos mesmos.

Em Barra do Pirahy resolveu mudar de onde se projectava a construcção da officina de pulverisação de carvão, para os terrenos junto á encosta do morro, o que trará grandes vantagens.

O Ministro de Vição mandou restabelecer o trafego, na Rede de Vição Ferrea da bahia, entre as estações de S. Felix e Monte Carreiro na linha central, e na estação de Paraguassu, no kilometro 163, com o mesmo horario antigamente em vigor.

A receita da linha ferrea de Nazareth, no mez de Fevereiro do anno corrente foi de 156.297\$116 reis. Comparada com a de igual mez dos trez ultimos annos verifica-se a seguinte differença:

Fevereiro de 1914 .....	36:058\$062
Fevereiro de 1915.....	69:752\$614
Fevereiro de 1916.....	135:593\$557
Fevereiro de 1917.....	156:297\$116

Essa receita mensal, que foi a maxima attingida de 1910 a 1917 é assim descriminada:

Passageiros.....	24:152\$460
Mercadorias.....	124:796\$980
Encomendas e bagagens.....	2:611\$280
Animaes.....	1:648\$220
Telegrammas.....	2:129\$500
Diversos.....	958\$676
Total.....	156:297\$116

Foi sancionado o decreto incorporando ao capital das linhas ferreas concedidas á Companhia Paulista, a importancia de 49:278\$000, ou £ 2.476.14,7, ao cambio de 12 1/16, que foi em quanto importaram as despesas em 1916.

Foi encarregado o engenheiro J. Pompeia dos estudos e projectos de electrificação da linha Sorocabana Railway desde S. Paulo até Bissuva.

Consultado sobre a legalidade do credito de 231:670\$284 reis para o pagamento da indemnização devida pelo Estado á Companhia da linha ferrea de Santa Catharina, por decisão do tribunal arbitral, o Tribunal de Contas foi de parecer que esse credito deve ser aberto na importancia fixada na sentença, para ser paga a referida e devida indemnização.

Tendo a Companhia de Vição, arrendataria da linha ferrea Central do Rio Grande do Sul, pedido a approvação do accordo com a *Great Western of Brazil Railway Company, Limited*, para que o trafego de Refoler até Natal seja feito utilizando um trecho da linha que, a cargo da Western, se dirige da mesma capital a Independencia, o Ministro da Vição, dando solução ao pedido, auctorison o trafego de que se trata, mas sem approvação do accordo, que deve ser revisto pelos signatarios, no sentido de o desdollararem, para attender de uma parte: ao trafego commum de caracter urgente destinado a não deixar por mais tempo o publico privado da vantagem que a chegada dos comboios até á margem direita do Potengy lhe offerece; e, de outra parte: para ser pactuada a construcção da chamada linha parallela.

Quanto á circulação dos comboios de uma na outra linha, é mister que o accordo futuro consigne:

1.º Clausula expressa que trate desse trafego;



2.ª A retirada da faculdade reservada, no accordo, á *Great Western* de suspender, na sua linha, o trafego dos comboios da Companhia de Viação;

3.ª O abatimento da taxa de \$250 por eixo carregado ou vasio.

### Persia

O *Journal of the Royal Society of Arts* dá conta da inauguração do primeiro caminho de ferro persa. Trata-se de uma linha de 150 kilometros, que segue de Djoulfa sobre o Araxe, ponto de partida da rede russa da Transcaxasia, até á cidade de Tabriz, acompanhando a linha telegraphica indo-europeia, tendo um ramal para o lago Ourmiah, centro de uma região fertilissima que produz em abundancia fructas, vinho e lãs.

A importancia d'esta nova linha ferrea é, por enquanto, toda estrategica mas todos a julgam destinada a favorecer e desenvolver, depois da guerra, um grande movimento de prosperidade nas riquissimas regiões atravessadas.

### França

As receitas do anno ultimo, da Companhia Geral Franceza de Tramways apresentaram um augmento muito sensivel sobre as do anno anterior, tendo attingido 17.120.249 francos contra 14.742.966, augmento esse devido principalmente ás redes de Marselha e do Havre. Os productos da exploração não progrediram em identica proporção, devido ás difficuldades da mão d'obra e da alta dos preços de metaes e combustiveis. Todavia, attingiram 6.458.416 francos, contra 5.846.732 do anno antecedente, o que permittiu elevar o dividendo de 25 francos a 27,50 por acção.

As receitas do Metropolitano de Paris, desde 9 a 15 de Abril, attingiram a 1.334.977,15 francos, dando, desde o 1.º de Janeiro, um total de 20.227.704,10 contra 16.879.231,85 em 1916, ou seja uma differença a favor de 1917 de 3.348.471 25 francos.

No periodo decorrido de 16 a 22 de Abril attingiram a francos 1.313.043,05, dando desde 1 de Janeiro um total de 21.540.747,15 contra 18.042.385,80 em 1916, ou seja uma differença a favor de 1917 de 3.498.361,35 francos.

As receitas da Companhia do Caminho de Ferro Norte-Sul, attingiram a 4.275.000 francos, no periodo comprehendido desde o 1.º de Janeiro a 10 de Abril, contra 3.463.028 francos no periodo correspondente de 1916, ou seja um augmento de francos 811.972.

O preço da emissão das obrigações do Caminho de Ferro de Orleans foi fixado em 314 francos para as obrigações de 2 1/2 %; em 334 francos para as de 3 %; e em 396 francos para as de 4 %.

129.551	130.096	130.822	131.088	131.092	131.167	131.168
136.339	136.341	138.248	138.380	139.411	139.412	139.472
140.566	140.757	141.193	141.711	141.722	141.759	141.768
141.870	142.870	143.533	143.537	145.413	147.434	148.440
151.107	151.110	151.997	152.000	153.524	154.330	154.334
155.370	159.252	163.311	163.771	163.774	164.606	164.612
164.687	166.595	166.600	166.986	166.988	168.091	170.250
170.252	171.587	176.415	176.416	184.957	184.958	185.300
185.550	185.551	185.554	185.556	185.579	185.281	185.799
185.800	185.818	186.099	186.100	186.214	186.215	186.217
186.219	186.341	186.982	187.555	188.383	188.385	188.387
188.432	188.434	188.440	109.295	189.301	194.301	194.302
198.068	198.069	198.621	198.628	198.707	198.710	201.737
201.754	201.769	201.792	201.801	202.496	202.498	203.288
203.292	203.794	204.090	204.095	206.844	207.692	207.700
208.906	208.915	208.979	208.980	209.679	209.962	210.078
210.546	210.963	210.964	215.187	215.188	215.577	217.274
217.285	218.221	219.821	222.027	222.033	222.044	222.048
222.281	222.284	223.665	223.666	229.954	229.956	231.151
231.157	234.298	234.376	235.642	235.652	235.656	235.662
237.626	237.948	239.453	239.470	239.851	241.049	241.050
241.082	241.088	241.882	242.094	243.575	243.576	243.689
243.690	244.287	244.299	245.207	245.962	245.964	246.157
247.326	251.370	251.373	251.916	252.812	252.815	253.753
253.755	254.613	255.995	256.343	256.344	258.116	258.120
258.215	258.216	258.787	258.790	258.953	258.956	261.854
262.716	262.720	262.829	264.164	264.188	265.057	265.525
267.839	268.447	268.452	268.657	268.658	268.786	268.825
268.826	273.558	275.804	275.805	275.807	275.809	278.561
281.102	281.103	281.900	283.210	283.223	283.326	283.340
284.088	284.538	284.545	285.980	286.313	286.419	286.457
286.459	286.498	287.473	287.490	287.951	290.879	291.206
291.774	291.938	292.185	292.186	294.629	294.630	294.978
295.239	295.636	295.641	296.784	300.902	300.954	301.428
301.433	302.121	302.129	302.130	302.885	302.888	305.002
305.003	305.295	307.241	307.430	307.431	308.629	308.631
308.634	310.002	310.026	311.127	311.779	311.780	313.016
317.635	317.964	318.862	320.031	320.039	320.557	321.615
323.198	323.200	323.540	323.544	323.898	333.653	333.658
333.676	334.332	334.333	334.676	334.678	334.735	334.739
336.570	336.772	336.855	337.186	337.612	337.613	337.826
337.830	339.578	341.583	341.587	342.528	342.536	342.637
342.698	343.009	343.014	343.833	343.840	346.872	349.415
349.416	350.284	350.997	350.999	351.006	351.007	351.012
355.110	355.607	355.851	355.852	355.983	359.307	364.327
364.506	365.116	368.467	369.004	369.315	370.559	

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 18 e seguintes.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Amortisação ordinaria do 1.º semestre de 1916

1:140 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

N.º	8.755	10.457	10.465	10.648	13.990	18.337
18.338	21.077	23.541	23.543	23.509	25.822	25.824
26.473	26.475	28.817	30.635	33.714	33.715	34.963
35.559	37.232	37.233	38.361	38.367	38.374	38.375
38.430	38.437	40.446	46.160	46.165	46.227	46.230
46.610	49.188	49.189	49.460	55.606	55.335	55.336
55.446	55.453	55.583	55.600	56.100	57.953	58.528
59.447	59.729	59.730	60.551	60.555	64.244	64.245
65.028	65.031	69.417	70.318	73.895	73.899	73.900
74.865	75.024	75.087	75.090	75.227	75.232	75.320
75.321	75.594	75.595	76.683	76.684	76.792	76.947
77.132	77.182	77.183	77.431	77.435	77.975	77.976
77.978	78.443	78.444	78.901	78.902	79.123	79.128
81.758	81.978	81.983	81.989	82.540	82.541	82.798
82.808	83.005	83.010	83.021	83.024	83.026	83.028
83.075	83.076	83.098	83.100	83.842	83.844	84.100
84.278	84.280	84.282	84.306	84.307	84.543	84.824
85.149	85.150	85.183	85.185	85.214	85.215	85.505
85.514	86.090	86.475	86.520	87.266	87.409	87.411
87.453	87.455	87.465	87.466	87.645	87.646	87.689
87.691	87.823	88.043	88.046	88.307	88.461	88.468
88.487	88.496	88.535	88.536	89.123	89.124	89.425
89.544	89.554	90.051	90.052	90.135	90.139	90.260
90.269	90.298	90.322	91.182	91.263	91.264	91.266
91.268	91.486	91.488	91.489	91.556	91.566	91.626
91.635	91.641	91.984	92.351	92.354	92.356	92.387
92.432	92.437	92.834	92.886	92.888	92.947	93.001
93.004	93.021	93.023	93.024	95.239	97.321	97.761
97.762	98.013	98.029	100.446	100.453	100.693	100.893
100.900	100.901	101.627	101.628	102.640	103.573	103.575
105.723	105.727	108.490	110.318	110.319	110.666	111.806
112.763	112.764	114.026	114.028	114.397	114.402	114.492
114.509	115.495	117.430	117.836	121.104	121.107	121.117
122.976	123.383	123.384	125.296	125.297	125.895	125.896

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Maio de 1917.

O Monte-pio Geral — O que deve fazer a sua Direcção — Nas dez ultimas Assembléas Geraes, d'esta benemerita Associação de soccorro mutuo, fundada em 1840, ou seja ha 77 annos, verificámos ter a Direcção transacta provado que trabalhou afincadamente e mostrado mais, haver-se inteirado, de vizi, das insuficiencias dos seus serviços internos.

Todos os louvores que lhe foram votados, bem merecidos foram, porque mais não fez a Assembléa senão justiça.

A remodelação proposta, quando executada, será a corôa de gloria dos homens, que, desinteressadamente, metteram hombros a uma ardua tarefa, que tão necessaria era.

Pena foi que a Direcção não tivesse concluido o seu trabalho, occupando-se de um assumpto de magna importancia, como seja a criação de succursaes nas principaes cidades do paiz, especialmente no Porto.

Não é admissivel que, prospero como está o Monte-pio, não tenha, pelo menos na segunda capital do paiz, uma succursal condigna, quando outros estabelecimentos, muito mais modernos do que o Monte-pio e menos acreditados do que elle, as possuem.

Se não estamos em erro, ali pelo anno de 1912 os socios Sr. Pedro Alvares e Dr. Antonio Osorio, apresentaram propostas para a criação de succursaes no Funchal, Coimbra e Porto, bem como de caixas economicas nos bairros excentricos da cidade, as quaes mais tarde justificaram com um interessante e notavel estudo, que se encontra publicado.

Como de sempre, e no nosso paiz, tudo quanto é bom e util naufraga, o trabalho d'estes senhores tambem naufragou pela má vontade d'uns e pela ineptia d'outros.

Como da actual Direcção do Monte-pio fazem parte alguns dos homens que mostraram ter vontade de o modernisar não só a favor do publico como tambem da instituição, não estarão elles dispostos a fechar o seu mandato governativo de 1917, fazendo resuscitar as defuntas propostas?

Oxalá que estejam, e se assim succeder, estamos certos de que não haverá um unico socio, que se interesse pelo futuro do Monte-pio Geral, que deixe de testemunhar a sua gratidão, a quem souber elevar este prestimoso estabelecimento ao logar a que elle tem direito de ser elevado.



**Caminhos de Ferro da Beira Alta** — Recebemos o relatório d'esta Companhia, do qual nos occuparemos no proximo numero.

**Russia** — As sociedades anonymas ultimamente fundadas n'este paiz já algumas iniciaram as suas transacções, tendo dado bellos resultados.

**No palz** — A reexportação de cacau effectuada pela praça de Lisboa, na semana finda, com destino aos mercados estrangeiros attingiu o valor de 175.000\$00 escudos, que comparada com as sahidas da semana anterior dão uma differença a mais de escudos 47.000\$00.

A cobrança do imposto de consumo, effectuada pela Alfandega de Lisboa e suas delegações urbanas, no mez d'Abril, importou em 175.867\$96.

Parece que o governo está tratando de organizar carreiras de vapores entre Portugal e a America do Norte, com escala pelas illas.

**Bolsa** — Modificação alguma digna de menção se assignalou no mercado de fundos durante a quinzena, não obstante os tristes successos da nossa semana sangrenta.

A bolsa manteve-se com uma certa firmeza em quasi todos os valores n'ella cotados, embora esta firmeza não seja real, em vista da desgraçada situação em que se encontra o paiz. E', como toda a gente vê, uma alta ficticia.

Continua a notar-se escassez de ouro, attingindo já a libra o preço de 9\$05 escudos, comprador, e não havendo vendedores.

**Cambios** — Devido á completa ausencia de negocios no mercado cambial, não tem este soffrido alterações dignas de registo. Apenas hoje mostrou uma pequena frouxidão, devido a ter apparecido algum offertante de papel, mas apenas para necessidades do fim de mez, porque a tendencia do mercado, no fundo, é firme.

O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres teve varias oscillações, dando o ultimo telegramma, recebido hoje, 13  $\frac{7}{16}$ , ou seja a libra a 17\$860.

C. G.

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	31 $\frac{1}{4}$	31 $\frac{1}{8}$	31 $\frac{3}{16}$	31 $\frac{1}{16}$
90 d/v.....	31 $\frac{5}{8}$	—	31 $\frac{9}{16}$	—
Paris cheque.....	846	851	845	850
Amsterdam cheque .....	660	670	660	665
Madrid cheque .....	1845	1860	1780	1790
Libras.....	9\$05	9\$15	8\$75	8\$85

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — MAIO

Bolsas e titulos	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	40,65	—	40,65	—	40,65	40,60	—	40,55	—	40,55	40,55	40,55	40,55	40,55
Divida Interna 3%, coupon.....	40,50	—	40,50	40,50	—	40,40	40,40	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50	40,55	—
4%, 1888, c/premios.....	58\$30	—	58\$50	—	—	22\$95	23\$00	—	—	23\$00	—	—	—	—
4%, 1888/9 c.....	51\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	50\$00	58\$70	—	—	59\$00
4%, 1890 c.....	—	9\$80	—	9\$85	—	9\$80	—	—	9\$80	9\$80	—	—	9\$80	—
3%, 1905 c/premios.....	—	—	—	—	—	—	82\$50	—	—	—	—	—	—	—
5%, 1905, (C. de F. E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80\$30	80\$30	—	—
5%, 1909, ob. (C. de F. E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	87\$70	87\$70	87\$70	—	88\$00	88\$00	88\$50	88\$50	88\$50	89\$00	89\$00	89\$80	—	90\$60
3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	86\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	—	90\$00	—	90\$50	90\$50	90\$30	90\$50	90\$50	90\$50	90\$50	90\$50	91\$00	—	91\$90
Obrigações dos Tabacos 4%, 1.ª serie.....	194\$00	194\$00	195\$00	195\$00	—	195\$00	195\$00	—	195\$00	195\$00	195\$15	—	—	194\$50
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	153\$50	153\$50	—	—	154\$00	153\$50	153\$93	—	—	153\$50	—
Companhia Cam. F. Port.....	35\$50	—	—	—	—	—	—	—	34\$50	—	34\$50	—	34\$50	34\$50
Companhia Nacional.....	3\$80	—	—	—	—	—	—	—	143\$00	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	112\$00	113\$00	113\$00	112\$60	—	—	—	—	112\$50	112\$50	112\$50	112\$10	112\$10	111\$80
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	52\$50	—	52\$50	—	52\$50	52\$80	—	52\$50	52\$50	52\$50	52\$90	52\$50	52\$50	52\$50
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	109\$50	109\$50	—	110\$00	—	109\$50	—	110\$00	—	—	110\$00	110\$20	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1.....	88\$50	—	88\$50	88\$50	—	88\$50	88\$00	88\$00	—	88\$00	—	—	89\$50	89\$50
tit. 5.....	88\$00	88\$00	88\$00	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	—	—	89\$00	89\$00
Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau.....	36\$00	—	36\$20	—	—	36\$30	—	—	—	—	36\$30	—	36\$30	36\$20
Companhia da Beira Alta 3%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	74\$90	—	74\$90	—	—	—	74\$70	74\$70	—	—	—	74\$70	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	67\$00	67\$00	—	—	67\$00	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	80\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	9\$500	—	—	—	—	—	—
5%.....	—	—	—	—	—	—	—	91\$50	—	—	—	—	—	—
4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91\$20	—	—
<b>Paris:</b> 3%, portuguez 1.ª serie.....	60,20	—	60,20	—	—	59,70	—	—	—	—	—	61,50	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,30	60,10	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau.....	—	—	295	—	294	—	290	285	—	288	—	—	293	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau.....	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	245	—	245	241	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3%, portuguez.....	—	54,25	55,50	—	—	54,25	—	55,30	—	—	—	55,30	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1917		1916		Diferença em 1917	1917	1916	Diferença em 1917
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
<b>Portuguezas</b>									
Companhia Camil- Rêde geral .....	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
inhos de ferro Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste .....	10 Maio	722	1.033.233\$44	722	754.643\$68	+278.587\$76	1.431\$07	1.045\$21	+385\$86
Minho e Douro .....	—	480	—	480	—	—	—	—	—
Beira Alta .....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	30 Março	485	49.350\$25	485	44.359\$32	+4.990\$93	266\$75	239\$78	+26\$97
Valle do Vouga .....	31 Janeiro	176	17.543\$38	176	15.817\$12	+1.726\$26	99\$67	89\$87	+9\$80
Porto à Povoa e Famalicão .....	31 Março	64	48.242\$21	64	47.490\$24	+751\$97	753\$78	742\$03	+11\$75
Guimarães .....	28 Fevereiro	56	24.520\$95	56	23.024\$43	+1.496\$52	437\$87	411\$15	+26\$72
<b>Hespanholas</b>									
Norte de Hespanha .....	30 Abril	3.681	54.048.362	3.681	52.642.833	+1.405.529	14.683	14.301	+382
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	30 "	3.664	50.452.559	3.664	46.159.957	+4.292.602	13.769	12.598	+1.171
Andaluzes .....	20 "	1.083	9.913.881	1.083	10.031.230	-117.349	9.154	9.262	-108
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	26 Maio	777	4.262.940	777	3.873.365	+389.575	5.486	4.985	+501
Lorca a Baza e Aguilas .....	21 Abril	468	1.539.382	468	979.172	+560.210	9.162	5.828	+3.334



## Contra os choques de comboios

Complexa como é toda a exploração ferro-viária, pois para o desenvolvimento do seu tráfego normal é indispensável o concurso de um pessoal idoneo, de um material perfeito, e até de uma temperatura apropriada, desde que esta é muitas vezes a causa determinante do desprendimento de terras e do desabamento de tneis e pontes, adquiriu-se a convicção de que os choques de comboios são inevitáveis.

Toda a previsão destinada a impedir esses accidentes em absoluto, tem resultado inefficaz, porque a concorrência dos factores indicados se altera á mais pequena causa. De nada vale que os empregados cumpram fielmente o seu dever, que attentos aos signaes sonoros ou luminosos intervenham no momento preciso, porque uma precipitação, o atraso de ligeiros segundos ou um leve descuido darão causa ao accidente; e se não é o pessoal que o determina, pode occasional-o uma deficiência do material, o desprendimento de trincheiras, uma tempestade, qualquer das multiplas coisas que ameaçam incessantemente a normalidade da circulação dos comboios e que, ainda mesmo quando previstas, não podem evitar-se, porque, como tudo, também tem o seu limite o poder do homem.

Esses perigos, impossiveis de destruir apenas manifestados e conhecidos, offerecem maior gravidade pela excessiva velocidade que se dá aos comboios e pelo augmento do tráfego nas diversas linhas, coisas que se accentuam de dia para dia, em todos os paizes, para corresponder amplamente ás necessidades, exigencias e aspirações da vida moderna, caracterizada por uma febril actividade.

Apesar de tudo isto, justo é consignar-se que se tem reduzido consideravelmente o numero dos choques com a implantação de novos methodos de exploração e com a solução dada a distinctos problemas technicos, depois de vencidas não poucas difficuldades. O trabalho n'este sentido levado a effeito pelos engenheiros, tem sido verdadeiramente meritorio, porque tem empregado quantos meios encontram ao seu alcance para attender devidamente á segurança dos passageiros.

Incansaveis n'esse proposito verdadeiramente humanitario, continuam estudando sem descanso a maneira de tornar menos terriveis as consequencias e os effeitos dos choques de comboios. Para isto idearam a construcção de vagões de armação metallica, a fim de que não possam partir e desconjunctar-se com tanta facilidade, ao dar-se o choque mais ou menos violento de uns com os outros.

As companhias inglezas de caminhos de ferro introduziram já nas suas linhas o uso de amortecedores especiaes, que se installam nos proprios vehiculos, os quaes estão providos, nas suas extremidades, de *topos de choque*, cujos discos, concavos ou convexos, se appoiam por meio de barras de ferro contra uma outra transversal, disposta sob o *chassis*, horisontalmente.

Para os choques energicos, esses amortecedores não tem a efficacia que seria para desejar, pois que a tensão dos varões elasticos é bastante limitada, e seria necessario que apresentassem grande rigidez, para impedir que a distancia entre vehiculos esteja sujeita a incessantes oscillações.

Parece, porém, que todos esses inconvenientes ficam vencidos por meio de uma engenhosa disposição, a qual exige que os varões sejam mais fortes do que os utilizados até aqui, e que a longitude das barras permita deslizar ao longo dos supportes. Quanto aos discos, exige também que elles estejam em contacto quando os vehiculos se encontrem separados á distancia de um metro, aproximadamente.

Com esta disposição, quando se dá um choque, parte-se o espigão de um perno de resistencia calculada, e toda a reserva das barras dos topos entra em jogo automaticamente, ao mesmo tempo que uma ou mais pilhas de re-

sortes em helice são comprimidas dentro de extensos limites e produzem o benefico resultado de absorver em si e destruir a enorme quantidade da força viva que leva a grande massa do comboio posto em movimento.

A acção d'este mecanismo acha-se completada por caixões de chapas onduladas de aço, os quaes se intercalam de cada lado do vehiculo, e estão formados por duas séries de ondulações muito accentuadas. Uma d'ellas apoia-se sobre o montante do vehiculo, e exteriormente o dente de uma corresponde á concavidade do apparelho analogo installado no outro vagão, como se dissesse-mos macho e femêa.

Em marcha normal, os amortecedores assim constituidos não se tocam; mas ao produzir-se um choque, os quatro de que vae provido cada vehiculo entram em acção a dois e dois, e uma grande parte da energia produzida pelo accidente consome-se de encontro a esses orgãos, ao parecer insignificantes, mas que, na realidade gosam de excepcional importancia, visto que diminuem de modo consideravel os effeitos do choque.

Não pode dizer-se que o problema fique resolvido em absoluto com estes apparelhos amortecedores, mas também não pode negar-se que constituam como que um palliativo de real valor.

## Companhia Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

### Recurso apresentado pelo Agente do Ministerio Publico

Ex.<sup>mas</sup> Senhores:

Vem o presente recurso do despacho de 2 de agosto de 1916, a folhas 19 v. dos autos da acção em que é auctora a Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, e réu o Estado, pela qual se manda citar o agente do Ministerio Publico, como representante do réu, para na audiencia em que se accusar a citação se effectuar a nomeação de arbitros que procedam á solução da acção, seguindo-se os termos do artigo 56.º e seguintes do Código de Processo Civil.

Como consequencia d'este despacho foi o requerente citado, em 15 de agosto de 1916, para a referida nomeação de arbitros e demais termos de processo preceituados na alludida disposição do artigo 56.º do Código de Processo Civil.

Iniciadas as férias em 16 de agosto, foi o primeiro dia útil o dia 2 de outubro em que o requerente interpoz o presente recurso que está, por isso, perfeitamente em tempo.

O despacho recorrido fez manifesto agravo ao agravante.

Carecia o julgador, antes de lançar o despacho que mandou citar o agravante de *verificar* se se davam as circumstancias do artigo 56.º do Código de Processo Civil para que se constituísse o tribunal arbitral. Não se fez assim. A Companhia auctora invoca como fundamento para o seu pedido de constituição do Tribunal Arbitral o artigo 68.º do *contracto* de 25 de setembro de 1885, celebrado entre o Estado e Alexandre Pêres, e o artigo 72.º dos seus estatutos. Não juntou cópia d'esse *contracto* nem exemplar algum de seus estatutos.

Nos termos do artigo 209.º do Código de Processo Civil, tendo-se mencionado na petição inicial estes documentos não podem elles ser juntos posteriormente. D'esta sorte, ainda que o estabelecido na citada clausula do *contracto* e nos estatutos fosse fundamento bastante para o pedido da auctora, a falta de junção d'estes documentos importaria a improficuidade do mesmo fundamento.

Não cita nem invoca, porém, a auctora *Lei Especial* que *determine* no caso dos autos o julgamento arbitral. Ora o artigo 56.º do Código de Processo Civil exige terminantemente que *Lei especial determine* essa forma de julgamento. Não existindo, como não existe, lei alguma especial que determine esta forma de julgamento, não podia o meretissimo juiz ordenar que o agravante, como representante do Estado, fosse compellido aos termos do processo do artigo 56.º do Código de Processo Civil sem para elle haver fundamento legal. Imaginamos que o espirito do julgador não confundiu um puro e simples *contracto* ou os *estatutos de uma Companhia* com uma lei especial. Nem pela Carta Constitucional nem pela Constituição Política da Republica Portuguesa as *leis se fazem por contracto* nem se *equiparam* a ellas os estatutos de qualquer sociedade. A lei (16 de julho de 1885) que auctorizou o Governo a adjudicar a construcção e exploração do Caminho de Fer-



ro de Angola, não determinou que os pleitos entre a Companhia e o Estado fossem derimidos perante juízo arbitral. O artigo 56.º do Código de Processo Civil exige que uma lei determine essa forma de julgamento e não que um contracto auctorizado ou não o determine.

Mas, senhores juizes, a falta de junção da copia do contracto de 85 e de um exemplar dos estatutos da Companhia foi evidentemente habilitada, porque a auctora não convinha a sua junção. O artigo 72.º dos estatutos, invocado pela auctora, tem um paragrapho unico, e esse paragrapho unico diz textualmente o seguinte: «no processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em virtude da auctorização legislativa que lhe foi conferida». Chamamos muito especialmente a attenção do julgador para este paragrapho unico.

Os preceitos a seguir no processo arbitral tinham de ser os decretados pelo Governo em harmonia com a auctorização legislativa que lhe foi conferida. Quaes foram os preceitos que o Governo decretou para este processo? Não nos diz a auctora. Ora o Código de Processo Civil não é um decreto do Governo em harmonia com uma auctorização legislativa. O Código de Processo Civil é parte integrante de uma lei — pura e simplesmente.

Pelo exposto, senhores juizes, nem os estatutos auctorizam os termos do artigo 56.º do Código de Processo Civil, nem, o que é tudo, ha lei, note-se, senhores juizes, lei que determine para o caso dos autos o julgamento arbitral.

Seguindo-se, como se seguiram, os termos do artigo 56.º do Código de Processo Civil, fez-se agravo ao agravante.

Assim se espera provimento.

O A. G. do M. P.

(a) Joaquim Adriano Velloso Abranches.

### Resposta da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa á petição de agravo, do representante do Estado, junto do Tribunal do Commercio de Lisboa.

Deliberou ao que parece, o Estado fazer a mais desenfreada chicana como sua defeza contra os pedidos que lealmente e perante os tribunaes lhe faz a Companhia agravante.

A chicana começou no Tribunal do Commercio do Porto, onde foi primeiramente proposta a acção, que depois teve de o ser perante o Tribunal de Commercio de Lisboa.

Ali, o Estado, por intermedio do secretario do Tribunal de Commercio d'aquella comarca, deduziu a excepção de incompetencia em razão das pessoas e, sendo desattendido em primeira instancia, recorreu para o Tribunal da Relação do districto, que lhe deu provimento no recurso.

Não insistiu a Companhia, e veio demandar o Estado pacientemente perante o Tribunal de Commercio de Lisboa.

Aqui a chicana assume novo feitio, e o Estado vem agravar do despacho que o mandou citar!

Se o Estado fosse um simples mortal, como qualquer cidadão que paga impostos em lugar de os receber, este procedimento bastaria para caracterisar a mais requintada má fé, e o misero cidadão seria infallivelmente condemnado, como litigante de má fé em multa e indemnização, conforme manda a lei.

Mas o Estado nunca litiga de má fé, nem mesmo quando foge dos tribunaes a que é chamado, nem quando falta flagrantemente aos contractos que assignou, nem ainda quando repudia a sua propria assignatura!

Não nos incomodemos, portanto, a verberar o estranho procedimento d'esta entidade, Estado, com quem a Companhia agravada tem a infelicidade de se haver e que ha-de nutrir a louca pretensão de ter crédito depois de proceder perante os tribunaes como procedem os maus devedores e peores pagadores!

Vem o agravo do despacho que mandou citar o Estado para a acção que lhe intentou a Companhia agravada.

Agravar de um despacho que manda fazer uma citação para principio de acção! Para nós é novo!

Que despacho havia de proferir o juiz aggravado na petição inicial da acção da Companhia senão este mesmo despacho de mandar citar o réu para a acção?

Em que principio legal havia de se fundar o juiz aggravado para não ordenar a citação do Estado?

Qual é a lei que livra o Estado de ser citado para os processos que lhe são intentados?

Nos conhecemos alguns casos em que a lei manda ao juiz não receber um pedido feito em acção senão quando se realizem certas condições, ou se juntem certos documentos, como por exemplo, nas acções de despejo ou de pagamento de renda, em que é preciso apresentar com a petição inicial o contracto de arrendamento, ou nas acções de divórcio, em que é preciso juntar a certidão do casamento.

Mas estes casos são excepções expressamente prescriptas pela lei. E é preceito terminante do artigo 41.º do Código Civil que «a lei que faz excepção ás regras geraes não pôde ser applicada a nenhuns casos que não estejam especificados na mesma lei».

Ora para o caso em discussão n'este processo, não ha lei alguma que imponha determinadas condições ao juiz para elle poder ordenar ou não ordenar a citação do réu.

Portanto, o juiz aggravado tinha forçosamente de ordenar a citação do Estado para os fins pedidos na acção.

Como pôde haver processo sem citação do réu?

O agravante parece querer dizer que não ha, e não foi invocada, a lei especial que determina o julgamento arbitral pretendido pela Companhia, porque no seu parecer, nem o artigo 68.º do contracto de 25 de setembro de 1885 nem o artigo 72.º dos estatutos da Companhia são lei.

E até na minuta de agravo se repisa que as leis não se fazem por contracto.

Isto mostra que o Estado é a unica entidade que em Portugal ignora uma coisa conhecida até dos cidadãos analfabetos: que os contractos fazem lei entre as partes...

Mas no caso de que se trata ha mais do que um contracto a fazer lei entre as partes.

Vamos dizel-o nós ao Estado, visto que o Estado o ignora.

Ha, em primeiro lugar, o decreto de 24 de julho de 1885, publicado no «Diário do Governo» de 25 de julho d'esse anno, a pag. 2022.

Esse decreto fixou as condições do concurso que ia ser e foi aberto para a construcção e exploração do Caminho de Ferro de Ambaca e declarou no artigo 2.º o seguinte:

«A construcção e exploração d'este caminho de ferro será contractada segundo as condições e clausulas juntas, que vão assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e do Ultramar.»

Uma d'essas condições é a do artigo 67.º, da qual foi copia textual o artigo 68.º do contracto de 25 de setembro de 1885 em que se estabelece a constituição do Tribunal Arbitral para as questões entre o Estado e a empresa adjudicatária.

(Continua)

## ARREMATACÕES

### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

#### Estrada Nacional n.º 74

No dia 12 de Junho, pelas 12 horas, perante a 2.ª Secção de Construcção da Linha do Sado, em Setubal, ha-de se proceder a concurso publico, para adjudicação á mesma Secção, da tarefa de construcção completa do empedrado a Macadam da estrada de acesso á estação das Ermidas (Ligação com a E. N. n.º 74).

A base de licitação é de 439\$68 e o deposito provisorio, que pode ser effectuado na Thesouraria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, ou na estação de Setubal, até ás 15 horas do dia 11 do referido mez, é de 10\$99.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede n.º 63, ao Caldas, Lisboa; na 1.ª Secção de Construcção, rua Garcia Peres, Setubal, e na sede da 3.ª Secção, em Grandola, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Venda de papel inutilizado

No dia 4 de Junho, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 25 (vinte e cinco) toneladas, approximadamente, de papel inutilizado.

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

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

**OLYMPIA**

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Ultima façanha — (3 partes)

Continuação do grandioso exito:

Barcelona e seus mysterios

O melhor film policial em series



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

COMPANHIA  
PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R
6:55	8:09	6:21
10	11:7	8:30
5:54	7:1	11:26
8:25	9:34	7:32
12:25	1:32	11:12

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6:10	7:18	5:53
7:19	8:10	7:40
10:30	11:38	8:30
1:15	2:12	10:40
5:31	6:38	12
6:5	7:13	3:50
7	8:8	7
8:30	9:38	10
12:25	1:33	11:30

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R
6:40	7:54	6:26
α 5:5	6:2	8:30
6:2	7:23	9:10
7:10	8:28	—
12:18	1:32	—

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R
6:40	7:21	7:49
8:41	9:29	8:06
α 5:5	5:35	11
6:2	6:50	9:51
9:5	9:45	10:42
12:18	12:59	α 11:18

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P
6:40	7:50	6:20
α 5:8	5:18	8:15
6:9	6:18	5:40

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R
8:25	α 4:23	7:9
9:10	8:37	α 1:34
7:10	d 9:19	7:55
9:35	7:59	d 7:45

Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R
5:5	8	4:5
7:55	11:28	11:40

Entrone	Alfarellos	Entrone
3:55	11:41	5:44
7:43	12:55	1:21

CHEG. PART. PART. CHEG.

Figueira	Colmbra	Figueira
1:50	3:24	1:25
α 6:30	8:15	7:35
α 10:20	12:7	10:40
11:30	1:8	4:30
2:5	4:30	α 8:40
11:4	12:30	—

Colmbra	Louza	Colmbra
4:35	5:50	7:10
8:39	—	—

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
8	3:5	5:30
12:43	—	—

Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R
5:32	10:26	5
9:48	—	—

Caldas	Alfarellos	Caldas
12:50	9:40	9:7
5:28	—	—

Porto	Aveiro	Porto
7:9	9:14	5
2:27	4:56	11:10
5:21	7:46	6:45

Porto	Ovar	Porto
5:46	7:13	8
9:43	—	—

Porto	Espinho	Porto
10:51	11:43	—
—	—	—

Lisboa-R	Val. d'Alc.	Lisboa-R
9:10	6:55	8:38
5:44	—	—

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R
7:53	7:40	6:24
5:5	—	—

Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R
7:55	9:8	3:40
5:5	—	—

Entrone	Badajoz	Entrone
7:30	9:43	6:28
9:39	—	—

Entrone	Guarda	Entrone
5	8	6
9:51	—	—

C. Branco	Coivilha	C. Branco
h 5:50	9:30	h 6:33
11:2	—	—

Setil	Vendas Novas	Setil
8:57	10:49	7:32
9:40	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Figueira	Pampilhosa	Figueira
7:21	9:45	10:50
12:50	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

Lisboa-R	Beira Alta	Lisboa-R
5:5	8:20	8:45
10:34	—	—

PART. CHEG. PART. CHEG.

Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.
5:50	7:1	10:50
7:52	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.
h 2:33	5:1	6:35
9:41	—	—

PART. CHEG. PART. CHEG.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Branca	Faro	C. Branca
-----------	------	-----------