

Gazeta dos Caminhos de Ferro

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

10.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Maio de 1918

Numero 730

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Complemento á Tarifa Geral (G. V. e P. V.).
Tarifa de despesas accessorias. — Classificação Geral de mercadorias (P. V.).
Companhia Portuguesa. — Tarifa especial n.º 105 (P. V.).

SUMMARY

Novissima reforma ferro-viaria, por J. Fernando de Sousa..... 147
Parte Official — Ministerio das Subsistencias e Transportes — Caminhos de Ferro do Estado, decreto n.º 4205..... 150

Viagens e transportes.....	151
Carris de Ferro de Lisboa.....	152
Caminhos de ferro colonias.....	154
Anuario Commercial.....	155
Manual do Viajante.....	156
Mapa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha.....	156
Parte financeira:	
Carteira.....	156
Boletim commercial e financeiro.....	156
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	157
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	157
Linhas Ferreas Brasileiras.....	158
Companhia Atravéz d'Africa (Relatorio).....	158
Arrematações.....	159
Horario dos combolos.....	128

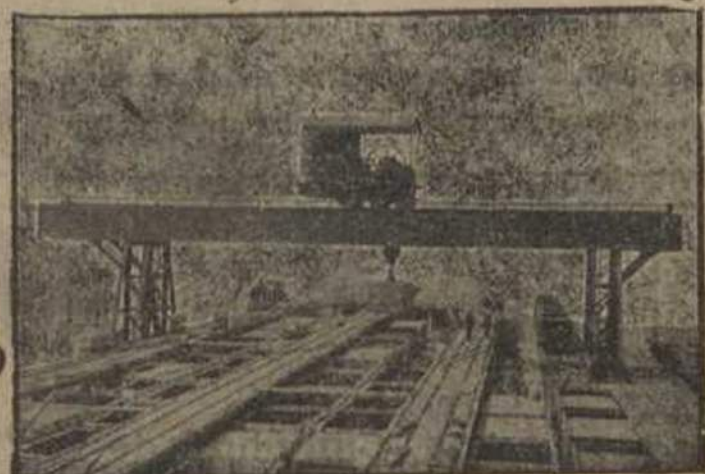
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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 & C.* — **Cimento «Candiot»**, 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 Cabreas

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

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

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



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

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

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



DEPOSITO PARA REVENHA
105, Rua dos Fanqueiros, 1.
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

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

Telef.: Central

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388

"FIDELIDADE"

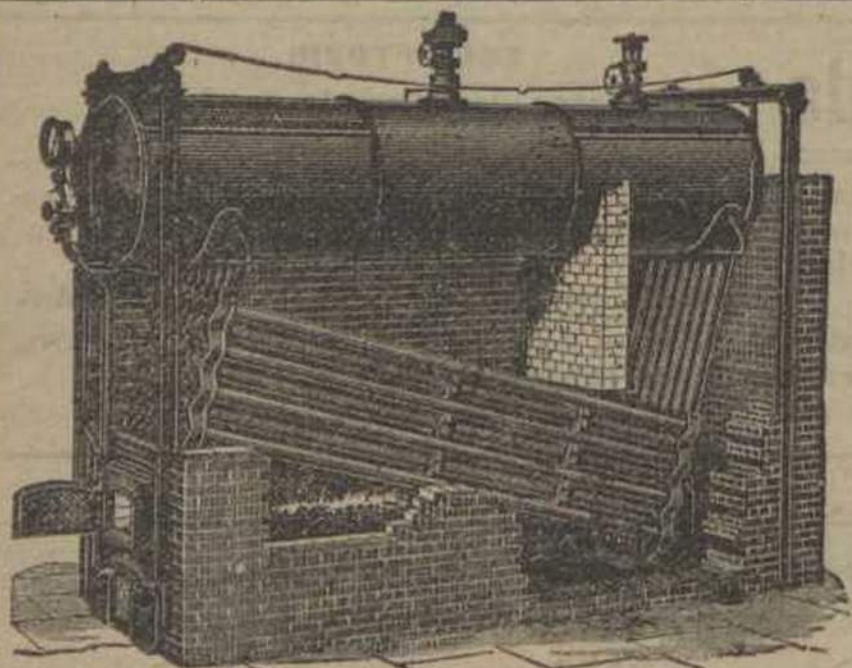
Capital emitido..... 1.344.000\$00

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores

de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

A' venda em todas as livrarias e nas principais 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

10.º do 31.º anno | LISBOA, 16 de Maio de 1918 | Numero 730

Novissima reforma ferro-viaria

Um volume inteiro da *Gazeta* mal chegaria para a analyse da serie de decretos, divididos em titulos — que decretos são afinal — publicados no *Diario do Governo* de 4 do corrente, em 58 paginas de texto compacto.

E' um novo codigo ferro-viario, que, se não excede tudo quanto a antiga musa canta, faz mais e melhor: revoga toda a legislação anterior, de saudosa memoria.

Qual a genesis d'essa obra sem precedentes?

Um insignificante qualquer, que se chamou João Chrysostomo de Abreu e Sousa, promulgou o decreto de 31 de dezembro de 1864, poucos annos depois das primeiras concessões de linhas ferreas, adaptando intelligentemente á nossa legislação penal e commercial a lei franceza de policia de caminhos de ferro, de 15 de julho de 1845. Cotejando os dois diplomas, vê-se quão criteriosa foi essa adaptação, que não é copia servil.

Publicado, no uso de uma auctorisação legislativa, ficou sendo esse decreto a lei fundamental da nossa rede ferro-viaria. Estabeleceu o principio de fazerem os caminhos de ferro parte do dominio publico, e de ficar a sua concessão ou construcção dependente de lei. As concessões só podiam, pois, ser temporarias, sendo as empresas encarregadas do serviço publico de transportes accelerados com determinados direitos e obrigações. As suas relações, quer com o Estado, quer com os particulares, já nos actos commerciaes de transporte, já na restricção do direito de propriedade nos predios atravessados pelas linhas; as regras policiaes e suas sancções penaes, necessarias para garantir tanto a conservação das linhas, como a segurança da circulação, eram nitidamente traçadas.

Asseguravam-se os direitos derivados dos contractos, sem prejuizo da soberania do Estado, que fiscalizava serviços, examinava e approvava horarios e tarifas, decidia o que importava á segurança publica, sem vexar as empresas, nem as esbulhar das liberdades e direito de iniciativa que lhes pertenciam.

Ao mesmo espirito obedeceu o regulamento de policia e exploração, de 11 de abril de 1868, promulgado por Sebastião do Couto e Castro, outro nome illustre d'engenheiro, e que perfilhou a *Ordonnance* regulamentar de 15 de novembro de 1846, accomodando-a á nossa legislação e mantendo o principio fundamental, que lhe era commum com a lei franceza.

Como observa o illustre economista Colson, os concessionarios de linhas, não são, segundo o direito francez, proprietarios das que exploram; teem apenas o direito de cobrar taxas durante um periodo limitado, em compensação dos encargos pecuniarios que assumiram. Os seus direitos e obrigações derivam, pois, por igual: 1.º de contractos celebrados, cujas clausulas, *obrigatorias para as duas partes*, só podem ser modificadas de

commum accordo; 2.º de providencias de policia geral, promulgadas pela auctoridade publica no uso pleno dos seus direitos.

O nosso decreto de 1864, enumerando no seu extenso e minucioso art. 4.º (que a *novissima reforma* houve por bem omitir) as providencias que o governo deveria decretar para assegurar a boa construcção e exploração de linhas, teve o cuidado de lhe accrescentar o honesto paragrapho seguinte:

§ unico. — Na execução d'este artigo o governo attenderá sempre ao que tiver sido estipulado nos contractos.

Passaram 50 annos, sem que a furia reformadora investisse com o decreto de 1864 e o regulamento de 1868.

Não é que a evolução dos serviços ferro-viarios e as licções da experiencia deixassem de mostrar a conveniencia de modificar este ou aquelle preceito, actualizando-o, accomodando-o ao moderno criterio de flexibilidade das regras d'exploração, que não podem, nem devem, ser rigidamente uniformes.

Comprehendia-se que em materia de tal ponderação não se podia proceder ao de leve.

Demais, continuava-se a seguir o exemplo da França, cujo direito ferro-viario é a fonte do nosso e é d'elle subsidiario até nalguns contractos.

A *Ordonnance* de 1846 ainda hoje, após 72 annos, transformada com ligeiras alterações no decreto de 1 de março de 1901, rege a policia e exploração da rede franceza. A seu tempo veremos em que sentido a modificaram agora os nossos reformadores.

A lei de policia de 1845 foi alterada em um dos seus artigos, o 4.º, por decretos de 27 de dezembro de 1880 e 26 de março de 1897. A lei de 11 de julho de 1880, regulando a concessão dos caminhos de ferro de interesse local e de *tramways*, isentou estes ultimos da applicação de certos artigos da lei de 1845.

Mantem-se pois estavel nas suas linhas geraes a legislação franceza, salvo algumas oportunas modificações, que suavizaram durezas e flexibilisaram a demasiada rigidez e generalidade absoluta de certos preceitos primitivos.

A' nossa legislação de 1864 e 1868 juntaram-se as leis dos contractos bilateraes de concessão, e os diversos diplomas, que successivamente regularam, tanto os caminhos de ferro do Estado, como os serviços de fiscalisação.

Para remodelar criteriosamente esse vasto e complexo systema dois requisitos se exigiam: estudo attento e competente oportunidade da reforma.

E' acaso no mais agudo da crise mundial, que tudo perturba e convulsiona; quando ninguem pode prever o que será o dia de amanhã; quando a actividade industrial e commercial, e o regimen economico e financeiro depois da guerra, mormente em paizes pequenos como o nosso, são formidavel incognita, é acaso o momento asado para profunda remodelação de leis organicas em serviços importantes e complexos?

Incumbe porventura essa função a um ministro, como o das subsistencias e transportes, de caracter extraordinario e transitorio, que ha de forçosamente desaparecer com as circumstancias anormaes que o suscitaram?

Ao mais elementar bom senso repugnaria pois tal empresa em tão critico momento. Dado que se arcasse com ella, era preciso, ao menos, que a competencia a abonasse.

E' competente o Ministro? Não, sem injuria o podemos affirmar, por bem intencionado que seja, pois se trata de um ramo de serviços complexos, a que tem sido extranho.

E' competente o director geral dos transportes terrestres, só por si, para architectar reforma de tal magnitude? Não. Embora seja um technico intelligente, falta-lhe a imprescindivel experiencia, cujas licções se não improvisam. Não deu ainda ao officio annos bastantes para ter auctoridade. Podia cooperar com outros, não porém dispensar collaboração auctorizada, por maiores que possam ser as suas aptidões.

Quem preparou o regulamento geral dos caminhos de ferro do Continente, que vae fazer da Fiscalisação o *Deus-ex-machina* de todas as linhas e reduzir as companhias á condição de miseraveis servos da gleba ferro-viaria?

Não se sabe, ou antes, suspeita-se, para não dizer que se sabe.

Nos seus *Essais de morale et de critique* escreveu Rénan: "Os que sahem do santuario e declaram guerra ao dogma que serviram, teem, nos golpes que vibram, segurança de mão, que o laico não attinge, um caracter particular d'audacia e petulancia: a *audacia de um familiar*".

Adivinha-se no novo regulamento a psychologia do serviçal de baixa cathogoria, que fosse despedido e ao qual o acaso de tempos revoltos puzesse nas mãos a vara com que fustigasse o antigo patrão e o vexasse, achincalhando-o.

O estylo é o homem e esse estylo, revela-o na grammatica de cosinheira, no odio requintado ás companhias, no proposito de as deprimir e achincalhar, na deficiencia de cultura, nas artimanhas capciosas.

A que chegámos: á esta inversão total de valores, vendo braço direito de um director geral de transportes um fulano qualquer, senão rei, pelo menos, principe dos caminhos de ferro portuguezes!

O decreto de 1864 e o decreto de 1911!

Abreu e Sousa e . . . sabe Deus quem!

Duas epochas que assim se definem pelos contrastes!

Admittamos por momentos que a inexperiencia, desejosa de affirmar a sua operosidade, escutasse, como Eva a voz de insidiosa serpente, que lhe offerecesse o plano de uma reforma radical, fructo saboroso da arvore da sciencia, elixir maravilhoso para coarctar abusos nefandos, que as companhias . . . quasi todas em regimen de convenio, praticam para se locupletarem escandalosamente.

Aconselhava a mais elemental prudencia, que se tomasse por base o regulamento vigente, acrescentando aos preceitos consagrados pela experiencia as *novissima verba* de oraculos de occasião, tudo methodicamente ordenado, arrumado por materias, como o decreto de 1864 e o regulamento de 1868, e como todas as leis e regulamentos, que não pretendam ter o cunho de origem de um manicómio.

Pois fez-se o contrario, como vamos vêr. O *regulamento dos caminhos de ferro* com os seus 263 artigos (o de 1868 tinha apenas 92) é um mosaico de quasi todos os do decreto de 1864 (com omissões de importancia) e do regulamento de 1868, transcriptos, em geral, sem alteração (que onde as ha os peiora), dos artigos do Codigo Commercial relativos a transportes, de varios preceitos do regulamento francez, inutilmente adicionados e comicamente traduzidos e de uma centena de artigos novos, gandaiados não se sabe onde e tendo tudo o carimbo da procedencia da adopção.

Quanto ao ordenamento de materias, é de endoi-decer.

Divide-se o regulamento em 5 capitulos sem titulo. O unico que poderiam ter era *Mexerufada*, tal é a confusa promiscuidade de assumptos de que se occupam sem ordem logica.

Dão-nos a impressão de uma serie de caixotes em

que á tóa e a esmo se arrumasse uma bibliotheca, ou antes, de um sacco, semelhante ao do loto, de onde se fossem tirando á sorte artigos em vez de numeros.

Um exemplo, o Capitulo II. Artigos 36.º a 38.º, marcha de comboios; 39.º a 45.º, composição dos ditos; 46.º a 53.º, marcha dos mesmos; 54.º a 56.º, signalisação d'estações; 57.º, circulação de comboios; 58.º, guardas de linha; 59.º, caes de mercadorias; 60.º a 64.º, material circulante; 65.º a 75.º, composição de comboios; 76.º a 83.º, horarios; 84.º a 85.º, composição de comboios; 86.º, material sanitario das estações; 87.º, vendas nas estações; 88.º, pessoal.

E' ou não mexerufada?

Alguns artigos novos foram traduzidos dos regulamentos francezes e com singular e comica infelicidade, como vamos ver:

Art. 87.º — Nenhum *criador*, vendedor ou distribuidor de quaesquer objectos poderá ser admittido pelas empresas a exercer a sua prolição dentro das plataformas das estações, *sem uma auctorisação especial da auctoridade local*.

Confesso que me intrigou este artigo antes de lhe descobrir a origem. Porque se torna o regedor ou o administrador arbitro de vendas e distribuições nas estações? E o *criador*? Acaso essas auctoridades vão dar licença para criação de porcos ou galinhas nas plataformas? Afinal decifrei o enigma: O artigo é traducção *livre* do artigo 66.º do decreto francez de 1 de março de 1901:

Art. 66.º — *Aucun crieur, vendeur, ou distributeur d'objects quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.*

Pateos e edificios transformam-se em plataformas! o prefeito, a que a centralização napoleonica deu funções policiaes omnimodas, é democraticamente substituido pelo regedor, e o *crieur*, pregoeiro, arma em *criador!!* Isto n'um decreto assignado por todo o governo!

O art. 1.º, tanto da *Ordonnance* de 1845, como do decreto de 1901, attribue ao prefeito do departamento a função de regular a policia das estações e especialmente a entrada, estacionamento e circulação dos vehiculos nos pateos das estações, não podendo, porém, as suas determinações ter força executoria sem a approvação do Ministro das obras publicas.

Pois o colleccionador de novidades para a novissima reforma ferro-viaria não resistiu á tentação de aproveitar um preceito centralizador, que o nosso legislador de 1868 não perfilhou. Lá está, como agulha em palheiro, entre o artigo 185.º relativo á isenção de jurdos e o 187.º concernente ás informações que as empresas devem prestar ás repartições competentes, um novo artigo, que reza assim:

Art. 186.º — As medidas de fiscalisação destinadas a assegurar a boa ordem nos *locaes suburbanos* (!) das estações (taes como os pateos adjacentes ás entradas de passageiros ou caes de mercadorias) que sejam destinados ao estacionamento e circulação de vehiculos de qualquer especie, serão reguladas por editaes emanados da auctoridade local.

Os locaes suburbanos, os pateos adjacentes ás entradas e por fim o regedor ou o administrador de cada localidade a regular a policia dos pateos das estações, conforme cada um julgar melhor na sua alta sabedoria!

Valia a pena ir nacionalisar o preceito francez, peorando-o!

Outro exemplo. Com estranhesa li o enigmatico e inutil artigo 30.º do theor seguinte:

Art. 30.º — São applicaveis aos caminhos de ferro as leis e regulamentos que tenham por objecto a conservação dos fossos (*sic*), taludes, *terrados* (!?) e obras d'arte e que prohibam, em toda a sua extensão, o pascigo de gados e os depositos d'objectos de qualquer natureza.

Que leis são essas? Que provocou tão carinhosa sollicitude por fossos e terrados? Que são terrados em caminhos de ferro?

Descobri afinal que o auctor do mosaico não resistira á tentação de embutir n'elle o artigo 2.º da lei franceza de 1845.

Art. 2.º — Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes et d'interdire sur toute leur étendue le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objects quelconques.

João Chrysostomo omittiu esse artigo, promulgado na infancia dos caminhos de ferro, que lhes applicava as leis acerca d'estradas. A experiencia havia mostrado a conveniencia de sujeitar aquelles a legislação especial.

Pois é agora que o auctor do regulamento julga oportuno resuscitar velharia tal, omittindo a referencia á *grande voirie*, talvez por não saber o que era e traduzindo *fossés* por *fossos*, em vez de valetas, e *levées* por *terrados!! Cavalleiros*, ou motas de terra, confundidos com *terraços* ou *terradegos!*

Mais ainda. Aparece-nos, como coisa nova, um artigo 109.º.

Art. 109.º — E' prohibido a toda a pessoa extranha ao serviço do caminho de ferro:

- 1.º) Penetrar, circular ou estacionar no recinto do caminho de ferro.
- 2.º) Collocar ou depositar n'elle quaesquer materiaes ou objectos.
- 3.º) Introduzir cavallos ou animaes de qualquer especie ou deixar lá entrar aquelles que estiverem confiados á sua guarda.
- 6.º) Destruir os cercados, carreiras, taludes e obras d'arte.

Este artigo figurava com os seus primeiros quatro numeros na *Ordonnance* de 1846. O autor do nosso regulamento de 1868 omittiu-o, e com rasão, por inutil, porque as prohibições que formula se acham abrangidas por outros artigos.

No decreto francez de 1901 acrescentaram-se mais dois numeros e algumas palavras ao n.º 1.º, que restringiram o caracter absoluto da prohibição, ficando assim:

Art. 57.º — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer:

- 1.º De pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner.
- 2.º D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objectes quelconques.
- 3.º D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ou de laisser d'y introduire ceux dont elle a la garde.
- 6.º De dégrader les clôtures, barrières, talus, batiments et ouvrages d'art.

Toda a pessoa em vez de qualquer pessoa!

As palavras *sans y être autorisée régulièrement* evitam o absurdo de prohibir a entrada nas estações, que fazem parte do recinto do caminho de ferro, e que o regulamento declara explicitamente estarem abertas ao publico durante determinadas horas, o que é a auctorisacão regular.

Pois o traductor suprimiu-as.

Jeter, verteu-o por *collocar*, o que não é o mesmo. De *clôture* fez *cercado* em vez de vedação, confundindo o continente com o conteúdo. De *barrières*, cancellas, fez *barreiras*, galicismo que um erro typographico não revisto transformou nas enigmaticas carreiras. *Dégrader* não é destruir.

E para isto se acrescentou um artigo inutil, que ha 50 annos foi, com rasão, julgado dispensavel.

O § 2.º do artigo 15.º diz:

§ 2.º — O Estado ficará sujeito ás mesmas responsabilidades para com os particulares, se os caminhos de ferro forem explorados á sua custa ou por sua conta.

Era inutil este paragrapho. Bastava manter o artigo 9.º do decreto de 1864, mais bem redigido, que declarava applicaveis ao Estado, quando as linhas ferreas forem por sua conta directamente exploradas, as disposições dos artigos 18.º e 19.º.

Era preciso confirmar agora mais uma vez o graço de Eça acerca das nossas coisas, traduzidas do francez em calão.

Traduziu-se, pois, o final do artigo 22.º da lei de 1845, mas alterando-o:

L'État sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Pela troca do *e* por *ou* transformou-se uma expressão pleonastica, em que a mesma formula se repete por outras palavras, na alternativa *á sua custa, ou por sua conta*, o que é dislate.

Na lei franceza de 1845 figurava o seguinte artigo:

Art. 4.º — Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'Administration determinera pour chaque ligne le mode de cette clôture et pour ceux des chemins de fer qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée. Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

Vedações e cancellas nas passagens de nivel eram exigencias geraes e absolutas, não comportando excepções. A experiencia mostrou que era demasiado tal rigor, e por isso a lei de 27 de dezembro de 1880 auctorisou o ministro a dispensar as vedações e as cancellas em todos ou parte dos caminhos de ferro *de interesse geral* em construcção ou que se viessem a construir e nas linhas de interesse local incorporadas na rede geral. Essas dispensas poderiam ser retiradas em qualquer epoca.

Entre nós impoz-se o preceito generico e absoluto da vedação e das *barreiras* em todas as passagens, no contracto de Norte e Leste de 1859, sob a influencia da lei franceza e d'esse transitou, pela força da rotina, para todos os outros caminhos de ferro, excepto os do Porto á Pova e Famalicão e modernamente os do Valle do Vouga, de Guimarães a Fafe, e do Alto Minho, em que ficou ao criterio do governo a fixação dos locaes em que se exigisse a vedação.

No velho decreto de 1864 omittiu-se sensatamente o artigo da lei franceza. No regulamento de 1868 nada se diz da vedação, mas applica-se ao estabelecimento de barreiras uma formula aparentemente absoluta, mas que já déra margem a discussão entre as empresas e a Fiscalisação.

Pois o artigo 9.º do novo regulamento veio exigir, sem excepções nem restricções, a vedação em todas as linhas, mediante um galicismo *todo o caminho de ferro* com a agravante de deixar á Fiscalisação o arbitrio de determinar como ha de ser feita. Assim se poz de parte o que é hoje doutrina corrente nos caminhos de ferro, e tão sensata que nenhuma das nossas linhas é vedada em toda a extensão, apesar do preceito absoluto que figura nos contractos, como em nenhuma se exigem guardas em todas as passagens.

N'esse ponto é razoavel o novo regulamento, pois no seu artigo 18.º exige cancellas *nas passagens de nivel onde pelo seu movimento se tornem necessarias*. Porque não fez o mesmo para as vedações? E porque vem n'esse artigo 18.º impor em todas as passagens os contra-carris, em vez de n'esse ponto temperar o rigor, hoje condemnado, do artigo 3.º do regulamento de 1868?

Já o artigo 5.º da *Ordonnance* de 1846 deixava a collocacão de contra-carris dependente das circumstancias, de que seria juiz o Governo, e nos mesmos termos condicionaes se acha redigido o artigo 5.º do decreto

de 1901. Em grande numero de passagens o contracarril é mais prejudicial do que util. Por isso o actual regulamento francez permite dispensa-lo e, na pratica, é assim que se procede, na maior parte dos casos, de accordo com a orientação traçada pelos congressos de caminhos de ferro, de se evitarem todas as despezas dispensaveis na construcção e exploração das linhas secundarias. Nós adoptamos agora o criterio opposto, como se fossemos chinezes!

Trasladaram-se para o novo regulamento quasi todos os preceitos vigentes, baralhando-os e renunciando a qualquer ordenação methodica. Alguns importantes se omittiram.

Desappareceram assim os artigos 11.º, 21.º, 22.º, 23.º e 29.º do decreto de 1864, que se deviam ter conservado. O 23.º impõe ás empresas a obrigação de organizar serviço medico; os 21.º e 22.º referem-se a accidentes. O 29.º permittia ao Governo retirar certas licenças aos proprietarios ribeirinhos, assim como o § 1.º do artigo 28.º, que foi omittido, lhe facultava temperar o rigor dos preceitos acerca de excavações e depositos nos terrenos visinhos das linhas.

Tambem do regulamento de 1868 ficaram esquecidos varios artigos, como o 6.º acerca de accidentes, o 10.º sobre registos de machinas, o 12.º sobre disposições das machinas para evitar incendios, o 87.º sobre nomeações do pessoal de machinas por proposta e sob responsabilidade do chefe da tracção, etc. etc.

Dividia-se o decreto de 1864 em quatro titulos, relativos cada um a uma ordem de prescripções: *direitos e obrigações do Estado; obrigações e direitos das empresas; direitos e obrigações dos proprietarios confiantes, dos passageiros e de outros; disposições geraes.*

Por elles se distribuiram, logicamente ordenados, os seus 42 artigos.

O mesmo succedia no regulamento de 1868, com os seus 92 artigos, agrupados sob os titulos: *via, estações, material circulante, composição dos trens, marcha dos trens, trafico, passageiros, disposições diversas.*

Era assim facil dar com qualquer artigo, ao invéz do que succede com a barafunda insensata dos 263 artigos do novo regulamento, atirados a esmo para cinco capitulos sem titulo, e com rasão, pois só um 'poderia caber a todos: *assumptos diversos.* E' de endoidecer.

Não creio que haja caso semelhante na nossa legislação.

E nem ao menos se pensou, ao transcrever á tóa os preceitos de aquelles diplomas, em actualisar as citações, que nelles se fazem, de artigos do Código penal de 1852 e cuja numeração é diversa no Código vigente de 1886.

Assim, os prejuizos resultantes de trabalhos não auctorisados (art.º 12.º) são equiparados a... *fogo posto* e não a *damno*. O mesmo succede com o estorvo de trabalhos, ou com a destruição e damnificação de obras e material, a que se comminam no art.º 27.º as penas do art. 463.º a 483.º.

E' tudo fogo posto!

O art. 32.º do decreto de 1864, transformado naquelle, referia-se á execução dos trabalhos auctorisados pelo Governo, *ou a exploração*. Pois no novo artigo apparece "... pelo Governo, *em exploração*" o que é redacção disparatada.

No art. 47.º § 3.º comminam-se as penas do art. 186.º do Código penal á falta de pagamento de multas por atrasos dos comboios, no praso de 30 dias. Pois bem: o artigo citado refere-se ao crime de resistencia, praticado por quem empregar violencias ou ameaças para se oppor ao exercicio das funcções da auctoridade publica ou ao cumprimento de seus mandados,

quando o artigo que se devia citar era o 188.º, relativo ao crime de desobediencia.

Não é vergonhosa tal falta de cuidado na redacção das disposições penaes de um regulamento importante? Pois não era sabido que os numeros de artigos citados no decreto de 1864 não correspondiam já aos do actual Código penal?

Forçoso é deixar para outros artigos a continuação d'esta analyse, ou antes d'esta autopsia, pois o famoso regulamento nasceu já morto e acaso em putrefacção, não havendo forças humanas que lhe dêem a vida.

Veremos quantos atropellos de direito, quantos vexames, quantas monstruosidades e quantos erros palmares, que ora nos fazem rir, ora dão vontade de chorar, se acoitam nos densos matagaes do regulamento e fazem d'elle obra sem precedentes na nossa legislação.

J. Fernando de Souza.



PARTE OFFICIAL

Ministério das Subsistencias e Transportes Direcção Geral dos Transportes Terrestres Repartição do Caminho de Ferro

PORTARIA N.º 1:347

Atendendo ao pedido feito, pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, para pagamento da garantia de juro referente ao segundo semestre de 1917:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Subsistências e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que à referida Companhia seja paga a importância de 135.000\$, de que o Estado lhe é devedor pelo contrato de 12 de Outubro de 1882, relativamente ao segundo semestre de 1917.

Paços do Governo da República, 2 de Maio de 1918. — O Ministro das Subsistências e Transportes, *António Maria de Azevedo Machado Santos*.

DECRETO N.º 4.203

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

Artigo 1.º — E' approvedo o regulamento dos Caminhos de Ferro do Continente da República Portuguesa, anexo a este decreto, e que vai assinado pelo Ministro das Subsistências e Transportes.

Art. 2.º — Pelo presente decreto, com força de lei, fica anulada, revogada e substituída a lei de 14 de Julho de 1863, o decreto de 31 de Dezembro de 1864, seu regulamento de 11 de Abril de 1868 e toda a legislação em contrario.

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

O Ministro das Subsistências e Transportes o faça executar. — Paços do Governo da República, 4 de Maio de 1918. — *Sidónio Pais — Henrique Forbes de Bessa — Martinho Nobre de Mello — Francisco Xavier Esteves — José Carlos da Maia — João Tamagnini de Sousa Barbosa — José Alfredo Mendes de Magalhães — José Feliciano da Costa Júnior — Eduardo Fernandes de Oliveira — Antonio Maria de Azevedo Machado Santos*.

Regulamento dos Caminhos de ferro do Continente

A extensão d'este diploma, a que se refere o decreto supra, que occupa 14 paginas do *Diario do Governo*, e o facto de ser muito possivel que elle soffra alterações, que, mesmo pelo sr. Ministro dos Transportes já foram, até certo ponto, promettidas, aconselha-nos a que deixemos para o proximo numero o começo da sua reproducção no nosso jornal.

E, para seguir a ordem natural, não publicamos desde já o **Decreto n.º 4.206 sobre Organização da Direcção Geral dos Transportes Terrestres**, que virá no proximo numero.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas tarifas dos Caminhos de ferro do Estado

Depois de termos lido o decreto reorganizando os Caminhos de ferro do continente, publicado tres dias depois da entrada em vigor das novas tarifas, ficámos hesitantes sobre se deveríamos ou não proseguir na ligeira analyse d'essas tarifas, como prometteramos aos nossos leitores.

Essa hesitação proveiu de ter esse decreto disposições que não se coadunam com algumas das tarifas, o que nos levou a suppôr que dentro em poucos dias ellas teriam que ser modificadas.

Não vimos, porém, ainda qualquer nota, officiosa ou não, a esse respeito, o que nos leva a crêr que mesmo existindo contradições entre o decreto e as tarifas, estas teem que ser cumpridas ainda que com desrespeito pela letra do regulamento geral.

Como mais flagrante contradicção notaremos a divergencia entre o artigo 113.º do decreto que obriga para todos os caminhos de ferro do continente da Republica as mesmas bases de preços da Tarifa Geral e os preços das tarifas de despesas accessorias.

A tarifa de despesas accessorias do Sul e Sueste estabelece a taxa de \$80 por *direitos de manutenção*; a do Minho e Douro a de \$72 pelos mesmos direitos.

No Sul e Sueste a taxa por *estacionamento de vagões* é de 2\$50 por vagão, pelo 1.º periodo de 9 horas e de 4\$00 por cada novo periodo de 9 horas.

No Minho e Douro é de 2\$00 por vagão pelo 1.º periodo de 24 horas; de 3\$60 por cada periodo de 24 horas além do 1.º, e ainda com a excepção de 5\$00 e 7\$00 por vagão e periodo de 24 horas nas estações de Campanhã e Alfandega.

As requisições de vagões no Sul e Sueste fazem-se mediante o deposito de 1\$80; no Minho e Douro esse deposito é de 2\$00.

O estacionamento de encerados no Minho e Douro é de \$36 por periodo de 24 horas além do praso gratuito; no Sul e Sueste é de \$40.

As taxas de desinfecção dos vagões servidos ao transporte de gado também são diferentes nas duas rêdes.

Estas e outras divergencias terão justificação, dadas as condições especiaes do trafego das duas rêdes, o que é possível, mas não existiam no regimen anterior, em que as taxas eram eguaes, sem a isso serem obrigadas pelo regulamento geral, e hoje deixaram de o ser, quando essa obrigação existe.

E já que fallámos de contradicções entre regulamento e tarifas, seja-nos permittido ainda salientar que deixando de existir, pelo decreto, os comboios mixtos, não sendo permittido transportar mercadorias nem gado pelos comboios de passageiros; segundo a Tarifa Geral continuam existindo esses comboios, permittindo-se até transportar n'elles animaes e materias inflamaveis e explosivas.

Ainda sobre materias explosivas e inflamaveis, não resistimos à tentação de deixar aqui expressa a nossa surpresa por uma conclusão que se tira da leitura do decreto.

Segundo o art. 257.º (*Disposições transitorias*), o art. 84.º que permittie o transporte de materias inflamaveis e explosivas unicamente pelos comboios de mercadorias, só entrará em vigor, — como outros mais — um anno depois de effectuada a paz entre Portugal e os imperios centraes.

De forma que até lá poder-se-ha transportar toda a especie de explosivos e outras materias perigosas ou infectas em comboios de passageiros!

E' isto pelo menos o que se depreheende.

Mas, não nos alongaremos mais com o decreto, pois que não nos impuzemos a missão de fazer a sua analyse, o que o nosso illustre collega o Engenheiro Sr. Fernando de Sousa, no seu artigo de fundo, fará com o seu espirito observador e intelligente, e ainda com a auctoridade do seu nome, que é dos poucos que marcam em materia de caminhos de ferro.

Nós, apenas nos obrigámos a fallar das tarifas, e, muito embora nos custe a proseguir sem termos que nos desviar para outras veredas, vamos procurar cumprir o melhor que podermos, visto que a applicação das tarifas já se tornou um facto e a sua nova reforma, é de supôr, ainda se fará esperar, pois não queremos crêr que estejamos n'um regimen de tão má administração, que se deitem fóra alguns contos de reis, importancia a que deve ter subido a despesa feita com a sua publicação.

Vamos, pois, às tarifas:

Tarifa Geral — Passageiros — Foram elevados os preços das 1.ª, 2.ª e 3.ª classes em uns 71, 62 e 45 % respectivamente.

Estes augmentos, bem como todos os outros que a seguir iremos indicando, são sobre a antiga tarifa sem sobretaxa. Tendo, porém, em vista a sobretaxa de 40 % que até 30 de Abril se estava cobrando, esses augmentos baixam sensivelmente.

Bagagens — Elevado o preço a \$20 por tonelada — augmento de 100 %.

Recovagens — Esta designação foi dividida em quatro series.

Na 1.ª taxam-se todos os artigos que não figuram nas tres immediatas — taxa de \$20 por tonelada e kilometro, isto é, augmento de 100 % sobre o antigo preço.

Na 2.ª serie figuram os productos alimenticios, taes como: azeite, carnes ensacadas e salgadas, cereaes, legumes, fructas seccas, farinhas, vinho, dôces, etc.; e as taras e utensilios de agricultura. Taxa de \$10 por tonelada e kilometro.

Na 3.ª serie figuram; agua potavel, salgada ou mineral, aves e coelhos, azeitona verde, bebidas refrigerantes, carnes verdes, fructas verdes, gelo, ovos, e outros generos frescos. Taxa de \$07 por tonelada e kilometro.

Na 4.ª serie: Batatas, cebolas, pão, legumes verdes, hortaliças, peixe fresco, salpicado e salgado, e escabeches. Taxa de \$05 por tonelada e kilometro.

A 1.ª serie corresponde á antiga rubrica *Recovagens* da Tarifa Geral; as tres restantes correspondem aos tres paragraphos da antiga tarifa especial 1, que foi annullada e cujos preços eram inferiores.

Para vagão completo das mercadorias da 3.ª e 4.ª serie, mas unicamente para remessas destinadas a Barreiro e Lisboa, estabelece-se o preço de \$04 por tonelada e kilometro.

O minimo de peso a taxar, para as quatro series, mesmo para o caso de vagão completo, (o que não percebemos), é de 10 kilogrammas.

O minimo de cobrança foi elevado de \$10 a \$15.

Cães — Elevado o preço de \$003 a \$005 por cada animal e kilometro; minimo de cobrança \$15.

Dinheiro e valores — Elevado o preço de \$001 a \$002 por cada 100\$ e kilometro; minimo de cobrança \$15.

Dinheiro em cobre ou bronze — Elevado de \$10 a \$20 por tonelada e kilometro; minimo de cobrança \$15.

Os *reembolsos*, que eram objecto da Tarifa especial n.º 3, passaram, e muito bem, para a Geral. Taxa de \$001 por cada 100\$ e kilometro. Minimo cobravel \$15.

Comboios especiaes — Passageiros — Elevado de 1\$55

a 2\$50 por comboio e kilometro. Minimo de cobrança 100\$00.

Mercadorias — Foi incluída na Tarifa Geral a taxa para comboios especiaes de mercadorias, tanto em grande como em pequena velocidade, que eram objecto d'um Aviso ao Publico. A taxa em grande velocidade é a correspondente á de 14 vagões e mercadoria a transportar, com sujeição ao minimo de 150\$00 de cobrança.

Transportes funebres — Taxa por vagão e kilometro, \$25.

Animaes — Cavallo, muar, jumento, garraio ou pôtro, por cabeça e kilometro, \$064.

Boi ou vacca, por cabeça e kilometro, \$054.

Estes animaes, pela tarifa antiga, pagavam \$039,69 por cabeça e kilometro.

Vitella ou porco, por cabeça e kilometro, \$024.

Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão, por cabeça e kilometro, \$013.

Vagão completo de qualquer das especies acima designadas, vagão e kilometro, \$20.

Para estas ultimas tres rubricas estabelecia a antiga tarifa as taxas de \$01764, \$0882 e \$147 respectivamente e pelas mesmas unidades.

Tambem estabelece o preço especial de vagão de gado de \$16 por vagão e kilometro, quando os maximos de carga forem excedidos em harmonia com o artigo 48.º da tarifa.

Vehiculos — Elevada a taxa de \$126 por tonelada e kilometro a \$20.

Material de caminhos de ferro circulando sobre as proprias rodas:

Locomotivas, até 30 toneladas, elevado de \$40 a \$80 por cada e kilometro.

Locomotivas de mais de 30 toneladas, elevado de \$20 a \$60.

Tenders até 10 toneladas, e de mais de 10, elevados respectivamente, de \$20 e \$30 a \$40 e \$60.

Carruagens e vagões até 10 toneladas e de mais de 10, elevados tambem de \$10 e \$12 a \$20 e \$24, respectivamente, por cada e kilometro.

Nas condições relativas á grande velocidade notámos, — áparte o erro proveniente de paginação, do § unico do art. 14.º ter aparecido no art. 10.º — que, a redacção do n.º 5 do art. 11.º pelo qual se prohibe fumar nas carruagens quando vão pessoas a quem incomode o fumo, do que se conclue que se pode fumar quando não se incomode, briga com o art. 107.º do decreto pelo qual essa prohibição é absoluta, não se podendo fumar senão nos compartimentos proprios — «*Fumadores*».

Além d'isso inclue as disposições relativas a comboios especiaes de mercadorias que, como já dissemos, estavam regulamentados por um Aviso ao Publico, e fixa o prazo maximo de 24 horas por cada fracção indivisivel de 125 kilometros de percurso, para os transportes de mercadorias em grande velocidade, excepto para o gado e generos de facil deterioração, que serão expedidos pelo primeiro comboio de passageiros, quando apresentados até 3 horas antes da partida do comboio.

Temos ainda a *taxa de garantia*, que é objecto de um capitulo especial encravado na secção de pequena velocidade, sendo preciso chegar-se até lá para se saber que tambem aproveita á grande velocidade.

D'este capitulo trataremos em especial n'outro artigo, quando a elle nos tivermos de referir, a proposito da pequena velocidade.

Pouco mais ha de notavel pelo que respeita á grande velocidade, excepto no complemento á Tarifa Geral, onde se incluíram as antigas tarifas especiaes, e de que a seu tempo tambem nos occuparemos.

No proximo numero começaremos a tratar da pequena velocidade, que é onde a reforma produziu maiores alterações do regimen.

Tarifas do Minho e Douro

Distribuimos hoje, como annexos, as seguintes, que, em conjuncto com as Tarifa Geraes, que são communs ás duas rêdes do Estado, formam a nova collecção completa de tarifas do Minho e Douro.

São ellas:

Complemento á tarifa geral, comprehendendo 10 capitulos de grande velocidade e 4 de pequena.

Tarifa de despesas accessorias. Classificação geral de mercadorias em pequena velocidade.

Remessas de cereaes, farinhas e batatas

Em virtude de instrucções das estancias officiaes, não são acceitas nas estações de caminhos de ferro, para expedição, remessas de trigo, milho, centeio e respectivas farinhas, sem apresentação de guia de transito, passada pelo Ministerio de Subsistencias e Transportes, com o sello branco do mesmo Ministerio.

As remessas de batatas tambem se não acceitas sem essa guia ou determinação da Fiscalisação do Governo.

Sobretaxas

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro foi auctorizada a cobrar, desde o dia 25 do corrente, uma nova sobretaxa de 15 % além da de 40 % que já se acha em vigor, de fórma que, a partir d'aquella data, nas linhas de Tua a Bragança e ramal de Vizeu, a sobretaxa será de 55 %.

Transporte de materias inflamaveis, explosivas ou perigosas

Entra em vigor no proximo dia 1 de junho, a nova Tarifa especial n.º 105, de pequena velocidade, combinada entre a Companhia Portugueza e a Beira Alta, a que já tivemos occasião de nos referir.

Mudança de destino de remessas com guia do Ministerio de Subsistencias e Transportes

A Companhia Portugueza publicou recentemente um Aviso d'este teor:

«Pelo presente se faz publico que, por determinação superior, foi officialmente communicado a esta Companhia o seguinte:

«Tratando-se de remessas acompanhadas de guias passadas pelo Ministerio das Subsistencias e Transportes, as quaes não podem variar de destino, os Chefes das estações devem exigir que, nas notas de expedição, fique consignado que o expedidor renuncia ao disposto no Artigo 380.º do Codice Commercial, visto não lhe assistir um direito absoluto para poder variar o destino, salva convenção em contrario, convenção essa que as Companhias devem temporariamente impôr».

«Em virtude do que, fica, pelo presente, estabelecido que, até aviso em contrario, os expedidores de remessas, para cuja circulação se exija guia do Ministerio das Subsistencias e Transportes, deverão fazer por escripto nas respectivas notas de expedição a seguinte declaração:

Renuncio ao disposto no Art. 380.º do Codice Commercial

Anulação e alterações de Tarifas

A tarifa internacional n.º 201, de grande velocidade, combinada entre a Companhia Portugueza e a de Madrid a Cáceres e Portugal e centro de Hespanha, é annullada a partir de 1 de junho proximo, e não de 16 do corrente, como havíamos dito no nosso ultimo numero.

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira publicou, como a Companhia Portuguesa, um aviso dando a conhecer quaes as tarifas combinadas, que em virtude da reforma das tarifas do Estado ficam annulladas ou modificadas. Essas tarifas a que já nos referimos a proposito do aviso da Companhia Portuguesa, são as seguintes: N. B. n.º 2 g. v. Passageiros — N. B. (M.) n.º 3. Telegramas. — N. B. 7 g. v. Bilhetes de ida e volta. — N. B. 10 g. v. Peixe e mariscos. — N. B. M. V. 11 g. v. Volumes até 10 kilos. — N. B. 14 g. v. Reembolsos. — N. B. S. V. 15 g. v. Bilhetes collectivos para 12 ou mais passageiros de 3.ª classe. — N. B. E. V. 17 g. v. Viagens de recreio. — N. B. V. 19 g. v. Bilhetes de ida e volta de ou para Tondella e Vizeu. — P. n.º 4 g. v. Bilhetes de excursão. — N. B. n.º 9 g. v. Taras vazias. — B. N. M. n.º 13 g. g. Cal e pedra para cal.

Segundo um aviso da Companhia Portuguesa, os transportes de wolframio, em pequena velocidade, passam, desde 1 de junho proximo, a taxar-se nas suas linhas unicamente pela 1.ª classe da Tarifa Geral, quer se trate de remessas entre estações da sua rede, quer de serviço combinado.

Em virtude d'esta disposição, deixa de ser considerado comprehendido o wolframio na rubrica *minérios* das tarifas de pequena velocidade N. B. n.º 6, combinada com a B. A., 401, combinada com a Valle do Vouga e S. F. n.º 3 combinada com B. A. e as linhas hespanholas de Salamanca à Fronteira e Medina a Salamanca.

A Companhia do Porto à Pova e Famalição publicou um aviso, segundo o qual é supprimida a partir de 1 de Junho proximo, da classificação da sua tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, a rubrica «*Madeira em tóros*».

Entra em vigor, no proximo dia 1 de Junho, um aditamento à tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade, da Companhia Portuguesa, pelo qual as remessas de louça de pó de pedra procedentes de Sacavem para Gaya ou Campanhã, ou vice-versa, passam a desfructar dos preços que pela referida tarifa correspondem ás procedencias ou destinos de Lisboa, Caes dos Soldados até Braço de Prata.

A Companhia do Valle do Vouga publicou um aditamento à sua tarifa de despesas accessorias estabelecendo disposições e preços para cargas e descargas de mercadorias fóra dos caes das estações, em analogia com o que já se acha em vigor nas principaes linhas do paiz.

A Carris de Ferro de Lisboa

Grandes influencias se devem ter exercido junto da Camara Municipal de Lisboa, para que esta, reconsiderasse na sua resolução de 1 de março, pela qual negara deferimento ao pedido da Companhia Carris de Ferro de Lisboa para augmentar o preço das suas carreiras.

Ficou, então, provado que as contas apresentadas pela Companhia eram phantasticas, que ella não tinha razão no seu pedido; e o claro e concludente relatorio do sr. Pereira da Rosa foi aprovado unanimemente.

Pouco depois sahio da Camara o relator d'este parecer e não faltou quem relacionasse essa sahida, inopinada e injustificavel, com o facto do sr. Pereira da Rosa ter sido o promotor d'aquella sensata resolução camararia.

Como não falta, quem agora considere a sahida dos srs. Zeferino Falcão, Emygdio Rebello e Alvaro Valladas, como *preparativo* para que uma nova reviravolta da Camara venha a dar à Companhia ainda mais, *muito mais* (!) do que ella pedia.

Como se vê, a Companhia não desistiu; preparou novas

grêves, novas exigencias do seu pessoal; novas tentativas, e não sabemos que novas pressões fizeram a Camara voltar a tratar do assumpto, que ha dois mezes ficára arrumado.

O que determinou esta nova attitude da Camara não queremos saber-o.

Segundo resolução tomada na sessão de 10 do corrente, sobre um relatorio do sr. Valdemiro Contreiras, que não se sabe quando nem porque lhe foi encarregado, foi permitido à Companhia augmentar o preço das suas carreiras e a dos Ascensores Mechanicos, da fórma seguinte: 10 réis nos bilhetes de 20, 30 e 40; de 20 nos de 50 e 60 réis; de 30 nos de 70 e 80 e de 40 nos de 90 réis; isto é, 50 por cento nos de 2 centavos (ascensores), 33 % nos de 3 centavos, 25 % nos de 4 e 6; 40 % nos de 5, 43 % nos de 7, 37 % nos de 8 e 44 % nos de 9; isto durante 3 mezes, para que a Camara, durante este periodo, estude se deve ser mantida ou alterada (não se falla de supprimida) essa concessão.

Alem d'isso é concedido à Companhia o admittir o augmento de 50 % do numero de passageiros na lotação das plataformas, durante o dia, até ás 11 da noite, e d'ahi em diante... quantos caibam, sem limite.

Quer dizer que vamos pagar mais caro, muito mais caro mesmo, e andar menos commodamente nos carros.

Concordamos em que, nas ultimas carreiras, é de conveniencia do publico que haja uma certa tolerancia nas lotações; mas d'ahi até à ausencia completa da lotação vae grande distancia; e em certos casos — nos carros que teem que subir ou descer grandes rampas, poderão dar-se grandes desastres, pelos quaes ficará responsavel a Camara que approvar tal medida, e especialmente o vogal sr. Vladimiro Contreiras, que apresentou a proposta que foi approvada.

A camara vae, pois, estudar, de novo, e para esse estudo apresentou o sr. Sebastião Eugenio, que já havia votado contra o augmento de preços, uma proposta para que se convide a direcção da Companhia a comparecer na Camara para, juntamente com uma commissão de vogaes da Commissão Administrativa do Municipio, assentarem n'um entendimento com o governo por intermedio do ministerio das Subsistencias e Transportes, no sentido de facilitar à referida Companhia, combustivel, aço, ferro, oleos, etc., para seu consumo, por preços que habilitem a mesma a conceder o augmento ao seu pessoal sem augmentar as tarifas actuaes.

E' uma boa aspiração a que a Companhia cortará as azas, como de costume.

Outra concessão foi approvada, que é do mais elevado alcance, porque representa um enorme transtorno para o publico ou um enorme augmento da tarifa, elevando-se a 66 por cento.

E' esta: «que nas carreiras de longo percurso só cobre o bilhete de preço minimo da primeira zona d'essas linhas em que não haja carreira mais curta».

Quer dizer que sempre que haja «carreiras mais curtas» os passageiros não poderão tomar bilhete para a primeira zona; ou por outra, explicando: pelo facto de haver carreiras do Intendente ao Conde Barão, o passageiro de todo este percurso fica privado de tomar os carros que vão para Santo Amaro, Belem ou Algés, pagando uma só zona. Terá que pagar duas zonas, e como o preço d'estas passa de 4 para 5 centavos, segue-se que a simples ida do Rocio ao Terreiro do Paço fica custando em vez de 3, 5 centavos, ou, como dissemos, 66 % de augmento; a menos que não queira perder numerosos quartos d'hora a esperar os carros especiaes que vão para o Conde Barão e dos quaes a Companhia terá o cuidado de diminuir o numero.

Quem recordar que ainda ha um anno, se pagava este tracto por 1 centavo, e agora se vae pagar por 5, verá

que n'esta artimanha a Companhia eleva a tarifa apenas 400 por cento.

Na propria redacção da concessão se vê já o alcapão onde vão cahir os passageiros: Não se diz «em que não haja carreira para essa zona» como seria natural e logico, mas «carreira mais curta».

Ora a Companhia não tem carros da praça do Commercio para a do Marquez do Pombal, portanto os passageiros para qualquer ponto da Avenida teriam o direito de ir com bilhete de uma zona, nos carros que vão para o Lumiar ou para a Estrella. Mas ella não o consentirá senão cobrando por duas zonas, porque dirá que em relação á linha do Lumiar, ha a carreira do Campo Pequeno que é «mais curta», e em relação aos da Estrella, que ha a carreira «mais curta» do Rio de Janeiro.

E mesmo nos carros para o Campo Pequeno ella pretextará ainda que não vende bilhetes da 1.^a zona porque tem varios carros que recolhem, á noite, ao Arco do Cego, pela Avenida o que é evidentemente uma «carreira mais curta» e portanto o passageiro que espere pela noite se não quer pagar 5 centavos por um kilometro de percurso.

Sabe o leitor aquella historia do gallego que, mandado a um recado urgente, ia tão de vagar que o patrão lhe gritou, da janella:— Oh! maroto tu não tens outro passo? — e elle respondeu-lhe modestamente: — tenho xim xenhor, ma cho oitro ainda é mais curto.

Da mesma fôrma a Companhia dirá sempre e em relação a todas as carreiras, que tem outras «mais curtas». Até lembra o pregão das bisnagas mais baratas.

O que se vê é que a Camara, depois de ter procedido com acerto, foi, por uma maniversia de que a Companhia é sempre prodiga, virada do avesso, dando-lhe muito mais do que ella pedia.

O publico vae ser explorado escandalosamente com esta nova invenção, que o priva de tomar livremente qualquer carro que vá para o destino que pretende.

Passa a haver carros *expressos* ás 2.^{as} zonas, como os do caminho de ferro. Bem fazia a Companhia em querer equiparar-se á dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

A Camara, como as suas antigas antecessoras, cahiu n'um lamentavel *quet-apens*.



Caminhos de ferro coloniaes

Informações do ultimo Correio

Recebemos, recentemente, o interessante *Annuario de Lourenço Marques*, para o anno corrente, no qual, entre muitas outras coisas interessantes, encontramos as informações seguintes ácerca das diversas linhas ferreas d'aquella parte da Africa, informações que os habituaes leitores da *Gazeta* decerto hão de acolher com o interesse de verdadeiros patriotas.

As importancias produzidas no caminho de ferro de Lourenço Marques, pelo trafego interno e combinado com os South Africa Railways desde 1914 e durante o primeiro semestre do anno findo foram as seguintes:

	1914	1915	1916	1917
	£	£	£	£
Janeiro.....	22.130	13.221	17.053	20.598
Fevereiro.....	22.300	11.819	21.110	19.027*
Março.....	25.443	20.292	16.980	23.727*
Abril.....	25.302	16.150	18.959	22.965*
Maio.....	27.391	16.541	17.815	24.306*
Junho.....	24.798	18.445	18.259	18.946*
Julho.....	26.069	21.160	19.288	—
Agosto.....	27.855	21.730	20.398	—
Setembro.....	14.381	19.930	20.878	—
Outubro.....	17.244	18.790	31.879	—
Novembro.....	16.101	20.003	23.936	—
Dezembro.....	19.366	17.446	23.209	—
Total.....	268.376	215.527	249.764	129.569

Comparemos agora a tonelagem do trafego de mercadorias e o numero de passageiros transportados durante os ultimos 3 1/2 annos.

	1914	1915	1916	1917
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Janeiro.....	70.865	36.884	60.867	80.185
Fevereiro.....	84.894	32.249	81.247	73.096
Março.....	92.982	55.708	68.169	88.305
Abril.....	77.445	57.597	86.439	92.371
Maio.....	93.942	60.186	76.999	106.833
Junho.....	78.765	81.134	83.157	—
Julho.....	85.618	102.759	95.550	—
Agosto.....	89.683	93.318	89.835	—
Setembro.....	53.619	76.199	98.618	—
Outubro.....	80.293	57.880	107.448	—
Novembro.....	50.488	79.892	113.960	—
Dezembro.....	64.379	42.046	103.730	—
Tota.....	922.973	775.852	1.071.993	509.114

Vejamoe agora os passageiros, em igual periodo de tempo:

	1914	1915	1916	1917
Janeiro.....	13.081	13.471	25.340	26.698
Fevereiro.....	12.846	12.380	21.683	23.468
Março.....	14.397	12.602	20.649	25.490
Abril.....	13.783	13.063	19.407	22.055
Maio.....	14.114	13.294	16.701	17.563
Junho.....	12.446	13.428	19.389	17.220
Julho.....	13.094	15.655	22.742	—
Agosto.....	12.558	14.795	22.375	—
Setembro.....	11.578	15.613	22.904	—
Outubro.....	12.603	17.863	24.142	—
Novembro.....	12.226	14.713	24.532	—
Dezembro.....	13.981	17.059	27.432	—
Total.....	156.707	172.936	267.296	132.494

A diminuição no numero de passageiros durante 1914, foi, naturalmente, devida á guerra. A situação tem, porém, melhorado, sendo de esperar que a concorrência dos visitantes augmente logo que na Praia da Polana se ampliem os melhoramentos projectados, e então esta fonte de rendimentos ferro-viarios ha-de desenvolver-se consideravelmente.

No districto de Moçambique, o caminho de ferro parte da ponte do Lumbo, no fundo da bahia de Mossuril, distante da ilha de Moçambique cerca de 10 kilometros, e dirige-se para a fronteira do Nyassaland; quando construido e ligado á linha ingleza d'aquella colonia, constituirá o mais proximo caminho do mar para o lago Nyassa. Por enquanto apenas estão abertos á exploração 47 kilometros, estando as terraplanagens quasi concluidas até ao kilometro 100, esperando-se 50 kilometros de via ha muito encomendada para a America do Norte.

A linha ferrea atravessa a mais salubre e prometedora região do districto, cujo planalto, com uma altitude média de 600 metros, parece prestar-se á pequena colonisação europeia, sem duvida impossivel na região dos picos de Namuli que attingem 2.300 metros de altitude.

— No districto de Inhambane, o movimento de passageiros, em 1916, foi de 14.265, numero que é quasi identico ao de 1917, mas o movimento de mercadorias, que em 1916 foi de 2.750 toneladas, quasi duplicou em 1917 e soffrerá muito maior incremento em 1918, logo que sejam postas em vigor as medidas tendentes a facilitar a sahida dos productos do sul do districto, principalmente a mafurra, cuja procura e valor estão augmentando consideravelmente, podendo esta região fornecer 20.000 toneladas annualmente.

A Commissão de Melhoramentos, que administra os portos e vias ferreas do districto, está envidando todos os esforços para melhorar os meios de transporte e facilitar tambem a visita de turistas e residentes a uma região que se torna atrahente devido ás suas bellezas naturaes, ex-

cellente clima, abundancia de caça e fertilidade dos terrenos.

— No districto de Quelimane, o desenvolvimento ferroviario é cada vez mais notavel. Actualmente está em vias de construcção uma linha de Quelimane a Inhamacurra, com uma extensão de 64 kilometros, estando já metade da linha aberta á exploração. Depois de concluido, o troço será ligado á linha que hoje se estende para o norte de Inhamacurra, até M'Cuba, no rio Macuse, n'uma extensão de 88 kilometros. A linha de Quelimane a Tete (320 kilometros), que partirá do ramal Quelimane-Inhamacurra, está já aprovada, tendo sido tambem planeada uma outra linha de Quelimane a Chilomo (257 kilometros), destinada a estabelecer comunicação com a linha do Chire, no Nyassa Britanico. Existe actualmente uma linha *decaville* de Quelimane ao Maquival (29 kilometros). Esta pertence á Companhia da Zambesia, mas como atravessa algumas ruas da villa de Quelimane é muito usada pelos residentes, que n'ella empregam zorras como meio de viação. As ruas da villa não são macadamisadas.

O districto possui poucas estradas. E' certo que a execução dos planos ferro-viarios agora em perspectiva ha-de contribuir altamente para a abertura do districto á exploração, todavia a construcção de estradas não deve ser negligenciada, assim como a dragagem do rio Zambeze.

O districto tem uma rede telegraphica com cerca de 1.600 kilometros de extensão e 20 estações, possuindo tambem comunicações telephonicas entre Quelimane e o Chinde e para algumas localidades do interior.

— Pelo que diz respeito aos territorios de Manica e Sofala, são esses territorios apenas atravessados por uma linha ferrea que segue da Beira para a Rhodesia. Esta linha foi construida por uma companhia particular — a *Beira Junction Railway, Ltd.* — desde o porto a Fontesville, e pela *Beira Railway Company, Ltd.*, d'alli para diante. Esta linha é actualmente dirigida pela *Mashonaland Railway Company* que superintende tambem nas linhas da Rhodesia; na linha em questão fazem-se tres comboios correios por semana, para a Beira e todos os comboios de mercadorias exigidas pelas circumstancias. Os preços de passagem são de 3d. por milha em primeira classe; 2d. em segunda classe, e 1d. em terceira. A passagem da Beira a Salisbury (373) milhas custa £ 3-15-0 em primeira e £ 2-16-4 em segunda, excluindo alimentação e cama. Está proposta, para logo que a normalidade se restabeleça, a construcção d'uma linha ferrea da Beira ao Zambeze, n'uma extensão de 173 milhas, afim de ligar com a linha do Shire e facilitar directamente o accesso do Nyassa Ingles para o mar, e vice-versa.

— Com referencia á questão da Convenção Luso Transvaliana, que foi feita para subsistir durante um periodo minimo de 10 annos, mas parece que, devido principalmente á forma desfavoravel como acciona em qualquer dos dois territorios, na parte referente ás clausulas ferroviarias, não continuará a operar nas mesmas bases depois de expirados os dez annos. N'alguns centros pensa-se que a Convenção será substituida por uma medida provisoria que ligue intimamente os dois territorios até depois de terminada a guerra europeia, e que se entrará n'um novo accordo permanente logo que a conclusão da paz o permitta.

As objecções de Moçambique a essa Convenção fundam-se na circumstancia do porto de Lourenço Marques não estar recebendo de 50 a 55 % do trafego em transitio. A percentagem d'esta Provincia tem diminuido consideravelmente nos ultimos annos, recebendo-se presentemente pouco mais de metade da percentagem devida, apesar da proporção dos portos da União continuar a subir. A objecção da União ao presente tratado não é sufficiente clara para d'ella se deprehenderem quaesquer razões. Um outro factor que contribue para assim ser enca-

rada a situação em Moçambique consiste na circumstancia de que, quando o convenio foi feito, transitava pelo porto de Lourenço Marques para cima de 300:000 toneladas de trafego por anno; presentemente a proporção não vae além de 180 a 185:000 toneladas, em virtude de ter diminuido a importação na Zona de Concorrencia.

Durante os primeiros tres annos a divisão favoreceu Lourenço Marques, começando logo a lançar-se mão dos ajustamentos de tarifas até que o trafego foi desviado para os outros portos. Ao todo as tarifas foram revistas sete vezes, sendo a ultima em 1912; esta revisão foi tão drastica que causou apreensões ás auctoridades portu-guezas, mas mesmo assim foi approvada. Prova-se, porém, que essas apreensões não eram de todo descabidas, devido ao facto da percentagem que cabia a Lourenço Marques começar a diminuir, ainda antes da guerra re-bentar, a ponto de decahir frequentemente até um numero inferior ao minimo que está estipulado pelo tratado. Em agosto de 1914, logo que romperam as hostilidades na Europa, a percentagem d'este porto diminuiu consideravelmente abaixo do minimo estipulado pela Convenção e desde então para cá nunca mais se elevou até aos 50 %.

Ao principio, devido á impressão que a guerra não duraria muito tempo, e tambem, certamente, para evitar que se distrahissem a atenção do Governo da União, que estava a esse tempo a braços com uma campanha militar importante no Sudoeste Africano, as auctoridades portu-guezas não quizeram provocar reajustamentos nas tarifas ferro-viarias, para ser melhorada a situação commercial do porto. Em virtude d'isso, as outras partes interessadas na Convenção foram consultadas para se remediar a situação que cada vez peiorava mais. Só n'um mez o porto de Lourenço Marques perdeu quasi 50 % do total que lhe está garantido. Deve-se accrescentar que as auctoridades da União, pela sua parte, e devido certamente á sua politica domestica, não teem mostrado grandes desejos de ceder perante os direitos de Moçambique. A sua opinião, provavelmente, é que a deslocação do trafico foi inteiramente devida á guerra, sendo portanto temporario o desvio sentido; e que no passado o porto de Lourenço Marques foi beneficiado com grandes excessos na sua percentagem, não devendo agora queixar-se por a situação se ter voltado contra si. Esta explicação, porém, não justifica o desvio, pois, apesar da guerra ter indubitavelmente desviado o trafego, não pode dizer-se que ella tenha sido a origem da irregularidade das percentagens entre os portos sul-africanos; de fôrma que as preferencias actuaes a favor de Lourenço Marques difficilmente encorajam a afluencia do trafico maritimo ao seu caes.

Este é o estado actual da questão.



Annuario Commercial

Estão publicados os dois grossos volumes d'esta obra, que não duvidamos considerar verdadeiramente notavel.

Já desde ha muito o era, pela copiosissima informação que nos dá sobre toda a parte administrativa, commercio, industria, agricultura, etc., de todo o paiz; pela precisão das suas informações, pelos cuidados que o seu director sempre tem tido em reunir n'estes Volumes tudo que pode interessar; em methodisar por uma forma intelligente-mente adoptada e rigorosamente mantida, tantas e tão variadas materias.

Mas, na actual conjunctura, com os preços incriveis que attingiu o papel, a encadernação, a composição typographica, as tiragens, a tinta, tudo que constitue materia prima e mão d'obra de qualquer publicação; quando vemos os jornaes elevarem o seu preço ao duplo e diminuirem as suas paginas de 8, 12 e 16 com que antigamente se publicavam, a simples meia folha em alguns dias da

semana — e ainda assim, áparte os de grande informação que se salvam elevando extraordinariamente o preço dos annuncios — viverem com dificuldades; e por cá temos o exemplo, vendo a nossa *Gazeta* passar de 28 a 16 paginas e sentindo na administração os enormes sacrificios com que mantemos a publicação — é um verdadeiro *tour de force* manter uma publicação d'este genero, e mantel-a apenas com uma alteração de preço pouco consideravel em relação ao valor da obra.

Porque — temos sempre muito prazer em fazer justiça a quem a mereça — o *Annuario Commercial* é um livro de tal valor que o consideramos indispensavel a qualquer repartição ou escriptorio, mesmo modestamente organizado; indispensavel a todo o momento, pelas mil necessarias consultas que d'elle se fazem.

Junte-se ás dificuldades materiaes que enumerámos, outra ainda maior que assoberba a sua direcção.

Uma nação em que a politica anda tão agitada, fazendo continuas mudanças no pessoal de todos os serviços publicos, é a mais propria para endoidecer quem tenha que fazer uma publicação como esta, que só da exactidão das suas informações tira o seu valor.

Em dezembro, uma obra tão volumosa, que deve sahir no principio do anno, tem que estar muito adiantada, e estava-o, sem duvida, o annuario de 1918 em dezembro ultimo.

Pois veio a revolução e tudo mudou em todo o paiz, desde o Chefe do Estado até ao mais modesto regedor!

E, como se fosse de proposito para que o *Annuario* não pudesse ser completo, tinha vindo já o decreto de 22 de setembro de 1917, mandando fazer as eleições dos corpos administrativos em novembro de cada anno, data em que o livro tem que estar quasi prompto.

Foi por isso o recopilador obrigado a supprimir os nomes das pessoas que as compõem.

No presente *Annuario*, á parte esta, a unica modificação que encontramos é a condensação da materia sobre as provincias, occupando menor espaço pela suppressão de brazões das cidades e villas e panoramas d'ellas, que lhe tinham sido accrescentados, o que não faz falta.



Manual do Viajante

Tendo augmentado o custo das encadernações, pela subida do preço do material e mão d'obra, o preço d'este *Manual* passa a ser de 1\$20 em vez de 1\$00 escudo.

Da 4.^a edição restam apenas uns 300 exemplares e esgotando-se elles, não se fará 5.^a edição emquanto o preço do papel não descer, porque seria preciso elevar o preço do livro a uns 2\$00 escudos, o que não é rasoavel.

Quem, pois, não aproveitar agora, tarde terá a nova edição.



Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Temos ainda uns unicos 9 exemplares d'este mappa á disposição dos nossos assignantes, conforme dissemos no numero passado.

O seu custo é de \$70 ou \$77 pelo correio, registados.



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Assembleia Geral de Accionistas

De conformidade com os artigos 39.º e 41.º dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral dos Accionistas d'esta Companhia, por-

tadores, pelo menos, de 20 acções, para as 14 horas de quinta-feira, 30 de Maio p. futuro, na sede social da Companhia, em Lisboa, Rua Victor Cordon, 1.

O deposito das acções ao portador deverá ser feito, conforme preceitua o artigo 39.º, quinze dias antes da reunião:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.^a, 40, Rua dos Fanqueiros;

No Porto, no Banco Aliança, e

Em Paris, no Comptoir d'Escompte, 14, Rue Bergère.

Esta reunião tem por fim:

a) apresentação do balanço e contas do exercicio de 1917;

b) discussão e votação do relatório do Conselho de Administração, sobre o mesmo exercicio e parecer do Conselho Fiscal;

c) eleição de um administrador, conforme o artigo 22.º dos Estatutos e de trez membros effectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos Accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario, e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia.

O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Lisboa, 27 de Abril de 1918 — O Conselho de Administração.

*

Assembleia Geral ordinaria de Obrigacionistas

Em observancia dos artigos 51.º, 52.º e 53.º dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Portadores de obrigações de 1.º e 2.º graus d'esta Companhia, que possuirem, pelo menos, dez d'estes titulos, para as 15 horas de sabado, 8 de Junho p. futuro, na sede do comité, em Paris, 19 Rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22.º e 52.º dos Estatutos, a eleição de dois Administradores.

O deposito de obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até 22 do corrente, inclusivé:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & Comp.^a, 10, rua dos Fanqueiros.

No Porto no Banco Aliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizada por notario, e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia ou por notario.

Paris, 1 de Maio de 1918. — O Comité de Paris.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Maio de 1918.

As receitas do thesouro hespanhol, em Março passado, elevaram-se a 99.190.028 pesetas, menos 3.160.000 pesetas do que em igual periodo em 1917. As receitas, no primeiro trimestre do anno corrente, foram de 267.409.400 pesetas, menos 9.190.500 do que em igual periodo de 1918.

A diminuição incidiu nos seguintes capitulos: contribuição predial, direitos de mercê, alfandegas, alcool, assucar e taxas sobre a propriedade. Segundo uma nota facultada á imprensa, resulta que no proximo orçamento as receitas serão consideravelmente augmentadas.

Entre as reformas e os projectos em vista acha-se um grande emprestimo, a regulamentação do jogo, que produzirá 50 milhões por anno, a criação d'um Ministerio de Comunicações, ao qual serão agregados os telegraphos e as Obras Publicas, os impostos de consumo, a criação d'um Ministerio de Trabalho e Subsistencias (este ultimo pode-se já considerar como estabelecido desde a organização do Commissariado de Abastecimentos, cujos poderes são muito vastos); melhoria geral da situação de empregados civis, augmento das forças nacionaes, tanto em homens como em equipamentos e armamento; emfim medidas proprias para se fortalecer a industria nacional para depois da guerra.

*

Companhia dos Tabacos de Portugal. — As vendas d'esta Companhia, no mez de Março do corrente anno, elevaram-se a saber: No continente a 202.177 kilogrammas no valor de 964.138 contra 226.900 kilogrammas, avaliados em 1.032.037 escudos, em Março de 1917. Nos onze primeiros mezes de exercicio as vendas foram calculadas da seguinte fôrma: No continente 2.335.377 kilogrammas, no valor de 10.107.300 escudos, contra 2.358.274 kilogrammas, avaliados em 10.117.380 escudos no periodo correspondente ao exercicio de 1917-1917, e para as colonias a 271.007 kilogrammas, no valor de 471.063 escudos, contra 228.070 kilogrammas, valendo 294.426 no periodo precedente.

*

Companhia Nacional de Navegação. — Tem levantando geraes protestos a fôrma como tem sido feito o rateio das acções d'esta Companhia, pouco criteriosa, pois fiando-se em varias enti-

Relatorios :

Bolsa. — Não obstante o movimento do nosso mercado de fundos durante a primeira quinzena do mez, não ser grande, os preços mantiveram-se bastante firmes, principalmente nos valores bancarios, que tiveram bastante procura. Nos restantes compartimentos a orientação foi a mesma, devido sem dúvida á abundancia de capital.

C. G.

	EM 15 DE MAIO		EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	31	30 1/2	29 3/8	29 1/4
» 90 d/v.....	31 1/2	—	29 3/4	—
Paris cheque.....	280	290	298	302
Madrid cheque	455	465	465	475
Amsterdam cheque	790	810	806	820
New York cheque.....	1625	1665	1710	1730
Italia cheque.	180	185	190	200
Suissa »	385	395	403	408
Libras.....	11\$25	11\$45	11\$20	11\$40

Bolsas e títulos		Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — MAIO														
		1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa: Divida interna 3%, assentamento		42,80	43	—	43	—	43,30	43,20	—	43,20	43,50	43,50	43,50	43,70	—	
Divida interna 3 % coupon.....		—	43,25	—	—	43,30	—	43,50	—	43,50	42,45	42,45	43,50	43,70	—	
" " 4 % 1888, c/premios.....		—	—	—	—	22,585	—	—	—	22,585	—	—	—	22,590	—	
" " 4 1/2 % 1888/9 c.....		—	—	—	61,550	—	—	61,500	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4 % 1890 c.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 3 % 1905 c/premios.....		10,570	10,575	—	10,570	10,570	10,570	10,570	—	10,570	—	—	10,570	—	—	
" " 5 1/2 % 1905, (C.º de F.º E.) c		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5 % 1909, ob. (C.º de F.º E.) c		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4 1/2 1912, ouro.....		—	—	—	123,500	—	—	121,500	—	—	—	—	—	—	—	
" externa 3 % coupon 1.ª serie.....		97,500	97,500	—	—	97,550	97,550	97,550	—	—	97,500	97,500	—	95,560	—	
" " 3 % 2.ª serie.....		—	—	—	—	96,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 3 % 3.ª serie.....		98,550	99,500	—	—	—	99,500	—	—	99,500	—	—	—	—	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal.....		253,500	348,500	—	340,500	340,500	340,550	342,500	—	342,500	342,500	—	339,500	353,500	—	
" " Commercial de Lisboa.....		250,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Nacional Ultramarino.....		383,550	340,500	—	340,500	339,550	340,580	343,500	—	343,500	343,500	339,500	350,500	342,500	—	
" " Lisboa & Açores.....		220,500	—	—	—	—	—	—	—	223,500	220,500	220,500	220,500	—	—	
" Companhia Cam. F. Port.....		31,550	32,500	—	32,500	—	35,500	50,500	—	52,500	52,551	51,500	50,500	—	—	
" Companhia Nacional.....		—	—	—	—	5,500	—	—	—	5,500	5,510	—	—	5,500	—	
" Companhia Tabacos, coupon.....		—	134,500	—	134,550	134,520	135,550	138,500	—	140,590	140,550	140,500	139,580	139,500	—	
" Companhia dos Phosphoros, coupon		47,550	47,500	—	49,550	54,560	59,500	60,500	—	59,550	—	57,500	58,500	57,500	—	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....		—	128,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129,500	—	
" Companhia C. F. de Benguela tit. 1		96,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " " " " tit. 5.....		96,540	96,550	—	96,550	96,550	96,550	97,500	—	—	97,500	98,500	—	98,550	—	
" Companhia Cam. F. Port. 3 % 1.º grau		—	84,550	—	—	—	—	—	—	84,550	—	—	84,550	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 3 % 2.º grau		—	—	—	33,550	34,500	34,500	36,500	—	37,550	37,550	37,520	—	37,500	—	
" Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau		—	—	—	13,500	—	—	13,500	—	13,500	13,540	13,540	—	13,550	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,550	13,570	80,500	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie		—	—	—	76,500	76,500	—	75,500	—	—	—	—	—	75,500	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa....		—	—	—	—	—	—	—	—	86,580	—	—	—	—	—	
" prediaes 6 %.....		—	—	—	—	95,500	—	—	—	92,500	—	—	—	—	—	
" " 5 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie.....		62,80	62,80	—	—	62,80	—	—	63	—	—	—	—	—	—	
" " 3 % 2.ª ".....		—	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 % 1.º grau...		—	—	275	274	—	275	275	274	—	278	278	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 4 % 1.º grau...		—	—	—	—	—	—	339,50	339	—	—	335	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3 % 2.º grau...		113,50	115,50	113	115	115,50	117	120	125	—	127,50	130	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3 % portuguez.....		—	—	57 1/8	—	57 1/8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- (Réde geral)	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	
nhos de ferro (Vendas Novas)	—	70	—	70	—	—	—	—	
Portuguezas . . . (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	
Sul e Sueste	30 Abril	761	1.394.720\$32	722	958.961\$43	+ 435.755\$89	1.819\$60	1.326\$82	+ 492\$78
Minho e Douro	—	484	—	484	—	—	—	—	—
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Março	185	50.588\$10	185	49.350\$25	+ 1.237\$85	273\$98	266\$75	+ 7\$23
Valle do Vouga	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Povoá e Famalicão	—	64	—	64	—	—	—	—	—
Guimarães	28 Fevereiro	56	32.516\$18	56	24.520\$97	+ 11.091\$12	580\$81	437\$96	+ 142\$95
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha	20 Abril	3.681	53.064.401	3.681	50.004.802	+ 3.097.602	14.418	13.584	+ 834
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 Abril	3.664	51.330.355	3.664	45.292.102	+ 6.038.752	14.009	12.334	+ 1.675
Andaluzes	20 "	1.261	10.604.998	1.261	9.913.381	+ 691.617	8.500	7.861	+ 639
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	11 Abril	777	425.716	777	290.986	+ 134.730	347	374	+ 173
Lorca a Baza e Aguilas	27 Abril	168	512.276	168	1.624.328	— 1.112.452	3.049	9.668	— 6.619

Linhas ferreas brasileiras

O seu desenvolvimento

Na sua mensagem ao respectivo Congresso Estadual, documento de que tivemos conhecimento pelo ultimo correio recebido do Brazil, o Presidente do referido Estado, ao alludir aos serviços de viação, informa que a rede ferroviaria é ali ainda deficiente, para o que deveria e necessita ser, mas já accusa actualmente 1.077 kilometros, 271 metros e 45 centímetros, assim descriminados.

Linha ferrea de Paraná: Capital, á Paranaguá, 110 kilometros e 387 metros.

Ramal de Morretes á Antonina, 16 kilometros e 995 metros.

Capital á Ponta Grossa, 190 kilometros e 989 metros.

Ramal de Serrinha a Rio Negro, 88 kilometros e 630 metros.

Ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas, 9 kilometros e 381 metros.

Linha ferrea do Norte do Paraná: Capital á Rio Branco, 43 kilometros, 397 metros e 52 centímetros.

Linha ferrea de São Paulo-Rio Grande: Itararé á União da Victoria, até a estrada para Palmas, 519 kilometros e 912 metros.

Variante Serrinha a P. Amazonas, 44 kilometros, 979 metros e 93 centímetros.

Jaguariahyva a Ourinho, 52 kilometros e 600 metros.

Em Setembro ultimo, foram reencetados os trabalhos de construcção do ramal de Jaguariahyva a Ourinho, além do kilometro 60, sendo tambem iniciados os estudos de um sub-ramal, destinado ao transporte de carvão de pedra existente em Barra Bonita e valle do rio Laranjinha.

Não obstante a morosidade de uma tal construcção, ha as mais bem fundadas esperanças de que ella ficará concluida dentro de curto praso de tempo, tanto se esforçam para isso os engenheiros que estão á frente dos respectivos trabalhos.

No dia 1 de Junho do anno findo foi feita a inauguração provisoria de um ramal ferro-viario ligando a navegação do Alto ao Baixo Paraná, ramal que fôra construido pela firma Laranjeiras, Mendes & Comp.^a, com o fim de transportar herva matte, em transito do Estado de Matto Grosso para a Republica Argentina.

Espera-se, porém, conseguir que o trafego d'esse ramal seja aberto ao publico, o que indubitavelmente será de grande alcance para o progresso da riquissima zona oeste de Estado, e n'esse sentido ha negociações não só entabuladas, como parece que mesmo muito adeantadas.

Informa a mesma mensagem que a linha ferrea do Norte do Paraná continua ainda, infelizmente, a apresentar deficit, sobrecarregando assim o orçamento do Estado, com as quotas de garantia de juros, pagas de accôrdo com a respectiva concessão, tendo, no exercicio de 1916-1917, esse pagamento sido de 169:166\$607, isto é, 29:166\$607 a mais do que a verba consignada no orçamento.

As circumstancias que decorrem, consequencia da grande conflagração europeia, motivando constantes e inevitaveis prorogações de prazos concedidos para a apresentação dos estudos e construcção das diversas linhas ferreas de concessões estadoaes, não tem permittido que esses serviços fossem ainda iniciados, contrariamente ao estatuido nos respectivos contractos, lavrados com o governo, mas tudo leva a crer que essas construcções attingirão o maximo desenvolvimento quando termine o grande conflicto.

— Na Rede de Viação Fluminense, tambem segundo informações que nos trouxe o ultimo correio, acha-se muito adeantada a construcção da linha de Rio Preto a Santa Ritta de Jacutinga, tendo-se encarregado dos respectivos trabalhos a Companhia União Valenciana, que adoptou o regimen de tarefas.

A extensão total d'essa nova linha será de 38 kilome-

tros; dos quaes 15 foram directamente construidos pelo pessoal da alludida companhia, e os 23 restantes foram por ella sub-empreitados ao constructor Alfredo Braga, ao que precedeu o assentimento da Direcção.

As medições finaes dos primeiros 15 kilometros ficaram concluidas e foram pagas á Companhia empreiteira, attingindo o total de 443:760\$222; quanto aos 23 kilometros, transferidos já se acham completamente concluidos os serviços da construcção, mas até agora só foram feitas medições provisórias, que attingem a cifra de reis 1.207:672\$482, as quaes foram pagas; actualmente, a Directoria está providenciando para a ultimação da respectiva medição final, afim de ser liquidada completamente a tarefa, para o que o Congresso Nacional concedeu o credito necessario.

De accôrdo com as previsões feitas, o custo total de toda a linha em questão, será de 2.000:100\$000, correspondendo á cifra de cerca de 55:000\$000 por kilometro, exclusive a superstructura da via permanente.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

ANNEXO B

Desenvolvimento da conta de Exploração

Debito

Material circulante — Valor d ^o existente	501:813\$24,5	
Moveis e utensilios — Valor dos existentes	54:758\$42,3	
Machinas e accessorios — Idem, idem	41:334\$63,3	
Combustivel — Existente	1:273\$84	
Contas a liquidar — Importancias d'estas	44:279\$94,9	
Vias e obras — Material existente	6:312\$56,4	
Armazens geraes — Material existente	53:519\$08,7	
Gastos geraes de exploração — a saber:		
Trafego — Cartazes, horarios, etc.	1:677\$12	
Lubrificação e iluminação — Oleos, azeite, petroleo, sebo etc.	9:509\$02	
Combustivel — Carvão	82:118\$36,8	
Passagens — Do pessoal para Loanda	1:280\$10	
Tracção e officinas — Material meudo, vencimento do pessoal e despesas	62:352\$34,8	
Armazens geraes — Vencimento do pessoal e despesas	6:437\$08	
Movimento — Vencimento do pessoal e despesas	53:053\$92,9	
Serviço medico e do hospital — Vencimento do medico, pessoal e despesas	5:648\$97	
Via e obras — Material diverso	64:803\$35,3	
Férias e despesas	90:229\$90	155:033\$25,3
Direcção e serviços centraes — Vencimento do director, pessoal e despesas	34:814\$11,6	411:924\$30,4
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)		411:488\$34
		1.529:693\$85,5

Credito

Rendimento da linha	414:478\$34
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração)	411:924\$30,4
Saldo	703:291\$21,1
	1.529:693\$85,5

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Pago por commissões e transferencias	2:414\$27,5	
Idem por gastos de administração	16:770\$00	
Idem por despesas em Londres	18:302\$68,9	
Coupon de 1 de julho de 1916 e de 1 de janeiro de 1917..	413:478\$75	
Pago por gastos geraes.....	11:191\$75,7	
Idem por gastos geraes de exploração, a saber:		
Material diverso 78:239\$29,6		
Gastos de exploração	333:685\$00,8	441:924\$30,4
Prejuizo em material.....	1:734\$89,1	
Importancia do augmento de tarifas no 1.º semestre de 1916.....	66:317\$91	
Idem, transferida para a conta de Lucros suspensos.	162:259\$12,5	1.104:039\$70,1

Credito

Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees....	537\$18,7	
Subvenção.....	873:578\$15,4	
Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas de Janeiro a Dezembro de 1915.....	243:957\$77	629:620\$38,4
Recebido de alugueis de parte do predio no Porto.....	1:100\$00	
Dividendo de acções da Companhia das Aguas de Loanda	4:000\$00	
Rendimento geral da linha ...	414:478\$34	
Juros em diversas contas	48:899\$78,5	
Differenças de cambio.....	5:458\$02,5	1.104:093\$70,1

EXPLORAÇÃO

Seguindo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000\$00	1903-1904.....	336:000\$00
1890-1891.....	35:600\$00	1904-1905.....	318:000\$00
1891-1892.....	62:600\$00	1905-1906.....	300:000\$00
1892-1893.....	97:000\$00	1906-1907.....	316:000\$00
1893-1894.....	120:006\$00	1907-1908.....	316:000\$00
1894-1895.....	163:000\$00	1908-1909.....	292:000\$00
1895-1896.....	201:000\$00	1909-1910.....	343:000\$00
1896-1897.....	208:000\$00	1910-1911.....	437:000\$00
1897-1898.....	177:000\$00	1911-1912.....	289:000\$00
1898-1899.....	216:000\$00	1912-1913.....	374:000\$00
1899-1900.....	306:000\$00	1913-1914.....	321:000\$00
1900-1901.....	288:000\$00	1914-1915.....	390:000\$00
1901-1902.....	308:000\$00	1915-1916.....	386:000\$00
1902-1903.....	299:000\$00	1916-1917.....	414:000\$00

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos vinte e sete ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891.....	254\$27	1904-1905.....	875\$41,9
1891-1892.....	332\$83,6	1905-1906.....	825\$58,7
1892-1893.....	432\$00,9	1906-1907.....	870\$24,4
1893-1894.....	476\$67,8	1907-1908.....	870\$04,8
1894-1895.....	577\$96,2	1908-1909.....	802\$86,8
1895-1896.....	670\$03,1	1909-1910.....	944\$07,6
1896-1897.....	691\$04,3	1910-1911.....	1:202\$88,1
1897-1898.....	591\$32	1911-1912.....	795\$18,5
1898-1899.....	674\$23,6	1912-1913.....	1:028\$32,5
1899-1900.....	846\$00,3	1913-1914.....	884\$50
1900-1901.....	793\$82,7	1914-1915.....	1:071\$72
1901-1902.....	846\$68,5	1915-1916.....	1:060\$72
1902-1903.....	820\$15,9	1916-1917.....	1:138\$67
1903-1904.....	923\$15,9		

e que n'este exercicio, com relação ao anterior, houve um augmento de 73,5 %.

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 163:000\$00

A applicação d'este augmento produziu uma média de 66,31 %, quando devia produzir 75 %, segundo a lei.

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro de Cintura

Lanço de Cantumil a Leixões

EMPREITADA B

EXTENSÃO-6,™010

Conclusão das terraplanagens, construção de obras d'arte correntes e especiaes, muros de suporte e serventias entre K.º 0 e 6.010

No dia 28 do corrente mez, pelas 13 horas, se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede, nesta cidade, ao concurso publico para adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admitido como licitante, será de 2.315\$00, e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas tesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5 % do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do atestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 15, no Serviço de Construção e Estudos desta Direcção, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 22 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, no Caes dos Soldados e em virtude do Aviso ao Publico B. 2901 de 14 de Março de 1917 e do artigo 113.º da Tarifa Geral, proceder-se ha á venda em hasta publica de todas as remessas incursas nos respectivos prazos, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-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 21 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Concurso para fornecimento de uniformes ao pessoal

Na sede da Direcção da Exploração d'esta Companhia, em Figueira da Foz, até ás 17 horas do dia 31 de Maio corrente, recebem-se propostas para fornecimento de uniformes para o pessoal. As fazendas a empregar são dos seguintes typos:

Bonets — em panno azul escuro.

Fatos — em diagonal mescla escuro (para inverno).

Fatos — em cotim militar e zuarte.

As condições do fornecimento poderão ser examinadas na referida sede e na administração da Companhia, em Lisboa, rua Victor Cordon, n.º 1.

As propostas poderão ser acompanhadas de uma collecção de amostras de tecidos, que se aproximem dos indicados acima.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

MACISTE SOLDADO — 5 partes

O CLUB N.º 13 — 5 partes (Suzana d'Armelle)

HIMNO Á VIDA — 4 partes (Branca Belliciani)

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10 5	11 31	8 12	9 25
b 6 30	7 48	12 5	1 14
8 20	9 49	8 20	9 26
12 25	1 54	10 12	11 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
5 50	6 33	7 8	7 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 40	5 55	7 11
b 9 13	10 23	7 25	8 43
10 30	11 50	b 8 45	9 46
b 1 10	2 20	b 10 53	11 59
5 30	6 50	12 20	11 36
b 6 20	7 32	3 34	4 50
1 30	8 50	7 20	8 30
10 25	11 45	10	11 16
b 12 30	1 40	11 20	12 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
7 50	8 32	8 47	9 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6	7 37	6 10	7 49
1 50	3 25	4 11	5 40
a 5 20	6 50	8	9 36
6 2	17 39	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6	6 56	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 50	2 44	10 40	11 30
a 5 20	6 8	4 58	5 48
6 2	6 58	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 1	11 36
12 16	1 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
e 7 55	8 5	e 7 20	7 30
e 5 25	5 37	e 9 20	9 30
e 6 25	6 35	e 5 57	6 7

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
6	8 26		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
		8 54	11 36

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 9	8 36
8 50	11 3	o 1 33	a 10 20
8 5	7 57	7 55	8 44
8 40	d 12 40	d 9 25	2 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
10 55	6 49	12 10	7 37

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
3	6 23	4 8	6 15
7 35	9 20	g 6 30	8 15
11 25	2 13	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 30
12 30	3 43	10 40	12 21
		12 40	4 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
6 35	7 55	7 10	8 39
10	12 10	3 30	5 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8	4 45	2 55	11 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 30	10 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1 40	10 55	11 40	8 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 9	9 36	4 40	7 40
2 5	4 55	6 25	9 32
5 21	8 12		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
4 25	5 26	6	7 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os de Ovar e Aveiro.			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	
8 50	7	8 28	8 36

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
8 40	2 34	9 35	2 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	T. Vargens	Entrone	
8	1 49	4 40	9 40

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 5 50	10 25	h 5 50	9 55

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
p 8 35	10 46	11 40	1 46
n 11 30	1 45	9	11 7
4 8	6 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
7 12	5 41	11 20	8 23

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

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

SUL E SUESTE

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moita	Lisboa	
2 35	3 43	4 25	5 35
6 45	7 59	8 10	

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 48	8 10	10 5
11 30	1 20	10 30	12 20
4 30	6 20	e 5	6 30
8	10 5	5 16	8 55
		8 35	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	10	8	10 5
11 30	1 20	10 20	12 20
4 30	6 20	e 4 45	6 30
8	10 5	u 8 25	10 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
8	1 29	2 35	8 5
8	12 32	10 14	3 45

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Valença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 26	8 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Vianna	Valença	Vianna	
8	10 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 50	9 50	4 5	6 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Vianna	Monsão	Vianna	
8	1 45	4 26	7 20
7 50	10 34	4 2	6 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Marco	Porto	
9 52	12 44	3	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Tua	Porto	
4 54	9 34	5 51	10 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	3 50	12	7 54

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	B. d'Alva	Regoa	
6 41	11 52	5 6	10 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Amarante	Porto	
8	11 5	7 55	10 30
4 54	7 27	4 52	7 54

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	V. Real	Regoa	
8 32	9 51	5 27	6 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	Vidago	Regoa	
12 45	4 20	10 46	2 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pocinho	Carviães	Pocinho	
3 20	5 5	10 30	12 12

NACIONAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
i 6	8 24	q 6 50	8 55
9 35	12	r 11 15	1 20
n 3 57	6 10	4 25	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tua	Bragança	Tua	
c 9 40	5	8 15	1 55
3	9 5	r 11 40	6 30

VALLE DO VOUGA

PART	CHEG	PART	CHEG
Espinho	Sarnada	Espinho	
5 40	9 6	4	7 31
Espinho	Vizeu	Espinho	
8 35	3 46	12 20	7 40
Aveiro	Sarnada	Aveiro	
10	11 38	7	8 46
7 15	3 52	4 30	6 5