



SUMMARIO

Providencia que se impõe por J. Fernando de Sousa.....	115
Pessoal da Companhia Portugueza.....	117
Parte Official — Ministerio das Subsistencias e Transportes.....	118
Metropolitano de Madrid.....	119
Linhos públicas e particulares em diferentes paizes.....	119
Linhos Portuguezas.....	119
Viagens e transportes.....	120

Regulamentação do Jogo	121
Documentos para a Historia (Conclusão)	122
Transformação dos raios solares em energia eléctrica	122
Carvão e cinzas	123
Mortos com honra	123
 Parte financeira:	
Carteira	124
Boletim commercial e financeiro	124
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	125
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispanoões	125
Linhos electrificadas	126
Linhos estrangeiras	126
Afrematações	127
Horario dos comboios	128

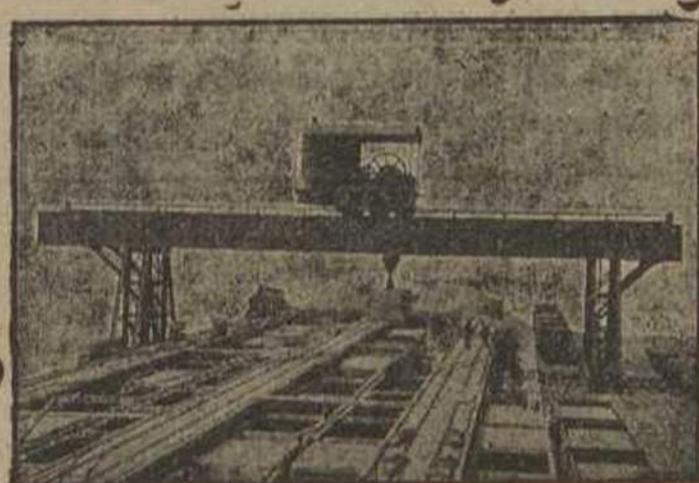
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações com, pletas 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 **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'acero**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

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

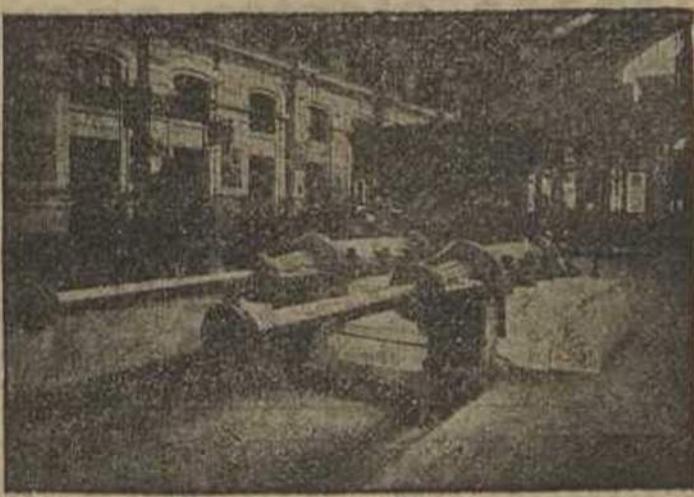
RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

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



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

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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



Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, provisões a creados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

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

PÓS DE KEATING
MATAM
MORTOS TODOS MORTOS
DEPOSITO PARA REVENDA
103. Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL-C. 1717 LISBOA

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

JINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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 parisense 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.

Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

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

Telef.: Central

Endereço telegraphicó:

Direcção: 1719 — Expediente: 388

"FIDELIDADE"

Capital emitido..... 1.344.000\$00

67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondências

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

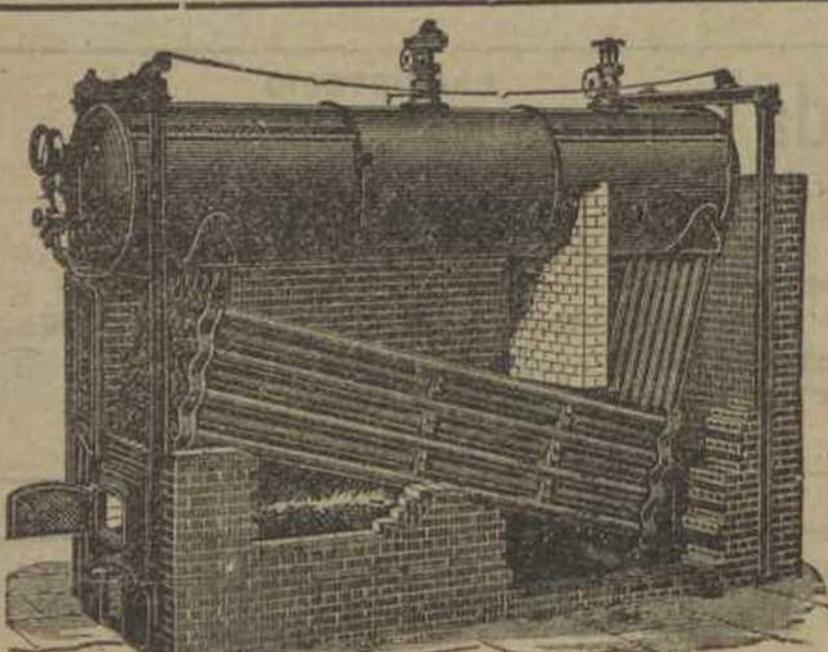
Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas automáticas. — Aquecedores d'água d'alimentação. — Purificadores d'água. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes eléctricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: BABCOCK — LISBOA



Caldeira Babcock & Wilcox tipo terrestre

Freios para caminhos de ferro a vapor e eléctricos

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 principais estações de caminhos de ferro

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

8.º do 31.º anno | LISBOA, 16 de Abril de 1918 | Número 728

Providencia que se impõe

A crise em que nos debatemos agrava-se de dia para dia, revelando-se sob os seus múltiplos aspectos: económico, financeiro, moral e político.

Não comporta a indole da *Gazeta* a sua analyse sob todos esses pontos de vista, se bem que o criterio patriótico que a todos os bons portugueses se impõe, seja qual for o campo especial da sua actividade, nos permitiria desvendar com firmeza e profligar com verdade os desalmados manejos políticos tendentes a desencadear a desordem *por todos os meios*.

Deixemos esse terreno candente e limitemo-nos à questão dos transportes. É ella a causa primacial das dificuldades económicas de que somos vítimas.

Temos vinho, madeira, conservas, minérios para exportar; faltam-nos transportes. Temos S. Thomé abarrotando de cacau; faltam transportes. Deixamos, pois, de receber, em troca d'essas valiosas e abundantes mercadorias, o ouro de que carecemos para melhoria da nossa situação cambial. Temos milho e sementes oleaginosas nas nossas colônias; faltam-nos transportes; determinando essa falta a fome na Madeira, a penuria cá no continente. Poderia vir carvão de Inglaterra; faltam-nos transportes.

E todavia lançámo-nos na guerra por causa dos navios, que tomamos a convite da Inglaterra, "para com elles attendermos ás necessidades da navegação commercial portugueza e especialmente ás relações do porto de Lisboa", segundo a nota ingleza.

Crime sem perdão, esse contrato Furness, origem de todas as dificuldades!

Os nossos caminhos de ferro vêm crescer os embraços na exploração e esta encarecer de dia para dia. Faltam materiais para a conservação, o que determina restrições na circulação, e os transportes de lenha, para o próprio consumo e para o de muitas indústrias, fazem escassear o material circulante.

A acção combinada da penuria real de mantimentos e da especulação açambarcadora, coincidindo com os efeitos de uma péssima política económica em matéria agrícola, teem determinado o temeroso agravamento do custo da vida, que em menos de quatro anos representa em Lisboa uma elevação de preços de géneros alimentícios de 157% em média.

A parte a legião dos especuladores e dos novos ricos, para os quais a guerra tem sido um verdadeiro Potosi, todos quantos vivem de salários e ordenados fixos vêm diminuir-lhes o poder de aquisição e tornar-se cada vez mais difícil a vida.

Não podia escapar a essa crise económica a numerosa classe ferro-viária, que, à imitação de todas as outras, formula as suas queixas e pede melhoria de situação, que é dever das Administrações proporcionar-lhe nos limites do possível. Como fazê-lo sem dispor de recursos e onde ir buscalos, senão ao agravamento das tarifas?

Esse recurso nem é porem indefinido, nem isento

de perigos, que o podem tornar contraproducente. Crescem os frétes, crescem também os preços das mercadorias e o comércio tem sempre a arte de os arredondar, aumentando os seus lucros.

As repercussões económicas são muitas e extensas mais longe do que parece; novo encarecimento geral da vida e, portanto, novas exigências de melhoria de vencimentos, a que teem de corresponder ainda agravamentos de tarifas.

Pode acaso explorar-se indefinidamente esse filão? É susceptível de encargos sempre crescentes em matéria de transportes a capacidade económica do país? Não será preferível attenuar a crise pelo aumento dos meios de transporte e pela guerra implacável à especulação e ao açambarcamento?

Para agravar a situação e complicá-la vem a desorientação reinante em matéria social, e a desalmada especulação política, impellir as classes trabalhadoras para o recurso à greve com a máxima das facilidades, de animo leve, sobre tudo em caminhos de ferro e outros serviços públicos de primacial importância, em que ella não devia de modo algum ser permitida. Já aqui o demonstrámos: as greves ferro-viárias são verdadeiros crimes, actos de guerra privada, que vêm perturbar profundamente a vida do país, mormente em ocasiões tão críticas como a presente.

Impende sobre o Governo n'este momento essa espada de Damocles, e tanto comprehendem os dirigentes do movimento o carácter ilícito das suas ameaças, que prometteram deixar transportar os géneros alimentícios mais necessários e as tropas que tenham de se deslocar por motivo de ordem pública. Fica sendo então o grupo director da greve o árbitro e o juiz dos transportes a efectuar, dictando os seus caprichosos *ukases* aos poderes públicos. E o combustível e as matérias primas para tantas indústrias condemnadas à paralisação? E as mil relações privadas, cuja perturbação origina transtornos e até sofrimentos gravíssimos? E a falta de correspondência postal?

Complicam-se essas ameaças de greve com o conflito entre o governo e a nossa principal empresa ferro-viária, conflito cujas possíveis consequências inspiram sérias preocupações. Tão melindroso é o assunto que nos abstemos de lhe fazer mais largas referências, fazendo votos por que se encontre uma prudente e conciliadora solução e que o embate das paixões seja dominado pela clara visão do interesse nacional.

Mais que o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado e o dos Caminhos de Ferro Portugueses, se vê a braços com as dificuldades presentes da vida cara o das outras linhas, cujas administrações dispõem de menos recursos para os auxiliar. Encontra-se entre elas a linha do Vale do Vouga, cuja crise provém de duas causas, ambas temerosas nos seus efeitos: o encarecimento da exploração, conjugado com a formula d'exploração fixada no contrato de garantia de juro e o agravamento dos cambios.

Como é sabido, o contrato de 5 de Fevereiro de 1907 garantiu à Companhia o rendimento líquido de 1:000\$00 por quilometro, ou 175:100\$00 para toda a linha. Para determinar o complemento da garantia, arbitram-se para despesas d'exploração 50% das receitas do tráfego com o mínimo de 650\$00 por quilometro. Essa cifra, insuficiente já antes da guerra e devendo ser elevada a 65%, pelo novo contrato para corresponder à realidade e não transformar o aumento do tráfego em fonte de prejuízos, é hoje muito inferior à despesa real, mesmo com a circulação de comboios reduzida quanto possível.

O mappa synoptico seguinte, organizado segundo as contas da receita e despesa, que são mensalmente enviadas à Direcção Fiscal, bem o demonstra.

Mappa synoptico das receitas e despezas de exploração desde julho de 1914

Periodos	Receita do Tráfego líquida de impostos a	Despesas		Receitas líquidas		Complemento de garantia líquida f	Disponibilidade		Cambio de fim do anno (15 de Dezembro) g
		Efectivas b	Arbitradas c	Efectivas d	Arbitradas e		Efectiva g	Arbitrada h	
1914-1915				$d = a - b$	$e = a - c$		$g = d + f$	$h = e + f$	* ²
1.º Semestre.....	93.016\$63	51.095\$35				51.472\$62			
2.º Semestre.....	77.983\$21	57.074\$08				53.610\$47			
Total..... por kilometro..	170.999\$84 977\$14	108.169\$43 618\$11	113.839\$70 650\$00	62.830\$41	57.160\$14	105.083\$09	167.913\$50 959\$50	162.243\$23 1.000\$00	\$25,4
1915-1916									
1.º Semestre.....	103.131\$73	61.880\$76				41.357\$53			
2.º Semestre.....	89.560\$74	71.697\$42				54.928\$52			
Total..... por kilometro..	192.692\$47 1.101\$09	133.578\$18 763\$30	113.839\$70 650\$00	59.114\$29	78.852\$77	96.286\$05	157.967\$01 902\$66	175.138\$81 1.000\$00	\$25,1
1916-1917									
1.º Semestre.....	113.086\$18	88.030\$91				31.403\$08			
2.º Semestre.....	76.462\$66	74.938\$31				68.026\$60			
Total..... por kilometro..	189.548\$84 1.083\$13	162.969\$22 931\$25	113.839\$70 650\$00	26.579\$62	75.709\$14	99.429\$68	126.009\$30 720\$05	175.138\$82 1.000\$00	\$27,5
1917-1918									
1.º Semestre.....	112.945\$78	101.475\$51	56.920\$01	11.470\$27	56.025\$77	31.543\$46	73.817\$13	87.569\$25	\$29,1

*¹ — Inclue-se n'esta cifra a parte da receita de sobretaxas que pertenceu á Companhia n'este semestre, na importancia de 30.803\$40.

*² — O cambio no periodo d'emissão de obrigações foi de cerca de \$19.

N. B. — Não estão incluidas n'este mappa as despezas da Administração Central de Paris.

Para sua cabal intelligencia convém observar que o contracto limita o desembolso maximo do governo a 600\$00 por kilometro, o que presupõe um rendimento líquido de 400\$00 para dar, sommado com aquelle, o rendimento garantido de 1:000\$00 correspondendo-lhe portanto o rendimento bruto de 1:050\$00, somma de 400\$00 com o minimo de 650\$00 arbitrado para despesa.

Ora, como em 1914-1915, o rendimento bruto foi só de 977\$14, as disponibilidades que á Companhia arbitrava o contracto não chegaram aos 175:138\$82 e reduziram-se a 162\$243\$12, tendo sido um pouco maiores, porque a despesa efectiva por kilometro foi de 618\$11, um pouco inferior aos 650\$00 arbitrados.

E' facil a comprehensão do mappa, visto que n'elle figuram, tanto as receitas e despesas efectivas, como as que são fixadas pelo contracto. As disponibilidades da Companhia para o pagamento dos encargos das suas obrigações são apenas a somma da receita líquida efectiva com o complemento de garantia recebido. Para o contracto surtir o effeito previsto deviam sempre attingir 1:000\$00 por kilometro, ou 175:138\$82 no total.

Em 1914-1915, apesar da exiguidade das despesas, a Companhia só dispôz de 167:913\$50.

Em 1915-1916, apesar de se elevarem as receitas a 1:101\$09 por kilometro, as despesas reaes foram superiores ás arbitradas, do que resultou as disponibilidades efectivas serem inferiores em cerca de 17:000\$00 ás que o contracto assegura.

Em 1916-1917 a situação agravou se consideravelmente pelo encarecimento do combustivel, tendo a Companhia gasto mais 49:000\$00 do que a quantia arbitrada, e tendo portanto igual deficit nas disponibilidades, reduzidas a 720\$05 por kilometro, em vez de 1:000\$00 garantido.

No 1.º semestre de 1917-1918 a diferença entre a despesa efectiva e a arbitrada foi de 44:555\$00. Entre as disponibilidades efectivas e as arbitradas teria pois havido essa diferença, senão fossem 30:803\$40 provenientes de 75% sobre a receita das sobretaxas, que reverteu para a Companhia pela lei de 1917. Ficou pois o deficit de disponibilidades reduzido a 13:700\$00.

Na despesa respectiva estão incluidos os abonos extraordinarios concedidos ao pessoal.

Difficil seria já a situação da Companhia, mas a crise cambial vem agraval-a, tornando-a angustiosa. Emittiu a Companhia todas as obrigações no mercado francez, *com o coupon a pagar em oiro*, a um cambio medio de \$19 o franco.

Os 175:138\$82 garantidos representariam cerca de 921.000 francos. O valor do franco foi subindo; em 15 de dezembro de 1917 era de \$29,1 e agora já excede \$03, tendo pois as disponibilidades annuaes descido abaixo de 600:000 francos! Não tendo a Companhia outras receitas, nem lhe tendo permitido a sua curta existencia e as exigencias da construcção, a formação de reservas de vulto (nem estas poderiam nunca attingir proporções adequadas a tal desequilibrio) lucta com graves dificuldades, que procura reparar de acordo com os obrigacionistas. Apesar d'isso, além das subvenções extraordinarias concedidas ao pessoal, graças á participação das sobretaxas, modificou os quadros e vencimentos de acordo com a Associação de classe do pessoal, resultando d'essas duas ordem de providencias um aumento de cerca de 26:000\$00 annuaes.

Não basta, porém. O pessoal carece de novos auxilios, que a Companhia não tem meios de conceder.

Pode-se objectar que o novo contracto, que deve ser celebrado, modificando a formula de exploração augmentará as disponibilidades da Companhia dispensando o auxilio pedido.

A despesa arbitrada passará a ser 65% da receita, em vez de 50%, com o minimo de 650\$00. Ora como é esse minimo que actualmente vigora, representando 113:839\$70 por anno, abonar-se-hão em vez d'essa quantia 65% da receita. Foi esta, em 1916-1917, de 189:548\$84 e não deve ser maior em 1917-1918, pois no semestre de julho a dezembro foi de 113:086:18 em 1916 e de 112:945\$78 em 1917, apesar dos 25% da sobretaxa. A despesa arbitrada, 65% de 190:000\$00, representará, pois, 123:500\$00 ou mais 9:500\$00. As disponibilidades da Companhia augmentarão, pois, de menos de 10:000\$00, quantia insuficiente para assegurar

os 175:100\$00 de disponibilidades, situação ainda agravada pelo cambio.

Impõe-se por isso uma providencia, que a Companhia sollicita: a cedencia, pelo Governo, da sua participação de 25%I, nas sobretaxas, que representa cerca de 17:000\$00 annuaes, para ser integralmente destinada a aumentar as subvenções ao pessoal.

Nada justifica essa participação do Estado. As sobretaxas foram concedidas ás companhias para atenuar o encarecimento da exploração e facultar a concessão de subvenções extraordinarias ao pessoal. Nos Caminhos de Ferro Portuguezes, nos Caminhos de Ferro do Estado, nas linhas da Beira Alta, da Povoa e de Guimarães, as Administrações cobram para si a totalidade da garantia.

Porque ha-de o Estado chamar a si 25%I, d'essa receita no Valle de Vouga e nas linhas da Companhia Nacional, exactamente onde garantiu um rendimento, que é na realidade muito superior por exceder as despesas efectivas que o contracto previu em circunstancias diversissimas das actuaes?

Objectar-se-á que a Companhia Nacional não carece de auxilio, pois vae distribuir o *enorme* dividendo de 2%I, ás suas accções na importancia de 18:687\$30.

Distribuir 2%I de dividendo a acções, que tanto tempo o não tiveram, será motivo para desafogar a situação da Companhia? Se ella pode distribuir esse dividendo é porque vendeu sucata na importancia de 17:634\$71, facto accidental, que se não repete. E desde que tenha de aumentar as subvenções ao pessoal onde irá buscar os recursos precisos?

Em França, em Inglaterra, evita-se a ruina das companhias attendendo á sua situação real e levando em conta os encargos efectivos.

A Companhia do Valle do Vouga não vem pedir ao Governo remedio para a situação angustiosa que para ella deriva da crise cambial. Ponderou-lhe, porém, os deficits de disponibilidades *em papel*, que lhe foram garantidas e a necessidade e urgencia de uma providencia justa, que, pondo termo a uma desigualdade inaceitavel, lhe permitta accudir ao seu pessoal.

Veiu este representar em termos ordeiros e disciplinados ao Governo, secundando a proposta da Companhia. Pediu correctamente, sem imposições nem ameaças. Mais uma razão para ser promptamente attendido.

J. Fernando de Souza.

Deputado

Pessoal da Companhia Portuguesa

Esteve eminente, na ultima semana, uma greve do pessoal d'esta Companhia, que só foi evitada com grandes dificuldades e não menos sacrifícios por parte da Companhia, do Governo e do publico.

As exigencias do pessoal eram extraordinarias, e por mais boa vontade que houvesse, da parte da administração, em attender á situação difícil do seu pessoal por motivo da carestia da vida, era impossivel satisfazer a tantas imposições.

Porque a triste verdade é que, actualmente e desde que a todas as classes trabalhadoras, sejam as que cavam a terra ou as que exercem funcções burocraticas, se disseram insensatamente que podiam ser exigentes, que deviam ganhar mais e trabalhar menos, elles inscreveram este lema no estandarte das suas reivindicações, e como hoje mais razão lhes dá a carestia de todos os generos de consumo e o exemplo de algumas classes que teem vencido em toda a linha, as suas exigencias tornam-se cada vez maiores e mais dificeis de consultar.

As que foram agora apresentadas pelo pessoal da Com-

panhia estavam n'este caso, representando um aumento de encargos de mais de mil contos annuaes, que não podiam comportar-se na situação financeira que a Companhia atravessa, por motivo da guerra, pagando os materiaes por elevadissimos preços, tendo que satisfazer o seu coupon com elevadissimo cambio.

Tudo isto foi lucidamente exposto pelo Sr. Presidente da Comissão Executiva do Conselho de Administração ao Sr. Ministro das Subsistencias, ao qual hoje competem os assumptos de caminhos de ferro.

Mas uma greve ferro-viaria, na actual conjunctura era perigozissima á tranquilidade publica — bem o sabiam os ferro-viarios e por isso, na defesa dos seus interesses, se movimentaram agora — era indispensavel solucionar a questão antes que ella produzisse os seus perniciosos efeitos.

E assim o fez o Sr. Ministro tornando-se arbitro, depois de laboriosos e longos trabalhos.

Todos os desejos do pessoal foram satisfeitos, tanto os que se referiam a consideraveis subvenções, como os que se referiam a folgas, a cobrança das quotas das associações, etc. Só foi posto de parte o pedido de passe para todo o pessoal, porque sendo a Companhia obrigada agora a reduzir os seus comboios, essa concessão — que em nenhum outro paiz existe — dava em resultado o publico não ter logar nos comboios que em certos dias e percursos se encheriam com o pessoal da Companhia.

As concessões a fazer ao pessoal foram, por fim, exaradas n'un officio que o Ministro mandou expedir á Companhia em 11 do corrente, recommendando que os seus precisos termos fossem reproduzidos na Ordem da Direcção.

O Conselho de Administração reuniu n'esse dia, prolongando-se a sessão até á meia noite, e resolvendo, como era de esperar, acatar as resoluções do Ministro, muito embora a Companhia reconheça que isso lhe representa um encargo superior ás suas forças, no actual momento, mesmo com a elevação de 17 por cento que o Governo auctorisou no preço dos transportes, e que vigorará desde 9 de maio, como adiante vae noticiado.

Assim, as resoluções officiaes foram reproduzidas na seguinte

Ordem da Direcção Geral n.º 123

Levo ao conhecimento do pessoal que o Conselho de Administração em sua sessão de 11 do corrente resolveu, tendo em conta os pedidos feitos pelo pessoal e as indicações de S. Ex.º o Ministro das Subsistencias, conceder a todos os empregados da Companhia com cathegorias inferior a Chefe e Sub-Chefe de Serviço, o seguinte:

Reclamações de ordem geral

1.º—É concedido um subsidio de 12 (doze) escudos mensaes a todos os agentes masculinos, inscriptos nos quadros com nomeação definitiva ou provisoria, que tenham vencimento igual ou inferior a 60 (sessenta) escudos mensaes. Igual subsidio será concedido ao pessoal auxiliar, com numero de matricula, da Divisão de Tracção, aos operarios e aos serventes supplementares de todas as Officinas, com mais de 6 (seis) meses de serviço, aos carregadores supplementares permanentes, com 2 (dois) annos de Serviço do Movimento, e aos limpadores supplementares, que tenham sido admittidos para substituir limpadores mobilizados.

2.º—É concedido um subsidio de 450 ao pessoal braçal supplementar do Movimento, com mais de 6 meses de serviço e menos de 2 annos.

3.º—É concedido um subsidio de 9 (nove) escudos mensaes ao pessoal com ordenado superior a 60 (sessenta) escudos e inferior a 200 (duzentos) escudos.

4.º—A todo o pessoal feminino, que seja de familia de empregados, e com eilles vivendo em commun, será concedido um subsidio de 350 mensaes, subsidio que sera de 5 (cinco) escudos para o restante pessoal feminino.

5.º—Ao pessoal supplementar e auxiliar, que não esteja nas condições acima prescriptas, será abonado o jornal variavel e como fôr convencionado com os interessados.

6.º—São incluidas no ordenado fixo as subvenções que constam das Ordens do Conselho de Administração n.º 80 e da Direcção Geral n.º 118.

7.—Quando fôr firmada a paz, será concedido passe de livre circulação a todos os agentes da Companhia, que tenham mais de tres annos de inscrição nos quadros.

8.—E' auctorizada a cobrança de quotas das associações legalmente constituidas, nas dependencias da Companhia, excepto dentro dos escriptorios.

9.—Serão revistos, a pedido dos interessados, para efeitos de reintegração nos respectivos quadros, os processos disciplinares de todos os agentes demittidos, por occasião da greve de 1914, que não tenham sido condenados nos tribunaes por actos de *sabotage*, sendo collocados nas respectivas alturas: será estabelecido um prazo de apresentação de 3 (tres) meses para os residentes na metropole e de 12 (doze) meses para os que se encontram fóra do continente. Esta revisão será feita por um delegado do ex.^{mo} ministro das Subsistencias e Transportes, por dois delegados do Conselho de Administração e por dois delegados da classe a que cada um dos interessados pertencia, e por ella nomeados.

10.—Serão revistos os processos que originaram as quatro ultimas demissões de revisores, sendo estes ouvidos e aceitando-se-lhes as testemunhas e quaesquer documentos de defesa que apresentem.

11.—A Ordem da direcção geral n.^o 110 será ampliada, sendo applicada a quem tiver um filho ou assimilado, nas condições prescriptas na mesma Ordem, sendo o subsidio n'este caso de 1\$25 por mez.

12.—Serão pagos os dias de licença regulamentar a todos os agentes que a não gosem por motivo de serviço, quer tenham ou não estado doentes durante o anno.

13.—Cada classe nomeará uma comissão de tres membros para a representar e tratar dos assumptos que lhe interessem com os seus respectivos chefes.

14.—As concessões começam a ser contadas desde o dia 1 de Março de 1918.

Reclamações na especialidade — Tracção .

1.—O dia normal de trabalho para os machinistas e fogueiros será de 10 (dez) horas, contando-se uma hora antes da partida prescripta dos comboios e outra depois da chegada d'aquelles cuja marcha caiba dentro d'aquelle limite.

2.—As horas de trabalho extraordinario serão computadas pelo serviço diário e não mensal.

3.—Em quanto se empregar lenha nas locomotivas, o actual premio de percurso será elevado à totalidade da somma de abono a título de economias com a de percurso kilometrico.

4.—Serão revistas as marchas dos comboios, de modo a conceder o tempo necessário para que se possa fazer a marcha sem perda de tempo.

Trens e revisores

1.—O dia normal de trabalho será de 10 (dez) horas, contando-se uma antes da partida prescripta do comboio e outra depois da chegada d'aquelles cuja marcha caiba dentro d'aquelle limite.

2.—As horas de trabalho extraordinario serão computadas pelo serviço diário e não mensal.

3.—Os guarda-freios que desempenharem as funções de conductor, terão as mesmas garantias e ordenados dos conductores de 2.^a classe.

4.—Os comboios mixtos serão considerados como de percurso kilometrico.

5.—As deslocações dos agentes de trens serão de 40 (quarenta) centavos, sem distinção de categorias.

Escriptorios

1.—De futuro as promoções a chefe de secção efectuar-se-hão por concurso publico entre as classes imediatamente inferiores.

2.—Os ordenados dos chefes de secção são fixados em 71 (setenta e um) escudos, a fim de poderem ser concedidas tres diuturnidades de 5 (cinco) escudos aos antigos empregados principaes de 1.^a classe, quando estes não tenham habilitações ou vagas para chefes de secção.

Os actuaes chefes de secção, que não estejam em exercicio e não queiram sujeitar-se a um exame, ser-lhes-hão mantidos os ordenados; os restantes apenas terão que adoptar pelo aumento de vencimento ou pela subvenção.

3.—E' concedida uma hora para refeição ao pessoal de escriptorios, incluindo o pessoal menor.

A entrada continuará sendo ás 10 horas e saída ás 17.

4.—Serão igualados os vencimentos dos continuos de Lisboa-P, aos de Lisboa-R.

Oficinas Geraes, Depositos, Reservas e Circunscripções

1.—E' fixado o dia normal de 8 (oito) horas de trabalho.

2.—Será estabelecido o salario minimo da forma seguinte:

Oficiaes.....	1\$40
Ajudantes.....	1\$00
Serventes.....	680

Para o computo d'estes salarios toma-se em linha de conta o valor da fixação dos subsídios das Ordens do Conselho de Administração n.^o 89 e da Direcção Geral n.^o 118.

3.—Serão pagos todos os feriados da Republica, sem prejuizo dos 20 dias de licença regulamentar.

Armazens geraes

1.—Normalmente, o horario de trabalho para o pessoal dos Armazens geraes será o mesmo que o das officinas geraes.

Limpadores de carruagens

1.—O dia normal de trabalho para os limpadores de carruagens será de 9 (nove) horas.

Via e obras

1.—O pessoal de via poderá ausentar-se durante a sua folga, mediante auctorisação do respectivo chefe do districto.

Movimento

1.—O dia normal de trabalho do pessoal graduado das estações será de 10 (dez) horas, incluindo uma hora para refeições.

2.—As horas de trabalho extraordinarias do pessoal graduado das estações serão computadas pelo serviço diario e não mensal.

3.—Por cada tres promoções do pessoal graduado das estações uma será feita por escolha e as outras duas por antiguidade. A escolha será feita no terço superior da escala.

4.—São equiparados os vencimentos dos capatazes de Lisboa-R, Lisboa-P, Alcantara-Mar e Terra, Caes do Sodré, Campolide, Braço de Prata, Setil, Entroncamento e Gaia.

5.—Quando um engatador ou carregador substitua, por mais de 24 horas, um agulheiro, ser-lhe-ha abonado o ordenado d'este ultimo.

6.—Quando um agulheiro substitua um capataz, por mais de 24 horas, vencerá o ordenado d'este ultimo.

7.—O pessoal das estações poderá ausentar se durante a sua folga, comunicando ao chefe o local para onde se dirige, a fim de poder ser chamado a prestar serviço em caso de necessidade.

8.—As horas de trabalho extraordinarias serão pagas á razão de 4/10 do vencimento diario, nos termos das concessões anteriores da Companhia.

Conjuntamente com o officio do Sr. Ministro das Subsistencias em que se comunicavam estas resoluções foi enviado outro do theor seguinte:

O Ex.^{mo} Sr. ministro das Subsistencias e Transportes encarrega-me de dizer que, até ao fim do corrente mes, serão por Sua Ex.^a tomadas todas as providencias destinadas a habilitar a Companhia a fazer face aos novos encargos provenientes d'estas concessões, de acordo com o seu despacho de 5 de Abril corrente.

Amanhã o Sr. commissario do Governo receberá instruções para juntamente com os delegados do Governo colher todos os elementos que nos são necessarios para ajuizar do augmento de encargos que isto representa, e para fixação definitiva da sobretaxa.

Para evitar novas reclamações, Sua Ex.^a o ministro recomenda a V. Ex.^a que conservem esta redacção na Ordem em que derem conhecimento ao pessoal das concessões feitas.

Uma outra consequencia resultou d'esta questão: a resolução por parte do Snr. Mello e Sousa, de abandonar os seus cargos de presidente da Comissão Executiva e do Conselho de Administração, onde tão assignalados serviços prestou á Companhia com a sua intelligencia e notabilissima competencia.

Fazem-se grandes tentativas para demover o illustre financeiro d'aquella lamentavel resolução, mas até fecharmos o nosso jornal nada nos faz esperar que se consiga abafar os justificados melindres do Snr. Mello e Sousa; constando-nos mesmo que a sua resolução é inabalavel como, desde o principio o declarou.

Final

PARTE OFICIAL

Ministério das Subsistencias e Transportes

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro das Subsistencias e Transportes, aprovar o projecto e respectivo orçamento do ramal do caminho de ferro de S. Pedro da Cova, com data de 31 de Outubro do anno findo, e bem assim que sem perda de tempo se proceda á sua execução.

Paços do Governo da Republica, 25 de Março de 1918.—O Ministro das Subsistencias e Transportes, António Maria de Azevedo Machado Santos.

O Metropolitano de Madrid

Trabalhos de construção

Na revista *La Construcción Moderna*, de Madrid, encontramos a notícia de que vão avançando os trabalhos para a construção do caminho de ferro Metropolitano, na linha Norte-Sul, sem que, pela sua própria condição de trabalhos subterrâneos, dê conta desse avanço o grande público, o qual, ou pelo menos uma grande parte, não acredita que a linha em referência possa inaugurar-se no fim do próximo anno, conforme se anunciou ao constituir-se a sociedade constructora e exploradora, e conforme continuam asseverando os seus fundadores.

O engenheiro director das obras, Sr. Otamendi, declarou a um redactor da revista citada, que já se encontra concluído um quilometro de galeria, faltando apenas proceder à extração da terra da mesma, bem como a estação de S. Luiz, que mede 60 metros de comprimento e fica a 20 metros de profundidade, abaixo do nível da rua.

De cada lado dessa estação ha um trôco de tunel, que chega, de uma parte até ao predio n.º 6 da calle de Fuen Carral, e do outro um pouco além do predio onde se encontram installadas as dependencias da empreza La Mallorquina.

Para construir esses tuneis seguiu-se um processo, imposto pela razão da maior profundidade que aí devem ter as obras (por causa do maior tráfego e por ser mais compacta a rede de canalizações subterrâneas) e pela conveniencia de não determinar a interrupção de transito em arterias tão concorridas como são as do local a que se allude.

O tunel foi aberto pela forma elementar: começando-se por uma pequena galeria, que se alargou depois em forma de leque, e do mesmo modo se procederá até à chamada Glorieta de Bilbau.

O sistema seguido para a execução do tunel no resto da linha é o da construção por trôcos ou anéis; variando a largura destes entre 3 e 5 metros. Para a construção de cada anel procede-se da maneira seguinte: No sentido longitudinal do projecto de galeria, abre-se dois caboucos paralelos, a tanta distancia um do outro quanta seja a largura que ha-de ter o tunel, até à profundidade que este haja de alcançar; a largura de cada uma é de 0,55 metros (a expressura que terão as paredes de cimento) Enchendo-se cada uma d'ellas de cimento, ficam feitos dois trechos da parede da galeria.

Terminadas essas paredes, abre-se então um outro cabouco, que corresponde precisamente com toda a largura do subterrâneo, o qual vem a ter de metro e meio a dois metros de profundidade. Ao fundo dá-se uma forma ligeiramente convexa, pois terá de servir como de molde ao tecto da galeria, que será abobadado. Esse fundo é coberto com uma capa de 55 centímetros de cimento, e assim fica também acabado o tecto do anel.

Tapa-se então o cabouco e tem-se um trôco da galeria por onde ha-de circular o Metropolitano.

Quer dizer, a galeria não é tal galeria; tem apenas as suas paredes e o seu tecto de cimento, mas está cheia de terra macissa. Falta extrahir toda essa terra que ocupa o interior e que serviu como de molde para a construção dos vãos.

Trabalhando nas condições que deixamos succinctamente referidas, os desabamentos são não só difíceis, mas tornam-se quasi impossíveis, visto como a substituição de umas faxas de terra por outras de cimento não podem dar causa plausível a desabamentos, tão temidos e mesmo frequentes quando o trabalho é feito por processos diferentes dos que deixamos apontados.

Nas obras do Metropolitano de Madrid trabalham actualmente 2.000 operários, sem que até à data se tenha dado qualquer acidente de importância.

Linhos ferreas publicas e particulares em diferentes paizes

Como é já do domínio público, os Estados Unidos adoptaram as providências necessárias para que fiquem sob o domínio do governo as linhas ferreas do país, enquanto durar o estado de guerra. Isto deu lugar a que se fizesse uma interessante estatística sobre as linhas ferreas mundiais, no que respeita à extensão e à posse das mesmas por particulares ou pelo Estado.

A estatística é a seguinte:

Países	Anno	Total	Do Estado
Argentina	1916	22.688	4.136
Australia	1915	22.263	20.000
Austria-Hungria	1914	29.328	24.000
Belgica	1914	5.451	2.700
Brazil	1916	16.294	2.930
Canadá	1915	35.582	1.768
Chile	1915	5.015	3.236
China	1916	6.467	—
Dinamarca	1915	2.455	1.250
Egypto	1916	4.381	2.401
França	1914	31.958	3.600
Allemanha	1914	39.600	36.550
India	1916	35.833	29.500
Italia	1916	11.635	8.526
Japão	1915	7.131	5.686
Mexico	1913	16.088	12.334
Hollanda	1915	2.075	1.120
Nova Zelandia	1916	2.969	2.960
Noruega	1916	1.973	1.685
Perú	1915	1.800	1.100
Rumania	1914	2.382	2.350
Russia	1916	48.955	37.800
Hespanha	1914	9.377	—
Suecia	1915	9.228	3.045
Suissa	1916	3.571	3.537
Turquia	1914	4.576	1.200
U. S. Africana	1915	8.986	7.834
Reino Unido	1915	23.701	—
Estados Unidos	1917	265.218	—
Outros	36.120	3.710
Total	713.120	237.010

Segundo taes dados, a Europa conta 217.000 milhas de linhas ferreas; a America do Norte, 323.000; e a America do Sul, 52.000.

Pertencem aos Governos, respectivamente, 118.000, 15.000 e 16.000 milhas. A Asia conta 69.000 milhas. A Africa 29.000 e a Oceania 23.000.

Na estatística, que reproduzimos tal como a encontramos numa folha americana, não figura Portugal.

Pois a America parece não dever ignorar que nós existimos como paiz autonomo e com todo o direito a ser considerado e respeitado.

Que a lacuna não passe ao menos sem o nosso magro protesto.

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga — Reabriu ao serviço público, para passageiros sem bagagem, a paragem de Aguiaria, ao quilometro 8,3 do Ramal de Aveiro, entre as estações de Carvalhal da Portela e Mourisca.

Por tal motivo, terão alli a necessaria paragem todos os comboios ordinarios.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas Tarifas do Estado

Pelo texto da *nota oficiais* e da dos Avisos ao Pùblico dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que inserimos no nosso ultimo numero, ficaram os nossos leitores sabendo que a partir do proximo dia 1 de Maio, entram em vigor as novas tarifas, nas linhas ferreas do Estado, do que resulta ficarem annuladas não só as actuaes tarifas internas d'essas linhas como tambem as combinadas com outras linhas.

Apezar de estarmos apenas a uns quinze dias da entrada em vigor d'essas tarifas, ainda não são conhecidas do publico nem do pessoal que tem de as applicar, e a não ser alguns topicos que em locaes insertas nos jornaes diarios tem apparecido, ainda nada mais conhecemos sobre o assumpto.

Segundo essas locaes a nova tarificação provisoria consistirá no seguinte:

A tarifa geral e classificação geral das mercadorias ficam communs ás duas rôdes; a cada uma d'estas modifica as tarifas especiaes em vigor, de harmonia com as suas necessidades de trasiego.

As linhas do Sul e Sueste incluiram n'um só volume todas as novas tarifas especiaes, com a designação de «Complemento à tarifa geral», e assim todo o serviço tarifario fica reduzido ao seguinte:

Tarifa geral para transportes de grande e pequena velocidade, complemento à tarifa geral, que inclue grande velocidade, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos; bilhetes de assignatura; bilhetes collectivos para grupos de operarios, estudantes e artistas; bilhetes para comboios tramways; aluguer de salões; bilhetes de «gare»; telegrammas particulares, volumes até 10 kilogrammas; transporte de automoveis para passageiros.

Pequena velocidade; materias inflamaveis e perigosas; touros e animaes ferozes; ramal particular; camionagem em Lisboa e aluguer de terrenos.

Via fluvial: tarifa de despezas accessorias; classificação geral de mercadorias.

A tarifa geral é identica á actual, incluindo, porém, a tarifa especial 1 de g. v. em vigor para o transporte de generos frescos e comestiveis, e reembolsos a comboios especiaes de mercadorias. Foi tambem incluido n'esta tarifa um novo capitulo, estabelecendo uma taxa de garantia para varias mercadorias, e que a administração não se responsabilisa por perdas ou avarias. Esta taxa é aplicada «ad valorem», tendo por isso o expedidor que declarar na nota de expedição o valor da mercadoria.

Todas as tarifas sofreram algumas alterações de preços, não sendo, porém, attingidos os generos de primeira necessidade e os comestiveis.

Das tarifas combinadas com as outras linhas ferreas, fica apenas em vigor, ao que supomos, a tarifa para o transporte de reembolsos — n.º 105 de g. v. — combinados entre todas as linhas portuguezas.

Entre as tarifas annuladas nas linhas do Minho e Douro e nas do Sul e Sueste, algumas ha que continuam a vigorar nas outras linhas que entram na combinação. Estão n'este caso as seguintes:

P. n.º 2 g. v. — Transmissão de Telegrammas — Continua em vigor nas linhas da C. P. e da B. A.

P. n.º 3 g. v. — Volumes de peso não superior a 10 kilos. — Continua em vigor na C. P., B. A., V. V. e ramal de Vizeu.

P. n.º 5 do M. D. — P. 4 da C. P. — Bilhetes de excursão com itinerarios escolhidos — Continua em vigor na C. P., B. A., e ramal de Vizeu.

P. n.º do M. D. — P. 6 da C. P. — Bilhetes para grupos de 12 ou mais passageiros em 3.ª classe. — Continuam em vigor na C. P., B. A. e ramal de Vizeu.

101 de g. v. — Viagens de recreio em grupos ou comboios especiaes. — Continua na C. P., B. A. e ramal de Vizeu.

P. n.º 14 do M. D. — 102 da C. P. — Bilhetes de ou para Tondella e Vizeu. — Fica em vigor na B. A., C. P. e ramal de Vizeu.

P. n.º 13 do M. D. — N. B. 7 da C. P. — Bilhetes de ida e volta. — Fica em vigor na C. P. e na B. A.

201 g. v. da C. P. e S. S. e M. C. P. — Comestiveis e generos frescos. — Continua em vigor na C. P. e M. C. P.

As disposições relativas a comboios especiaes de mercadorias ficam tambem incorporadas na tarifa geral.

A tarifa de camionagem em Lisboa, do Sul e Sueste, é incluida no complemento á tarifa geral.

As disposições relativas aos ramaes de Aldeagalega e Montemor-o-Novo, constando do Aviso B 333 de 26 de Outubro de 1914, são annuladas.

A estação de Aldeagalega ficam, porém, sendo excepcionalmente applicaveis os preços mais favoraveis correspondentes á estação do Barreiro.

Tão depressa conheçamos em detalhe a nova tarificação, elucidaremos sobre ella, quanto possível, os nossos leitores.

Imposto do sello

Em virtude do disposto no art. 4.º do decreto n.º 4056, de 6 do corrente, relativo ás subvenções a abonar aos funcionários publicos, as taxas do Imposto do sello são aumentadas de 50 %, enquanto durar o estado de guerra.

São, portanto, aumentadas d'essa percentagem as cobranças do referido imposto, feitas pelos Caminhos de ferro, tanto nos bilhetes de passageiros, como nos bilhetes ou guias de cães, guias de bagagens e guias ou cartões de porte de remessas de qualquer natureza, a que se refere o art. 3.º da tarifa de despezas accessorias, actualmente em vigor nos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Sobretaxas

Pela portaria n.º 1276 de 27 do mes findo, foi auctorizada a prorrogação, até 31 de dezembro do corrente anno, da sobretaxa, actualmente em vigor, de 40 % sobre as tarifas dos caminhos de ferro.

Em virtude d'esta auctorisação, as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a da Beira Alta, e a Companhia Nacional publicaram avisos anunciando essa prorrogação.

Recentemente, porém, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes foi auctorizada a aumentar aquella sobretaxa em mais 17 % para poder fazer face aos encargos resultantes do aumento, que tem de fazer, ao seu pessoal, ficando, portanto, sendo de 57 % a partir de 9 do proximo mes de maio a sobretaxa a cobrar sobre todos os preços em vigor nas linhas d'esta Companhia.

Nas linhas do Estado — Sul e Sueste e Minho e Douro — deixa de vigorar a sobretaxa, em virtude da remodelação de tarifas que vai ser feita.

Comboios especiaes de mercadorias nas linhas da Companhia Nacional

Segundo um recente Aviso da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, o minimo de cobrança por aceleração do transporte e de mercadorias em comboios especiaes, nas linhas de Tua a Bragança e Santa-Comba a Vizeu, é reduzido de 50\$00 a 30\$00.

Regulamentação do jogo

O Sr. José de Athayde, intelligente chefe da Repartição de Turismo offereceu-nos o seu folheto, que acaba de publicar, com este título e que é uma brilhante resposta aos artigos que apareceram na *Capital* e na *Vanguarda* defendendo a permissão do jogo, regulamentado, em Lisboa.

O Snr. doutor Athayde fez parte da comissão que formulou o projecto de lei permittindo o jogo, regulamentado, no paiz, lei que, como é sabido, proíbe o exercicio dessa industria nas cidades, como, segundo já aqui o provámos, sucede em *todos os países*.

Pois bem: isso bastou para que a teia da maledicencia feita pela baba peçonhenta dos que interessam com a exploração da tavolagem, tentasse envolver o distinto funcionario e, como é costume velho, e novo, entre nós, não faltassem em volta d'ele as insinuações malevolas e as suspeções mais torpes.

E' a esses artigos que o Snr. Athayde responde, com argumentos esmagadores, n'este folheto que se lê com interesse crescente do principio ao fim, e que nos deixa a impressão de que n'esta epocha de degenerescencia intelectual, que marca, entre nós, quasi o auge d'un estado de decadencia moral a que não esperavamos assistir, ainda ha, felizmente, *rara avis*, quem tenha integra a noção da dignidade publica como a tem da dignidade propria.

Como ultimo argumento, o illustre articulista faz-nos a descripção do estado actual da vida portugueza, expondo-a n'un quadro de um realismo tal que é, mais do que uma fiel pintura, uma perfeita photographia, que não nos furtamos a reproduzir:

«O paiz atravessa um periodo doloroso e nunca, nem mesmo nas crises mais angustiosas, foram tão incertos e tão problemáticos os seus destinos.

Nunca tambem em Portugal se levou vida tão regalada !

Sem pão nos celeiros, sem transportes, o paiz folga e ri, com uma inconsciencia que apavora, n'uma despreocupação do dia de amanhã. Os theatros e animatographos enchem-se a transbordar e os hoteis e restaurants regorgitam d'uma clientela exigente, que ninguem conhece e que paga sem discutir.

As lojas de modas vêm desaparecer, em dias, fornecimentos com que contavam para toda uma estação. As mulheres trajam elegautemente, ostentando toilettes caras, chapeus de alto preço, peles que custam umas centenas de mil reis. Os homens fazem executar os seus fatos por alfayates que lhes exigem preços estonteantes. Nas ruas a multidão descuidosa tem um ar feliz.

O cambio é-nos o mais desfavorável possível, mas nem assim se deixa de importar do estrangeiro toda a sorte de bogiganga e de inutilidade. Tudo se manda vir, prodigamente de fóra; sedas, veludos, bibelots, rendas e até companhias dramaticas ! Estamos em vesperas de touradas e já os nossos aficionados discutem os espadas espanhóes que este anno hão-de vir a Portugal, e que regressarão ao seu paiz embolando muitos milhares de escudos em bom ouro de lei ! E para cumulo, vejo pomposamente anunciado, n'estes tempos de vaccas magras, e em que ninguem tem certo o pão de amanhã, que S. Carlos vai abrir com uma companhia madrilena de opera, para satisfação dos nossos diletantes, sedentos de arte !

Lá fóra, em França, e na Inglaterra, restringiu-se o consumo de certos artigos, tendo-se abolido o chá e os bolos a determinadas horas. Entre nós, foi precisamente agora que o uso do chá se vulgarizou. As pastelarias não têm mãos a medir e jamais tiveram uma tão numerosa freguezia. Uma febre de negocios contamina toda a gente. Todo o mundo se lança avidamente na especulação. Empregados publicos, advogados, medicos, até militares, sem preparação alguma commercial, aparecem d'un momento para o outro transformados em negociantes. Toda a gente tem um artigo para collocar mediante o emboço da respectiva commissão. Lançam-se a cada passo companhias d'un exito duvidoso, estando por detrás os mesmos grupos financeiros. As acções de certas companhias atingem preços inverosímeis. A procura é tal que as cotações treparam vertiginosamente de dia para dia, mesmo de hora para hora. Quem compra só tem um objectivo: vender por um preço mais alto. Pense-se na situação do derradeiro comprador ! O operariado vence hoje salarios que estão absolutamente em desproporção com os vencimentos do funcionalismo, da magistratura, de todas as pessoas que exercem profissões liberaes. Para substituir o carvão que nos regateiam, temos destruído extensos o-

vales, matas intensas de pinheiros, um numero incalculável de arvores, cuja falta haveremos de sentir mais tarde.

Estamos com a maioria das estradas intransitaveis, e sem a possibilidade de executar, por falta de recursos, um grande numero de obras de interesse publico. O tesouro, sobrecarregado com despezas inevitaveis, está exausto; exausta, tambem, a materia tributavel.

As classes operarias, irrequietas e exigentes, reclamam a cada passo augmentos de salarios, sem investigarem até que ponto é possível satisfazer os seus desejos. A industria e a agricultura, até mesmo o commercio, já attingiram os preços mais altos por que podem remunerar a mão de obra. Os encargos que nos impõe a participação na guerra avolumam-se cada vez mais. Se até hoje temos gasto dez, temos de aqui em diante de gastar o dobro, o triplo, talvez mais. As desavencas politicas cavaram odios profundos e, como em 1833, individuos que nasceram na mesma terra, sob as caricias do mesmo sol, falando a mesma lingua, às vezes até do mesmo sangue, olham-se com rancor, tendo sustado toda a especie de relações. Certas características de raça, que Ferraz de Macedo observava no povo portuguez, vão-se perdendo, para dar lugar a outras que nos degradam e que nos aviltam.

Um amigo meu, que há dez annos não vinha a Portugal, confessou-me apavorado «que tinhamos descido muito».

As novas gerações, para que deitam olhares de esperanças os que, como eu, vão verificando que não são aquellas a que nós pertencemos que podem realizar a obra de civilisação, que o nosso paiz necessita, são educadas n'un ambiente viciado, e para recear é que o seu organismo não resistá aos germens que tem corroído a nossa sociedade.

Pois é n'este meio, que causa pavor aos menos timidos e a todos aqueles que não vêm apenas o dia de amanhã, e que ardente mente ambicionam que o seu paiz siga na lenta evolução da historia, aquelle mesmo caminho honrado que, outr' hora, portuguezes de outra fé e de outra tempora, traçaram com as suas inegualáveis virtudes e com os seus gloriosos feitos, que aparece ainda quem proponha, como nuna coisa indispensavel, quasi como uma medida de salvação publica, o funcionamento do jogo na sua principal cidade.

Que benefícios nos pode trazer o jogo em Lisboa ? Nenhuns, comparado com os prejuizos que elle, necessariamente, acarretará.

Quatro mil pessoas diz a «Capital» estão hoje empregadas no jogo em Lisboa. Não é exagerado computar que a clientela, que sustenta uma industria que mantém tão numeroso pessoal, atinja o numero de 20 000 a 30 000 pessoas. Quer dizer, em Lisboa, vinte a trinta mil individuos, que devem ter as suas occupações, os seus empregos, a sua vida, os seus afazeres, transitam habitualmente pelas casas de jogo.

Que somma de trabalho util poderá produzir esta gente, arrazada pelas successivas noites passadas em claro, n'uma atmosfera irrespirável, no doloroso e depauperante enervamento causado por um dos mais terríveis vícios ?

Quantos, dentre elles, perdida a dignidade, preza do seu vicio funesto, não enveredarão por um caminho que os conduzirá, fatalmente, à Penitenciaria ?

Ah ! O Estado consentindo o jogo nas cidades, cometaria um erro bem deplorável, de que mais tarde, quando já não houvesse remedio possível, se viria a arrepender.

A troco d'uns contos de réis, sejam elles embora muitas dezenas, não vale a pena consentir que dentro dos muros da cidade, n'un pé de igualdade com os templos, com as escolas, com as fabricas e com as officinas, se ergam arrogantemente edificações que só visam a destruir e a aniquilar o que nas sociedades há de mais bello e de mais puro.

Não ! O jogo em Lisboa seria a maior das catastrophes».

Perfeitamente d'accordo, como já aq'ri o demonstramos no nosso numero do 1.º do mez passado, pag. 68.

Mas tudo, entre nós, anda tanto ás vessas que até o Governo admittiu oficialmente uma representação de empregados de casas de jogo, como se fosse a coisa mais natural d'este mundo que empregados de uma industria prohibida, e portanto fóra da lei, por que são auxiliares confessos de um crime previsto e punido pelo Código Penal, representassem, collectivamente e como classe organizada, aos poderes publicos, que, se a lei não fosse uma coisa a que todos faltam, deveriam despachar-lhes a petição... ameaçando-os com o calabouço.

Não sabemos tambem se pela palavras Lisboa ou cidade se deve entender só a cidade ou tambem os seus suburbios, como é natural.

Realmente seria uma grosseira esperteza que se consentisse ás portas da capital o que dentro d'ella é justificadamente prohibido.

Agradecemos a amavel oferta do interessante folheto.

Documentos para a História

Relatório do engenheiro francês Mr. Watier sobre a construção dos caminhos de ferro em Portugal

(Conclusão)

A melhor solução, abstrahindo das dificuldades do terreno, seria, como já o disse, bifurcar em Vizeu o caminho de ferro vindo de Lisboa, e dirigir um ramal para Torre de Moncorvo, para penetrar na Espanha. Já expliquei porque esta solução era impossível.

Somos pois levados forçosamente ao Porto, ou às proximidades, no Valle do Douro: o único meio de penetrar na Espanha é subir este rio, ou os seus afluentes. Reconheceu-se que estes são impraticáveis, e conduzem além d'isso aos picos nevosos da serra Secca, que separa o Minho do Douro. Acha-se uma única saída natural; consiste em atravessar o Douro para cima do Porto e seguir pela beira-mar, à entrada do Minho, que sobe até Tuy para ganhar Vigo. Esta directriz consente o estabelecimento do caminho de ferro em condições que nada teriam de exorbitantes, se se esperassem produtos de certa importância para a exploração: mas não conduz ao centro de Castella Velha, e por consequência não consegue o fim desejado.

O Douro só por si não apresenta uma impossibilidade absoluta entre o Porto e Torre de Moncorvo; mas a partir de Barca d'Alva, a 25 quilómetros aproximadamente para cima da embocadura do Sabor, já não é rio, é uma verdadeira torrente, de que a mais viva imaginação não pode fazer uma ideia. É pois forçoso abandoná-lo para subir pelo Sabor, que conduz, no meio de dificuldades de primeira ordem renascendo sem cessar, aos platós do Alto Douro, sobre os quais podemos estabelecer-nos para alcançar Zamora.

Esta directriz é possível, mediante despesas consideráveis; mas os rendimentos que ella poderia alcançar estariam longe de justificar os sacrifícios a que tivesse arrastado. Deve-se pois renunciar a tudo isto, e voltar a procurar passagem pelos vales do Tejo e do Guadiana para unir Lisboa com Madrid.

A directriz que parecia decidida entre os governos de Portugal e Espanha, quando cheguei a Portugal, devia passar a fronteira em Badajoz, e juntar-se em Mérida com o caminho de ferro de Madrid a Sevilha, por Toledo, Cáceres ou Trujillo; é em conformidade, com estas ideias gerais que dirigi os meus estudos.

Mas, como acima disse, perto do fim da minha missão, modificaram-se as ideias, e previ a possibilidade de uma outra solução, com a vista na qual fiz fazer pelo meu colega Mr. Bouza um reconhecimento, cuja exposição se achará no relatório deste engenheiro. (Peça n.º 6 do caderno das peças gerais).

Este reconhecimento conduziu a este resultado: que só pode sem dificuldade estabelecer-se um caminho de ferro entre Madrid e Placencia por Toledo e pelo vale do Tejo; mas alguns quilómetros antes de Placencia encontram-se dificuldades consideráveis em todas as direções, e é com muita dificuldade que se pode chegar a ganhar Cáceres por meio de grandes trabalhos, fortes declives e pequenos raios. Segue depois por Valencia para a fronteira de Portugal, que se passa na garganta de Marvão, de que falei acima. Pode depois chegar-se sem muitas dificuldades ao traçado que estudei por Abrantes e Portalegre.

A directriz que faz objecto deste reconhecimento sumário, encurtaria 140 a 150 quilómetros a distância de Lisboa a Madrid por Ciudad Real. Deve pois prestar-se-lhe séria atenção: mas é provável que as grandes despesas a que dará lugar entre Placencia e Valencia a farão rejeitar pelo Governo espanhol.

Ficarei pois nos termos do programma geral que me foi dado, e suporei que o caminho internacional passa por Badajoz.

Economia realisável adoptando declives mais fortes

Neste caso proporei que se adopte o projecto que apresento, por Santarem, Abrantes e Portalegre.

Proponho também que se adopte o projecto que redigi entre Lisboa e Porto, por Santarem, Tomar, Coimbra e Ovar.

Estas duas linhas conduzem aos resultados seguintes:

De Lisboa a Badajoz	Extensão kilom. ^{os}	Despesa Francos	Total Francos
Caminho de Lisboa a Santarem.....	72	—	
De Santarem ao ponto de bifurcação.....	38	15:300.000	
Do ponto de bifurcação á fronteira.....	154	52:100.000	
Totaes.....	264	67:400.000	67:400.000
Por quilometro		351:334	
 De Lisboa ao Porto			
Caminho de Lisboa á Santarem.....	72	—	
De Santarem ao Entroncamento	38	—	
Do Entroncamento ao Porto	221	81:500.000	
Totaes	331	81:500.000	81:500.000
Por quilometro		368:777	
Total.....			148:900.000
Estação de Lisboa			15:090.000
Total geral das despesas para as duas linhas, de Lisboa a Badajoz e de Lisboa ao Porto			163:900.000

Ou em numeros redondos 149:000.000 francos para um comprimento de caminho de ferro de 413 quilómetros a construir de uma só via. Termo médio 361:000 francos, pouco mais ou menos, por quilometro, não comprendendo a estação de Lisboa.

Feito pelo engenheiro do corpo imperial francês de pontes e calçadas, abaixo assinado (a) Watier.

Transformação dos raios solares em energia eléctrica

Mr. E. Case descreve no *Electrician* algumas interessantes experiências, que realizou com o fim de transformar a luz solar em energia eléctrica, experiências que não têm até agora senão um carácter teórico, mas que talvez, com o andar dos tempos, poderão encontrar a sua aplicação no terreno da prática.

Para efectuar as experiências em questão, construiu Mr. E. Case uma pilha com duas placas de cobre oxidado, submersas em água e colocadas uma atrás da outra. Quando se expõe o aparelho à luz, de modo que apenas uma placa receba a sua ação, produz-se uma corrente: invertendo a ordem das placas produz-se a corrente inversa; de sorte que a placa situada na obscuridade dá o efeito causado pelo zinco das pilhas ordinárias.

Juntando-se-lhe sal comum, a resistência interior diminui e aumenta ainda a intensidade da corrente.

Com duas placas, não oxidadas mas polidas, os fenômenos que se observam são análogos, mas menos intensos. A placa de cobre exposta à luz, muda de cor: gradualmente e durante 15 a 20 minutos mostra-se avermelhada, depois toma rapidamente uma cor de purpura escura e por fim uma cor negra ou gris.

O efeito útil desta pilha depende da concentração da dissolução salina: quanto mais débil é esta concentração, a partir de certo grau, melhores são os resultados.

Uma pilha de 7,5 por 10 centimetros, exposta à luz, possue uma força electro-motriz de 0,1 de volts e produz uma corrente de 0,0005 de ampers.

Ao estudar a acção do espectro solar sobre uma pequena pilha, construida para esse efeito, observa-se que o extremo encarnado é o mais efficaz, o que parece indicar que o efeito é devido mais às radiações calorificas do que às luminosas, pois estas teem o seu maximo na região do amarelo e aquellas predominam na do encarnado.

A acção destas pilhas pode explicar-se pela teoria electronica. N'esta ultima admite-se que a placa interior da pilha, ou a capa de liquido adjacente, experimentam certas cambiantes chimicas sob a influencia dos raios solares.

Não ha duvida que o assumpto é sobremodo interessante para o estudo de quantos se dedicam a trabalhos de electricidade e de electrificação de qualquer industria, e, portanto, à dos caminhos de ferro tambem.

Por esta razão nos pareceu de interesse reproduzir nas columnas da nossa *Gazeta*, a noticia das experiencias a que o *Electrician* se referiu.



Carvão e Cinzas

Nas linhas ferreas do Brazil

Informações que nos chegaram pelo ultimo paquete, trouxeram-nos noticia detalhada de umas interessantes experiencias realizadas no Brazil para se verificar qual o resultado que offerecia o carvão nacional applicado á tração dos comboios.

Dizem-nos as noticias alludidas que, em dia determinado, seguiram de Porto Alegre para Montenegro num comboio de mercadorias, o Dr. Meirelles Leite, sub-director geral da Viação Ferrea, e o Sr. Eduardo Wissinger, chefe da locomoção da mesma empreza, que iam proceder a experiencias com o carvão extrahido das minas de propriedade da Companhia Minas de Carvão do Jacuhy.

O comboio utilizado na experiencia seguiu com a lotação completa, desenvolvendo a velocidade média de 20 kilometros por hora e obtendo a caldeira da locomotiva uma pressão muito satisfatoria, sendo constatados os bons resultados obtidos com o citado combustivel.

Tambem recebemos informações acerca de uma outra experiencia feita com o carvão das minas de Candiota, pelo Dr. John Phillip Hallihan, ajudante do director geral da Brazil Railway Company.

A mina donde foi extrahido o carvão utilizado naquella experiencia pertence á firma Appleby & C., e possue uma galeria de 20 metros de comprimento a 20 de profundidade. Existem alli varias camadas carboniferas, mas apenas a primeira, com a espessura de 1,20 metros, está sendo explorada.

Os proprietarios da citada mina têm encontrado dificuldades para a sua exploração, devido á falta d'agua naquelas proximidades, mas dentro em breve espera a firma Appleby & C. extrahir 50 toneladas diariamente.

Proximo dali, em terrenos de outra propriedade, foram iniciadas excavações para a exploração do combustivel, que, provavelmente, pertencente á mesma bacia carbonifera.

Foram feitas pelo Dr. Hallihan duas experiencias com o carvão de Candiota. Na primeira foi utilizada a locomotiva 501, marca *Ten Wheel*, rebocando um comboio de 137 toneladas, entre Bagé e Pelotas. A segunda experienca foi feita com a locomotiva 232, marca *Borsig* tipo *Mogul*, rebocando um comboio de 126 toneladas, entre Pelotas e Rio Grande.

Quando se procedia á primeira experienca, o Dr. Hallihan tentou queimar só carvão, mas a fornalha da loco-

motiva ficou entupida, sendo preciso limpá-la, na estação de Rio Negro, e nesse serviço se gastou mais de uma hora.

Na segunda experienca, como a locomotiva utilizada fosse outra, o Dr. Hallihan fez a mesma tentativa, obtendo tambem resultado negativo.

Limpa a fornalha da locomotiva *Borsig*, foram então queimados simultaneamente carvão e lenha, primeiro em igual proporção e depois na de 2/3 de carvão e 1/3 de lenha, obtendo-se excellente resultado.

Essa experienca foi feita tambem na locomotiva *Ten Wheel*, com o mesmo satisfatorio resultado.

O Dr. Hallihan chegou á conclusão de que as calorias produzidas por 2 toneladas de carvão de Candiota equivalem ás que produz uma tonelada de carvão inglez ou americano.

Ante os resultados obtidos nas citadas experiencias, a «Compagnie Auxiliaire» resolveu firmar contrato com a firma Appleby & C., para o fornecimento mensal de uma certa quantidade daquelle combustivel.

Com respeito ao aproveitamento das cinzas das locomotivas, tambem o ultimo correio do Brazil nos trouxe a informação, que entendemos dever destacar, de que o Ministerio da Agricultura enviara aos presidentes e governadores dos diversos Estados a seguinte circular:

«Sendo a potassa um dos elementos fertilizantes indispensaveis á nutrição dos vegetais, pela beneficia influencia que exerce na formação do caule, ramos e fructos, especialmente na cultura de cereaes e de plantas tuberosas, e fazendo-se presentemente, em nosso paiz, um vasto consumo de lenha, como combustivel, poder-se-hiam aproveitar, na adubação do solo, as cinzas das fornalhas, que são um excellente succedaneo do sulfato, do chloreto de potassio e de outros adubos potassicós, aumentada apenas a proporção dessas cinzas para se obter igual poder fertilizante.

•Tenho, pois a honra de solicitar de V. Ex.^a se digne providenciar para que as administrações de todas as linhas ferreas existentes no paiz adoptem as medidas necessarias no sentido de que se systematizem a descarga e amontoadamento das cinzas das locomotivas em determinados pontos das linhas, taes como as estações terminaes, os depósitos de material e os pontos de tomada de agua, e por meio de avisos convenientemente divulgados se dê aos lavradores, servidos pelas mesmas linhas, conhecimento de que poderão utilizar-se de tais cinzas para a adubação de suas plantações, o que muito contribuirá para que obtenham rendosas colheitas.»

O Sr. Ministro da Viação recommendou aos directores das linhas ferreas que lhe são subordinadas, que observem as instruções da circular do Ministerio da Agricultura.

Não seria uma coisa a imitar no nosso paiz, em que tantas outras imitações se tem empregado, nem sempre com felicidade?...»



Mortos com honra

Ao que se diz, na do dia 9, o batalhão de Caminhos de ferro que ocupava o sector portuguez entre Armentières e o canal de La Bassée, foi um dos mais provados no ataque inopinado de consideraveis forças allemandas que conseguiram romper a nossa linha de combate, aprisionando, ferindo e matando alguns milhares d'esses bravos soldados portuguezes.

O nosso coração confrange-se ao ver cair vencidos tantos martyres do dever; e especialmente sendo esses da classe ferro-viaria á qual maiores ligações de estima e camaradagem nos ligam.

Entre os combatentes estaria, sem duvida, o nosso querido amigo, o capitão Raul Esteves, que foi durante os ultimos annos secretario d'este jornal, ao qual deu á sua brillante collaboração.

Procurámos, no ministerio da Guerra, informações a seu respeito; mas é ainda muito cedo para se obterem noticias exactas dos resultados do combate.

Fazemos votos porque o nosso distinctissimo amigo fosse poupadão a qualquer desastre.

Tercer

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Obrigações de 3% «Beira Baixa» e 4½% privilegiadas de 1º grau

São prevenidos os Surs. Obrigacionistas de que durante o mez de Abril de 1918 serão pagos os coupons de 1º e 2º semestres de 1916 e 1º e 2º semestres de 1917, das obrigações de 3% «Beira Baixa» e 4½% privilegiadas de 1º grau, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon N.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4½%, 1.ª serie «Beira Baixa» devidamente estampilladas como obrigações de 1º grau de 3%, Esc. 2516

Pela apresentação do coupon N.º 43 da dita folha, Esc. 2515.

» » » » 44 » » » 2515.

» » » » 45 » » » 2515.

» » » » 41 » folha anuexa ás antigas obrigações de grau do mesmo tipo, Esc. 3524.

Pela apresentação do coupon N.º 42 da dita folha, Esc. 3523.

» » » » 43 » » » 3523.

» » » » 44 » » » 3523.

O pagamento será feito, nos termos acima indicados, na séde da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis, das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons, isentos de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art. 5º da carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

Obrigações de 4½% privilegiadas de 2º grau

São prevenidos os Surs. obrigacionistas de que durante o mez de Abril de 1918 serão pagos os coupons da folha annexa ás obrigações estampilladas de 2º grau, de juro variavel até 4½%, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc. 1533.

» » » » 18 » » » 1536.

O pagamento será feito, nos termos acima indicados, na séde da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis, das 11 ás 15 horas com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «*Diario do Governo*» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Não se tendo verificado a reunião da Assembleia Geral ordinaria convocada para hoje, por falta de numero de Accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 27 do corrente, ás 14 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno fiudo, sua discussão e votação.

O prazo para o deposito de ações, para os efeitos do art.º 27º dos estatutos, termina no dia 15 do corrente.

Lisboa, 10 de Abril de 1918. — O Presidente de Meza da Assembleia Geral, José Adolfo de Melo e Sousa.

Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisamento as obrigações da serie «Mirandella - Vizeu» com os numeros 1906 a 1910, 8366 a 8370, 9131 a 9135, 17066 a 17070, 17246 a 17250, 18686 a 18690, 20196 a 20560, 25396 a 25400 e 27846 a 27850.

O pagamento dos titulos amortisados e juro das obrigações relativo ao 2º semestre de 1917 (coupon 57), começará no proximo dia 1 de Abril, em Lisboa na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1º; no Porto, na filial do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Alliança. O pagamento deste coupon tambem se realiza em Amsterdam, na casa dos Sur. Westendorp & C.º, até 30 de Junho do corrente ano.

Lisboa, 20 de Março de 1918. — O Director de Serviço, Manuel M. d'Oliveira Bello

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de África

Sociedade anonyma de Responsabilidade Limitada

Não se tendo efectuado a assembleia geral d'esta Companhia no dia 11 de Novembro p. p. por falta de numero dos srs accionistas, de novo os convidamos a reunir-se no dia 17 do corrente, pelas 13 horas do dia, a qual se realizará com qualquer numero de accionistas, conforme o art. 44º dos estatutos.

Porto, 11 de Abril de 1918.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Vice-Presidente da Assembleia Geral

(a) Antonio d'Araujo Serpa Pinto

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Abril de 1918.

Banco de Portugal. — O facto mais importante da ultima semana foi a apparição do parecer da Commisão d'este Banco, eleita na assembléa de 22 de fevereiro ultimo, para apreciar as bases da reforma do contracto, propostas pelo Governo áquella Direcção.

Do estudo d'essas bases foi relator o distinto professor e notável economista, o Sr. doutor Fernando Emigdio da Silva.

Forma elle um grosso volume impresso, de cerca de 200 paginas, em que cada base é minuciosamente apreciada, tanto sob o ponto de vista geral dos interesses do paiz, como no campo restricto dos interesses do Banco, immediatos ou remotos; fundando-se nas seguintes proposições:

1.º—O Banco fica na posse de condições novas de engrandecimento e prosperidade, isto é, com elementos de «vida nova» que lhe permittam desempenhar para maior vantagem nacional a sua alta missão.

2.º—A base financeira das operações em que se firma a proposta é a de não afectar os interesses proximos nem remotos dos senhores accionistas, na sua relação com a remuneração do capital, isto é, de não tornar provaveis dividendos menores nos annos da vigencia do contracto.

E conclue por opinar pela aprovação das bases da reforma de contracto propostas pelo governo, e por este modificadas depois da conferencia que a mesma commissão teve com o sr. ministro das finanças.

A assembleia geral para apreciar este parecer, está convocada para 18 do corrente.

Os direitos em ouro. — São geraes os protestos sobre a insistencia do Governo em decretar o pagamento de parte dos direitos alfandegarios em ouro.

Esta medida é prejudicial, porque em vez de melhorar agrava ainda mais a situação cambial. É facto que capacidades financeiras como Teixeira de Sousa, Mattoso dos Santos, Anselmo de Andrade e Vicente Ferreira, incluiram esta medida financeira nas suas propostas de fazenda, porém a epocha era outra, em que se fazia facilmente a nossa exportação; hoje, porém, quando essa exportação é feita com dificuldades, estando os nossos produtos tempos indeterminados á espera de barcos que os conduzam ao seu destino, uma tal medida, posta em prática, não só aumenta a procura de cambias, e de ahí a sua alta, como também fará incidir sobre o consumidor um novo e pesado imposto, afectando assim a economia nacional. A prohibição de operações cambiais a prazo e a facilidade nos transportes eram talvez meios efficazes de melhorar um tanto a questão cambial.

Companhia dos Tabacos de Portugal. — As vendas d'esta companhia no mez de Janeiro do corrente anno foram a saber: no continente 191.321 kilogrammas, no valor de 913.020 escudos; menos 41.467 kilos e 142.097 escudos do que em Janeiro de 1917; para as colonias 28.481 kilogrammas, no valor de 64.262 escudos, mais 5.162 kilos e 32.841 escudos do que em igual periodo de 1917.

Nos nove primeiros mezes de exercicio as vendas attingiram a saber: para o continente 1.934.907 kilogrammas, no valor de 9.456.950 escudos, mais 13.692 kilogrammas e 510.291 escudos do que em igual periodo do exercicio anterior; para as colonias, 246.461 kilogrammas, no valor de 415.999 escudos; mais 86.919 kilogrammas e 214.735 escudos do que no mesmo periodo do anno anterior.

Relatorio da Companhia das Lezírias. — Temos presente o bem elaborado e interessante relatorio d'esta Companhia, referente ao anno de 1917.

A Companhia está estudando com afiúco o desenvolvimento das culturas irrigadas. Para esse efeito os estudos e as realizações prosseguem, o que tem particular e duplo interesse, pela extensão territorial da Companhia e pelo incentivo que deriva do prestígio da sua administração.

O desenvolvimento das culturas irrigadas está, de resto, na base do desenvolvimento económico nacional.

O saldo da conta de rendimentos foi de 294 contos.

O dividendo a distribuir foi de 42\$00 por ação.

Foi justa a homenagem prestada pela assembleia geral ao Sr. Dr. Vicente Monteiro, que é um dos directores da Companhia. Quem conhece o homenageado, poderá avaliar quanta dedicação elle tem prestado à Companhia e até com sacrifício da própria saúde.

Bolsa. — A bolsa esteve bastante animada, efectuando-se copiosas transacções, muito principalmente nos valores especulativos, que, no entanto, se mostraram um tanto baixos; nos fundos do Estado também a frouxidão se assignalou sensivelmente, baixa que, comparada com a alta que estes valores tiveram ultimamente, não significa depreciação n'estes títulos.

Os valores em que a alta se accentuou foram no grupo bancário, principalmente nas ações do Banco Portuguez e Brazileiro, que atingiram uma sensível alta. O resto do mercado manteve-se fraco e com poucos negócios.

Cambios. — O mercado cambial, durante a quinzena, esteve bastante irregular: ao princípio, devido a intensa procura, mostrou-se firme, porém depois influenciado sem dúvida pelas projectadas medidas governamentais tendentes a normalizar os cambios, estes afrouxaram, nos últimos dias, e de novo devido a especulação, firmaram outra vez, fechando a semana com tendência firme.

O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres tem permanecido a $3\frac{1}{8}$ cu seja a libra a 18.286 réis fracos.

C. G.

Curso de cambios, comparados

	Em 15 de Abril		Em 30 de Março	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	28 3/4	28 5/8	28 5/8	28 3/8
90 d/v.....	29	—	29	—
Paris cheque.....	304	309	306	312
Madrid cheque	495	502	445	455
Amsterdam cheque	840	830	800	820
New York cheque.....	1745	1770	1765	1795
Italia cheque.....	195	200	200	210
Suissa	410	415	402	408
Libras.....	11.530	11.540	10.580	11.500

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — ABRIL

Bolsas e títulos	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Dívida interna 3% assentamento	—	42,80	42,80	42,70	—	42,70	42,70	42,50	42,45	—	—	—	42	—
Dívida interna 3% coupon.....	41,90	42,85	42,80	42,80	42,70	—	—	—	—	42,50	—	—	42,40	—
4 1/2% 1888, c/premios.....	—	—	22.690	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.696	—
4 1/2% 1888/9 c.....	—	—	—	62.600	—	—	—	—	—	—	61.650	—	—	—
4 1/2% 1890 c.....	—	10.570	10.570	—	51.650	—	—	10.570	10.575	—	—	51.650	—	—
3 1/2% 1905 c/premios.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2% 1905, (C.** de F. E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2% 1909, ob. (C.** de F. E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	81.600	—	—	—	—	—
4 1/2% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120.600	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	97.560	97.670	97.670	97.660	97.660	—	—	97.600	—	—	94.670	95.600	95.600	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	96.630	—	—	—	96.600	—	96.600	—	93.600	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	—	—	99.600	99.600	—	—	98.650	—	98.650	—	96.600	—	96.600	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	235.500	234.800	234.500	234.800	234.500	—	234.00	233.500	233.500	233.500	234.600	234.600	235.500	—
Acções Banco de Portugal.....	200.600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	275.600	276.800	276.600	277.600	280.600	284.600	290.600	290.600	280.600	285.600	282.600	288.600	276.600	—
Nacional Ultramarino.....	171.600	174.600	175.600	—	—	173.600	178.600	178.600	—	—	175.600	175.600	175.600	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	33.650	—	—	33.600	—	31.650	31.620	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	5.620	5.620	—	—	—	—	—	—	—	5.600	—	—
Companhia Nacional.....	133.630	133.630	133.600	—	132.680	131.650	131.600	132.600	131.610	131.600	130.650	130.600	128.650	—
Companhia Tabacos, coupon.....	14.650	41.650	44.675	41.650	41.680	45.600	46.600	46.600	45.650	46.600	45.600	45.600	45.600	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	128.650	128.650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1 tit. 5	—	98.650	99.600	98.650	99.600	98.600	98.650	97.680	—	—	97.600	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	85.600	98.650	99.600	98.650	98.650	98.600	98.600	97.650	97.650	—	—	96.650	95.600	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	—	34.640	—	34.600	34.600	36.600	33.650	—	33.600	33.600	—	—	85.600	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.600	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	80.600	—	—	—	—	99.650	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	75.650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predias 6%.....	91.680	—	—	—	—	—	92.600	92.600	92.600	—	—	92.600	—	—
5%.....	—	—	—	89.600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguêz 1.ª serie.....	63,25	63,25	—	—	64,25	—	—	—	63	63	—	—	—	—
3% 2.ª.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	—	280	280	284	278	288	—	—	190	190	270	276	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....	—	130	—	—	—	—	—	—	190	197,50	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	—	112	212	110	113,50	112,50	—	112,50	110	112	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguêz.....	—	—	—	58 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918	
Kil.	Totais	Kil.	Totais					

<tbl_r cells="4" ix="1" maxcspan="4" maxrspan="

Linhos electrificadas

Uma installação hydroelectrica authomatica

Encontramos no *Electrical World* a noticia de se haver montado uma installação geradora de electricidade, que funciona authomaticamente, por conta da Companhia Iowa Railway and Light, no rio Cedar, muito proximo ao distrito commercial dos rapidos de Cedar.

A installação, que tem uma capacidade definitiva de 200 kilowats, está unida a uma extensa rede de transmissão, que atravessa todo o Estado de Iowa, excepto uma interrupção de 45 kilometros, proximo de Marshalltown.

Nessa installação hydroelectrica não ha instrumentos, porque esses se encontram na central termica da Companhia, distante 0,950 kilometros.

Unem as duas installações trez grupos de conductores (cabos de transmissão de força, cabos para instrumentos e cabos de registos). D'este modo, enquanto a installação hydroelectrica se regula perfeita e authomaticamente, os operarios da fabrica de vapor podem inspecciar a acção das rodas hidraulicas e dos geradores.

O mais surprehendente da installação é a rapidez com que começa a funcionar. Só necessita 37 segundos desde que o primeiro comutador funciona até à completa carga do primeiro gerador.

O interior da estação apparece sem contactos nem comutadores; nem se vêem os conductores, pois os primeiros acham-se no interior de habitações adequadas, enquanto que os segundos vão por debaixo do solo.

Com esta disposição, e fazendo que cada gerador constitua, com os seus circuitos, uma unidade independente, excepto para a excitação, pode perfeitamente attender-se a cada um dos elementos do mecanismo de transmissão e de registo.

A excitação de cada machina mantém-se continuamente em uma proporção determinada, com o que se simplifica o problema de excitação, eliminando a necessidade de reguladores de voltagem, podendo aproveitar-se toda a capacidade da corrente e aumentar ao mesmo tempo o factor potencial fazendo funcionar a baixa carga e a sobre excitação das machinas.

Não ha servomotores para estas, pois as comportas movem-se accionadas por motores de regulação authomatica na installação hydroelectrica ou desde a central termica.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Allemanha

Com o fim de facilitar o trasiego de mercadorias e restringir tanto quanto possivel o de passageiros em comboios directos ou expressos, os representantes das administrações dos caminhos de ferro dos diversos Estados allemandes, reunidos em Berlim, accordaram em elevar em 100 por 100, approximadamente o custo dos bilhetes para esses comboios.

A medida em referencia, que logo entrou em vigor, occasiona os seguintes augmentos, que são cobrados mediante um bilhete suplementar:

Preço de transporte ordinario

	Augmto		Augmto
Até 5 marcos.....	3	De 55 a 65	60
De 5 a 10	8	De 65 a 75	70
De 10 a 15	13	De 75 a 85	80
De 15 a 25	20	De 85 a 95	90
De 25 a 35	30	De 95 a 105	100
De 35 a 45	40	De 105 a 115	110
De 45 a 55	50	De 115 a 125	120

E assim progressivamente por cada 10 marcos.

Australia

A maior parte dos caminhos de ferro são explorados pelo Estado. Em 1915, sobre um total de 35.821 kilometros, apenas 3.542 eram explorados por sociedades particulares.

O quadro seguinte fará comprehender bem o rapido desenvolvimento adquirido pela rede do Estado.

Accentua-se para 1914 e 1915 um brusco aumento das despesas sem o augmento sufficiente das receitas, dando em resultado modificar sensivelmente o coeficiente de exploração:

	Em 30 de Junho:	1911	1914	1915
Comprimento das linhas (kilom.)	330	25.871	29.490	32.280
Capital de estabelecimento (1.000 francos).....	165.350	3.822.400	4.473.900	4.830.675
Receita bruta (1.000 francos).....	7.950	446.200	538.550	524.150
Despesas de exploração (1.000 francos).....	5.850	276.350	376.250	385.225
Coeficiente de exploração (%)	34,71	61,94	58,47	71,43
Rendimento liquido do capital empregado (%)	1900-01	1912-13	1913-14	1914-15
	3,09	3,71	3,87	2,88

Brazil

Foi auctorizada a Companhia da linha ferrea S. Paulo-Rio Grande a modificar a estação de S. Francisco, na linha do mesmo nome, augmentando os desvios e effectuando diversos melhoramentos, tudo de acordo com os projectos e orçamento devidamente authenticados pelo director geral de viação, devendo as quantias que forem effectivamente dispendidas até ao maximo de 83.285\$100 réis, importancia total do referido orçamento, ser levadas á conta de custeio da referida linha, em dois semestres consecutivos, a contar d'aquelle em que forem encetadas as construções agora auctorisadas.

No apuramento de contas da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer, com referencia á linha de viação riograndense, verificou-se que a extensão da linha é de 2.172 kilometros e 85 metros, reconhecendo-se que o capital da Companhia, em 31 de Dezembro de 1916, era de 37.699.239\$910. A receita escripturada durante o segundo semestre foi de 7.077.288\$073, e a despesa de 6.544.378\$650, produzindo um saldo de 522.909\$423. Deduzindo-se d'esta quantia a quota de arrendamento devida ao governo, na importancia de 30.993\$110, chegou-se á conclusão de que a renda liquida da companhia, nos ultimos seis meses do anno de 1916, foi de 191.916\$13, o que representa, sobre o capital acima referido, o juro de 0,44%.

A receita da companhia, durante todo o anno de 1916, foi de 14.311.763\$890, e a despesa attingiu, n'aquelle periodo, a 12.629.217\$610, inclusive a quota de arrendamento para todo o anno, que importou em 704.473\$148, produzindo o saldo liquido de 1.672.546\$280, o que representa o juro de 1,18% sobre o capital reconhecido em 31 de Dezembro de 1916.

A direcção da linha ferrea Oeste de Minas vae construir, na cidade de Formiga, uma nova e grande estação, para fazer face ao enorme movimento de comboios que ali se nota.

Nas officinas da mesma linha foi ha pouco construida a primeira locomotiva, quasi genuinamente mineira, com excepção da tubulação da caldeira, canos de cobre e chapas de capeamento. Todo o material empregado é de fabricação das officinas nacionaes de Miguel Burnier, de Itabira.

Tendo o major Isolino Santos requerido a concessão de uma linha ferrea, que partindo de Paraty-Mirim, no Estado do Rio de Janeiro, vá terminar em Cruzeiro, no Estado de S. Paulo, e bem assim favores para a construcção do porte de Paraty-Mirim, ponto inicial da linha, o ministerio da viação, no seu despacho lançado no requerimento em referencia diz, que tendo sido o governo auctorizado a fazer em concurso publico a concessão de prolongamento da linha ferrea de Lorena a Piquete, d'aquelle cidade ao ponto mais conveniente do litoral do Estado do Rio de Janeiro, entre Mambucaba e Angra dos Reis, podendo entroncar no ramal de Itacurussa, pela simples inspecção do mappa, se pode vér que esse prolongamento é destinado a servir, pelo menos, a tres dos quatro municipios indicados e, a ser construída a linha agora requerida, esta e aquella correriam muito proximo uma da outra até nos pontos terminaes — Lorena e Cruzeiro, que distam entre si, apenas 28.226 kilometros, pela linha Central do Brazil, e que assim collidindo com aquella linha sollicitada, conclue-se, não estar ella em condições de ser concedida: ficando, assim, prejudicado o pedido na parte referente ao porto.

O snr. ministro da viação, attendendo ao que lhe requereu a Compagnie Générale des Chemins de Fer des Etats Unis du Brézil, resolveu aprovar a modificação proposta pela mesma Companhia, no horario dos comboios que percorrem o trecho do prolongamento da linha de Maricá, alterando a hora da partida da estação de Iguaba Grande para 9,30 em vez de 11,17, continuando os comboios ás segundas, quartas-feiras e domingos.

Um grupo de funcionários da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, em memorial apresentado ao inspector geral, solicita a mudança dos nomes das estações Neusa, Nova Hamburgo, Nova Wurtemberg e Hamburgoberg, respectivamente, para Paraná, Macão, Gualyba e Acary, que são os nomes dos vapores brasileiros metidos a pique pelos submarinos alemães.

No decurso do anno findo, segundo uma estatística só agora chegada, a linha ferrea Central do Brazil transportou nos seus comboios 573.618.500 toneladas de minério de manganez.

No decurso dos ultimos tres annos, o movimento d'esse genero de transportes foi o seguinte:

1914.....	245.185,5
1915.....	309.880,0
1916.....	432.425,0

O transporte em 1917, discriminado por mezes, foi o que segue em toneladas:

Janeiro.....	39.843
Fevereiro	37.505
Marco.....	40.700
Abri'l.....	46.659
Maio.....	38.747
Junho.....	51.073
Julho.....	39.158
Agosto.....	53.758
Setembro.....	45.059
Outubro.....	60.188
Novembro.....	62.243
Dezembro.....	58.721

Verifica-se assim um accrescimo médio mensal de 41.766 toneladas de minério transportado; e tambem que o record do transporte coube ao mez de Novembro do anno findo.

Com o sim de attender ás crescentes necessidades de transporte de mercadorias, que aumenta constantemente, as officinas da linha ferrea de Gravataly, de Santa Maria e Rio Grande, n'esse Estado, estão activando os serviços de reparação dos vagons de mercadorias, de modo a pôr, no menor espaço de tempo possível, em condições de prestar serviço o maior numero dos carros actualmente em concerto.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Fornecimento de setenta e quatro toneladas de ferro fundido, sendo: 20 toneladas em peças diferentes, 4 toneladas em grelhas e 50 toneladas em cepos.

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 25 de Abril p. futuro, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua séde, rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de setenta e quatro toneladas de ferro fundido.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 15 horas do dia 24 de Abril, o deposito provisório da quantia de 197\$94.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar este deposito com a quantia necessaria para prefazer 5% da importância total da adjudicação constituindo, assim, um deposito definitivo que ficará á ordem da mesma Direcção por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depositos. O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e o caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria da Direcção, rua de S. Mamede, n.º 63 (ao Caldas) e na dos Armazens Geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis das 11 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda do predio n.º 63 a 75 da rua de Santo Antonio da Glória, em Lisboa

Até ao dia 29 do corrente pelas duas horas da tarde, na Repartição Central da Divisão de Via e Obras, na estação de Lisboa-Santa Apolonia, recebem-se propostas para a venda do predio n.º 63 a 75 da rua de Santo Antonio da Glória.

As propostas serão endereçadas ao Engenheiro em Chefe da Via e Obras, estação de Lisboa-Santa Apolonia e redigidas segundo a formula seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em... proponho comprar á

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes o predio n.º 63 a 75 da rua de Santo Antonio da Glória, em Lisboa, pela quantia de... (por extenso) na conformidade das condições patenteadas na Repartição Central da Divisão de Via e Obras, de que tomei pleno conhecimento.

Data e assignatura por extenso e em letra bem inteligivel.

N. B. — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes reserva-se o direito de dar ou não seguimento ás propostas que receber.

Leilão

Em 25 do corrente e dias seguintes ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões, Srs. Casimiro C. da Cunha & Sobrinho, Successor, na estação principal d'esta Companhia em Caes dos Soldados e em virtude do Aviso ao Publico B. 2.901, de 14 de março de 1918 e do Art. 443.º da Tarifa Geral proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas incursas nos respectivos prazos, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se portanto os respectivos consignatarios de que poderão ainda retirar-as pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis, até 24 do corrente, inclusivé, das 10 ás 16 horas.

Concurso para enfermeiro

Perante o Serviço de Saude d'esta Companhia está aberto, por 15 dias, a contar da data d'este annuncio, o concurso documental e de provas praticas para provimento de dois logares de enfermeiro.

As condições do concurso podem ser pedidas ao Chefe do mesmo Serviço na estação de Santa Apolonia, das 10 ás 17 horas.

Horas de funcionamento dos serviços

A partir de 15 do corrente o expediente dos escriptorios nos Serviços Centraes d'esta Companhia será suspenso entre as 13 e as 14 horas, estando por consequencia os escriptorios abertos para o serviço publico das 10 ás 13 e das 14 ás 17 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Concurso para admissão de praticantes nas estações

Até ao dia 1 do mez de Maio proximo, está aberto concurso para admissão de dez praticantes nas estações d'esta linha.

Os pedidos, escriptos e assignados pelos proprios, serão enviados á Direcção d'esta Companhia, n'esta cidade, até ás 17 horas do referido dia, devendo vir acompanhados dos seguintes documentos:

Certidão de idade, mostrando ter 18 a 35 annos.
Caderneta militar, se já tiver sido recenseado.

Certidão de exame do 2º grau de instrucção primaria, e Declaração de fiador idoneo, acerte pela Companhia, e abonatório pelas responsabilidades em que incorrer até 20\$00 Escudos.

Documentos que provem os bons antecedentes dos candidatos, reservando-se a Companhia o direito de investigar sobre esses antecedentes.

São preferidos os concorrentes com mais habilitações literarias, e, em igualdade de circunstancias, os filhos dos empregados.

A Companhia concederá um subsidio diario de \$30 aos concorrentes admittidos quando, por falta de meios, ou por não haver proximo da sua residencia estação onde possam praticar, tenham necessidade d'esse auxilio para a sua sustentação.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

O grande successo cinematographico

J U D E X

As 7.º, 8.º, 9.º, 10.º 11.º e 12.º series.

Frou-Frou, colossal criação da actriz Alice Brady

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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	15	7 23
10 5	11 34	8 12	9 26
5 30	7 19	12 5	1 14
7 22	8 51	8 40	9 48
12 25	1 51	10 20	11 27
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 40	5 55	7 11
b 9 13	10 23	7 25	8 13
10 30	11 50	b 8 45	9 46
b 1 10	2 20	b 10 53	11 09
5 30	6 50	12 20	11 36
b 6 20	7 32	3 31	4 30
1 30	8 50	7 20	8 30
10 25	11 45	10	11 16
b 12 30	1 40	11 20	12 36
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
7 50	8 32	8 47	9 26
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 19	7 49
1 10	3 25	4 11	5 40
a 5 20	6 50	8	9 36
5 2	17 39	8 30	10 6
10 20	1 54	—	—
12 15	1 48	—	—
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 44	10 40	11 30
a 5 10	6 8	4 58	5 46
5 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 1	11 36
12 15	1 7	—	—
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
c 7 40	7 50	c 7 29	7 30
e 5 10	5 20	e 9 20	9 30
c 6 15	6 26	e 5 40	5 50
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 16	—	—
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
—	8 54	11 26	
Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	
5 20	9 33	11 26	5 5
Entrone.	Alfarelos	Entrone.	
4 25	2 19	1 57	10
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 9	8 26
8 50	11 3	o 1 33	11 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	d 12 40	d 9 25	2 31
Alfarelos	Aveiro	Alfarelos	
10 55	6 49	12 10	7 37
Alfarelos	Figueira	Alfarelos	
2 50	6 45	7 30	8 21

CHEG. PART. PART. CHEG.

Coimbra	Figueira	Colmeira	
3	6 23	4 8	6 15
7 35	9 20	9 30	8 11
11 25	2 13	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	10 40	12 21
		12 40	4 15
Coimbra	Louzã	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 39
10	12 10	3 30	5 37
m 6 45	7 30	6 10	6 50
f 7 30	8 15	m 8 10	8 55
8	8 45	c 8 35	9 20
t 11 30	12 15	f 9 50	10 35
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 39	11 15	4 30	10 9
Caldas	Alfarelos	Caldas	
1 40	10 55	11 40	8 23
Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 36	4 40	7 40
2 5	4 55	6 25	9 32
5 21	8 12	—	—
Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43
Porto	Espinho	Porto	
4 26	5 26	6	7 6
Mais os de Ovar e Aveiro.			
Lisboa-R	Vai. d'Álv.	Lisboa-R	
8 50	7	8 28	8 36
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
8 50	10 50	5	8 36
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
8 40	2 31	9 35	2 33
Entrone.	T. Vargens	Entrone.	
8	1 49	4 40	9 40
Entrone.	C. Branco	Entrone.	
11 11	7 52	2 11	11 55
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 5 50	10 25	h 5 50	9 56
Setil	Vendas Novas	Setil	
8	10 49	4 38	11 36

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhos	Figueira	
p 8 35	10 46	11 40	1 46
n 11 30	1 45	9 4	11 7
4 8	5 30	—	—
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
7 12	5 41	11 20	8 23
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
n 2 30	8 53	o 9 5	3 6
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
10 40	7 34	10 53	—

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
c 6 15	6 55	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10	10 40	9 25	10 5
11 30	12 10	11 40	12 20
1	1 40	1 23	2
2 45	3 15	3 3	2 45
4 30	5 10	4 55	5 35
m 5 45	7 30	6 10	6 50
f 7 30	8 15	m 8 10	8 55
8	8 45	c 8 35	9 20
t 11 30	12 15	f 9 50	10 35
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 44	8 10	10 5
11 30	1 20	10 39	12 20
4 3	6 20	c 5	6 30
8	10 5	5 16	8 55
—	—	u 8 25	10 35
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	10	8	10 5
11 30	1 23	10 20	12 20
4 3	6 20	c 4 45	6 30
8	10 5	u 8 25	10 35
Lisboa	Evora	Lisboa	
8	1 29	2 35	8 5
8	12 32	10 14	3 45
Gadanha	Montemor	Gadanha	
12 25	1	10 50	3 45
11 10	11 45	10	10 40
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
8	5 30	6 15	3 45
Lisboa	Móra	Lisboa	
8	4 30	6 30	3 45
Lisboa	Beja	Lisboa	
8	2 25	2 10	8 5
8	12 55	9 30	3 45
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	5 45	6	3 45
8	5 40	6 10	8 5
Tunes	Portimão	Tunes	
7	8 17	5	6 33
10 15	11 32	1 55	3 15
8 10	9 30	6 10	7 23
Garvão	Grandola	Garvão	
3 55	7	8 45	12 18
1 3	4 15	6 50	10 35
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
3 30	8	8 30	11 4
C. Branca	Faro	C. Branca	
5 10	11 30	6 45	1 17

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
8 22	10 50	4 5	6 46
10 12	12 53	8 15	10 10
5 10	7 1	11 58	2 40
12 18	2 11	5 47	8 10
Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 25	8 10
Porto	Monsão	Porto	
8 22	1 53	4 26	10 10