

## SUMMARY

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

Regulamentação do Jogo.....	121
Documentos para a Historia (Conclusão).....	122
Transformação dos raios solares em energia electrica.....	122
Carvão e cinzas.....	123
Mortos com honra.....	123
Parte financeira:	
Carteira.....	124
Boletim commercial e financeiro.....	124
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	125
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	125
Linhas electrificadas.....	126
Linhas estrangeiras.....	126
Arrematações.....	127
Horario dos comboios.....	128

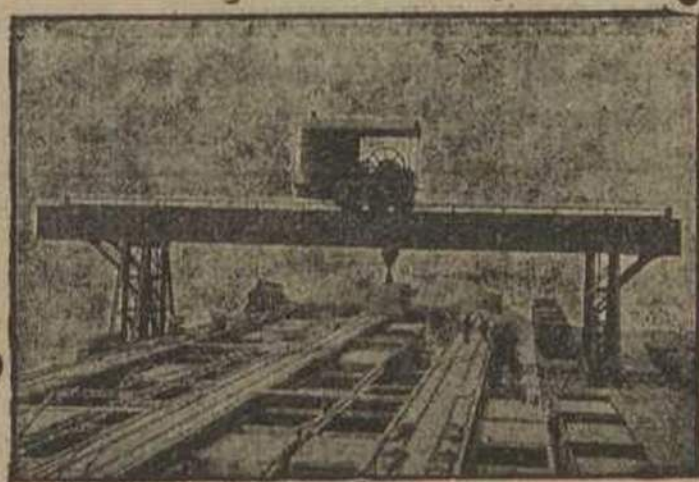
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO  
Travessa dos Remolares, 23, 1.º  
LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & Co.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, typo Goliath

## GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

**Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabreás**

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

**RANSOMES & RAPIER, LTD.**

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas { «Ransomes & Rapier, London»  
e Cablegrammas { «Sluica London»



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





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**

**FORMIGAS BARATAS, PERCEVEJOS, PULGAS, TRACAS**

**DEPOSITO PARA REVENHA**  
103. Rua dos Fanqueiros, 1.º  
TEL-C. 1717 LISBOA

## TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

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

## Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

Sede — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef. : Central

Endereço telegraphico :

Direcção : 1719 — Expediente : 388

"FIDELIDADE"

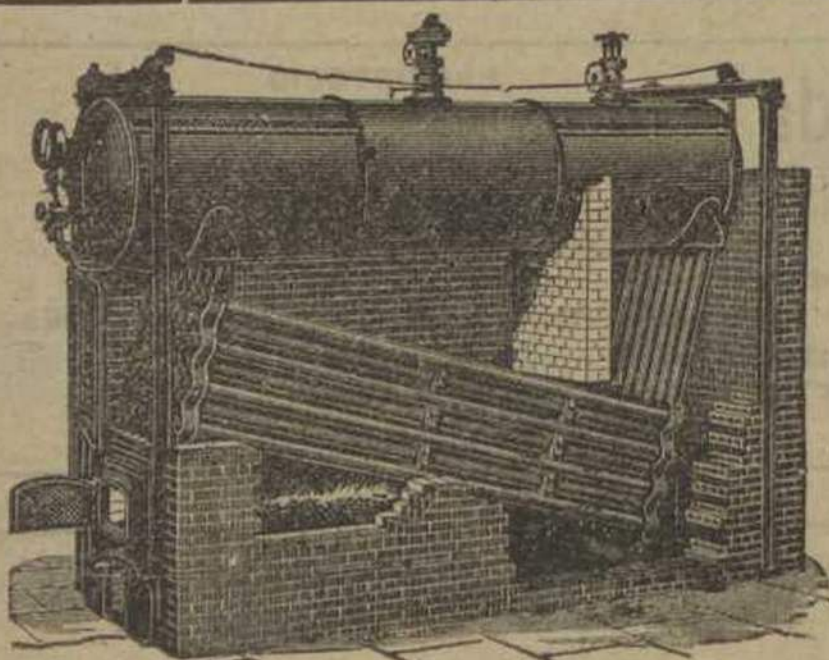
Capital emitido..... 1.344.000\$00

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na sede e nas correspondencias



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

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

**Amortecedores**

**de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**Signaes electro-pneumaticos**

**WESTINGHOUSE**

**ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE**

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

## Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

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



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

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

## Providencia que se impõe

A crise em que nos debatemos agrava-se de dia para dia, revelando-se sob os seus multiplos aspectos: economico, financeiro, moral e politico.

Não comporta a indole da *Gazeta* a sua analyse sob todos esses pontos de vista, se bem que o criterio patriotico que a todos os bons portuguezes se impõe, seja qual fôr o campo especial da sua actividade, nos permittiria desvendar com firmeza e profligar com severidade os desalmados manejos politicos tendentes a desencadear a desordem *por todos os meios*.

Deixemos esse terreno candente e limitemo-nos á questão dos transportes. E' ella a causa primacial das difficuldades economicas de que somos victimas.

Temos vinho, madeira, conservas, minerios 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 oiro de que carecemos para melhoria da nossa situação cambial. Temos milho e sementes oleaginosas nas nossas colonias; 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 contracto Furness, origem de todas as difficuldades!

Os nossos caminhos de ferro vêem crescer os embaraços na exploração e esta encarecer de dia para dia. Faltam materiaes para a conservação, o que determina restricções na circulação, e os transportes de lenha, para o proprio consumo e para o de muitas industrias, fazem escassear o material circulante.

A acção combinada da penuria real de mantimentos e da especulação açambarcadora, coincidindo com os effeitos de uma pessima politica economica em materia agricola, teem determinado o temeroso agravamento do custo da vida, que em menos de quatro annos representa em Lisboa uma elevação de preços de generos alimenticios de 157% em media.

A'parte a legião dos especuladores e dos novos ricos, para os quaes a guerra tem sido um verdadeiro Potosi, todos quantos vivem de salarios e ordenados fixos vêem diminuir-lhes o poder de acquisição e tornar-se cada vez mais difficil a vida.

Não podia escapar a essa crise economica a numerosa classe ferro-viaria, que, á 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 fazel-o sem dispor de recursos e onde ir buscal-os, senão ao agravamento das tarifas?

Esse recurso nem é porem indefinido, nem isento

de perigos, que o podem tornar contraproducente. Crescem os frêtes, crescem tambem os preços das mercadorias e o commercio tem sempre a arte de os arredondar, augmentando os seus lucros.

As repercussões economicas são multiplas e extendem-se mais longe do que parece; novo encarecimento geral da vida e, portanto, novas exigencias de melhoria de vencimentos, a que teem de corresponder ainda agravamentos de tarifas.

Pode acaso explorar-se indefinidamente esse filão? E' susceptivel de encargos sempre crescentes em materia de transportes a capacidade economica do paiz? Não será preferivel attenuar a crise pelo augmento dos meios de transporte e pela guerra implacavel á especulação e ao açambarcamento?

Para agravar a situação e complical-a vem a desorientação reinante em materia social, e a desalmada especulação politica, impellir as classes trabalhadoras para o recurso á grêve com a maxima das facilidades, de animo leve, sobre tudo em caminhos de ferro e outros serviços publicos de primacial importancia, em que ella não devia de modo algum ser permittida. Já aqui o demonstrámos: as grêves ferro-viarias são verdadeiros crimes, actos de guerra privada, que vem perturbar profundamente a vida do paiz, mormente em occasiões tão criticas como a presente.

Impende sobre o Governo n'este momento essa espada de Damocles, e tanto comprehendem os dirigentes do movimento o character illicito das suas ameaças, que prometteram deixar transportar os generos alimenticios mais necessarios e as tropas que tenham de se deslocar por motivo de ordem publica. Fica sendo então o grupo director da grêve o arbitro e o juiz dos transportes a effectuar, dictando os seus caprichosos *ukases* aos poderes publicos. E o combustivel e as materias primas para tantas industrias condemnadas á paralyção? E as mil relações privadas, cuja perturbação origina transtornos e até soffrimentos gravissimos? E a falta de correspondencia postal?

Complicam-se essas ameaças de grêve com o conflicto entre o governo e a nossa principal empresa ferro-viaria, conflicto cujas possiveis consequencias inspiram serias preoccupações. Tão melindroso é o assumpto que nos abstemos de lhe fazer mais largas referencias, 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 Portuguezes, se vê a braços com as difficuldades presentes da vida cara o das outras linhas, cujas administrações dispõem de menos recursos para os auxiliar. Encontra-se entre ellas a linha do Valle do Vouga, cuja crise provém de duas causas, ambas temerosas nos seus effeitos: o encarecimento da exploração, conjugado com a formula d'exploração fixada no contracto de garantia de juro e o agravamento dos cambios.

Como é sabido, o contracto de 5 de Fevereiro de 1907 garantiu á Companhia o rendimento liquido de 1:000\$00 por kilometro, ou 175:100\$00 para toda a linha. Para determinar o complemento da garantia, arbitram-se para despesas d'exploração 50% das receitas do trafego com o minimo de 650\$00 por kilometro. Essa cifra, insufficiente já antes da guerra e devendo ser elevada a 65% pelo novo contracto para corresponder á realidade e não transformar o augmento do trafego em fonte de prejuizos, é hoje muito inferior á despesa real, mesmo com a circulação de comboios reduzida quanto possivel.

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



## Mappa synoptico das receitas e despesas de exploração desde julho de 1914

Periodos	Receita do Tráfego líquida de impostos <i>a</i>	Despesas		Receitas líquidas		Complemento de garantia liquidada <i>f</i>	Disponibilidade		Cambio de fim do anno (15 de Dezembro)
		Efectivas <i>b</i>	Arbitradas <i>c</i>	Efectivas <i>d</i>	Arbitradas <i>e</i>		Efectiva <i>g</i>	Arbitrada <i>h</i>	
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.....	170.999\$84	108.169\$43	113.839\$70	62.830\$41	57.160\$14	105.083\$09	167.913\$50	162.243\$23	\$25,4
por kilometro...	977\$14	618\$11	650\$00				959\$50	1.000\$00	
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.....	192.692\$47	133.578\$18	143.839\$70	59.114\$29	78.852\$77	96.286\$05	157.967\$01	175.138\$82	\$25,1
por kilometro...	1.101\$09	763\$30	650\$00				902\$66	1.000\$00	
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.....	189.548\$84	162.969\$22	143.839\$70	26.579\$62	75.709\$14	99.429\$68	126.009\$30	175.138\$82	\$27,5
por kilometro...	1.083\$13	931\$25	650\$00				720\$05	1.000\$00	
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 incluídas n'este mappa as despesas 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 presuppõe um rendimento liquido de 400\$00 para dar, somado 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 effectivas, 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 liquida 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 dispoz 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 effectivas 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 differença entre a despesa efectiva e a arbitrada foi de 44:555\$00. Entre as disponibilidades effectivas e as arbitradas teria pois havido essa differença, 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 incluídos os abonos extraordinarios concedidos ao pessoal.

Difficil seria já a situação da Companhia, mas a crise cambial vem agravar-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) luta com graves difficuldades, que procura reparar de accordo com os obrigacionistas. Apesar d'isso, além das subvenções extraordinarias concedidas ao pessoal, graças á participação das sobretaxas, modificou os quadros e vencimentos de accordo com a Associação de classe do pessoal, resultando d'essas duas ordem de providencias um augmento 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 insufficiente 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 % nas sobretaxas, que representa cerca de 17:000\$00 annuaes, para ser integralmente destinada a augmentar 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 Pova e de Guimarães, as Administrações cobram para si a totalidade da garantia.

Porque ha-de o Estado chamar a si 25 % 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 effectivas que o contracto previu em circumstancias diversissimas das actuaes?

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

Distribuir 2 % 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 augmentar 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 effectivos.

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 acudir ao seu pessoal.

Veu 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.

## Pessoal da Companhia Portuguesa

Esteve eminente, na ultima semana, uma grêve do pessoal d'esta Companhia, que só foi evitada com grandes difficuldades e não menos sacrificios 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 difficil 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 funções burocraticas, se disse insensatamente que podiam ser exigentes, que deviam ganhar mais e trabalhar menos, ellas 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 difficéis de consultar.

As que foram agora apresentadas pelo pessoal da Com-

panhia estavam n'este caso, representando um augmento 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 Snr. Presidente da Comissão Executiva do Conselho de Administração ao Snr. Ministro das Subsistencias, ao qual hoje competem os assumptos de caminhos de ferro.

Mas uma grêve ferro-viaria, na actual conjuntura era perigozissima á tranquillidade 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 effeitos.

E assim o fez o Snr. 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'um 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 auctorizou 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.<sup>a</sup> o Ministro das Subsistencias, conceder a todos os empregados da Companhia com cathogorias inferior a Chefe e Sub-Chefe de Serviço, o seguinte:

#### Reclamações de ordem geral

1.º—E' 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) mezes 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 mobilisados.

2.º—E' concedido um subsidio de 4\$50 ao pessoal braçal supplementar do Movimento, com mais de 6 mezes de serviço e menos de 2 annos.

3.º—E' 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 elles vivendo em commum, será concedido um subsidio de 3\$50 mensaes, subsidio que será 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.º—Quando for firmada a paz, será concedido passe de livre circulação a todos os agentes da Companhia, que tenham mais de tres annos de inscripção nos quadros.

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

9.º—Serão revistos, a pedido dos interessados, para effeitos de reintegração nos respectivos quadros, os processos disciplinares de todos os agentes demittidos, por occasião da grêve de 1914, que não tenham sido condemnados nos tribunaes por actos de *sabotage*, sendo collocados nas respectivas alturas: será estabelecido um prazo de apresentação de 3 (tres) mezes para os residentes na metropole e de 12 (doze) mezes para os que se encontram fóra do continente. Esta revisão será feita por um delegado do ex.<sup>mo</sup> 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.º—Serão revistos os processos que originaram as quatro ultimas demissões de revisores, sendo estes ouvidos e acceitando-se-lhes as testemunhas e quaesquer documentos de defeza que apresentem.

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

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

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

#### Reclamações na especialidade — Tracção

1.º—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.º—As horas de trabalho extraordinario serão computadas pelo serviço diario e não mensal.

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

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

#### Trens e revisores

1.º—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'aquelles limites.

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

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

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

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

#### Escriptorios

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

2.º—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 o não queiram sujeitar-se a um exame, ser-lhes-hão mantidos os ordenados; os restantes apenas terão que adoptar pelo augmento de vencimento ou pela subvenção.

3.º—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.º—Serão equalados os vencimentos dos continuos de Lisboa-P, aos de Lisboa-R.

#### Officinas Geraes, Depositos, Reservas e Circunscriptões

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

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

Officiaes.....	1\$40
Ajudantes.....	1\$00
Serventes.....	80

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

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

#### Armazens geraes

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

#### Limpadores de carruagens

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

#### Via e obras

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

#### Movimento

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

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

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

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

7.º—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.º—As horas de trabalho extraordinarias serão pagas á razão de 1/10 do vencimento diario, nos termos das concessões anteriores da Companhia.

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

O Ex.<sup>ma</sup> Sr. ministro das Subsistencias e Transportes encarega-me de dizer que, até ao fim do corrente mes, serão por Sua Ex.<sup>a</sup> tomadas todas as providencias destinadas a habilitar a Companhia a fazer face aos novos encargos provenientes d'estas concessões, de accordo com o seu despacho de 5 de Abril corrente.

Amanhã o Sr. commissario do Governo receberá instrucções 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 sobre-taxa.

Para evitar novas reclamações, Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro recomenda a V. Ex.<sup>a</sup> 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 Commissão 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.

## PARTE OFFICIAL

### Ministério das Subsistencias e Transportes Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Manda o Governo da República 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 à sua execução.

Paços do Governo da República, 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 noticia 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 d'esse avanço o grande publico, o qual, ou pelo menos uma grande parte, não acredita que a linha em referencia possa inaugurar-se no fim do proximo anno, conforme se annunciou ao constituir-se a sociedade constructora e exploradora, e conforme continuam asseverando os seus fundadores.

O engenheiro director das obras, Snr Otamendi, declarou a um redactor da revista citada, que já se encontra concluido um kilometro de galeria, faltando apenas proceder á extracção 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 nivel da rua.

De cada lado d'essa estação ha um trôço 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 empresa La Mal-lorquina.

Para construir esses tuneis seguiu-se um processo, imposto pela razão da maior profundidade que ahi devem ter as obras (por causa do maior trafego e por ser mais compacta a rede de canalisações 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 fórmula elementar: começando-se por uma pequena galeria, que se alargou depois em fórmula de leque, e do mesmo modo se procederá até á chamada Glorieta de Bilbao.

O systema seguido para a execução do tunel no resto da linha é o da construção por trôços ou aneis; variando a largura d'estes entre 3 e 5 metros. Para a construção de cada anel procede-se da maneira seguinte: No sentido longitudinal do projecto de galeria, abrem-se dois caboucos parallelos, a tanta distancia um do outro quanta seja a largura que ha-de ter o tunel, até á profundidade que este haja de alcançar; a largura de cada uma é de 0,55 metros (a espessura 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 subterraneo, o qual vem a ter de metro e meio a dois metros de profundidade. Ao fundo dá-se uma fórmula 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 centimetros de cimento, e assim fica tambem acabado o tecto do anel.

Tapa-se então o cabouco e tem-se um trôço 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 occupa o interior e que serviu como de molde para a construção dos vãos.

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

Nas obras do Metropolitano de Madrid trabalham actualmente 2.000 operarios, sem que até á data se tenha dado qualquer accidente de importancia.

## Linhas ferreas publicas e particulares em diferentes paizes

Como é já do dominio publico, os Estados Unidos adoptaram as providencias necessarias para que fiquem sob o dominio do governo as linhas ferreas do paiz, enquanto durar o estado de guerra. Isto deu logar a que se fizesse uma interessante estatistica sobre as linhas ferreas mundiaes, no que respeita á extensão e á posse das mesmas por particulares ou pelo Estado.

A estatistica é a seguinte:

Paizes	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
Canada . . . . .	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
Peru . . . . .	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 estatistica, que reproduzimos tal como a encontramos n'uma 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 maguado protesto.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Vouga** — Reabriu ao serviço publico, para passageiros sem bagagem, a paragem de Aguireira, ao kilometro 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 officiosa e da dos Avisos ao Publico 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 annulladas 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 tariffação provisoria consistirá no seguinte:

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

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

Tarifa geral para transportes de grande e pequena velocidade, complemento á tarifa geral, que incluye 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 despesas 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 applicada «ad valorem», tendo por isso o expedidor que declarar na nota de expedição o valor da mercadoria.

Todas as tarifas soffreram algumas alterações de preços, não sendo, porém, atingidos 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 annulladas 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 incluída no complemento á tarifa geral.

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

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

Tão depressa conheçamos em detalhe a nova tariffação, elucidaremos sobre ella, quanto possivel, 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 funcionarios publicos, as taxas do Imposto do sello são augmentadas de 50 % enquanto durar o estado de guerra.

São, portanto, augmentadas 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 despesas accessorias, actualmente em vigor nos Caminhos de Ferro Portuguezes.

## Sobretaxas

Pela portaria n.º 1276 de 27 do mez 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 annunciando essa prorrogação.

Recentemente, porém, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes foi auctorisada a augmentar aquella sobretaxa em mais 17 % para poder fazer face aos encargos resultantes do augmento, que tem de fazer, ao seu pessoal, ficando, portanto, sendo de 57 % a partir de 9 do proximo mez 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 vae 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 appareceram na *Capital* e na *Vanguarda* defendendo a permissão do jogo, regulamentado, em Lisboa.

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

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 distincto funcionario e, como é costume velho, e novo, entre nós, não faltassem em volta d'elle as insinuações malevolas e as suspeições 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 intellectual, que marca, entre nós, quasi o auge d'um 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'um 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 cinematographos 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 vêem desaparecer, em dias, fornecimentos com que contavam para toda uma estação. As mulheres trajam elegantemente, ostentando toilettes caras, chapéus de alto prego, 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 desfavoravel 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 vespéras de touradas e já os nossos *aficionados* discutem os espadas espanhoes 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 annuciado, n'estes tempos de vaccas magras, e em que ninguem tem certo o pão de amanhã, que S. Carlos vae 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 uzo 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, apparecem d'um momento para o outro transformados em negociantes. Toda a gente tem um artigo para collocar mediante o embolso da respectiva commissão. Lançam-se a cada passo companhias d'um exito duvidoso, estando por detraz os mesmos grupos financeiros. As accções de certas companhias attingem preços inverosímeis. A procura é tal que as cotações trepam 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 salários 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 destruido extensos oli-

vaes, mattas intensas de pinheiros, um numero incalculavel de arvores, cuja falta havemos 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 thesouro, sobrecarregado com despesas inevitaveis, está exhausto; exausta, tambem, a materia tributavel.

As classes operarias, irrequietas e exigentes, reclamam a cada passo augmentos de salários, 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 desavenças politicas cavaram odios profundos e, como em 1833, individuos que nasceram na mesma terra, sob as caricias do mesmo sol, falando a mesma lingua, ás vezes até do mesmo sangue, olham-se com rancor, tendo sustado toda a especie de relações. Certas caracteristicas 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 ha dez annos não vinha a Portugal, confessou-me apavorado «que tínhamos 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 realisar a obra de civilisação, que o nosso paiz necessita, são educadas n'um ambiente viciado, e para recrear é que o seu organismo não resista aos germens que tem corroído a nossa sociedade.

Pois é n'este meio, que causa pavor aos menos tímidos e a todos aquelles que não vêem apenas o dia de amanhã, e que ardentemente ambicionam que o seu paiz siga na lenta evolução da historia, aquelle mesmo caminho honrado que, outr'ora, portuguezes de outra fé e de outra tempera, traçaram com as suas inegualaveis virtudes e com os seus gloriosos feitos, que apparece ainda quem proponha, como uma coisa indispensavel, quasi como uma medida de salvação publica, o funcionamento do jogo na sua principal cidade.

Que beneficios nos pode trazer o jogo em Lisboa? Nenhum, 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 mantem 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 irrespiravel, no doloroso e depauperante enervamento causado por um dos mais terriveis vicios?

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

Ah! O Estado consentindo o jogo nas cidades, cometeria um erro bem deploravel, 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'um pé de egualdade 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 ha de mais bello e de mais puro.

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

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

Mas tudo, entre nós, anda tanto ás vellas 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 justificadoamente prohibido.

Agradecemos a amavel offerta do interessante folheto.



# Documentos para a Historia

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

(Conclusão)

A melhor solução, abstrahindo das difficuldades 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 Hespanha. Já expliquei porque esta solução era impossivel.

Somos pois levados forçosamente ao Porto, ou ás proximidades, no Valle do Douro: o unico meio de penetrar na Hespanha é subir este rio, ou os seus afluentes. Reconheceu-se que estes são impraticaveis, e conduzem além d'isso aos picos nevados da serra Secca, que separa o Minho do Douro. Acha-se uma unica sahida natural; consiste em atravessar o Douro para cima do Porto e seguir pela beira-mar, á entrada do Minho, que sóbe até Tuy para ganhar Vigo. Esta directriz consente o estabelecimento do caminho de ferro em condições que nada teriam de exorbitantes, se se esperassem productos de certa importancia para a exploração: mas não conduz ao centro de Castella Velha, e por consequencia 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 kilometros approximadamente para cima da embocadura do Sabor, já não é rio, é uma verdadeira torrente, de que a mais viva imaginação não póde fazer uma ideia. E' pois forçoso abandoná-lo para subir pelo Sabor, que conduz, no meio de difficuldades de primeira ordem renascendo sem cessar, aos platós do Alto Douro, sobre os quaes podemos estabelecer-nos para alcançar Zamora.

Esta directriz é possivel, mediante despesas consideraveis; mas os rendimentos que ella poderia alcançar estariam longe de justificar os sacrificios a que tivesse arrastado. Devemos pois renunciar a tudo isto, e voltar a procurar passagem pelos valles do Tejo e do Guadiana para unir Lisboa com Madrid.

A directriz que parecia decidida entre os governos de Portugal e Hespanha, quando cheguei a Portugal, devia passar a fronteira em Badajoz, e juntar-se em Merida com o caminho de ferro de Madrid a Sevilha, por Toledo, Caceres ou Trujillo; é em conformidade, com estas ideias geraes 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 collega Mr. Bouza um reconhecimento, cuja exposição se achará no relatorio d'este engenheiro. (Peça n.º 6 do caderno das peças geraes).

Este reconhecimento conduziu a este resultado: que só póde sem difficuldade estabelecer-se um caminho de ferro entre Madrid e Placencia por Toledo e pelo valle do Tejo; mas alguns kilometros antes de Placencia encontram-se difficuldades consideraveis em todas as direcções, e é com muita difficuldade que se póde chegar a ganhar Caceres 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 fallei acima. Póde depois chegar-se sem muitas difficuldades ao traçado que estudei por Abrantes e Portalegre.

A directriz que faz objecto d'este reconhecimento sumario, encurtaria 140 a 150 kilometros a distancia de Lisboa a Madrid por Ciudad Real. Deve pois prestar-se-lhe séria attenção: mas é provavel que as grandes despesas a que dará logar entre Placencia e Valencia a farão rejeitar pelo Governo hespanhol.

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

## Economia realisavel adoptando declives mais fortes

N'este caso proporei que se adopte o projecto que apresento, por Santarem, Abrantes e Portalegre.

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

Estas duas linhas conduzem aos resultados seguintes:

De Lisboa a Badajoz	Extensão kilom. <sup>os</sup>	Despeza 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 kilometro.....		351:334	

De Lisboa ao Porto	Extensão kilom. <sup>os</sup>	Despeza Francos	Total Francos
Caminho de Lisboa a Santarem.....	72	—	
De Santarem ao Entroncamento.....	38	—	
Do Entroncamento ao Porto.....	221	81:500.000	
Totaes.....	331	81:500.000	81:500.000
Por kilometro.....		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 kilometros a construir de uma só via. Termo médio 361:000 francos, pouco mais ou menos, por kilometro, não comprehendendo a estação de Lisboa.

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

*Watier*

## Transformação dos raios solares em energia electrica

Mr. E. Case descreve no *Electrician* algumas interessantes experiencias, que realisou com o fim de transformar a luz solar em energia electrica, experiencias que não teem até agora senão um caracter theorico, mas que talvez, com o andar dos tempos, poderão encontrar a sua applicação no terreno da pratica.

Para effectuar as experiencias em questão, construiu Mr. E. Case uma pilha com duas placas de cobre oxidado, submergidas em agua e collocadas uma atraz da outra. Quando se expõe o aparelho á luz, de modo que apenas uma placa receba a sua acção, produz-se uma corrente: invertendo a ordem das placas produz-se a corrente inversa; de sorte que a placa situada na obscuridade dá o effeito causado pelo zinco das pilhas ordinari s.

Juntando-se-lhe sal commum, a resistencia interior diminue e augmenta ainda a intensidade da corrente.

Com duas placas, não oxidadas mas polidas, os phenomenos que se observam são analogos, mas menos intensos. A placa de cobre exposta á 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 effeito util d'esta pilha depende da concentração da dissolução salina: quanto mais debil é esta concentração, a partir de certo grau, melhores são os resultados.



Uma pilha de 7,5 por 10 centímetros, exposta á luz, possui 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, construída para esse effeito, observa-se que o extremo encarnado é o mais efficaz, o que parece indicar que o effeito é devido mais ás radiações caloríficas do que ás luminosas, pois estas teem o seu maximo na região do amarello e aquellas predominam na do encarnado.

A acção d'estas pilhas pode explicar-se pela theoria 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, á 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 tracção 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 empresa, 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 possui uma galeria de 20 metros de comprimento a 20 de profundidade. Existem alli varias camadas carboníferas, mas apenas a primeira, com a espessura de 1,20 metros, está sendo explorada.

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

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

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 experiencia foi feita com a locomotiva 232, marca *Borsig* typo *Mogul*, rebocando um comboio de 126 toneladas, entre Pelotas e Rio Grande.

Quando se procedia á primeira experiencia, 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 experiencia, 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 egual proporção e depois na de 2/3 de carvão e 1/3 de lenha, obtendo-se excellente resultado.

Essa experiencia 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 vegetaes, pela benefica 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 sólo, as cinzas das fornalhas, que são um excellente succedaneo do sulfato, do chloreto de potassio e de outros adubos potassicos, augmentada apenas a proporção dessas cinzas para se obter igual poder fertilizante.

«Tenho, pois a honra de solicitar de V. Ex.<sup>a</sup> se digne providenciar para que as administrações de todas as linhas ferreas existentes no paiz adotem as medidas necessarias no sentido de que se systematizem a descarga e amontoamento 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 taes 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 instrucções da circular do Ministerio da Agricultura.

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



## Mortos com honra

Ao que se diz, na do dia 9, o batalhão de Caminhos de ferro que occupava o sector portuguez entre Armentières e o canal de La Bassée, foi um dos mais provados no ataque inopinado de consideraveis forças allemãs 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 cabir 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 a sua brilhante 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 poupado a qualquer desastre.



## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

*Obrigações de 3 % «Beira Baixa» e 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau*

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Abril de 1918 serão pagos os coupons de 1.º e 2.º semestres de 1916 e 1.º e 2.º semestres de 1917, das obrigações de 3 % «Beira Baixa» e 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon N.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %, Esc. 2516

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

» » » » » 44 » » » » 2515.

» » » » » 45 » » » » 2515.

» » » » » 41 » folha annexa ás an-

tigas obrigações de grau do mesmo typo, 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 sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons, isentos de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art. 5.º da carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

*Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau*

São prevenidos os Srs. obrigacionistas de que durante o mez de Abril de 1918 serão pagos os coupons da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 1/2 % nos termos seguintes:

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

» » » » » 18 » » » » 1536.

O pagamento será feito, nos termos acima indicados, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no 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 de relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação.

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

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

Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da serie «Mirandella - Vizeu» com os numeros 1906 a 1910, 8266 a 8370, 9131 a 9135, 17066 a 17070, 17246 a 17250, 18686 a 18690, 20496 a 20500, 25396 a 25400 e 27846 a 27850.

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

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

### Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

*Sociedade anonyma de Responsabilidade Limitada*

Não se tendo effectuado 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. 44.º 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 appareição do parecer da Commis-são 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 distincto professor e notavel economista, o Sr. doutor Fernando Emygdio 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. E' facto que capacidades financeiras como Teixeira de Sousa, Mattoso dos Santos, Anselmo de Andrade e Vicente Ferreira, incluíram 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 difficuldades, estando os nossos productos tempos indeterminados á espera de barcos que os conduzam ao seu destino, uma tal medida, posta em pratica, não só augmenta a procura de cambiaes, e de ahí a sua alta, como tambem fará incidir sobre o consumidor um novo e pesado imposto, affectando assim a economia nacional. A prohibição de operações cambiaes 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 915.020 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 9.156.950 escudos, mais 13.692 kilogrammas e 510.231 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 afincado o desenvolvimento das culturas irrigadas. Para esse effeito os estudos e as realisações proseguem, o que tem particular e duplo interesse, pela extensão territorial da Companhia e pelo incentivo que deriva do prestigio da sua administração.

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

O saldo da conta de rendimentos foi de 294 contos.

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

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 á Companhia e até com sacrificio da propria saude.

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

Os valores em que a alta se accentuou foram no grupo bancario, principalmente nas acções do Banco Portuguez e Brasileiro, que attingiram uma sensivel alta. O resto do mercado manteve-se fraco e com poucos negocios.

**Cambios.** — O mercado cambial, durante a quinzena, esteve bastante irregular; ao principio, devido a intensa procura, mostrou-se firme, porém depois influenciado sem duvida pelas projectadas medidas governamentais tendentes a normalisar os cambios, estes afrouxaram, nos ultimos dias, e de novo devido a especulação, firmaram outra vez, fechando a semana com tendencia firme.

O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres tem permanecido a 3 1/8 cu seja a libra a 18.286 réis francos.

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	806	820
New York cheque.....	1745	1770	1765	1795
Italia cheque.....	495	200	200	210
Suissa " .....	440	445	402	408
Libras.....	11\$30	11\$40	10\$80	11\$00

### Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — ABRIL

Bolsas e titulos	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
<b>Lisboa:</b> Divida interna 3%, assentamento	—	42,80	42,80	42,70	—	42,70	42,70	42,50	42,45	—	—	—	42	—
Divida interna 3 %, coupon.....	41,90	42,85	42,80	42,80	42,70	—	—	—	—	42,50	—	42,40	—	—
• 4 %, 1888, c/premios.....	—	—	22\$90	—	—	—	—	—	—	—	—	22\$90	—	—
• 4 %, 1888/9 c.....	—	—	—	62\$00	—	—	—	—	—	—	61\$50	—	—	—
• 4 %, 1890 c.....	—	—	—	—	51\$50	—	—	—	—	—	51\$50	—	—	—
• 3 %, 1905 c/premios.....	—	10\$70	10\$70	—	—	—	10\$70	10\$75	—	—	10\$75	—	—	—
• 5 %, 1905, (C.ª de F.ª E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• 5 %, 1909, ob. (C.ª de F.ª E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	81\$00	—	—	—	—	—
• 4 %, 1912, ouro.....	—	—	—	123\$00	123\$00	—	—	—	—	120\$00	—	—	—	—
externa 3 %, coupon 1.ª serie.....	97\$00	97\$70	97\$70	97\$60	—	—	97\$00	—	—	—	94\$70	95\$00	95\$00	—
• 3 %, 2.ª serie.....	—	—	—	96\$30	—	—	96\$00	—	96\$00	—	93\$00	—	—	—
• 3 %, 3.ª serie.....	—	—	—	99\$00	—	—	98\$50	—	98\$50	—	96\$70	—	96\$00	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	235\$00	234\$00	234\$00	234\$00	234\$00	—	234\$00	233\$00	233\$00	233\$00	234\$00	234\$00	235\$50	—
• Commercial de Lisboa.....	—	200\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Nacional Ultramarino.....	275\$00	276\$00	276\$00	277\$00	280\$00	284\$00	290\$00	290\$00	289\$00	285\$00	282\$00	288\$00	276\$00	—
• Lisboa & Açores.....	174\$00	174\$00	175\$00	—	—	173\$00	178\$00	178\$00	—	—	175\$00	175\$00	175\$00	—
• Companhia Cam. F. Port.....	—	—	5\$20	5\$20	33\$50	—	—	33\$00	—	31\$50	31\$20	5\$00	—	—
• Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Companhia Tabacos, coupon.....	133\$30	133\$30	133\$00	—	132\$80	131\$50	131\$00	132\$00	131\$10	131\$00	130\$50	130\$00	128\$50	—
• Companhia dos Phosphoros, coupon.....	44\$50	44\$50	44\$75	44\$50	44\$80	45\$00	45\$00	45\$00	45\$50	46\$00	45\$00	45\$00	45\$00	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	128\$50	128\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Companhia C. F. de Benguela tit. 1.....	—	98\$50	98\$00	98\$50	99\$00	98\$00	98\$50	97\$80	—	—	97\$00	—	—	—
• Companhia C. F. de Benguela tit. 5.....	98\$00	98\$50	99\$00	98\$50	98\$50	98\$00	98\$00	97\$50	97\$00	—	—	96\$50	95\$00	—
• Companhia Cam. F. Port. 3 %, 1.º grau.....	85\$00	—	—	—	—	—	84\$50	—	—	—	—	—	85\$00	—
• Companhia Cam. F. Port. 3 %, 2.º grau.....	—	34\$40	—	34\$00	34\$00	36\$00	33\$50	—	33\$00	33\$00	33\$00	33\$50	33\$50	—
• Companhia da Beira Alta 3 %, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Companhia da Beira Alta 3 %, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	80\$00	—	—	—	99\$50	—	—	—
• Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	75\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• prediaes 6 %.....	91\$80	—	—	—	—	—	—	—	91\$80	—	—	92\$00	—	—
• 5 %.....	—	—	—	—	—	—	92\$00	92\$00	92\$00	—	—	—	—	—
• 4 1/2 %.....	—	—	—	89\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3 %, portuguez 1.ª serie.....	63,25	63,25	—	—	64,25	—	—	—	63	63	—	—	—	—
• 3 %, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 %, 1.ª grau.....	—	280	280	284	278	288	—	—	—	270	276	—	—	—
• Comp. Cam. F. Port. 4 %, 1.ª grau.....	—	—	130	—	—	—	—	190	190	197,50	—	—	—	—
• Comp. Cam. F. Port. 3 %, 2.ª grau.....	—	112	212	110	113,50	112,50	—	112,50	110	112	—	—	—	—
• Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 %, portuguez.....	—	—	—	58 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
<b>Portuguezas</b>									
Companhia Cami- nhos de ferro	—	1.073	Escudos	1.073	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	31 Março	746	979.582\$81	722	700.198\$27	+ 279.383\$54	1.313\$11	969\$80	+ 343\$31
Minho e Douro .....	30 Nov.º-17	484	2.406.399\$19	484	2.059.582\$10	+ 346.817\$18	4.971\$89	4.255\$33	+ 716\$56
Beira Alta .....	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	28 Fevereiro	185	15.831\$56	185	17.390\$18	- 1.558\$62	85\$37	93\$56	- 7\$99
Valle do Vouga... ..	31 Junho-17	176	69.119\$02	176	85.108\$60	- 15.989\$58	392\$72	482\$57	- 90\$85
Porto á Póvoa e Famalicão .....	31 Dez.º-17	64	213.838\$15	64	208.836\$52	+ 5.001\$63	3.341\$22	3.263\$07	+ 78\$15
Guimarães .....	30 Dez.º-17	56	200.716\$03	56	169.219\$57	+ 31.496\$48	3.581\$21	3.021\$77	+ 56\$44
<b>Hespanholas</b>									
Norte de Hespanha.....	20 Fevereiro	3.681	21.022.659	3.681	22.301.776	- 1.279.117	5.711	6.058	- 347
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 Março	3.664	35.431.328	3.664	31.071.338	+ 4.359.990	9.670	8.480	+ 1.190
Andaluzes.....	20 "	1.083	4.572.025	1.083	4.601.795	- 29.770	4.221	4.249	- 28
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	31 Março	777	411.596	777	335.934	+ 75.662	529	432	+ 97
Lorca a Baza e Aguilas.....	9 "	168	305.276	168	980.440	- 675.164	1.180	5.835	- 4.655



## Linhas electrificadas

### Uma instalação hydroelectric authomatica

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

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

N'essa instalação hydroelectric não ha instrumentos, porque esses se encontram na central termica da Companhia, distante 0,950 kilometros.

Unem as duas instalações trez grupos de conductores (cabos de transmissão de força, cabos para instrumentos e cabos de registos). D'este modo, enquanto a instalação hydroelectric se regula perfeita e authomaticamente, os operarios da fabrica de vapor podem inspecionar a acção das rodas hydraulicas e dos geradores.

O mais surpreendente da instalação é a rapidez com que começa a funcionar. Só necessita 37 segundos desde que o primeiro comutador funciona até á 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 sólo.

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 mechanismo 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 augmentar 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 instalação hydroelectric ou desde a central termica.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Allemanha

Com o fim de facilitar o trafego de mercadorias e restringir tanto quanto possível o de passageiros em comboios directos ou expressos, os representantes das administrações dos caminhos de ferro dos diversos Estados allemães, 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

Augmento		Augmento
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 augmento das despesas sem o augmento sufficiente das receitas, dando em resultado modificar sensivelmente o coeeficiente de exploração:

	Em 30 de Junho:	1861	1911	1914	1915
Comprimento das linhas (kilom.)		330	25.871	29.490	32.280
Capital de estabelecimento (1.000 francos).....		166.350	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
Coeeficiente 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 accordo 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 construcções agora auctorizadas.

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 mezes 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'aquella cidade ao ponto mais conveniente do littoral 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 ver que esse prolongamento é destinado a servir, pelo menos, a tres dos quatro municipios indicados e, a ser construida 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 sr. ministro da viação, attendendo ao que lhe requereu a Compagnie Générale des Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil, resolveu approvar 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, sextas-feiras e domingos.

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



 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
Março.....	40.700
Abril.....	46.659
Maió.....	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 accrescimento médio mensal de 11.766 toneladas de minério transportado; e também que o *record* do transporte coube ao mez de Novembro do anno findo.

 Com o fim de attender ás crescentes necessidades de transporte de mercadorias, que augmenta constantemente, as officinas da linha ferrea de Gravatahy, de Santa Maria e Rio Grande, n'esse Estado, estão activando os serviços de reparação dos vagonos 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.



## ARREMATACÕES

### 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 sede, 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 á 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 provisorio da quantia de 197\$94.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar este deposito com a quantia necessaria para prefazer 5% da importancia 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 Depósitos. O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

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 Gloria, 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 Apollonia, recebem-se propostas para a venda do predio n.º 63 a 75 da rua de Santo Antonio da Gloria.

As propostas serão endereçadas ao Engenheiro em Chefe da Via e Obras, estação de Lisboa-Santa Apollonia 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 Gloria, em Lisboa, pela quantia de... (por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central da Divisão de Via e Obras, de que tomei pleno conhecimento.

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

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. 113.º da Tarifa Geral proceder-se-ha 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 debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis, até 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 Apollonia, 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 2.º grau de instrucção primaria, e

Declaração de fiador idoneo, acceite pela Companhia, e abonatorio 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 litterarias, e, em egualdade 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 SENSACIONAES DA SEMANA

O grande successo cinematographico

JUDEX

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

Frou-Frou, colossal criação da actriz Alice Brady



## HORARIO 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	Cintra
6 10	7 41	15	7 23
10 5	11 34	8 12	9 25
5 30	7 19	12 5	1 14
7 22	8 51	8 40	9 48
12 25	1 54	10 20	11 27
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Cascaes
6 20	7 40	5 55	7 11
9 13	10 23	7 25	8 43
10 30	11 50	8 45	9 46
1 10	2 20	9 10	10 13
5 30	6 50	12 20	11 36
6 20	7 32	3 34	4 50
1 30	8 50	7 20	8 30
10 25	11 45	10	11 16
12 30	1 40	11 20	12 36
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	P. d'Arcos
7 50	8 32	8 47	9 28
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	V. Franca
6	7 37	8 10	7 49
1 10	3 25	4 11	5 40
5 30	6 50	8	9 36
6 2	17 39	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	Sacavem
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 44	10 40	11 30
5 10	6 8	4 58	5 48
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	11 1	11 36
12 16	1 7		
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	B. Prata
6 40	7 50	8 20	7 30
5 10	5 20	9 20	9 30
6 15	6 26	5 40	5 50
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	Setil
6	8 16		
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	Santarem
	8 54	11 36	
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	Entrone
5 20	9 33	11 26	5 5
Entrone	Alfarellos	Entrone	Alfarellos
4 25	2 19	1 57	10
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Porto
8 30	4 25	7 9	8 26
8 50	11 3	1 33	10 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	12 40	9 25	2 33
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	Aveiro
10 55	6 49	12 10	7 37
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	Figueira
2 50	4 43	7 30	8 21

## SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	Barreiro
6 15	6 55	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 3
10	10 40	9 25	10 5
11 30	12 10	11 40	12 20
1	1 40	1 20	2
2 45	3 15	3 3	2 45
4 30	5 10	4 55	5 35
5 45	7 30	6 10	6 50
7 30	8 15	8 10	8 55
8	8 45	8 35	9 20
11 30	12 15	9 50	10 35
Lisboa	Setubal	Lisboa	Setubal
8	9 44	8 10	10 5
11 30	1 20	10 30	12 20
4 30	6 20	5	6 30
8	10 5	5 16	8 55
	11 35	8 35	10 35
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	Aldegallega
8	10	8	10 5
11 30	1 20	10 20	12 20
4 30	6 20	5	6 30
8	10 5	5 16	8 55
	11 35	8 35	10 35
Lisboa	Evora	Lisboa	Evora
8	1 29	2 35	8 5
8	12 32	10 14	3 45
Gadanhã	Montemor	Gadanhã	Montemor
12 25	1	10 50	3 45
11 10	11 45	10	10 40
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Vila Viçosa
8	5 30	6 15	3 45
Lisboa	Mora	Lisboa	Mora
8	4 30	6 30	3 45
Lisboa	Beja	Lisboa	Beja
8	2 25	2 10	8 5
8	12 55	9 30	3 45
Lisboa	Moura	Lisboa	Moura
8	5 45	6	3 45
8	5 40	6 10	8 5
Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real
8	10 50	3 40	8 5
Tunes	Portimão	Tunes	Portimão
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	Grandola
3 55	7	8 45	12 18
1 5	4 15	6 50	10 35
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	V. R. S. Ant.
3 30	8	8 30	11 4
C. Branca	Faro	C. Branca	Faro
5 10	11 30	6 45	1 17

## MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	Braga
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	Valença
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 25	8 10
Porto	Monsão	Porto	Monsão
8 22	1 53	4 26	10 10
5 10	10 34	2 47	8 10
Vianna	Valença	Vianna	Valença
8	10 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 50	9 50	4 5	6 46
Vianna	Monsão	Vianna	Monsão
8	10 45	4 26	7 20
7 50	10 34	4 2	6 46
Porto	Penafiel	Porto	Penafiel
7 7	8 54	4 53	6 46
Porto	Marco	Porto	Marco
9 52	12 44	3	5 50
Porto	Tua	Porto	Tua
4 43	9 24	5 51	10 30
Porto	Baren d'Alva	Porto	Baren d'Alva
8	4 13	12 40	8 19
Regoa	B. d'Alva	Regoa	B. d'Alva
6 41	11 52	5 6	10 13
Porto	Amarante	Porto	Amarante
8	11 5	7 55	10 30
4 43	7 17	4 52	8 19
Regoa	V. Real	Regoa	V. Real
8 32	9 51	5 27	6 37
Regoa	Vidago	Regoa	Vidago
12 45	4 20	11 45	3 10
Pocinho	Carviães	Pocinho	Carviães
3 40	5 25	10 57	12 35

## VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Sarnada	Espinho	Sarnada
5 43	9 6	4	7 31
Espinho	Vizeu	Espinho	Vizeu
8 35	3 45	12 20	7 40
Aveiro	Sarnada	Aveiro	Sarnada
10	11 38	7	8 48
7 15	8 52	4 30	6 5
Vizeu	Sarnada	Vizeu	Sarnada
q 4 39	8 36	n 5 30	10 2
l 6 36	10 36		

## POVOA DE VARZIM

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Povoa	Porto	Povoa
8 15	10 41	4 15	6 18
11 15	12 40	8 30	9 50
4 37	6 8	12 20	1 30
c 7 15	8 42	n 4 10	5 40
f 10	11 20	f 7 20	8 41
Povoa	Famalicão	Povoa	Famalicão
7	8 22	10 10	11 26
4	5 20	k 3 25	4 45
	7 20		8 38

## GUIMARAES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Trofa	Guimarães	Trofa	Guimarães
7 40	9 13	11 40	1 11
7 25	8 57	1 2	3 43
Trofa	Fafe	Trofa	Fafe
9 36	12 12	6 38	9 7
6 5	8 34	4 10	6 48

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



## Companhia da Mala Real do Pacifico

Continuam regularmente as carreiras para a America do Sul.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.ª



## Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

Um paquete francez.  
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª



## New York (directo)

Um paquete francez.  
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.ª



## S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo

Um paquete portuguez.  
Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.ª



## A sahir de Leixões

## Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete francez.  
Agente, Diogo J. Aquino de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.



## Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete francez.  
Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.

## PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

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

## COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

## FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

## Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoia e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.

