

AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

11.º do 30.º anno

LISBOA, 1 de Junho de 1917

Número 707

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao Publico: 16.º 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.º Ampliação á tarifa especial P. n.º 11 (P. V.) — Aviso ao Publico: Restrições no serviço que prestam estações e apeadeiros desta Companhia — (3º additamento ao Aviso ao Publico B. 2557 de 30 de Desembro de 1915).

SUMMARIO

A greve do Vale do Vouga, de J. Fernando da Sousa..... 103
Carris de Ferro de Lisboa..... 165

Parte Oficial, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração — Portaria n.º 931	166
— Repartição dos Caminhos de Ferro	167
Electrificação de linhas ferreas.....	168
Viagens e transportes.	169
Nova redução de comboios.	169
Madrid-Zaragoza-Milcante.	169
Os guias-horários estrangeiros, por G. M.	170
Caminhos de ferro coloniaes.	170
Linhas Portuguezas.	171
Linhas estrangeiras.	171
Parte financeira:	
Carteira.....	172
Boletim commercial e financeiro.	172
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	173
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-hispano.	173
Contra os choques de comboios.	174
Companhia Atravez d'Africa — Relatório — (Continuação)	174
Arrematações.....	175
Horário dos comboios.	176

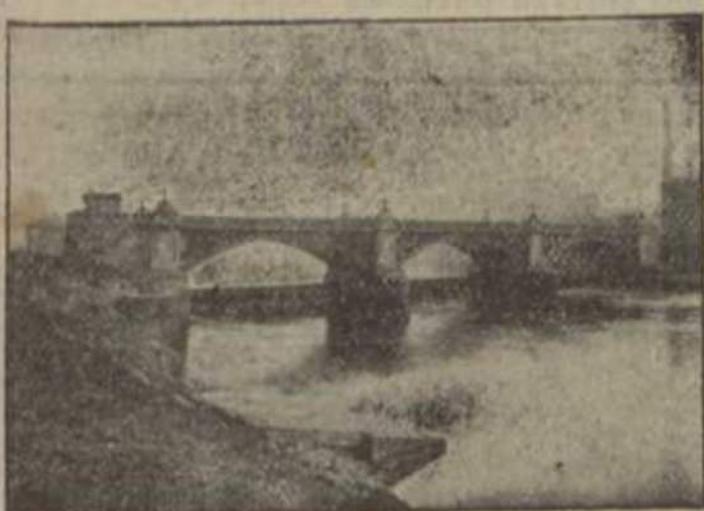
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITÓRIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEFONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ÁCHAM-SE INSTALADAS NO CLYDE EM GLASGOW

Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

Especialistas na construção de aparelhos de Regulação d'Água para obras hidráulicas, Irrigação, Rios de Maré, Instalações de Força, Hidráulica, Navegação, Obras de Exgosto, etc.

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Sistema Stokes.

A comporta de roliões livres, sistema Stoney, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido. Com esta comporta pode-se restabelecer em poucos minutos o regime primitivo dum rio, em épocas de chuvas.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONEY"

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



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

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.



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 inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, proprinas a criados e outras despesas. Para carga e passageiros trânsito com os

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

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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

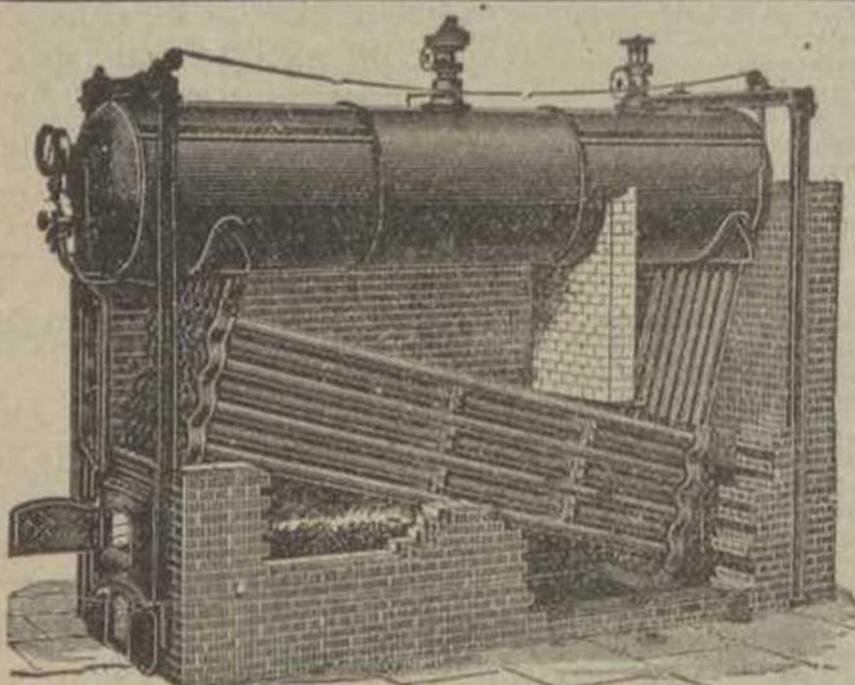
14, L. da Annunciada, 16 --- 175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas 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

Teleg. nmas: BABCOCK — LISBOA

Companhia de Seguros FIDELIDADE

Telef.: Central

FUNDADA EM 1835

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388 Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.^o — 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

Depósito: Rua da Horta Seca, 13, 1.^o — LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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 ESTEVEZ, Capitão de Engenharia

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

II.º do 30.º anno || LISBOA, 1 de Junho de 1917 || Número 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 conflito, encarregou o Governo o Governador civil de Aveiro de ser medianeiro entre as duas partes. Em duas conferencias, havidas em 3 e 7 do corrente, foi promettido por parte da Companhia: que os subsídios extraordinarios, já concedidos, de 25 a 10 I.º seriam elevados ao dobro, como nos Caminhos de ferro do Estado, logo que fosse promulgada a lei, pendente, sobre partilha das sobretaxas; que seriam imediatamente 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 efectivo 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 carácter permanente, e na de dia n.º 98 promettia-se a duplicação dos subsídios 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 auctorisa votada na Camara dos Deputados e transitaria para o Senado. Na perspectiva de a ver votar, o Sr. Antonio Maria da Silva reconsideraria e não aprovára desde logo a sobretaxa de 40 I.º, 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 subsídios 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 I.º.

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 auctorisação do Governo. Do respectivo producto e nas condições pelo mesmo fixadas reverteriam 75 I.º 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 nesse 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 indulgência para as faltas committidas e os possiveis sacrificios para attender das suas reclamações as que fossem justas e exequíveis.

Era desconhecida a attitude 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 categoria 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 carácter 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

Em quanto a despesa permanente com vencimentos fixos era aumentada 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 vigência dos novos vencimentos os abonos extraordinários seriam apenas de 25 a 10%I., a maior parte do pessoal, ao qual se não arbitravam melhorias de vencimento compensadoras, ficava muito prejudicado.

A Companhia aggravava-se consideravelmente os encargos permanentes e estabelecia-se o princípio 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 imediatamente superior, sendo providas duas vagas por concurso e uma por antiguidade, o que, na maioria dos casos, seria absurdo e daria demasiada preponderância aos concursos, menosprezando a diuturnidade de serviço.

Companhia alguma podia assim renunciar á autoridade 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 Povoa 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 greve a voltar ao trabalho enquanto não fossem integralmente satisfeitas as suas exigências, declarando-se promptos a sahir da estação logo que lho ordenassem, ficando nesse 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.^{mo} Ministro do Trabalho declarei-me prompto a satisfazer o seu desejo de não serem aplicados castigos, nem descontados vencimentos correspondentes aos dias de greve, se o pessoal voltasse ao trabalho. Prometti mais que a Companhia iria ao extremo limite dos sacrifícios na concessão de melhorias ao pessoal, contanto 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.^o da suspensão de serviço foi aquella autoridade a Sarnada, com o secretario geral do distrito, tendo-me apresentado no regresso, ás 23 horas, a nota seguinte emanada do pessoal:

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

1.^o — 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. Em quanto não for organizado, os actuais empregados manterão a sua situação actual com os vencimentos e a percentagem de 50, 40, 30, 20%, e só poderão ser deslocados a

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

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

3.^o — Mais desejam que a Caixa de reformas e pensões seja estabelecida até 1 de Janeiro de 1918.

4.^o — Esperam que seja conservado ao serviço da Companhia todo o pessoal, quer efectivo, quer auxiliar, que actualmente está, e que nenhum empregado seja castigado ou perseguido por motivo de greve.

5.^o — Desejam ainda que não seja remetido para juizo qualquer auto, que por virtude da greve tenha sido levantado contra qualquer empregado.

6.^o — Desejam igualmente que sejam mantidas as garantias que gosavam, bem como as famílias, anteriormente à greve, e bem assim que lhes sejam concedidos os benefícios que pediram no projecto de quadro.

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

8.^o — Desejam que no quadro a organizar se attenda aos vencimentos e antiguidades dos empregados actuais, para o efecto de admissão ao concurso, quando haja vagas na classe imediatamente superior, que serão providas duas por concurso e uma por antiguidade.

9.^o — Desejam lhes seja concedido o transporte gratuito de gêneros para uma cooperativa ou armazém 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 exequível do que não pode ser concedido.

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

Ex.^{mo} Snr. — Foi-me por V. Ex.^a apresentada hontem, pelas 23 horas, a nota das concessões, mediante as quais os empregados reunidos em Sarnada retomarão o trabalho, conforme n'ella declaram.

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

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

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

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 práticas seguidas nas promoções, procurando attender, no que fôr justo, conveniente e exequível, as aspirações do pessoal, sem que revistam porém o carácter de imposições, nem importem fixação de prazos incompativel com a liberdade de ação da Companhia.

Declarei mais que, em harmonia com os desejos manifestados por S. Ex.^a o Ministro, iria ao extremo limite da benevolencia nas sanções disciplinares das faltas cometidas, de gravidade incontestável, como a formação de comboios de concentração dos grevistas 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 amnisteadas, mas tem que se lhes infligir a nota de reprovação que merecem.

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

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

Em rapida analyse vou submeter ao esclarecido criterio de V. Ex.^a, acerca de cada uma d'ellas, as indispensaveis reflexões:

1.º — Sendo os quadros annuas, seguramente os novos quadros, revisão dos actuaes, vigorarão em 1 de Janeiro de 1918, mas só no limi 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 sofrer algumas melhorias parciaes imediatas.

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

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

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

3.º — 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.º — 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 necessário.

5.º — Não me consta que pela Companhia fossem levantados autos, pois o pessoal ajuramentado fôra arrastado para Sarnada.

6.º — 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 propósito da Companhia, de ser juiz das vantagens que possa conceder.

7.º — A Companhia esquecendo os prejuizes que ao Estado, a ella, e ao publico foram feitos, e attendendo ás dificuldades actuaes da vida, já tencionava manifestar a sua indulgência, não descontando dos vencimentos os dias em que o pessoal deixou de trabalhar.

8.º — As regras de promocioem teem de ser attentamente estudadas e fixadas, variando com as cathegorias e natureza do serviço. A Companhia compete estabelecer-las na occasião opportuna, o que aliás tencionava fazer.

9.º — 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, desejo de auxiliar o pessoal, está estudando o meio de o fazer o mais promptamente possível 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 faga, da creação de cooperativa, difícil de gerir.

Releve-me V. Ex.^a 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 abdicação dos seus direitos e auctoridade.

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

Foi ao extremo limite do que podia e devia fazer nas concessões que deixo 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.^{mo} 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 estranha 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 difficulties.

No dia 16 fôra votado no Senado o projecto das sobretaxas, devidamente emendado, para voltar á Camara, onde seria rapidamente votado, sem o obstrucionismo, 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 usofridas pelo pessoal e abonar-se-iam os subsídios 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 recomeçar o serviço, porque assim se me affirmára, tencionando ratificar em ordem do dia as concessões promettidas.

Não sucede 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.º 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 formas, especialmente pelo reflexo que poderá ter na disciplina futura esta extraordinaria situação do pessoal fôra 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 dificuldades 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 aprovada 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 miudo sucede — 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 suprimirá desde 1 de julho. Ou, quando muito, a mantel-los, elevará o preço a Esc. 70\$00, isto é, um augmento de 40 por cento.

Os assignantes, já se vê, sobresaltaram-se com o caso; teem reunido 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 immutável na sua resolução, que lhe representa um aumento 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 aumentado.

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 único 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 vivein fóra do centro da cidade, ou os que, pelas suas occupações, tem que servir-se continuamente dos carros, o que lhe dará, em todo o caso, um aumento de receita de 40 a 50 contos, verba que não é para desprezar.

Não disentimos 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. 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 sofrerem 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, com quanto 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 prejuízo do povo, só para que a Companhia mantenha os seus altos proventos.

Mas emfim, se, de toda a forma, alguma tarifa tem que sofrer aumento, 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 aumento 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, prazas do Marquez de Pombal e do Brazil, mantendo n'essa o actual preço; outra para os percursos fóra d'esse centro, à 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 sôe 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 Benfica, 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 acordo facil.

E' bom notar que quem isto escreve é tambem assignante, mas não continuará a se-lo se a Companhia persistir em aumentar o preço, ou mesmo se o mantiver e restringir a area. Como acima dissemos, quem vive no centro da cidade, ali tem as suas occupações e estas o não forçam a utilizar-se continuamente dos carros, auferindo 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.

~~Escola~~

PARTE OFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTRARIA 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 Pôrto, bilhetes de identidade dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dé direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais, sob as seguintes condições:

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

2.º Estes bilhetes terão um numero de ordem, a assinatura do presidente da Associação e um sêlo, tanto da secretaria da respectiva Escola como da Associação, que autentiquem aquelas assinaturas.

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

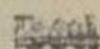
Pagos do Governo da República, 8 de Maio de 1917.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, Eduardo Alberto Lima Basto.

Repartição dos Caminhos de Ferro

Atendendo ao aumento do trânsito nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e à 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 sucessivamente apresentando os projectos especiais 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 eléctricas

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

A central hydro-electrica de Porjus é a que proporciona a corrente necessária à tracção d'esses caminhos de ferro, utilizando as locomotoras, expressamente construídas para estas linhas, a corrente monofásica a 15.000 volts e 15 periodos.

A fábrica de Porjus consta de três alternadores movidos por turbinas de 12.500 cavalos cada uma, sendo um dos grupos de reserva ou de sobrecorrente.

A corrente é produzida à 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 à linha electrificada, por uma linha de transporte, de alta tensão, de 240 quilómetros de longitude, com duas linhas de condutores, constituindo assim a transmissão eléctrica mais extensa da Suécia, pelo que respeita à energia motriz.

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

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

As locomotoras eléctricas para os comboios de passageiros foram construídas 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 experiências e estudos.

Desde 1905 duas locomotoras e duas automotoras eléctricas andaram em experiências na linha de Tomteboda a Västan, nos arredores de Sotockolmo, empregando-se a corrente monofásica a 20.000 volts e 25 periodos.

O tráfego 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 direção.

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

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

grandes velocidades. As suas características principais são estas:

Comprimento	14,050 metros
Peso total	90 toneladas
Potencia normal.....	850 cavalos

O motor é do tipo 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 pantógrafo, unidos electricamente.

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

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

O ar comprimido necessário para o governo dos aparelhos pneumáticos é subministrado por um compressor de ar, de 4,5 cavalos. Em cada cabeceira estão collocados dois registos de manobra.

As locomotoras dos comboios de mercadorias destinam-se à tracção de comboios de grande peso; podendo duas juntas rebocar um comboio de 1.855 toneladas ao máximo de 50 quilómetros à hora.

O trajecto de Kiruna a Riksgränsen hade efectuar-se em 3 horas e 20 minutos, e o de retorno deve ter a velocidade de 40 quilómetros à hora, como mínimo em rampas de 1 %, rebocando uma única 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 máquina dupla, composta de duas locomotoras iguais, constituindo um conjunto do tipo 2-6-6-2, cujas características principais são estas:

Comprimento total,.....	18.600 metros
Peso total	136 toneladas
Potencia total	800 cavalos

O sistema de freio é também duplo, automático e manual, da New York Air Brake Co. e a cada metade d'esta locomotora se proporciona o ar comprimido mediante um compressor eléctrico de 10 cavalos.

A corrente de alta tensão é recolhida por arcos de pantógrafo, unidos electricamente entre si, e em cada metade chega ao transformador respetivo, que é de esfriamento por azeite e pode produzir 20 tensões distintas na baixa tensão, para facilitar o arranque e a marcha a velocidades variáveis. Com a carga de 440 kilowatts-ampers, o rendimento de cada transformador chega a atingir 96 %.

Os motores de tracção são também motores-série-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 cavalos, o rendimento de cada motor é de 90 %.

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

Nessa Memória 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 Portugueza

Segundo o Aviso recentemente publicado pela Companhia Portugueza, 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 Ministério do Trabalho, não é permitida 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 Câmara Municipal, Governo Civil e Armazém de Viveres dos Caminhos de Ferro.

Para quaisquer outros locaes, aquellas mercadorias só poderão ser expedidas mediante autorização do Sr. Ministro do Trabalho, a qual será transmitida pelos Secretários 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 oficial, da sua tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, como a Companhia Portugueza 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 Portugueza e da da Beira Alta, estabeleceram também a faculdade da organização de comboios especiaes de mercadorias em condições identicas ás da Companhia Portugueza.

Igualmente estabeleceram, desde o dia 25 do mez passado, a limitação ao minimo de 501 por tonelada e kilómetro 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 aceitam remessas de grande velocidade, de peso não superior a 50 kilos, sendo todo o demais tráfego dependente de autorização das Divisões Técnicas dos Caminhos de Ferro Hespanhóes, como referimos no nosso ultimo numero.

Remessas de Hespanha e França para Portugal

A fim de permitir a descarga e entrega das inúmeras 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 Portugueza resolveu não aceitar 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 carácter 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 hespanhóes foram autorizadas 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 anunciada a chegada das remessas.

Em virtude d'esta disposição os caminhos de ferro portuguezes só aceitam expedições para o paiz vizinho 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. — Também e ainda no sentido de activar quanto possível a circulação do material, os caminhos de ferro hespanhóes 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 vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, enquanto se não dispuser o contrario.

Estação de Zaragoza-Sepulcro. — Não se aceitam remessas de pequena velocidade. Exceptua-se o gado e artigos de consumo de primeira necessidade, compreendendo-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 aceitam expedições de pequena velocidade por vagão completo, excepto gado, carvão, palha, forragens e generos alimenticios.

Linhos de Almansa a Valencia e Tarragona e rede Catalã. — Por via Encina não se aceitam expedições de pequena velocidade, que tenham de ser entregues à Companhia do Norte, com destino ás estações da Rêde 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 aplicada ás remessas que habitualmente circulem por via Encina e em relação á tarifa applicada.

Nova redução de horario

A Companhia Portugueza vai ainda reduzir os seus serviços, se bem que com carácter provisório, 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, poupano o carvão que ainda hoje ha em deposito, evitara 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 aumento do serviço nas linhas curtas, indispensável na época que se approxima, em que o movimento dessas linhas acrece consideravelmente.

Assim, a começar no proximo mez, os rápidos Lisboa-Porto passarão a ser substituídos 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 nessa nova revisão de serviço sejam suprimidos 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 lugar:

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

As condições para a venda são as seguintes:

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

2.º 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 concluída até ao dia 30 de Junho de 1917.

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

3.º Todas as despesas de encostellar e de transporte ficam a cargo do comprador.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para facilitar este transporte, autorizará que o carregamento da cortiça sobre vagão seja feito no ponto mais próximo da linha ferrea e autorizará 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.º Pelas 13 horas de 10 de Junho proximo, no escriptorio da 8.ª 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 importância será estabelecida licitação verbal entre os concorrentes que as tiverem assignado.

5.º A adjudicação ficará dependente de resolução su-

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

6.º O concorrente a quem fôr feita a adjudicação ficará obrigado a pagar adeantadamente a importância por que lhe fôr feta a venda e no prazo de cinco dias a contar da data da adjudicação.

7.º Enquanto não fôr realizado o pagamento, não poderá o arrematante dar começo á extracção da cortiça.

8.º A Companhia não se responsabiliza por qualquer sinistro que possa haver, do qual resulte a deterioração ou perda da cortiça.

Escolha

Madrid-Zaragoza-Alicante

Do Conselho de Administração d'esta Companhia recebemos, como de costume, o relatorio apresentado á assembleia geral de 13 de maio, respeitante á gerencia do anno findo, documento da maior importancia, por nos dar, com clareza 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» ocupa 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 conjunto de 3.664 kilometros, em exploração.

Em toda esta grande rede os resultados do anno findo accusam uma notável 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...	<u>16 662.774</u>

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 14 por cento, caso pouco vulgar em explorações ferro-viarias.

Este bello resultado foi, porém, contrariado pelas dificuldades da exploração, provenientes de diversas e imprevisíveis causas, sobresenhindo o custo dos materiaes, pelo que os gastos de exploração aumentaram, 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 amortização do material, um milhão para reserva especial e ficando o restante para «Fundo de melhoramentos».

Os guias-horarios estrangeiros

E 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* comosco, 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 formidável 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 estupido a mette na cabeça, sem grande fadiga.

Ora como essas pessoas não sabem os sacrifícios com que a Empresa do *Guia Official* vem luctando 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 subsequentemente com a inutilização das existentes.

Pois o que esses viajantes ignoram é que *lá fóra*, onde tudo é bom e óptimo, alguns guias (e de grande tiragem) andam em tal desordem, que teem 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 hespanhóis, que lhes dão seguimento até Madrid e vice-versa, mas tal qual circulavam em julho de 1914!

De forma que o passageiro ao chegar a Irún, ha-de saber com extranhesa que o *Sud-Express*, que lá diz partir para Madrid ás 21-20, foi suprimido... apenas ha mais de dois annos!

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

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

Ora comboios rápidos que foram totalmente suprimidos 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 rápido 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 coloniales

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 responden não haver de momento a intenção de tomar o assumpto em consideração. A parte a questão das condições financeiras, era extremamente difficult obter, presentemente, o material necessario. No entanto, seria brevemente mandado estudar um traçado por via Lake Chrissie e através 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 construções ferro-viarias.

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

A nossa colonia de Lourenço Marques tem, com efeito, 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 sudeste do Transvaal vêm-se agitando muito vivamente a questão da construcção d'esta linha n'um futuro proximo, e é evidente que estes esforços teem encontrado eco 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 locaes da Swazilandia e dos districtos do leste do Transvaal, atravessados pelo caminho de ferro em projecto, como do Rand, que assim obterá a ligação mais económica e mais rapida com a costa.

Sustenta-se n'esse artigo, o principio de que a linha em referência, pela importancia que virá a ter no futuro desenvolvimento do paiz, deverá ser construída 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 obstáculo de importancia á realiseração d'aquelle projecto, pois a incorporação d'aquelle territorio indígena na União, naturalmente como parte da província do Transvaal, é assumpto cuja solução se não fará demorar logo que a situação inúndial 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 Transvaal, que o governo portuguez construiu a dispensiosa 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 empréstimo contrahido para a construir, constitue um encargo annual importante a pesar sobre as finanças da província 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.

Foto:

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'aquele caminho de ferro, experiencias que deram óptimo 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 experiência o Sr. Jorge Matheiro, chefe do serviço de tracção dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e consta-nos que esta companhia vai adoptar o novo invento, com ligeiras modificações.

Foto:

LINHAS ESTRANGEIRAS

Estados Unidos

A repercussão da guerra europeia deu em resultado um considerável aumento no tráfego de exportação. Mas, devido à insuficiencia de barcos para o transporte das mercadorias de toda a especie que afluem nos portos do Este, com destino á Europa, essas mercadorias acumulam-se de tal modo e maneira que produziram uma congestão de tráfego nos caminhos de ferro. Só nos começos de fevereiro ultimo existiam de 20.000 a 22.000 vagões carregados de mercadorias, imobilizados nas linhas situadas a oeste do lago Michigan, um terço dos quais só no distrito de Chicago.

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

Foto: A comissão inter-federal de comercio decidiu autorizar as companhias de caminhos de ferro a aumentar as tarifas de 5 a 10 centimos por tonelada para o carvão betuminoso, e de 10 a 65 centimos, idem para o coko.

Foto: No Estado de Missouri foram diversas companhias autorizadas a aumentar as tarifas de mercadorias de 5% e as de passageiros de 1/2 centimo por milha.

Italia

Numa recente reunião realizada na Câmara de Comércio de Milão, o Sr. Bessini, director geral dos caminhos de ferro, deu minuciosas informações acerca das dificuldades da situação actual, atribuindo uma das principais causas á escassez de material circulante.

Referiu aquelle funcionário que os caminhos de ferro do Estado dispunham, no começo da guerra, de um efectivo de 193.000 vagões de mercadorias e 3.300 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 efectivo em vez de 14%, que era ao princípio da conflagração. Mas as exigências dos transportes militares são tão grandes e imperiosas que o melhoramento da situação da insuficiencia de material é muito difícil de prever.

Foram encomendados na America 3.000 vagões de mercadorias e 500 locomotivas, incumbindo-se mais á industria nacional a construção de outros 3.000 vagões d'aquele género e 50 locomotivas, mas a satisfação d'esta encomenda não poderá ser tão rapida quanto seria para desejar porque todas as oficinas nacionaes estão ocupadas apenas com trabalhos de carácter 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 quinquenio de 1911 a 1915 demonstra uma média anual que, por pouco, atinge 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 oferece dificuldades, que são facilmente comprehensíveis, e, muito embora a média geral, no quinquenio, do coeficiente de utilização dos lugares oferecidos, seja representada por baixo algarismo, proximamente igual a 56%, há muitos comboios que circulam, invariavelmente, com um excesso de passageiros sobre a lotação dos vagões respectivos. Semelhante inconveniente afecta de modo iniludivel a segurança das pessoas, que são obrigadas a viajar nas plataformas dos carros e dificulta 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 aumentados os comprimentos dos comboios e, além d'isso, o estabelecimento e apparellamento das linhas não comportam o augmento que seria necessário 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 auctorização para mandar organizar os estudos convenientes para adoptar a tracção eléctrica nas referidas linhas.

Foto: 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 tráfego muito entre a Linha Oeste de Minas e a Central, tendo auctorizado o inspector do tráfego a mandar proceder á cobertura do pateo existente entre os dous armazens de bagagens, para augmentar a capacidade d's mesmos.

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

Foto: O Ministro de Viação mandou restabelecer o tráfego, na Rêde de Viação Ferrea da Bahia, entre as estações de S. Félix e Monte Carreiro na linha central, e na estação de Paraguassu, ao kilometro 163, com o mesmo horario antigamente em vigor.

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

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 atingida de 1910 a 1917 é assim discriminada :

Passageiros.....	24.152\$460
Mercadorias.....	124.796\$980
Encomendas e bagagens.....	2.611\$280
Animaes.....	1.618\$220
Telegrammas.....	2.129\$500
Diversos	958\$676
Total	156.297\$116

Foto: Foi sancionado o decreto incorporando ao capital das linhas ferreas concedidas á Companhia Paulista, a importancia de 49.278\$000, ou £ 2476,14,7, ao cambio de 12 1/16, que foi em quanto importaram as despesas em 1916.

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

Foto: 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 fez de parecer que esse credito deve ser aberto na importancia fixada na sentença, para ser pago a referida e devida indemnização.

Tendo a Companhia de Viação, arrendataria da linha ferrea Central do Rio Grande do Sul, pedido a aprovacao do accordo com a Great Western of Brazil Railway Company, Limited, para que o tráfego de Refolher até Natal seja feito utilizando um trecho da linha que, a cargo da Western, se dirige da mesma capital a Independencia, o Ministro da Viação, dando solução ao pedido, auctorizou o tráfego de que se trata, mas sem aprovacao do accordo, que deve ser revisto pelos signatarios, no sentido de o desdoblarem, para attender de uma parte : ao tráfego commun de caracter urgente destinado a não deixar por mais tempo o público privado da vantagem que a chegada dos comboios até á margem direita do Potengy lhe oferece ; e, de outra parte : para ser praticada a construção da chamada linha paralela.

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

1º Clausula expressa que trate desse tráfego;

2.º A retirada da facultade reservada, no acordo, à Great Western de suspender, na sua linha, o tráfego dos comboios da Companhia de Viação;

3.º O abatimento da taxa de \$250 por eixo carregado ou vazio.

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 kilómetros, que segue de Djoulfa sobre o Araxe, ponto de partida da rede russa da Transcâncasiana, até à cidade de Tabriz, acompanhando a linha telegraphica indo-europeia, tendo um ramal para o lago Ourmiah, centro de uma região fertilissima que produz em abundância fructas, vinho e lás.

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

França

As receitas do anno ultimo, da Companhia Geral Franceza de Tramways apresentaram um aumento muito sensível sobre as do anno anterior, tendo atingido 17.120.249 francos contra 14.742.966, aumento esse devido principalmente as redes de Marselha e do Havre. Os productos da exploração não progrediram em identica proporção, devido às dificuldades da mão d'obra e da alta dos preços de metais e combustiveis. Todavia, atingiram 6.458.416 francos, contra 5.846.732 do anno antecedente, o que permitiu elevar o dividendo de 25 francos a 27,50 por accão.

As receitas do Metropolitano de Paris, desde 9 a 15 de Abril, atingiram 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 diferença a favor de 1917 de 3.348.471,25 francos.

No periodo decorrido de 16 a 22 de Abril atingiram 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 diferença a favor de 1917 de 3.498.361,35 francos.

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

O preço da emissão das obrigações do Caminho de Ferro de Orteans foi fixado em 31½ francos para as obrigações de 2 ½ %; em 33¼ francos para as de 3 %; e em 396 francos para as de 4 %.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização ordinaria do 1.º semestre de 1916

1:140 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.						
N.º	8.755	10.457 a 10.465	10.648	13.990	18.337	
18.338	21.077	23.541 a 23.543	23.509	25.822 a 25.824		
26.473 a 26.475	28.817	30.635	33.714	33.715	34.963	
35.559	37.232	37.233	38.361 a 38.367	38.374	38.375	
38.430 a 38.437	40.446	46.160 a 46.165	46.227 a 46.230			
46.610	49.188 a 49.189	49.460	53.606	55.335	55.336	
55.446 a 55.453	55.583 a 55.600	56.100	57.953	58.528		
59.447	59.729	59.730	60.551 a 60.555	61.244	61.245	
65.028 a 65.031	69.417	70.318	73.895 a 73.899	73.900		
74.865	75.024	75.087 a 75.090	75.227 a 75.232	75.320		
75.321	75.594 a 75.595	76.683 a 76.684	76.792	76.947		
77.432	77.482	77.483 a 77.484	77.435	77.975	77.976	
77.978	78.443	78.901	78.902	79.123 a 79.128		
81.758	81.978 a 81.983	81.989	82.540	82.541	82.798 a	
82.808	83.005	83.010	83.021 a 83.024	83.026 a 83.028		
83.075	83.076	83.098 a 83.100	83.842 a 83.844	84.100		
84.278	84.280 a 84.282	84.306	84.307	84.543	84.824	
85.149	85.150	85.183 a 85.185	85.214	85.215	85.505 a	
85.514	86.090	86.475	86.520	87.266	87.409 a 87.411	
87.453 a 87.455	87.465	87.466	87.645	87.646	87.689 a	
87.691	87.823	88.013 a 88.046	88.307	88.461	88.468	
88.487 a 88.496	88.535	88.536	89.123	89.124	89.425	
89.544 a 89.554	90.051	90.052	90.135 a 90.139	90.260 a		
90.269	90.298 a 90.322	91.182	91.263	91.264	91.266 a	
91.268	91.486	91.488	91.556 a 91.566	91.626 a		
91.635	91.641	91.984	92.351	92.354 a 92.356	92.387	
92.432 a 92.437	92.834	92.886	92.888	92.947	93.001 a	
93.004	93.021	93.023	93.024	95.239	97.321	97.761
97.762	98.013	98.029	100.446 a 100.453	100.693	100.893	
100.900	100.901	101.627	101.628	102.610	103.573 a 103.575	
105.723 a 105.727	108.490	110.318	110.319	110.666	111.806	
112.763	112.764	114.026 a 114.028	114.397 a 114.402	114.492 a		
114.500	115.495	117.430	117.836	121.101	121.107	121.117
122.976	123.383	123.384	125.296	125.297	125.895	125.896

129.551	130.096	130.822	131.088 a 131.092	131.167	131.168	
136.339 a 136.341	138.248	138.380	139.411	139.412	139.472	
140.566	140.737	141.193	141.711 a 141.722	141.759 a 141.768		
141.870	142.870	143.533 a 143.537	145.413	147.534	148.450	
151.107 a 151.110	151.997 a 152.000	153.524	154.330	154.331		
155.370	159.252	163.311	163.771 a 163.774	164.606 a 164.612		
164.687	166.595 a 166.600	166.986 a 166.988	168.091	170.250 a		
170.252	171.587	176.415	184.957	184.958	185.300	
185.550	185.551	185.554 a 185.556	185.579 a 185.581	185.793		
185.800	185.818	186.099	186.100	186.214	186.215	186.217 a
186.219	186.341	186.982	187.555	188.383	188.385 a 188.387	
188.432 a 188.434	188.440	109.295 a 189.301	194.301	194.302		
198.068	198.069	198.621 a 198.628	198.707 a 198.710	201.737		
201.754 a 201.769	201.792 a 201.801	202.496 a 202.498	203.288 a			
203.292	203.794	204.090 a 204.095	206.844	207.692 a 207.700		
208.906 a 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 a
217.283	218.221	219.821	222.027 a 222.033	222.044 a 222.048		
222.281 a 222.284	223.665	223.666	229.954 a 229.956	231.151 a		
231.157	234.298	234.376	235.642 a 235.652	235.656 a 235.662		
237.626	237.948	239.453 a 239.470	239.851	241.049	241.050	
241.082 a 211.088	241.882	242.094	243.575	243.576	243.689	
243.690	244.287 a 244.299	245.207	245.962 a 245.964	246.157		
247.326	251.370 a 251.373	251.916	252.812 a 252.815	253.753 a		
253.755	254.613	255.995	256.343	258.116 a 258.120		
258.215	258.216	258.787 a 258.790	258.953 a 258.956	261.854		
262.716 a 622.720	262.829	264.164 a 264.188	265.057	265.525		
267.839	268.447 a 268.452	268.657	268.658	268.786	268.825	
268.826	273.558	275.804	275.805	275.807 a 275.809	278.561	
281.102	281.103	281.900	283.210 a 283.223	283.326 a 283.340		
284.088	284.538 a 284.545	285.980	286.313	286.449 a 286.457		
286.459 a 286.498	287.473 a 287.490	287.951	290.879	291.206		
291.774	291					

Caminhos de Ferro da Beira Alta — Recebemos o relatório d'esta Companhia, do qual nos ocuparemos no próximo número.

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 efectuado pela praça de Lisboa, na semana finda, com destino aos mercados estrangeiros attingiu o valor de 175.000\$00 escudos, que comparada com as saídas da semana anterior dão uma diferença a mais de escudos 47.000\$00.

A cobrança do imposto de consumo, efectuada pela Alfandega de Lisboa e suas delegações urbanas, no mez d'Abri, 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 assinalou no mercado de fundos durante a quinzena, não obstante os tristes sucessos 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, atingindo já a libra o preço de 9.503 escudos, comprador, e não havendo vendedores.

Cambios — Devido à completa ausência de negócios no mercado cambial, não tem este sofrido alterações dignas de registo. Apesar de hoje mostrou uma pequena frouxidão, devido a ter aparecido algum offertante de papel, mas apenas para necessidades do fim de mez, porque a tendência do mercado, no fundo, é firme.

O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres teve varias oscilações, dando o ultimo telegramma, recebido hoje, 13 7/16, ou seja a libra a 17.5860.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	31 1/4	31 1/8	31 3/16	31 1/16
* 90 d/v.....	31 5/8	—	31 9/16	—
Paris cheque.....	846	851	845	850
Amsterdam cheque	660	670	660	665
Madrid cheque	1845	1860	1780	1790
Libras.....	9.503	9.515	8.575	8.585

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — MAIO

Bolsas e títulos	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
	40,65	—	40,65	—	40,65	40,60	—	40,55	—	40,55	40,55	40,55	40,55	40,55
Lisboa: Divida interna 3%, assentamento	40,50	—	40,50	40,50	—	40,40	40,40	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50
Divida interna 3%, coupon.....	—	—	—	—	—	22.895	23.000	—	—	23.000	—	—	—	—
* 4 1/2, 1888, c/premios.....	58.530	—	58.530	—	—	—	—	—	—	59.500	58.570	—	—	59.500
* 4 1/2, 1890 c.....	51.600	—	—	—	—	—	—	—	—	51.550	—	—	—	—
* 5 1/2, 1905 c/premios.....	—	9.880	—	9.885	—	9.880	—	—	9.880	9.880	—	—	9.880	—
* 5 1/2, 1905, (G.** de F. * E.) c.....	—	—	—	—	—	—	82.550	—	—	—	80.530	80.530	—	—
* 5 1/2, 1909, ob. (C.** de F. * E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 4 1/2, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	87.570	87.570	87.570	—	88.500	88.500	88.550	88.550	88.550	89.500	89.500	89.580	—	90.560
3 1/2, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	86.500	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2, 3.ª serie.....	—	90.500	—	90.550	90.550	90.530	90.50	90.50	90.50	90.550	90.550	91.500	—	91.590
Obrigações dos Tabacos 4 1/2, 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	194.500	194.500	195.500	195.500	—	195.500	195.500	—	195.500	195.500	195.515	—	—	194.550
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	153.550	153.550	—	—	—	154.500	153.550	153.593	—	—	153.550
Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143.500	—	—	—	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34.550	—	—	34.550	34.550
Companhia Cam. F. Port.....	35.550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	3.580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	112.500	113.500	113.500	112.500	—	—	—	—	—	112.550	112.550	112.510	112.510	111.580
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	52.550	—	52.550	—	52.550	52.580	—	52.550	52.550	52.550	52.590	52.550	52.550	52.550
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	109.550	109.550	88.550	88.550	88.550	88.500	88.500	88.500	88.500	88.500	110.500	110.529	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1 tit. 5.....	88.550	—	88.550	88.550	87.550	87.550	87.550	87.550	87.550	87.550	87.550	89.500	89.500	89.500
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2, 2.ª grau.....	36.500	—	36.520	—	—	36.530	—	—	—	—	36.530	—	36.530	36.520
Companhia da Beira Alta 3 1/2, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2, 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	71.590	—	71.590	—	—	—	—	71.570	71.570	—	—	—	71.570	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	67.500	67.500	—	—	67.500	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	80.580	—	—	—	—	—	—	9.500	—	—	—	91.520	—	—
prediaes 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	91.560	—	—	—	—	—	—
* 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2, portuguêz 1.ª serie.....	60.20	—	60.20	—	—	59.70	—	—	—	—	—	61.50	—	—
3 1/2, 2.ª.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60.30	60.10	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	295	—	294	—	290	285	—	288	—	—	293
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2, 2.ª grau.....	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	245	—	245	—	241	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2, portuguêz.....	—	54.25	55.50	—	—	54.25	—	55.50	—	—	—	55.50	—	—

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.	Totais	kil.	Totais					

<tbl_r cells="9" ix="5" maxcspan="

Contra os choques de comboios

Complexa como é toda a exploração ferro-viaria, pois para o desenvolvimento do seu tráfego normal é indispensável o concurso de um pessoal idóneo, 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 tuneis e pontes, adquiriu-se a convicção de que os choques de comboios são inevitáveis.

Toda a previsão destinada a impedir esses acidentes em absoluto, tem resultado ineficaz, porque a concorrência dos factores indicados se altera à mais pequena causa. De nada vale que os empregados cumpram fielmente o seu dever, que atentos aos signaes sonoros ou luminosos intervêm no momento preciso, porque uma precipitação, o atraso de ligeiros segundos ou um leve descuidado darão causa ao acidente; e se não é o pessoal que o determina, pode ocasional-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 evitarse, porque, como tudo, também tem o seu limite o poder do homem.

Esses perigos, impossíveis de destruir apenas manifestados e conhecidos, oferecem maior gravidade pela excessiva velocidade que se dá aos comboios e pelo aumento do tráfego nas diversas linhas, coisas que se accentuam de dia para dia, em todos os países, para corresponder amplamente às necessidades, exigências e aspirações da vida moderna, caracterizada por uma febril actividade.

Apesar de tudo isto, justo é consignar-se que se tem reduzido consideravelmente o número dos choques com a implantação de novos métodos de exploração e com a solução dada a distintos problemas técnicos, depois de vencidas não poucas dificuldades. O trabalho n'este sentido levado a efecto pelos engenheiros, tem sido verdadeiramente meritório, porque tem empregado quantos meios encontram ao seu alcance para attender devidamente à segurança dos passageiros.

Incanseaveis n'esse propósito verdadeiramente humanitário, continuam estudando sem descanso a maneira de tornar menos terríveis as consequências e os efeitos dos choques de comboios. Para isto idearam a construção de vagões de armação metálica, a fim de que não possam partir e desconjuncionar-se com tanta facilidade, ao dar-se o choque mais ou menos violento de uns com os outros.

As companhias inglesas de caminhos de ferro introduziram já nas suas linhas o uso de amortecedores especiais, que se instalam nos próprios veículos, os quais estão provados, nas suas extremidades, de *topos de choque*, cujos discos, concavos ou convexos, se apoiam por meio de barras de ferro contra uma outra transversal, disposta sob o *chassis*, horizontalmente.

Para os choques energicos, esses amortecedores não tem a eficácia que seria para desejar, pois que a tensão dos varões elásticos é bastante limitada, e seria necessário que apresentassem grande rigidez, para impedir que a distância entre veículos esteja sujeita a incessantes oscilações.

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 deslisarem ao longo dos supports. Quanto aos discos, exige também que elles estejam em contacto quando os veículos se encontram separados à distância de um metro, aproximadamente.

Com esta disposição, quando se dá um choque, parte-se o espinho de um perno de resistência calculada, e toda a reserva das barras dos topes 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 benefício resultado de absorverem 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 quais se intercalam de cada lado do veículo, e estão formados por duas séries de ondulações muito accentuadas. Uma d'ellas apoia-se sobre o montante do veículo, e exteriormente o dente de uma corresponde à concavidade do apparelho analogo installado no outro vagão, como se dissesse-mos macho e femea.

Em marcha normal, os amortecedores assim constituídos não se tocam; mas ao produzir-se um choque, os quatro de que vae provido cada veículo entram em acção a dois e dois, e uma grande parte da energia produzida pelo acidente consome-se de encontro a esses órgãos, ao parecer insignificantes, mas que, na realidade gosam de excepcional importância, visto que diminuem de modo considerável os efeitos 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

Relatório do Conselho de Administração

(Continuação)

Recurso apresentado pelo Agente do Ministério Pùblico

Ex^{mas} 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 Ministério Pùblico, como representante do réu, para na audiencia em que se accuar a citação se efectuar a nomeação de árbitros que procedam à solução da acção, seguindo-se os termos do artigo 56.^º e seguintes do Código de Processo Civil.

Como consequência d'este despacho foi o requerente citado, em 15 de agosto de 1916, para a referida nomeação de árbitros 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 interpôz 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 circunstâncias do artigo 56.^º do Código de Processo Civil para que se constituisse 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 *contrato* de 25 de setembro de 1885, celebrado entre o Estado e Alexandre Péres, e o artigo 72.^º dos seus estatutos. *Não juntou cópia desse contrato 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 cláusula do contrato e nos estatutos fosse fundamento bastante para o pedido da auctora, a falta de juncção destes documentos importaria a improliuidade 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 meretíssimo 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 espírito do julgador não confundiu um puro e simples *contrato* ou os estatutos de uma Companhia com uma lei especial. Nem pela Carta Constitucional nem pela Constituição Política da República Portugueza as leis se fazem por contrato nem se equiparam a elles os estatutos de qualquer sociedade. A lei (16 de julho de 1883) que autorizou o Governo a adjudicar a construção e exploração do Caminho de Fer-

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

Mas, senhores juizes, a falta de juncção da cópia do contrato de 85 e de um exemplar dos estatutos da Companhia foi evidentemente habilidosa, porque à auctora não convinha a sua juncção. O artigo 72.^o dos estatutos, invocado pela auctora, tem um parágrafo único, e esse parágrafo único 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 atenção do julgador para este parágrafo único.

Os preceitos a seguir no processo arbitral tinham de ser os decretados pelo Governo em harmonia com a auctorização legislativa que lhe foi conferida. Quais 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 aggravante.

Assim se espera provimento.

O A. G. do M. P.

(a) Joaquim Adriano Velloso Abrantes.

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 defesa contra os pedidos que lealmente e perante os tribunaes lhe faz a Companhia aggravante.

A chicana começou no Tribunal do Commercio do Porto, onde foi primeiramente proposta a ação, 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 exceção de incompetencia em razão das pessoas e, sendo desattendido em primeira instância, recorreu para o Tribunal da Relação do distrito, 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 caracterizar a mais requintada má fé, e o misero cidadão seria infallivelmente condenado, 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 contratos 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 aggravada 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 ação que lhe intentou a Companhia aggravada.

Aggravar de um despacho que manda fazer uma citação para princípio de ação! Para nós é novo!

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

Em que princípio 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?

Nós conhecemos alguns casos em que a lei manda ao juiz não receber um pedido feito em ação senão quando se realisem certas condições, ou se juntam certos documentos, como por exemplo, nas ações de despejo ou de pagamento de renda, em que é preciso apresentar com a petição inicial o contrato de arrendamento, ou nas ações 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 às regras gerais não pode ser aplicada a nenhum caso 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 ação.

Como pôde haver processo sem citação do réu?

O aggravante 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 contrato de 25 de setembro de 1885 nem 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 contrato.

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

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

Vamos dizer-nos 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 construção e exploração do Caminho de Ferro de Ambaca e declarou no artigo 2.^o o seguinte:

«A construção 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 contrato de 25 de setembro de 1885 em que se estabelece a constituição do Tribunal Arbitral para as questões entre o Estado e a empresa adjudicataria.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

Estrada Nacional n.º 74

No dia 12 de Junho, pelas 12 horas, perante a 2.^a Secção de Construção da Linha do Sado, em Setubal, ha-de se proceder a concurso público, para adjudicação á mesma Secção, da tarefa de construção completa do empedrado a Mac-adam 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 provisório, que pode ser efectuado na Thesouraria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, on na estação de Setubal, até ás 15 horas do dia 11 do referido mês, é de 10\$99.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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, aproximadamente, de papel inutilizado.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazéns (estação de Santa Apolonia), todos os dias úteis 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 do Rocio.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Última façanha — (3 partes)

Continuação do grandioso éxito:

Barcelona e seus misterios

O melhor film policial em séries

HORÁRIO 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 9	6 21	7 21
10	11 7	8 30	9 32
5 54	7 1	11 26	12 27
8 25	9 34	7 32	8 32
12 25	1 32	11 12	12 15

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6 10	7 18	5 52
b 7 19	8 10	7 40
10 30	11 38	8 30
d 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 58	6 26
a 5 5	6 2	8 20
6 2	7 23	9 10
7 10	8 28	—
12 18	1 32	—

Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R
6 10	7 21	7 4
8 41	9 29	8 56
a 5 5	5 35	11
6 2	6 50	9 51
9 5	9 45	10 42
12 18	12 59	a 11 18

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

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R
n 8 25	a 4 25	7 9
9 10	8 37	o 1 34
7 10	d 9 49	10 45
9 35	7 59	d 7 45

Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R
5 5	11 41	5 44
7 55	11 28	11 40

Entrone.	Alfarelos	Entrone.
3 55	11 41	5 44
11 41	5 44	1 8

Coimbra-B	Aveiro	Coimbra-B
7 43	12 55	1 31
12 55	1 31	6 1

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Figueira	Colmbra	Figueira	
1 58	3 24	1 25	4 36
g 6 30	8 15	7 35	9 18
a 10 29	12 7	10 46	12 26
11 30	1 8	4 36	6 30
p 5 50	4 30	a 8 48	10 29
11 4	12 30		

Colmbra	Louzã	Colmbras
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	Allarelos	Caldas
12 50	9 40	9 7
		5 28

Porto	Aveiro	Porto
7 9	9 14	5
2 27	4 36	11 10
5 21	7 46	6 45
		9 26

Porto	Ovar	Porto
5 46	7 13	8
		9 43

Mais os de Aveiro.

Porto	Espinho	Porto
10 51	11 43	

Mais os de Ovar e Aveiro.

Lisboa-R	Val. d'Alc.	Lisboa-R
9 10	6 55	8 28
		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 29

Entrone.	Guarda	Ent one.
5	8	6
		9 51

C. Branco	Fovilhā	C. Branco
h 5 50	9 30	h 6 32
		11 2

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

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
7 21	9 45	10 50
6 5	8 20	8 45
		10 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Colmbra	Figueira	
5 50	3 24	1 25	4 36
g 6 30	8 15	7 35	9 18
a 10 29	12 7	10 46	12 26
11 30	1 8	4 36	6 30
p 5 50	4 30	a 8 48	10 29

Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
5 50	7 1	10 50	7 52
n 2 31	6 1	6 35	9 41
p 5 50	9 4		

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
n 2 31	6 1	6 35	9 41
p 5 50	9 4		

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

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
8 15	8 50	6 20
10	10 35	7 40
11 30	12 5	9 30
2 45	3 20	11 25
4 25	5	12 2
6 40	7 10	4 55
8 10	8 50	5 33

Lisboa	Setubal	Lisboa
8 15	9 48	8 25
11 30	12 1	12 35
2 45	6 8	5
8 10	10 5	

Lisboa	Aldegallega	Lisboa
5 15	10 10	8 10
11 30	11 10	12 5
4 25	6 20	4 40
8 10	10 5	

Lisboa	Evora	Lisboa
8 15	12 30	2 20
8 10	12 15	3 28

Gadanha	Montemor	Gadanha
1 32	12	10 10
11 7	11 35	10 15

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
8 15	4	8 15
		2

Lisboa	Móra	Lisboa
8 15	3 5	6 40
		2

Lisboa	Beja	Lisboa
8 15	2	2
8 10	12 55	8 30

Lisboa	Moura	Lisboa
8 15	4 50	6
		2

Lisboa	Villa Real	Lisboa
8 10	10	4 10
		7 10

Tunes	Portimão	Tunes
6 13	7 15	4 48
8 55	10	8 20

Garrão	Grandioia	Garrão
3 30	6 35	7 20
		11 4

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

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

MINHO E DOURO

Porto	Braga	Porto
8 22	10 50	4 5
10 12	12 33	8 15
5 10	7 1	11 58
9 21	11 16</	