

SUMMARIO

Confronto instructivo, por J. Fernando de Sousa.....	227
Parte Official — Presidencia da Republica, Decreto 4:639 — Secretaria do Estado das Colonias, Decreto 4:600.....	230
A greve do Sul e Sueste.....	232
Viagens e transportes.....	233
Excursões no paiz — I — Um paiz em que se não pode viajar — As greves — O que eram os antigos ferro-viarios — As Caldas da Saude....	233

A guerra e os caminhos de ferro.....	235
Companhia Portuguesa.....	236
Linhas Portuguezas.....	236
Parte financeira:	
Carteira.....	236
Boletim commercial e financeiro.....	236
Cotações nas bolass portugueza e estrangeiras.....	237
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	237
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	238
da Beira Alta (Relatorio).....	238
Arrematações.....	239
Horario dos combolos.....	240

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos emolares, 23, 1.º
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS NO CLYDE EM GLASGOW
Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

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

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

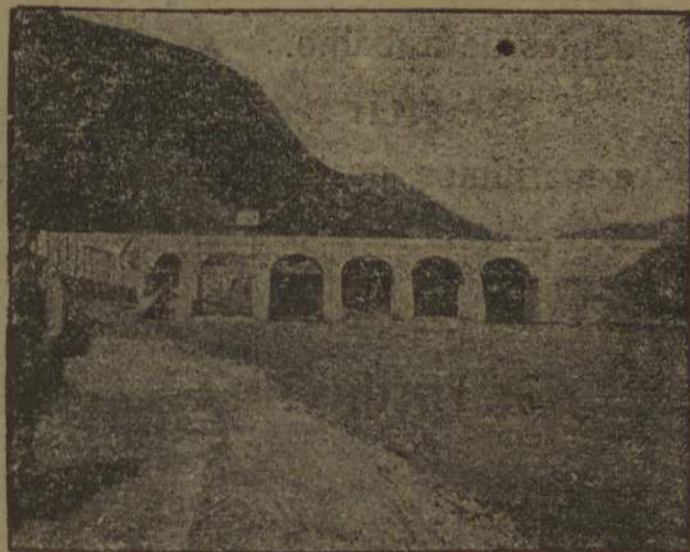
Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

A comporta de rolhões livres, systema *Stoney*, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido. Com esta comporta pode-se realizar em poucos minutos o regimen primitivo d'um rio, em epochas de chuva.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONEY"

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



COMPORTAS NO RIO ADDA, ITALIA,
Vão de cada comporta 10 metros. Profundidade de cada comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.

“A Gloria Portuguesa”

COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.º

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

Telephones

Expediente: C. 1202

Direcção: C. 3376

Escriptorio agencial: Rua do Ouro, 184, 1.º — Telephone C. 1354

FILIAIS EM:

COIMBRA

R. Ferreira Borges, 122, 1.º

PORTO

R. das Flores, 48, 1.º e 2.º

Inspectores, agentes

e correspondentes em todas

as terras do País



DELEGAÇÕES EM:

Braga

Tomar

Torres Vedras

Funchal

Faro

Brevemente serão instaladas
as delegações em NEW-YORK
e RIO DE JANEIRO

Effectua os seguintes seguros:

Ramo vida — Vida inteira, temporaria, mixto, prazo fixo, conjuncto, combinado, efeitos multiplos, capital progressivo, capital differido, rendas vitalicias, immediatas e differidas, seguro complementar, nas combinações da vida inteira, mixto, prazo fixo e efeitos multiplos, e seguro de accidentes de trabalho.

Seguros reaes — Incendio, roubo (isolado ou em conjuncto), transportes terrestres e maritimos, postaes, agricolas, pecuarios, gréves e tumultos, crystaes e riscos de guerra.

DIRECÇÃO DA COMPANHIA

Dr. Francisco Maria da Cunha, Dr. João dos Santos Monteiro e Francisco Alves (Director gerente).

BANQUEIROS GERÆS

José Augusto Dias, Filho & C.ª

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

15.º do 31.º anno LISBOA, 1 de Agosto de 1918 Numero 735

Confronto instructivo

N'uma serie de quatro longos artigos fizemos aqui a analyse do decreto 4.205, pelo qual se promulgou o novo regulamento de policia e exploração, monstruosidade sem precedentes.

Agora que esse diploma está suspenso e sujeito a revisão, importa mostrar como em França se procedeu com objectivo analogo.

Já me referi, no artigo anterior, ao novo regulamento francez de 1917, promettendo confrontal-o com o malogrado regulamento portuguez. Cumprirei hoje a promessa.

Conforme referi, quiz-se reunir n'um só diploma o que dizia respeito aos differentes caminhos de ferro, incluindo os *tramways*, urbanos ou não.

Conforme pondéra o relatorio que precede o regulamento, estabelecera-se na lei de 11 de junho de 1880 distincção entre os caminhos de ferro de interesse local, submettidos, em principio, a preceitos identicos aos de interesse geral, salvas as modificações necessarias, e os *tramways* assentes na via publica e sujeitos a regras especiaes. Como, porém, ha linhas d'esta ultima cathegoria, que teem troços em leito proprio, a distincção nem sempre se justificava. Por isso uma lei de 31 de julho de 1913 reuniu as linhas secundarias n'uma só cathegoria.

A exploração dos *tramways* estava sujeita a um regulamento, de 6 de agosto de 1881, modificado por outro de 16 de julho de 1907, assim como o regulamento geral, ou *Ordonnance*, de 15 de novembro de 1846, fonte do nosso regulamento de 11 de abril de 1868, o fôra pelo decreto de 1 de março de 1901.

Pretendeu-se fundir n'um só esses diversos diplomas e para isso incluíram-se na commissão, que preparou a reforma, tres directores de companhias de caminhos de ferro de interesse local e ouviram-se as direcções das linhas de interesse geral sobre as modificações projectadas que as interessavam.

Só depois de tão cautelosa e ponderada preparação interveiu o Conselho de Estado e se considerou o novo regulamento em termos de ser promulgado.

Além das regras geraes communs inseriram-se n'elle disposições exclusivamente applicaveis ás linhas assentes na via publica, quer ruraes, quer urbanas, considerando-se como taes as que nos centros de população só accidental e secundariamente transportam mercadorias. Esses artigos especiaes são devidamente designados, declarando-se as restricções da sua applicação.

A materia do novo regulamento está methodicamente distribuida pelos titulos seguintes:

- Titulo I — Disposições geraes.
- " II — Das estações e da via.
- " III — Do material empregado na exploração.
- " IV — Da composição dos comboios.

Titulo V — Da partida, circulação e chegada dos comboios.

" VI — Da cobrança de taxas e das despesas accessorias.

" VII — Da policia e vigilancia.

" VIII — Disposições diversas.

E' de notar que nem um só artigo do regulamento commina penalidades ás empresas, nem fixa cifras de multas. Sómente no preambulo se recorda a lei de 15 de julho de 1845, que fica sendo, com o novo regulamento, o estatuto legal de todos os caminhos de ferro e especialmente o seu art. 1.º que impõe ás contravenções dos preceitos de exploração, multas de 16 a 3.000 francos.

No primeiro titulo declara-se a fôrma de applicar o regulamento aos diversos typos de linhas e define-se o que se entende por *tramways urbanos*, nos termos seguintes:

Art. 3.º — São considerados *tramways urbanos*, para applicação das disposições que regem, as vias ferreas de interesse local, assentes em via publica nas agglomerações e seus arrabaldes e destinadas sómente ao serviço de passageiros e eventualmente ao de mercadorias.

A utilização das vias de certas linhas, a titulo accessorio, para serviços limitados de mercadorias, que se realisam sómente em determinados momentos, não obsta a que o regimen dos *tramways urbanos* lhes seja applicado.

Outro artigo, o 4.º, estabelece que as vias ferreas assentes nos caes dos portos maritimos ou fluviaes serão reguladas ulteriormente por decretos especiaes.

Em França os serviços policiaes destinados a assegurar a ordem são da attribuição dos perfeitos. Assim o declara o art. 6.º do novo regulamento, especialmente no que respeita ao movimento de vehiculos nos patios das estações.

Os artigos 7.º a 11.º com a nota "*applicaveis sómente ás secções de linhas de interesse local assentes na via publica*" define os direitos e obrigações da empresa na utilização da via publica e prevê os trabalhos de conservação, reparação e modificação, fixando a attribuição dos respectivos encargos e attribuições.

O art. 11.º faculta á auctoridade concessionaria a faculdade de dispensar os carris de gola ou os contracarris nos *tramways* em toda ou em parte da sua extensão.

Entre nós essa especie de linhas acha-se regulamentada pelo decreto de 21 de abril de 1906, publicado pelo Sr. Conselheiro Pereira dos Santos.

São tão poucas entre nós, que não se vê necessidade de as incorporar no regulamento geral de caminhos de ferro. Não succedia o mesmo em França, que possui uma extensão consideravel de linhas sobre a via publica.

O decreto 4.205, tão prolixo e intemperante, esqueceu-se de prescrever que as empresas devem conservar as linhas ferreas e suas dependencias, com todo o material fixo e circulante, em bom estado, effectuando os necessarios trabalhos de reparação e conservação. E todavia era esse o art. 1.º do regulamento de 1868 que escapou á thesoura e colla do novel legislador!

Em compensação vem os draconianos artigos 174.º a 176.º impôr pesadas multas ás empresas, caso não executem as ampliações de installações que o Governo determinar e dar a este o direito de fazer as obras por conta de aquellas.

Como já observámos na devida altura, assim se resolve de uma pennada, com a petulante audacia que deriva da ignorancia, a grave questão das obras complementares e dos respectivos encargos.

Vejamos agora a disposição paralela do novo regulamento francez.

Art.º 12.º — O caminho de ferro e as obras que d'elle dependem são constantemente conservados em bom estado. A Companhia deve fazer saber ao ministro das obras publicas e transportes, pela forma que julgue conveniente, as providencias tomadas para essa conservação.

As vias e outras installações das estações devem estar convenientemente dispostas para a segurança das manobras e da circulação dos comboios.

No caso de serem insufficientes as providencias tomadas para assegurar a boa conservação do caminho de ferro, a segurança da circulação e a segurança publica, o ministro, depois de ter ouvido a companhia, prescreve as que forem necessarias.

No caso de não ser sufficientemente assegurado o serviço por insufficiencia das installações, proceder-se-ha conforme as disposições do art. 86 ou do art. 87.º, segundo os casos.

Que determinam estes dois artigos? Convém citar o primeiro, não applicavel aos *tramways* urbanos, aos quaes e sobre a mesma materia se refere exclusivamente o art. 87.º.

Art. 86.º — Se as installações de certas estações, o seu pessoal ou o material circulante são insufficientes para poder a companhia assegurar nas circumstancias normaes a marcha regular do serviço, observando as condições e prazos prescriptos nos regulamentos e tarifas, deve aquella, em vista da intimação que o ministro lhe dirija, tomar as medidas necessarias.

No caso de não serem por ella apresentadas, no prazo fixado na intimação, propostas ou projectos sufficientes, o ministro resolve directamente.

Repare-se bem no formulario estabelecido. A empresa é intimada a ampliar as installações, devendo propôr em determinado prazo o que se lhe offerecer.

Essa proposta implica naturalmente a attribuição dos respectivos encargos, que bem podem ultrapassar os que representam conservação ordinaria, incluindo ampliações correntes e darem portanto logar a convenção especial sobre obras complementares de vulto.

Ficam pois abertas as negociações, em que se ventilem os direitos e obrigações reciprocas e só na falta de proposta da empresa o ministro exerce a sua acção soberana, resolvendo o que fôr exigido pelo interesse publico.

Que contraste! Cá intimação, com fixação de prazo para as obras e sem audiencia da companhia, que é multada em 500\$00 a 1.000\$00 se não obedece no prazo que lhe foi marcado, e o Governo faz a obra ou aquisição de material por conta d'ella, seja qual fôr a importancia, resolvendo assim soberanamente a delicada questão dos encargos de obras complementares.

De um modo geral nota-se no regulamento francez que a acção soberana do Estado para assegurar a regularidade da exploração e a supremacia do interesse e segurança publicos, em que se baseiam as concessões, é explicitamente reservada, não se exercendo porém sem serem ouvidas as companhias. E' essa a formula que invariavelmente se repete em cada artigo, mostrando assim o respeito dos seus direitos, que áquellas é devido.

Assim, por exemplo, o art. 14.º exige agentes em numero sufficiente. No caso de insufficiencia o ministro fixa o seu numero, ouvida a companhia e pode prescrever que aquelles cujo serviço interessa por forma especial á segurança não sejam empregados n'outros trabalhos.

No regulamento 4.205, art. 73.º, estabelece-se que o Governo obrigará as empresas a augmentar o pessoal, no caso de insufficiente em numero ou capacidade, sem as ouvir e logo com a sancção da multa de 500\$00 a 1.000\$00.

A mesma differença se nota em relação á existencia de guardas e barreiras nas passagens do nivel. O art. 15.º do regulamento francez, prevendo as excepções auctorizadas, declara que "o modo, a vigilancia e as condições do serviço das barreiras são reguladas pelo ministro, *sobre proposta da empresa*".

O art. 18.º do regulamento 4.205 estatue a obrigação das cancellas onde se tornem necessarias, sem que hajam de ser ouvidas as empresas e eliminou até essa audiencia previa, determinada no art. 2.º do regulamento de 1868 para o caso de insufficiencia do pessoal.

No regulamento francez a collocação de contra-carris fica assim estabelecida:

Art. 10.º — Se o estabelecimento de contra-carris é julgado necessario no interesse da segurança publica, a companhia é obrigada a collocal-os nos pontos designados pelo ministro das obras publicas e transportes.

O art. 18.º do regulamento de cá impõe a collocação de contra-carris em todas as passagens sem excepção, apesar de serem hoje considerados dispensaveis em grande numero de casos e por vezes até mais prejudiciaes do que uteis.

O art. 16.º do regulamento francez prescreve a illuminação das estações durante o serviço, e reserva para o ministro, *ouvida a companhia*, a fixação das condições da illuminação de passagens e tuneis, se para isso ha motivo.

O nosso art. 103.º exige a illuminação das estações impondo *os sistemas mais aperfeiçoados*, provê á insufficiencia segundo as indicações da Fiscalisação sem ser ouvida a empresa, por conta da qual se farão as modificações se ella as não realisar no prazo de quatro mezes.

A referencia á illuminação de passagens de nivel, que figurava no art. 4.º do regulamento de 1868 desapareceu; ficou no tinteiro.

Em compensação introduziu-se no art. 9.º o preceito geral e absoluto da existencia de vedação em todos os caminhos de ferro, que não existia no regulamento de 1868.

Em França figura no art. 4.º da lei de 15 de julho de 1845, onde os desastrados auctores do decreto 4.205 o foram copiar, ignorando porém que estava já revogado pela lei de 26 de março de 1897, que restringiu a exigencia de vedações a determinadas pontos e aos casos de circulação intensa.

O titulo III, material circulante, é a transcrição sem alterações do titulo II do decreto de 1901.

Bem o podia ter copiado textualmente o fabricante do decreto 4.205.

Em vez do ridiculo e inutil art. 61.º — *Todas as machinas serão providas da ferramenta indispensavel*, melhor fôra ter incluido o que já figurava no regulamento de 1868, exigindo nas machinas disposições para evitar os incendios pelas faulhas, assim como o registo da vida das locomotivas e não sómente o dos eixos.

O titulo IV, *composição dos comboios*, foi tambem aproveitado do decreto de 1901, sem mais alteração que a designação dos artigos applicaveis aos *tramways* urbanos e a introducção de um artigo novo, que dá facilidades ao emprego de carruagens automotrices.

Agrupando os varios artigos diversos do decreto 4.205, que se referem á composição de comboios, nota-se a lamentavel inferioridade de tal diploma, que não soube aproveitar as licções do regulamento francez,

Assim, por exemplo, permite este excepções á regra geral de se interpor um vehiculo entre a machina e a primeira carruagem, como são os comboios chamados ligeiros, os de soccorro, os de composição especial autorisados pelo ministro e os dos *tramways* urbanos (art. 31.º).

O art. 40.º do decreto 4.205 e 53.º do 4.206 estabelecem o preceito absoluto sem admittir excepções.

Em cada artigo do regulamento francez, que preveja uma intervenção do ministro, se encontra a formula *ouvida a companhia*; por cá: *senhor mandar, preto obedecer*.

Lá deixa-se o ministro juiz dos casos em que materias perigosas ou infectas possam ser transportadas em comboios de passageiros (art. 33.º); cá prohibe-se sem excepção esse transporte (art. 84.º).

Nenhum preceito figura no regulamento francez que prohiba mercadorias de pequena velocidade em comboios de passageiros; no decreto 4.205 vem o art. 75.º com essa prohibição tornar impossivel uma exploração judiciosa.

Como exemplo da differença de criterio de redacção, citarei o art. 39.º do decreto 4.206, que se foi buscar ao 34.º do regulamento francez.

Diz aquelle:

Art. 39.º — Na formação dos comboios, especialmente de passageiros, os fiscaes do Governo exercerão a precisa vigilancia para evitar, quer á partida, quer á chegada, quer em transito, toda a reacção perigosa ou incommoda entre os differentes vehiculos.

Lê-se no regulamento francez:

Art. 34.º — O ministro determina, ouvida a companhia, as precauções a tomar nas formações dos comboios para evitar, quer á partida, quer á chegada, ou durante a marcha, qualquer reacção perigosa ou incommoda entre os diversos vehiculos.

Se passamos ao titulo V do regulamento francez, relativo á partida, circulação e chegada de comboios, que abysmo entre elle e os artigos similares dispersos nos decretos 4.205 e 4.206!

Lá não se modificou o decreto de 1901; cá não se fez caso do regulamento de 1868, senão para o peiorar.

Assim, por exemplo, os artigos 80.º e 81.º do decreto 4.205 inventaram as *médias minimas* de velocidade, fixando-as sem ter em conta as secções das linhas e suas condicções.

O art. 45.º do regulamento francez limita-se a estatuir "que o ministro determina, sobre proposta da companhia, a velocidade maxima que os comboios de qualquer natureza podem attingir nas diversas partes de cada linha", formula generica que pode ser accommodada criteriosamente ás circumstancias de cada caso.

Não se impõem n'elle systemas uniformes de signalisação, que é fixada para cada linha conforme as suas condicções e a resolução do ministro, baseada nas propostas e informações das companhias.

No que respeita a horarios e comboios extraordinarios, nem uma das absurdas prescripções do decreto 4.205.

O art. 47.º do regulamento francez apenas estatue que o ministro prescreve, *sobre proposta* da companhia, as regras especiaes de precaução na expedição e marcha dos comboios extraordinarios, cuja expedição deve ser communicada á Fiscalisação com indicação do horario, logo que tenha sido decidida.

Outro confronto instructivo:

Art. 57.º do regulamento francez — Além do machinista e do fogueiro ninguem pode subir ás machinas e

tenders sem licença especial e escripta do director ou de delegado seu. Exceptuam-se os engenheiros de pontes e calçadas e de minas encarregados de fiscalisação e os agentes fiscaes technicos e ainda os commissarios da fiscalisação do Estado, mediante requisição escripta e motivada entre ao chefe de estação.

Art. 50.º do decreto 4.205. — Ninguem além do machinista e do fogueiro poderá subir á machina ou tender, a não ser que haja para isso uma auctorisação especial e escripta com o visto da Fiscalisação.

§ unico. — Exceptuam-se os engenheiros e agentes technicos do serviço de tracção e os agentes da via e das estações, em caso de accidente occorrido na via; os fiscaes do Governo teem livre ingresso.

Os leitores que façam o confronto e tirem as conclusões.

Quanto a horarios, o art. 61.º do regulamento francez limita-se a estatuir que os dos *comboios ordinarios* são submettidos pela companhia á approvação do ministro, notificando-se a data em que devem entrar em vigor, se até essa data não é feita observação. O ministro pode sempre determinar as modificações que julgue necessarias para a segurança de circulação ou as necessidades do publico. É nada mais.

O titulo VI, *da percepção de taxas e despesas accessorias*, é a reproducção, sem alterações, da *Ordonnance* de 1846.

Sete artigos apenas estabelecem as regras geraes, que nas tarifas são minudenciadas, sem a intemperança de preceitos leoninos inventados cá.

Respeita-se o direito de iniciativa das companhias em materia de tarifas.

Um só artigo, o 69.º, estipula as regras a seguir para com o publico.

Art. 69.º — A companhia é obrigada a effectuar com cuidado, exactidão e celeridade e sem precedencias de favor os transportes de mercadorias, gados e objectos de qualquer natureza que lhe sejam confiados.

A' medida que os volumes, cabeças de gado ou quaesquer objectos cheguem ao caminho de ferro, devem ser immediatamente registados, com menção do preço total devido pelo transporte.

Este effectua-se pela ordem das inscripções, salvo prazos pedidos ou consentidos pleo expedidor e que são mencionados no registo.

Deve ser dada uma senha ao expedidor, se o pedir, sem prejuizo da guia. A senha annuncia a natureza e peso dos volumes, o peso total do transporte e o prazo em que este deve ser feito.

Os registos mencionados no presente artigo são apresentados sempre que os pedirem os funcionarios e agentes encarregados de vigiar a execução do presente regulamento.

No titulo VII, policia e vigilancia, além das regras geraes do serviço de fiscalisação, figuram as prohibições feitas aos passageiros e em geral ao publico.

O titulo VIII é o das disposições diversas.

São 101 os artigos do regulamento e ainda assim muitos preceitos figuram em duplicado por soffrerem variantes, conforme são ou não applicaveis aos *tramways*, o que dá logar a dois artigos para a mesma materia.

O novo regulamento francez deve ser attentamente consultado pela commissão revisora do decreto 4.205, que n'elle encontrará excellente modelo, como da *Ordonnance* de 1846 sahio o nosso regulamento de 1868.

J. Fernando de Souza.

PARTE OFFICIAL

PRESIDENCIA DA REPUBLICA

DECRETO N.º 4:639

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

Artigo 1.º — É extinta a Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes.

Artigo 2.º — Fica o Governo autorizado a organizar como for mais conveniente os serviços das Subsistencias e Transportes.

Artigo 3.º — Todo o pessoal d'este Ministerio passa provisoriamente á situação de adido e fica á disposição do Governo para ser chamado quando se julgar necessario.

Artigo 4.º — O serviço que estava a cargo da Direcção Geral das Subsistencias transita para a Secretaria de Estado do Interior e será dividido nos 2 serviços seguintes:

1.º — Serviço dos abastecimentos.

2.º — " das exportações.

Artigo 5.º — O serviço que estava a cargo da Direcção Geral dos Transportes Maritimos transita para a Secretaria de Estado das Colonias.

Artigo 6.º — O serviço que estava a cargo da Direcção Geral dos Transportes Terrestres transita para a Secretaria de Estado do Comercio.

Artigo 7.º — O Governo designará oportunamente as pessoas que devem organizar e dirigir estes serviços.

Artigo 8.º — Fica revogada 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 tam inteiramente como nele se contém.

Os Secretarios de Estado de todas as repartições o façam publicar.

Paços do Governo da Republica, 14 de Julho de 1918. — SIDÓNIO PAES. — João Tamagnini de Sousa Barbosa — Alberto Osorio de Castro — Joaquim Mendes do Amaral — Amílcar de Castro Abreu e Mota — Joaquim do Espirito Santo Lima — Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá — José Alfredo Mendes de Magalhães — Henrique Forbes de Bessa — Eduardo Fernandes d'Oliveira.

Secretaria de Estado das Colónias

Direcção Geral das Colónias

Secretaria Geral

DECRETO N.º 4:600

Usando da faculdade reservada ao Governo pelo artigo 30.º do contracto de 25 de Setembro de 1885 com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, e resalvada no final do artigo 1.º do contracto de 20 de Outubro de 1894;

Considerando que se acha depositada a importância da anuidade do resgate, calculada nos termos do artigo 30.º do citado contracto de 25 de Setembro de 1885:

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

Artigo 1.º É resgatada a concessão feita pelo contracto de 25 de Setembro de 1885 á Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, nos termos do artigo 30.º do mesmo contracto.

Art. 2.º O Governo tomará posse imediata de toda a via férrea explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, de Loanda á estação de Lucala, com todo o seu material fixo e circulante, seus edificios e dependências, de qualquer natureza que sejam, tudo indicado no dito contracto de 25 de Setembro de 1885, e especialmente no artigo 1.º e seus números, nos artigos 2.º, 12.º, 16.º § único, 17.º e 19.º

§ único. Todo o carvão, coque ou outros abastecimentos serão avaliados e pagos pelo Governo na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação, nos termos do artigo 30.º do contracto de 25 de Setembro de 1885.

Art. 3.º O governador geral da provincia de Angola nomeará uma comissão de peritos para avaliarem o carvão, o coque ou outros abastecimentos pertencentes á Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, para os efeitos do final do artigo 3.º do mencionado contracto de 25 de Setembro de 1885.

Art. 4.º O Governo explorará imediatamente a linha férrea de Loanda e Lucala e seus anexos.

Art. 5.º A Administração do Caminho de Ferro de Loanda a Lucala passará imediatamente para o Conselho de Administração dos portos e Caminhos de Ferro de Angola.

Art. 6.º O inspector das Obras Públicas de Angola elaborará um inventário completo dos bens que passam para a posse do Estado por virtude d'este decreto, e remetê-lo-há á Secretaria de Estado das Colónias no mais curto prazo possível.

Art. 7.º O pessoal que serve actualmente na linha de Loanda a Lucala será mantido nos respectivos lugares sob proposta do director dos Caminhos de Ferro de Angola, e será equiparado ao

pessoal empregado nas linhas do Estado na provincia de Angola, para todos os efeitos, incluindo o da reforma, contando-se os anos que tiver servido, efectivamente, em África com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África.

Art. 8.º Continua em vigor, para todos os efeitos d'este decreto, o disposto no artigo 4.º da lei de 16 de Julho, de 1885, ficando o Governo autorizado a satisfazer todos os encargos resultantes d'este decreto.

Art. 9.º Ficam ressalvados todos os direitos do Estado ao pagamento integral das responsabilidades da Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África para com o Tesouro.

Art. 10.º Este decreto entra immediatamente em vigor.

Art. 11.º Fica revogada 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 tam inteiramente como nele se contém.

Os Secretários de Estado de todas as repartições o façam publicar. Paços do Governo da Republica, 13 de Julho de 1918. — SIDÓNIO PAES. — João Tamagnini de Sousa Barbosa — Alberto Osorio de Castro — Amílcar de Castro Abreu e Mota — Joaquim do Espirito Santo Lima — Joaquim Mendes do Amaral — Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá — José Alfredo Mendes de Magalhães — Henrique Forbes de Bessa — Eduardo Fernandes de Oliveira.

DOCUMENTO N.º 1

Contrato para a construção e exploração do Caminho de Ferro de Loanda a Ambaca, de 25 de Setembro de 1885.

Artigo 30.º Em qualquer época, depois de terminados os vinte e cinco primeiros annos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos, e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importância de uma anuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior ao producto liquido do último dos sete annos, tomada para base d'este cálculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na razão do preço por que se efectuar a adjudicação.

N'este preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque, ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado, e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

DOCUMENTO N.º 2

Contrato modificando o concessional para a linha de Ambaca, de 20 de Outubro de 1894

Artigo 1.º A companhia fica obrigada a ter concluída, e em exploração, toda a linha férrea da sua concessão, dentro do prazo de três annos a contar da assinatura do presente contracto. Este prazo fica substituindo o fixado no artigo 52.º do contracto de 25 de Setembro de 1885 para todos os efeitos, menos quanto á faculdade de remissão que o Estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contracto.

DOCUMENTO N.º 3

Parecer da comissão de 1909

O artigo 30.º do contracto de concessão de 25 de Setembro de 1875 dá ao Governo a faculdade de em qualquer época, resgatar a concessão inteira, depois de terminados os primeiros vinte e cinco annos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha.

A Companhia estava obrigada a submeter á aprovação do Governo dentro do prazo de um anno, a contar da assinatura do contracto de concessão, isto é, até 25 de Setembro de 1885, o traçado geral da directriz de toda a linha entre Loanda e Ambaca, com o projecto definitivo da primeira secção (artigo 50.º).

A construção devia começar no prazo de seis mezes, contados da aprovação do projecto definitivo da primeira secção (artigo 52.º). Por portaria de 5 de Outubro de 1886 foi, porém, prorrogado até 21 de Março de 1887 o prazo para aprovação do traçado geral da directriz e do projecto da primeira secção, com a cláusula de que a Companhia ficava obrigada a dar immediato começo á construção, quando aprovado o projecto definitivo da primeira secção, prescindindo portanto, do prazo de seis mezes que lhe era concedido pelo artigo 51.º supracitado.

Em portaria de 30 de Outubro de 1886 o governador geral da provincia de Angola approvou, na sua generalidade, o projecto definitivo da estação terminus em Loanda e do lango entre o Alto do Mahungo e Quifandongo, na extensão de 13:500 metros. Por portaria provincial de 12 de Março de 1887 foi aprovado o projecto definitivo do lango entre Quifandongo e Cabiri, na extensão de 40 quilómetros. Tendo-se suscitado dúvidas sobre o melhor traçado entre Loanda e o Alto do Mahungo, e tendo o Governo resolvido essas dúvidas, por portaria provincial de 25 de Agosto de 1887, foi aprovado o projecto definitivo d'esse lango.

Tendo ficado aprovados em 25 de Agosto de 1887 todos os projectos da primeira secção da linha, pela aprovação dada nessa data

ao projecto do lanço entre Loanda e Mahungo, devia, nos termos da portaria, começar a construção desde logo, para estar concluída no prazo de quatro anos, isto é, em igual dia e mez de 1891. Podendo o Governo resgatar a concessão no fim de vinte e cinco anos, contados do prazo estabelecido para a conclusão da linha, tem o Governo o direito de fazer o resgate a contar de 25 de Agosto de 1916.

Pelo artigo 1.º do contrato de 20 de Outubro de 1894 foi prorrogado por três anos, a contar dessa data, o prazo para a conclusão da linha, declarando-se que este prazo ficava substituindo o fixado no artigo 52.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 para todos os efeitos, *menos quanto á faculdade de remissão* que o Estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contrato¹.

Antes de expirar o referido período de vinte e cinco anos, isto é, antes de Agosto de 1916, não poderia, porém, o Governo fazer o resgate da linha sem o assentimento da Companhia.

O artigo 30.º do contrato da concessão de 25 de Setembro de 1885 preceitua o seguinte: «Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto liquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se desta soma o produto liquido que corresponda aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitue a importância de uma anuidade que o Governo pagará á empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior ao produto liquido do último dos sete anos, tomado para base deste cálculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na razão do preço porque se effectuou a adjudicação. Neste preço não é incluído o valor do carvão, coque ou abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação²».

Se a faculdade de resgate da linha em vez de 1916 começasse em 1 de julho de 1908, data até onde vão as contas apresentadas neste relatório, a anuidade do resgate, seria o minimo fixado no artigo 30.º, isto é, 6 por cento do capital desembolsado, na razão do preço porque se effectuou a adjudicação ou

$$0,06 \times 19:999,400 \times 364 = 436:778,160 \text{ réis}$$

No ano de 1916, começo do período em que o Governo tem a faculdade de resgatar a linha férrea, a anuidade será certamente a mesma porquanto não se pode presumir que a receita exceda 2:666,5533 réis por quilómetro.

Os encargos pelo contrário achar-se-hão então consideravelmente aumentados com os juros de dívidas, para cujas amortizações não há sobras, com os *deficits* da exploração em África, e com as despesas na Europa.

Tudo isto mostra a conveniencia para todos de que, com a maior brevidade possível, uma resolução sobre o assunto ponha termo a um estado de cousas que se agravará dia a dia.

Sala das Sessões da comissão, 27 de Abril de 1909. — Ernesto Madeira Pinto — Joaquim Pires de Sousa Gomes — Antonio Osorio Sarmiento de Figueiredo — Visconde de Carnaxide — José Navarro de Andrade — Manuel da Terra Pereira Viana.

DOCUMENTO N.º 4

Conclusões do relatório da Comissão nomeada por portaria de 4 de Junho de 1918, referentes ao resgate.

9.º Que o Governo pode resgatar a linha, sem tomar responsabilidades para com os *trustees*;

10.º Que é urgente para Portugal entrar na posse da linha de Ambaca.

Lisboa, 12 de Junho de 1918. — Alfredo Augusto Lisboa de Lima — Jorge de Vasconcelos Nunes — Alberto Aureliano da Silveira da Costa Santos — Manuel M. A. da Silva Bruschy — José de Almada.

DOCUMENTO N.º 5

Parecer da Procuradoria Geral da Republica. — 2.ª secção. — N.º 105. — Ex.ª Sr. Secretário de Estado das Colónias. — Mandou V. Ex.ª ouvir esta Procuradoria sobre dois pontos:

1.º Se á face dos contratos de 25 de Setembro de 1885 e 20 de Outubro de 1894 o Governo pode usar da faculdade de resgatar a concessão do caminho de ferro feita á Companhia dos Caminhos de Ferro Através de Africa.

Quanto a este ponto já esta Procuradoria emitiu parecer, que mantém, na consulta dirigida ao Ministério das Colónias em 7 de Novembro de 1917, que se transcreve:

«Não ha duvida de que o Governo, ao estabelecer na concessão de 25 de Setembro de 1885, para a construção e exploração do

caminho de ferro de Loanda a Ambaca, que poderia resgatar essa concessão em qualquer época depois de terminados os primeiros vinte e cinco anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, tinha em mente que a Companhia exploradora colhesse os benefícios da exploração durante vinte e cinco anos.

Mas não é menos certo que o Governo esperava e contava que a mesma Companhia construísse a linha no prazo estabelecido na concessão, o que ela não fez, antes foi pedindo sucessivas prorrogações do dito prazo.

E porque essas prorrogações e consequente demora na construção da linha prejudicavam não só directamente a economia e o progresso da provincia de Angola, mas também directamente o Estado nos seus direitos, este no contrato de 20 de Outubro de 1894 se acatou, concedendo a prorrogação, por tres anos, do prazo marcado para a conclusão da linha, mas estabelecendo que essa prorrogação era feita sem prejuizo da faculdade de remissão que o Estado reservará pelo artigo 30.º da concessão de 25 de Setembro de 1885. Este contrato de 1894, em que a Companhia outorgou e que ela aceitou, não pode a mesma Companhia iludi-lo nem sofismá-lo.

A cláusula aceite obriga as partes contratantes.

Assim pois é seu parecer que o Estado tem o direito de resgatar aquella linha férrea desde 25 de Agosto de 1916, porque em 25 de Agosto de 1887 foi aprovado o projecto definitivo do ultimo lanço da 1.ª secção da linha e a sua construção devia iniciar-se imediatamente e concluir-se toda ela dentro de quatro anos, ou seja até 25 de Agosto de 1891. Dessa data se tem que contar os vinte e cinco anos, findos os quais o Estado tinha o direito de resgate.

Aquella cláusula do contrato de 1894 não foi modificada posteriormente e está em pleno vigor».

2.º Se á face das leis o direito de remir a concessão pode ficar dependente de arbitragem.

No artigo 68.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 diz-se:

«Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Empresa sobre a execução deste contrato serão decididas por árbitros».

Sem necessidade de apreciar se tal cláusula foi ou não legalmente autorizada, ou por outra, se o Governo estava ou não autorizado a estabelecer a arbitragem, direi que tal arbitragem, válida que fosse, não é de aplicar ao caso de remissão ou resgate. O resgate não é execução do contrato, bem ao contrario representa o fim da concessão e dissolução do contrato.

É um direito de que o Estado pode usar nos termos dos contratos sem que ninguém o possa estorvar de tal fazer.

E mais longe vão os tratadistas de direito administrativo que, reconhecendo que o Estado não pode prescindir do direito de reformar os serviços publicos, sustentam que o Estado, mesmo quando se não tenha estipulado a cláusula do resgate ou antes de expirado o prazo depois do qual o resgate se pode effectuar, pode resgatar qualquer concessão em qualquer tempo, tendo o concessionário em tal caso direito a haver do Estado, além da indemnização propriamente dita de resgate, mais uma indemnização pelo prejuizo especial que de tal acto rezulte e com o qual o concessionário não contava. (Gaston Jéze, *Os principios geraes de direito administrativo*, pag. 294, nota 1).

Ora, se o resgate é um direito emanante ao Estado, o seu uso não pode estar sujeito a arbitragem (artigos 13.º e 14.º do Código Civil).

Em resumo e concluindo:

Nem em face dos principios do direito administrativo e civil, nem em face do artigo 59.º do contrato de 1885 pode ficar dependente de arbitragem o uso do direito que o Estado tem de remir a concessão feita á Companhia dos Caminhos de Ferro Através de Africa.

Este parecer foi votado por unanimidade na conferência da Procuradoria Geral da Republica.

Saúde e Fraternidade.

Procuradoria Geral da Republica, 29 de Junho de 1918. — O Procurador Geral da Republica, Azevedo e Silva.

DOCUMENTO N.º 6

Segundo nota fornecida pela Secretaria de Estado das Finanças

A posição financeira da Companhia de Ambaca, para com o Governo era, em 31 de Dezembro ultimo, esta:

Pela divida confessa no contrato de 24 de Outubro de 1894.....	715.108,410
Pelas responsabilidades além dessa, coupon, montepio e Banco de Portugal.....	5:660.759,551
Total.....	6:375.867,961

DOCUMENTO N.º 7

Extracto do «Relatório acerca do Estudo dos problemas coloniais», publicado em 1913 pela Sociedade de Geografia

Muito seria para desejar, com efeito, que uma só entidade a explorasse em toda a sua extensão, e, não querendo entrar aqui na apreciação da chamada questão de Ambaca, não podemos deixar de frisar a imperiosa necessidade que ha em a solucionar, de forma a que este caminho de ferro, que já conta 504 quilôme-

¹ Por portaria de 30 de Outubro de 1897 foi prorrogado até 20 de Outubro de 1893 o prazo para a conclusão da linha férrea, nos demais termos e condições constantes dos contratos de 25 de Setembro de 1885 e 20 de Outubro de 1894.

² No caso de remissão não tem, portanto, o Governo de pagar o material circulante, que passa com a linha para a posse do Estado. Se, porém, a Companhia conservar a linha até expirar o prazo da concessão entregará todo o material circulante, «mas tanto o valor deste como o do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entregar ao Governo ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados» (artigo 29.º do contracto de 25 de Setembro de 1885).

tros, seja um verdadeiro elemento de fomento da provincia de Angola.

Da publicação feita pelo Ministério das Colonias sobre a «Questão de Ambaca», vamos reproduzir os seguintes periodos da informação do chefe interino da 4.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias, que vem corroborar o que deixamos dito, defendendo a necessidade de se solver a «Questão de Ambaca».

«A permanecer nesta situação é insustentavel, como é contrario a todas as boas normas de administração manter, a exploração actual feita parte pela Companhia e parte pelo Estado. Com effeito, os primeiros 364 quilómetros são explorados pela Companhia, entre Loanda e Lucala, e a parte restante, na extensão de 140 quilómetros, está sendo explorada por administração.

Esta anomalia tem, como não pode deixar de ter, funestas consequências para os serviços de exploração, nos quaes não pode haver unidade nem harmonia.

Se uma só entidade explorasse a linha, dahi adviria grande economia que podia ser aproveitada para normalisar o actual regime de tarifas, beneficiando assim a agricultura e o comércio, sobretudo no tráfego descendente, favorecendo muitos generos pobres do interior, que só podem canalizar-se para o litoral sendo mínimos os encargos das tarifas.

Por todos estes motivos e muitos outros inteiramente ligados com os diversos serviços de exploração dum caminho de ferro, é forçoso e indispensavel unificar a exploração da linha, entregando-a a uma só entidade, o Estado ou a Companhia.

DOCUMENTO N.º 8

Extracto do relatório, acerca da linha de Ambaca, do Director dos Caminhos de Ferro de Ambaca, António Armindo de Andrade, de 14 de Marco de 1914.

Tudo isto serve para demonstrar *à posteriori* como disse, que a exploração da linha está muito longe do que deve ser, e as causas disso provêm de:

1.º A linha estar em muito mau estado e ser de carril muito leve;

2.º O material de tracção ser antiquado e de fraca potência de tracção;

3.º O material circulante estar já muito velho e ser de tipos absolutos, apresentando muitos vagões uma capacidade de transporte igual ou pouco superior á tara.

Sendo assim, verifica-se que as condições do artigo 56.º do contrato de 1885 não se realizam. Quer dizer: «a empresa não tem conservado, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea, assim como o material circulante, em perfeito estado de serviço».

DOCUMENTO N.º 9

Extracto do relatório do governador geral de Angola de 24 de Fevereiro de 1918.

Cópia.—Serviço da República—Governo Geral de Angola—Repartição do Gabinete—N.º 10.—Ex.º Sr.

E em face do desenvolvimento que aponto a V. Ex.ª, em resumo, a Companhia de Ambaca nenhum interesse manifesta pela linha, pelo tráfego, os cais abarrotam de mercadorias, sendo necessário muitas vezes uma e duas renovações de sacaria dos generos que se encontram nos diversos cais, esses generos muitas vezes apodrecem, e os prejuizos que a agricultura, o comércio e o proprio Estado tem são importantissimos. Informo V. Ex.ª que até os ultimos acontecimentos de Janeiro findo, a Companhia somente fazia cinco comboios, facto este tam pouco justificado, que após esse movimento e antes mesmo do empréstimo da nossa locomotiva e seis vagões, a Companhia passou a realizar um numero de comboios duplo do anterior. Das 14 locomotivas que a companhia diz possuir, embora algumas em reparações, somente duas estavam realmente em serviço do tráfego do Lucala e Cazengo. As duas máquinas recentemente chegadas a Loanda, ainda não ousaram transpor a ponte do Luinha. Esta é a situação presente, situação que só se pode agravar dia a dia, a não ser que a Companhia modifique de *fond en comble* a sua tradicional orientação, o que não será de presumir.

Ela não o tem, é um facto, mas a colónia é que mal pode suportar este fardo pesadissimo, este entrave ao seu desenvolvimento, quando lhe abrimos novos horisontes á sua actividade, á sua iniciativa, quando a colónia pretende entrar numa era nova de trabalho fecundo.

24 de Fevereiro de 1918.

O Governador Geral, interino, Jaime de Moraes;

DOCUMENTO N.º 10

Extracto do relatório da comissão nomeada em 26 de Julho de 1918, para nos termos do contrato calcular a anuidade de resgate do caminho de ferro de Ambaca.

Cópia.—Ex.º Sr. Secretário de Estado das Colónias.—

O produto liquido que deve constituir a annuidade é, portanto,

$P = 436.778,516 - 109.200,5 + 154.355,81(6) - 488.933,97(6)$. Como esta quantia é superior ao limite minimo previsto no contrato de 1885, a anuidade é: $-A = 488.933,98$.—Salvo a correção originada pela cifra definitiva do augmento de receita da tarifa em 1917-1918.

Saúde e Fraternidade.

Lisboa, 3 de Julho de 1918.—Ex.º Sr. Secretário de Estado das Colonias.—A Comissão, J. Fernando de Sousa—Antonio dos Santos Lucas—Antonio dos Santos Viegas (com declarações na pag. 7)—Alberto Aureliano da Silveira Costa Santos—João Baptista de Almeida Arez.

Declaro ampliar o último periodo da pagina 6 com o seguinte: «E com a restrição do complemento R a corrigir ser aplicado conforme os privilégios fixados na carta de lei de 13 de Setembro de 1897 e no contrato de 7 de Novembro de 1902, aprovado pelo decreto de 13 de Novembro do mesmo anno».

Lisboa, 3 de Julho de 1918.—Antonio dos Santos Viegas.

DOCUMENTO N.º 11

Extracto do telegrama do Governador Geral de Angola.

Cópia.—Telegrama vindo de Loanda em 8/9 de Julho de 1918.—Secretario Estado Colonias.—

Considero, como toda colonia, impossivel desenvolvimento economico, distrito Quanza, norte Lunda, sem modificação radical, situação C. F. Loanda Ambaca. Todo norte colonia tem opinião unânime problema C. F. Loanda Ambaca é seu problema maximo. Colonia considera necessário, julga indispensavel, que linha C. F. Loanda Ambaca tenha urgente inadiável utilidade publica. Neste correio envio esclarecendo este telegrama. Referencia seu telegrama 1:896 transmitti Inspector de Obras Publicas.—Governador Geral.



A greve do Sul e Sueste

Nova greve temos que registar com tristeza, confrontando o presente, de fundas perturbações frequentes da vida economica do paiz, com o honroso passado da classe ferro-viaria, ordeira, disciplinada, respeitosa dos seus superiores, cheia de zelo profissional.

Porque se pozeram em greve os ferro-viarios dos Caminhos de ferro do Estado, apesar da lei lh'o prohibir formalmente? Que razões os levaram a causar mais uma funda perturbação á vida economica do paiz em momento tão singularmente critico?

Mal o acreditariamos, se não fosse um facto publico e notorio. Exigiu-se do governo a immediata applicação dos quadros das direcções dos Caminhos de ferro do Estado, gizado no decreto 4206 e suspenso ulteriormente.

Uma corporação de funcionarios publicos a impôr ao Estado, pela ameaça de insubordinação, uma organização de serviços! Haverá loucura mais criminosa?

E todavia esses quadros haviam sido entregues ao exame de uma commissão, na qual se deu representação ao pessoal, tanto da Companhia como do Estado.

Fez-se a greve com imposição. Infelizmente o Governo, que podia talvez ter dominado a situação e levado os grévistas a voltarem ao cumprimento do seu dever, transigiu.

Pois bem: a resposta dos grévistas, depois de terem obtido a segurança da impunidade e a greve transformada, como de costume, em licença sem vencimento, desacatou o pessoal dirigente, o que obrigou o Governo a tomar medidas energicas.

Isto não pode continuar assim.

A exploração regular dos caminhos de ferro, o prestigio do Governo, o bom nome da classe ferro-viaria, não podem estar á mercê de agitadores, instrumentos d'exploração politica, promotores da indisciplina e da desordem social. Nada de soviets. Ai do paiz se se transforma n'uma pequenina Russia.

Para a grande massa honesta e ordeira dos ferro-viarios appellamos, lembrando-lhes o seu dever profissional e patriótico.

VIAGENS E TRANSPORTES

Bilhetes de ida e volta de Figueira para os Banhos de Amieira e Bicanho

Começou no dia 20 do mez findo, e prolongar-se-ha até 31 de outubro proximo, o serviço especial de bilhetes de ida e volta, em 3.^a classe, da Figueira da Foz para os Banhos de Amieira e Bicanho, que todos os annos a Companhia Portugueza costuma effectuar por esta epocha.

Os bilhetes são validos unicamente no dia em que forem vendidos e o seu custo é de 19 centavos.

Não se concedem meios bilhetes nem o transporte gratuito de bagagem registada.

Apeadeiro de Alcaide

Segundo um aviso publicado pela Companhia Portugueza, o apeadeiro de Alcaide, situado na linha da Beira Baixa, fica, desde hoje, habilitado a fazer, além do serviço que já prestava, o seguinte serviço:

Passageiros, expedição e recepção de bagagens e mercadorias, em grande e em pequena velocidade, limitada ao maximo de 30 kilogrammas por volume e 100 kilogrammas por expedição. Poderá tambem expedir bagagens e remessas de grande velocidade com mais de 100 kilogrammas de peso, desde que os expedidores se prestem a fazer gratuitamente as operações da manutenção á partida.

A venda de bilhetes é limitada e, portanto, junto á bilheteira estará affixado um aviso indicando quaes os comboios para que se vendem bilhetes.

Annulação de tarifa

Em virtude de resolução tomada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha, a partir do dia 15 d'este mez, é annullada a Tarifa especial P. H. F. n.º 3 de p. v. combinada entre a Companhia Portugueza, as hespanholas do Norte e de Madrid a Caceres Portugal e as companhias francezas de Midi e Orleans, para o transporte de carruagens entre Portugal e França, que vigorava desde Março de 1887.

Transporte de batatas para Lisboa

O regimen de restricção a que está sujeito o transporte de generos de primeira necessidade, e ao qual nos referimos no nosso ultimo numero, foi alterado ultimamente no que respeita ao transporte de batatas para Lisboa, que já se pode fazer sem necessidade da apresentação de guia de transito da Direcção das Subsistencias.

Remessas para Hespanha

Em vista da annullação das tarifas combinadas com as Companhias de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha e de Madrid a Saragoça e Alicante, a Companhia Portugueza publicou um aviso, segundo o qual as remessas destinadas ás estações daquelas Companhias ou mais além, seguirão com portes pagos até ás fronteiras de Valencia d'Alcantara ou Badajoz, conforme os casos.

D'esta regra exceptuam-se apenas, pela fronteira de Valencia d'Alcantara, quando destinadas ás estações da Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste

de Hespanha, as expedições de generos frescos e comestiveis, em grande velocidade, cujos portes, serão pagos sempre até ao destino e as madeiras ordinarias de construção em bruto, desbastadas ou serradas, em pequena velocidade, que poderão seguir pela indicada via em portes pagos ou a pagar, conforme mais convenha aos expedidores.

Excursões no paiz

Um paiz em que não se póde viajar. — As gréves. — O que eram os antigos ferro-viarios. — As Caldas da Saude.

Viajar, excursionar, sahir um pouco, por uns dias, um mez ou uns mezes, das cancelas diarias ininterruptas, para ir respirar o ar puro dos campos longinquos, deixar a atmosphera pesada da cidade, carregada de miasmas... e de politica, para ir descansar n'uma praia onde a brisa nos tonifica os bronquios, com as emanações iodadas das algas; ou n'uma estação thermal, onde as aguas nos regularisam o organismo, com a sua composição salina, calcária ou sulphurica — era tudo muito bom, muito facil, n'outros tempos em que, no nosso paiz tinhamos a liberdade de o fazer; tudo se foi, desfeito, ou se vae desfazendo em farrapos desde que, primeiro, a guerra nos impediu de sahir as fronteiras, pela impossibilidade de irmos a paizes assolados pelo tremendo cataclismo, depois, até mesmo de viajar no nosso paiz nos impede outro motivo, menos terrivel mas não menos imperioso, de pura giração interna — as classes!

Porque, viajar, excursionar, tornou-se hoje impossivel entre nós; a menos que não se seja um paria, um nomada, sem familia e sem casa, um bohemio sem interesses que nos liguem a um ente que ficou, a um negocio que nos dá o pão da vida.

Vir para fóra da cidade em que vivemos, estar uns dias, umas semanas, é isolarmo-nos durante todo esse tempo de novas dos nossos e de lhes dar noticias de nós proprios. Partimos a localizar-nos a poucos kilometros d'uma cidade e é como se fôssemos para os confins da Syberia ou para o interior da Africa; temos que permanecer no isolamento de communicações com os que nós são caros, privados de lhes escrever, de sabermos o que se passa, até mesmo pelos jornaes, porque só os lemos com atrazo de trez e mais dias, e quando recebemos uma carta, um postal, vemos com desalento que traz uma semana de atrazo, quando não traz mais, e que ainda tendo chegado á ultima estação do correio na manhã anterior, não nos foi enviado em todo esse dia, porque não vale a pena, porque a classe telegrapho-postal não quer pressas, e quem exige noticias frescas que as transmita pelo telegrapho que, esse sim, raras vezes leva mais de 24 horas para entregar um despacho.

No anno passado, quem, em principio de setembro, foi para as thermas ou praias, teve a bella situação de isola-



“GLOBO,” COMPANHIA DE SEGUROS

Capital 1.000.000\$00 Esc.

Effectua seguros contra todos os riscos

Séde — Rua Nova do Amparo, 17 — Telephone 2966

Escriptorio Agencial — Rua dos Retrozeiros, 68

Succursaes: PORTO e FARO — Delegações e Agencias em todo o paiz e estrangeiro

mento social, porque a classe telegrapho-postal approve pôr-se em greve, que levou bons 12 dias a resolver.

Este anno, mal que os veraneadores, por necessidade ou por simples recreio, abandonam as cidades para tratar da saude nas aguas thermaes, vem a classe dos ferroviarios com a sua vigessima greve — porque já não sabemos quantas teem sido desde 1911 — e corta-lhes toda a comunicação com o paiz.

Porque, se não quizerem viver isolados, se a anciedade ou a indispensabilidade lhes exigir que deixem o tratamento ou o descanso em meio, e vão, por si proprios, saber o que se passa com os seus parentes, a sua casa ou os seus negocios, longe do sitio onde a classe os deixa abandonados de todo o convívio exterior, teem como unico recurso o automovel, que (não fallando dos ricos, que o podem ter seu) lhes exige uma fortuna pelo transporte a cem kilometros, que seja, de distancia, porque a gozolina está rara e os pneumaticos estão caros, e tambem porque a classe dos chauffers entendeu exigir exorbitante augmento dos seus salarios, fundando-se em que a classe dos vendedores de viveres subiu o preço das subsistencias com a mesma facilidade com que, alguns, subiram as saccas d'assucar aos quintos andares, para as esconderem.

E depois d'isto fallam-nos ainda em excursionismo ou turismo, n'este paiz, onde tantos trabalhos e canceiras este problema nos deu, até que os factos e os fados deram razão ao que nos diziam insistentemente, que a fadiga e os desenganos nos levariam ao desfalecimento.

Parecia este anno, aos ingenuos, que acabada ha pouco mais de quinze dias uma greve ferro-viaria, cada qual poderia, socegradamente, emprehender a sua viagem de verão, ou ir tomar as suas aguas.

Não foi assim.

Por motivos que a falta de informações nos deixa desconhecer, declararam-se em greve, primeiro, os ferroviarios do Sul e Sueste, depois os do Minho e Douro e não sabemos á hora que escrevemos, que mais nem porquê, porque mesmo os jornaes que conseguimos ler trazem pedaços em branco, que nos deixam em branco tambem sobre o que se passa fóra do pequeno espaço que vae do hotel á banheira e d'esta á sala de inhallações ou á buvette.

Belia situação, não ha duvida!

Confessamos que o facto nos penaliza por uma fórma verdadeiramente extraordinaria, não tanto pelo que pessoalmente nos incommoda e nos prejudica, moral e physicamente, esta situação, como pelos prejuizos que vemos resultarem para o paiz d'esta febre maligna, que se tornou endemica em Portugal, desde que estadistas sem escrúpulos, legislando sem criterio depois de terem declamado sem prudencia, levaram as classes mais ordeiras e mais dignas a este estado de constante revolta, de perenne insubordinação.

Porque não havia entre nós classe mais trabalhadora, sollicita cumpridora dos seus deveres, entusiasta até pelo serviço, soffredora, honesta e respeitavel, do que a do pessoal de caminhos de ferro.

Quando em 1872 d'ella começamos a fazer parte, quem a incitasse a uma greve seria classificado de um louco e perderia a consideração e até a amizade dos seus collegas.

Se qualquer incidente se dava que interrompia a circulação, era de ver como todo o pessoal, sem distincção de

categorias, se disputava primazias para, pelo seu esforço, concorrer para o restabelecimento da normalidade, embora esse esforço lhe representasse verdadeiro sacrificio.

Quem nos diria então, que um dia viria em que esse mesmo pessoal, por qualquer motivo e sob qualquer pretexto, seria elle o proprio a paralyzar o movimento dos trens, prejudicando não só o caminho de ferro como o commercio, as industrias fabril e agricola, todos os interesses e até os creditos do proprio paiz!

E a isso chegámos!

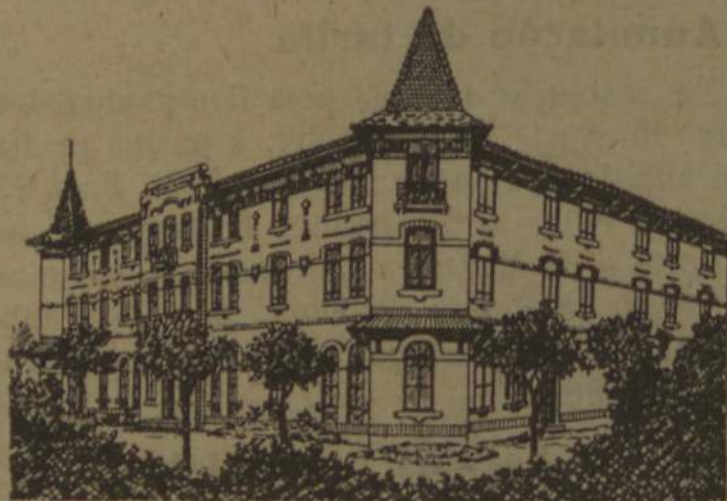
Não é só o interesse da propria classe, que leva o pessoal do mais indispensavel serviço publico a paralyzar o trabalho; inventou-se o principio da collectividade, da co-operação mutua entre classes as mais heterogeneas, servindo a dos ferro-viarios, pela importancia da sua missão social, de elemento de força para solucionar conflictos entre outras classes que com ella não teem relações algumas.

Não nos surprehenderá, por este andar, que um dia parem os comboios porque as costureiras não estão d'accordo com as modistas ou os pharmaceuticos se declararam em greve.

E soffra quem soffrer; e soffra mais que especialmente o grande publico, o paiz inteiro, que é de todos nós, até mesmo dos que assim o conduzem á ruina certa, no tragico momento que atravessamos, em guerra com um inimigo poderoso e sentindo bater á porta o espectro da fome!

*

E visto que não se pode excursionar no paiz, porque onde se chegou, ha uma semana, se ficou prisioneiro das interminaveis grèves, fallemos das Caldas da Saude, em



CALDAS DA SAUDE — HOTEL THERMAL

Santo Thyrsó, onde estamos, n'este lindo cantinho do nosso Minho, tão cheio de vegetação, de bello ar purissimo, de excellentes aguas, tanto as potaveis, frescas, leves, purissimas, como as

mineraes, carregadas de sulphuro e da mais provada efficacia no tratamento das doenças das vias respiratorias, gastro intestinaes, artritismo, e outras.

Já a ellas nos referimos no artigo da pagina 329 do nosso volume do anno passado, quando os trabalhos para a instalação do hotel e ampliação do estabelecimento estavam ainda em atrazo. Quizemos este anno vir verificar o seu funcionamento, ainda provisorio, mas já bastante regular, para podermos apreciar a comodidade com que se está aqui uma temporada.

O estabelecimento ainda não está completo porque o atrazo no fornecimento dos materiaes tem demorado os trabalhos. Só no proximo anno se espera esteja concluido, devendo ficar uma instalação modelar, como as melhores do estrangeiro.

Do hotel, concluiu-se metade, que já funciona este

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

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

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

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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.

anno, sobre a gerencia de Mr. Rodolfo Schneebeli, o antigo proprietario do hotel Francfort, do Porto, que a Camara recentemente fez demolir para a abertura da Avenida da Liberdade. Já se vê que hotel dirigido por um suíço nunca deixa de ser um bom hotel. E assim succede.

O *Hotel Thermal* é, pelo seu conforto, pela perfeição do seu serviço, tanto de mesa como de alojamento, um dos poucos melhores do paiz; e se hoje d'elle podemos fazer esse conceito, bem se calcula o que isso representa de esforço, de bom tino, de dedicação, para vencer as mil difficuldades nos abastecimentos, n'uma epocha em que tudo falta.

A invenção do reclamo pago tirou, até certo ponto, a liberdade ao jornalista de manifestar sem reboço a sua opinião sobre um estabelecimento commercial, quando ella é lisongeira.

Pois nós costumamos atirar com esses preconceitos para o cesto dos papeis velhos, e dizer o que pensamos, com toda a verdade, porque nada nos impede de dizer que é bom o que bom é, e não receiamos que nos julguem vendida a penna por um prato de lentilhas.

Mesmo porque é sopa que ainda não nos serviram, nem d'ella gostamos.



A guerra e os caminhos de ferro

(Conclusão do numero anterior).

O seu papel economico

Aquella intensidade do trafego militar só veio entrar, durante curto periodo, o transporte de passageiros, pois o trafego das mercadorias conseguiu sempre até agora assegurar, em satisfatorias condições, o abastecimento da população civil.

A estatistica das receitas commerciaes das grandes rédes ferro-viarias permite apreciar o sensível recommençar da actividade económica do paiz. Se a examinarmos a partir de 1914, vemos que depois do afrouxamento do começo da guerra, as receitas vão progressivamente subindo, até se approximarem, quando a certas rédes, não directamente affectadas pelas operações militares, ás cifras das receitas normaes, e isto a despeito da redução da extensão das linhas exploradas e da penuria de vagons. Damos como prova d'este asserto o seguinte quadro, que apresenta, em milhões de francos, o extracto das receitas commerciaes das rédes ferro-viarias, de 1913 a 1917:

Redes	1913	1914	1915	1916	1917
Norte.....	336	208	111	125	137
Este.....	305	196	114	133	134
Paris-Lyon-Mediterraneo..	598	425	462	523	531
Paris-Orléans.....	308	244	256	585	301
Meio-dia.....	147	117	122	125	138
Estado.....	324	262	278	296	296

É conveniente notar que esta marcha ascendente, observada tambem durante o mesmo periodo quanto ás receitas de ordem militar, não logrou impedir que se desse um deficit importante, devido ao augmento de preço do custo da exploração, resultante a um tempo da alta do carvão, da alta das materias primas, da mão d'obra, do rapido desgaste do material, e do ininterrupto augmento dos ordenados, salarios e indemnisações. Para remediar, até certo ponto, á difficil situação em que a prolongação d'este estado de cousas não podia deixar de collocar as rédes ferro-viarias francezas, e seguindo o exemplo dado por todos os paizes beligerantes, votou o Parlamento, em 31 de março de 1918, o augmento geral das tarifas, até á concorrência de 25 por 100, com exclusão dos transportes militares e dos volumes postaes. Este augmento deve terminar ao cabo do sexto anno que se seguir á cessação official das hostilidades.

Independentemente das considerações de conjuncto, que deixámos feitas, achamos não menos interessante ex-

tractar ainda algumas indicações que nos fornecem os relatorios officiaes acerca da actividade respectiva das diferentes rédes ferro-viarias francezas, a saber:

Paris-Lyon-Mediterraneo—Desde 26 de agosto de 1914, ao passo que fazia face ás consideraveis exigencias dos transportes militares, a réde P.-L.M. recommençava progressivamente o transporte das mercadorias. A partir de 1915, o trafego da grande velocidade havia augmentado 20 por 100, relativamente ao de 1913. Em 1917, a tonelagem das expedições de pequena velocidade apresentava, relativamente a 1913, um acrescimo de 32 por 100. E o futuro permittirá expôr mais pormenorizadamente como, no outomno de 1917, o esforço da Companhia excedeu ainda o de 1914, e como, permittindo a rapida chegada de importantes contingentes alliados a uma linha de fogo afastada, ella mereceu os elogios e a gratidão do paiz.

Paris-Orleans—Depois de haver posto em marcha, no primeiro mez de guerra, 3.500 comboios militares, e ao passo que ia sempre fazendo face á pesada tarefa do abastecimento do campo entrincheirado de Paris e dos transportes de tropas francezas e americanas, a Companhia d'Orléans não tem cessado de estimular a actividade agricola das regiões comprehendidas na sua réde e de remediar, graças a encomendas importantes, a usura e o desgaste do material. Em 1917, as suas receitas attingiram uma cifra superior em 34 milhões á do anno anterior e que excedeu cerca de cem milhões a de 1913. A tonelagem kilométrica, em bruto, dos transportes de pequena velocidade, elevou-se a 16 biliões e meio de toneladas (mais 75 ^o do que em 1913).

Meio-Dia—Como as fertes regiões do Sudoeste da França foram chamadas a effectuar remessas particularmente consideraveis de generos para o abastecimento dos exercitos e da população civil, a réde ferro-viaria do Meio-dia, mais que nenhuma outra, tem tido de lutar contra a penuria do material rolante. Ainda assim, as receitas brutas de 1917 excederam em 18 milhões as do anno precedente, e em 14 milhões as de 1913.

Réde do Estado—Esta réde, em rasão da extensão das costas por ella servidas, constitue o principal orgão de transmissão das materias primas importadas para a fabricação do material de guerra, assim como das munições e das tropas vindas dos paizes de além-mar. Mas a caracteristica da sua obra durante a guerra tem sido, antes de tudo o mais, o consideravel desenvolvimento assumido pelas operações de combustiveis necessarios á população civil, combustiveis cuja importação e venda o decreto de 4 de dezembro de 1914 lhe confiára. Esta réde acha-se ainda encarregada da questão financeira da esquadra de soccorro, instituida no intuito de assegurar certos transportes que interessam ao abastecimento aliado. Assumiu, por ultimo, a exploração de uma frota particular, creada com o fim de augmentar o frète disponível, para o transporte dos carvões inglezes. Este reforço, — ao lado do esforço militar realizado pela réde, pelo mesmo titulo que as demais rédes ferro-viarias, — merece registrar-se, como factor apreciavel da renovação da actiyidade economica do paiz.

Norte e Este—Estas rédes, em parte invadidas pelo inimigo, são sobretudo consagradas á Defeza Nacional, sendo muito significativo poder verificar-se, em face das estatisticas, que o seu trafego commercial retomou uma progressão regular, e que até mesmo, quanto a certas linhas, é *proporcionalmente* superior ao do tempo de paz.

Os dados summarios precedentes provam que o regresso da França ao regimen economico mais proximo da vida normal se deve, n'uma larga parte, aos caminhos de ferro francezes, que consideraram ponto de honra prestar integralmente o seu concurso aos Emprestimos da Defeza Nacional, quer pelas subscripções respectivas, quer pelo pagamento antecipado dos seus coupons aos accionistas.

Convém, por ultimo, não esquecer as subvenções e indemnisações, devidas á carestia da vida, que teem sido concedidas aos agentes de um e outro sexo. Estes abonos, que estavam a principio a cargo do Estado, são retroativamente suportados pelas Companhias, a partir do momento em que começou a vigorar o augmento de tarifas de transporte votado pelo Parlamento.

Antes do fim das hostilidades, para fazer face ás necessidades militares, e antes da conclusão da paz, para reparar os danos soffridos, e para consolidar a segurança financeira do seu futuro, haverá difficuldades a vencer, com toda a certeza. Em todo o caso, não será uma das somenos vantagens da guerra esta de haver facilitado a solução de uma questão de tamanha importancia, provocando entre os diversos serviços interessados uma coordenação de esforços, uma emulação patriotica eminentemente proveitosa á expansão economica do paiz, tão estreitamente ligada á prosperidade dos caminhos de ferro.

Companhia Portuguesa

No dia 17 do mez findo realisou-se, em segunda convocação, a assembleia geral ordinaria da Companhia dos Caminhos Ferro Portuguezes, achando-se presentes 537 accionistas representando 20.530 acções. Depois da assembleia se congratular, por proposta da presidencia, por se achar presente o sr. conselheiro Mello e Sousa, que por melindres especiaes se havia afastado da Companhia, foi approvedo o relatorio da gerencia, apóz ligeira discussão.

Foi proposto e approvedo um voto de confiança, ao Conselho de Administração para continuar o contracto ácerca da linha de Cascaes.

Das eleições para os logares vagos, ficou assim constituido o novo Conselho de Administração:

Presidente:

José Adolpho de Mello e Sousa

Vice-Presidentes:

Thomé José de Barros Queiroz
Fausto Cardoso de Figueiredo

Vogaes:

Alain Kergall
Dr. Alberto Lima
Aléxis Rostand
Antonio de Vasconcellos Correia
Gabriel Chanove
Génébrias de Fredaigüe
Dr. João Pires Marques
Jorge Nunes
José Antunes Pinto
Dr. José Benevides
Manuel Francisco da Costa Serrão
Manuel M. A. da Silva Bruschy
Paul Desvaux
Pierre Girard

Commissão Executiva

Presidente:

José Adolpho de Mello e Sousa

Vice-Presidente:

Thomé de Barros Queiroz

Vogaes:

Alain Kergall
Antonio de Vasconcellos Correia
Fausto Cardoso de Figueiredo
Manuel Francisco da Costa Serrão
Manuel M. A. da Silva Bruschy
Pierre Girard

Conselho Fiscal

Alfredo Mendes da Silva
Dr. Antonio Centeno
Dr. Augusto Victor dos Santos Jr.
Dr. Francisco Teixeira de Queiroz
José Lourenço Vasco
Dr. José Maria d'Abreu Freire

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Sado. — No troço aberto á exploração em 14 de julho findo, entre Grandola e a margem esquerda do Sado, em frente de Alcacer do Sal, na extensão de 22 kilometros, está comprehendido o apeadeiro de Valle de Guiso, que não foi aberto ao serviço publico por não estar concluido.

Como a estação de Alcacer será na margem direita, junto á villa, a actual é uma barraca provisoria, até á conclusão da grande ponte sobre o Sado, que, devido á carencia de ferro e de outros materiaes, ainda levará seu tempo a concluir.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

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

— pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª série «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %, Esc.	2501
— Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc.	2500
» » » » » 44 » » » » »	2500
» » » » » 45 » » » » »	2500
» » » » » 46 » » » » »	2500
» » » » » 47 » » » » »	2500
— pelas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo, Esc.	3501
— Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha »	3500
» » » » » 43 » » » » »	3500
» » » » » 44 » » » » »	3500
» » » » » 45 » » » » »	3500

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, estando todos os coupons-isentos de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diário do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

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

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

— Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc.	1524
» » » » » 18 » » » » »	1527

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, com isenção do imposto do rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diário do Governo» n.º 102 de 3 de agosto seguinte.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Julho de 1918.

Companhia Geral de Credito Predial. — Encerrou-se no sabado a subscrição para a nova emissão de acções d'esta Companhia, que excedeu toda a perspectiva, devido ao gigantesco esforço do Sr. Dr. Albino de Souza Rodrigues, que em pouco menos de oito annos a conseguiu levar ao estado prospero que hoje está disfructando.

Não obstante a série de emissões de Bancos e Companhias que ultimamente tem havido, o publico correu em larga escala, sendo a emissão largamente subscripta.

Os accionistas sabem que a actual direcção declarou não fazer chamada alguma ás antigas acções, tendo o direito de lhes pedir 60\$75 por cada uma; enquanto não tivesse lucros sufficientes para remunerar o capital que chamasse, não ia agora offerer acções acima do par, sem contar com lucros que lhe permittissem dar um dividendo compensador.

Com esta emissão, que é de 220.000 acções, das quaes 33.000 reservadas para troca dos actuaes titulos provisorios, o capital da Companhia fica elevado a 4.950 contos.

—Ao Governo foram já entregues os trabalhos da commissão nomeada pelo Secretario de Estado do Commercio para estudar as propostas da reorganisação da Companhia, de que foi relator o sr. Ruy Ulrich.

Em breve será publicado o decreto aprovando a modificação á lei organica da Companhia, desejo manifestado pelos accionistas na ultima assembleia, o que colloca a Companhia em estado de de-

envolver economicamente o paiz, principalmente na sua feição agricola.

Bolsa de Lisboa — Foi pequeno o numero de operações havidas na segunda quinzena do mez, o que não admira, devido ao capital desviado de operações de bolsa e applicado nas subscrições ultimamente abertas para emissão de titulos de Bancos e Companhias.

No entanto a perspectiva do mercado é boa.

Cambios. — O mercado cambial nos ultimos dias mostrou tendencia um tanto firme, o que se explica, sendo a causa d'esta firmeza a liquidação mensal.

O cambio do Rio s/ Londres ficou a 12 5/8 ou seja a 19\$009 reis a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	30 3/8	30 1/4	30 3/8	30 1/4
" 90 d/v.	30 11/16	—	30 3/4	—
Paris cheque	283	293	288	293
Madrid cheque	440	450	455	465
Amsterdam cheque	850	860	830	860
New York cheque	1660	1680	1655	1675
Italia cheque	178	185	175	185
Suissa "	420	423	415	420
Libras	10\$90	11\$10	11\$00	11\$20

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JULHO

Bolsas e titulos	16	17	18	19	22	23	24	25	26	29	30	31	—	—
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento	44,80	43,60	—	43,40	—	43,40	43,40	43,40	43,40	43,40	43,40	—	—	—
Divida interna 3%, coupon	43,40	43,40	43,40	43,40	—	—	43,40	43,40	43,35	43,40	—	—	—	—
" 4%, 1888, c/premios	—	—	—	22\$60	—	—	—	22\$60	—	22\$60	—	—	—	—
" 4%, 1888/9 c.	62\$30	62\$50	—	—	—	62\$30	62\$50	—	—	22\$50	—	—	—	—
" 4%, 1890 c.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3%, 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	10\$65	—	10\$65	—	—	—	—
" 5%, 1905, (C.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c	—	82\$00	—	—	—	82\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1912, ouro	—	120\$00	120\$00	120\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	91\$70	92\$00	92\$00	92\$00	—	92\$00	92\$00	92\$00	90\$00	92\$00	—	—	—	—
" 3%, 2.ª serie	90\$00	—	90\$00	—	—	90\$00	90\$00	89\$50	—	—	—	—	—	—
" 3%, 3.ª serie	93\$00	93\$30	93\$20	93\$20	—	—	93\$50	93\$50	—	—	—	—	—	—
Oblig. dos Tabacos 4%, 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal	288\$00	294\$00	234\$00	301\$00	—	305\$00	307\$00	307\$00	—	300\$00	295\$00	—	—	—
" Commercial de Lisboa	220\$00	220\$00	220\$00	220\$00	—	320\$00	—	—	—	221\$00	—	330\$00	—	—
" Nacional Ultramarino	324\$00	329\$00	328\$50	328\$30	—	330\$00	335\$00	334\$00	—	—	330\$00	—	—	—
" Lisboa & Açores	180\$00	—	175\$00	—	—	176\$00	—	179\$00	179\$00	170\$00	178\$00	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	173\$00	170\$00	169\$50	170\$50	—	170\$00	—	167\$00	164\$00	162\$00	160\$00	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	58\$00	58\$00	58\$00	—	—	58\$10	58\$00	58\$20	—	57\$50	58\$00	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	115\$00	—	110\$00	110\$00	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	—	—	96\$00	—	96\$20	—	—	—	—	—	—
" " " " " tit. 5	—	—	95\$00	95\$50	—	95\$50	95\$70	95\$70	—	96\$00	96\$00	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	78\$00	—	78\$00	78\$00	—	—	79\$00	—	—	—	—	79\$00	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	37\$40	37\$00	36\$50	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	85\$00	85\$00	85\$00	—	—	—	85\$00	85\$00	85\$00	85\$50	—	—	—
prediaes 6%	90\$50	—	—	—	—	91\$00	—	—	—	93\$50	—	—	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	90\$50	90\$50	90\$50	—	—	—	—
" 4%	—	—	89\$00	—	—	—	—	89\$50	—	89\$50	89\$80	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	61,20	62,05	—	—	62,00	—	—	—	—
" 3%	—	—	—	—	—	60,50	61,00	61,05	60,30	—	—	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	—	269	270	269	—	276	272	272	—	273,50	272	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	127	—	131	—	131	132	130	132	127	176	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	242	242	—	—	244	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	57 1/2	58 %	57 1/4	57 1/4	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas									
Companhia Caml-Rede geral	—	1.073	Escudos —	1.073	Escudos —	Escudos —	Escudos —	Escudos —	Escudos —
inhos de ferro Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	20 Junho	746	2.174.423\$65	722	1.446.089\$26	+ 728.331\$39	2.914\$80	1.933\$45	+ 981\$35
Minho e Douro	—	484	—	484	—	—	—	—	—
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30 Junho	185	109.221\$25	185	100.499\$93	+ 8.721\$32	590\$38	543\$24	+ 47\$14
Valle do Vouga.....	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Póvoa e Famalicão	31 Maio	64	84.788\$33	64	78.069\$57	+ 6.728\$76	1.324\$97	1.219\$84	+ 105\$13
Guimarães	30 Abril	56	68.660\$91	56	57.570\$06	+ 17.090\$85	1.226\$08	920\$89	+ 305\$19
Hespanholas									
Norte de Hespanha.....	30 Junho	3.681	96.460.012	3.681	88.012.006	+ 8.448.006	26.177	23.909	+ 2.266
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	30 "	3.664	89.289.893	3.664	79.400.141	+ 9.889.752	24.369	21.676	+ 2.699
Andaluzes.....	30 »	1.261	18.392.129	1.261	17.114.118	+ 1.278.011	14.585	13.571	+ 1.014
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 Julho	777	7.862.281	777	6.645.691	+ 1.216.590	10.118	8.553	+ 1.565
Morca a Baza e Aguilas	51 "	168	704.270	168	2.281.998	- 1.577.728	4.190	13.583	- 9.391

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. Assembleia Geral dos Accionistas, de 29 de Junho de 1918.

(Continuação)

Transporte.....	354.952,09
Deduzindo:	
Inversão em ouro, a saber:	
£ 3.408 14- 4 a 4,50	15.339,22,4
» 655- 1-11 » 4,52,879688	2.966,79,6
» 608 18- 6 » 4,57,6877	2.786,97,5
» 268 8-11 » 4,65,4545	1.249,49
» 52-13- 9 » 4,70,05	247,65,6
» 1.290- 6-10 » 4,70,5882	6.072,19,8
» 1.090- 4- 3 » 4,71,1636	5.136,70,5
» 0- 9- 8 » 4,85	2,34,7
» 484-16- 1 » 4,87,3096446	2.362,50
» 478-13- 1 » 4,93,573265	2.362,50
» 59- 0- 0 » 4,98	293,82
» 280-10-11 » 5,05,2631	1.417,50
» 1.120-14- 3 » 5,05,9286	5.670,00
» 26- 6-10 » 5,05,928853	133,27,6
» 465-14- 8 » 5,07,2655	2.362,50
» 1.777- 8- 0 » 5,33	9.473,54
» 2.000- 0- 0 » 5,37	10.740,00
» 4.235-12- » » 5,39,2253	22.843,80,6
» 2.000- 0- 0 » 5,40	10.800,00
» 10.000- 0- 0 » 5,51	55.100,00
» 500- 0- 0 » 5,57,5	2.787,50
» 9.250- 0- 0 » 5,58,5	51.661,25
» 1- 0- 0 » 5,59,5	5,59,5
» 8- 0- 0 » 5,60	44,80
» 791-13- 4 » 5,64,7058	4.465,00
» 1.749- 0- 0 » 5,69	9.951,81
» 7.000-10- 0 » 5,87	41.092,93,5
» 3.232- 0- 0 » 6,19	20.006,08
» 1.500- 0- 0 » 6,25	9.375,00
» 1.500- 0- 0 » 6,29	9.435,00
» 15-10- 0 » 6,29,4	97,55
Somma £ 55 851- 7-13	306.283,34,9
A mesma quant. de £, ao cambio do par	251.331,25,9
Diferença de cambio.....	54.952,09

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1917:
Em ouro £ 66.666-13-4, ao cambio do par. 300.000,00

Fundo de reserva ordinario

Não teve movimento este fundo de reserva continuando portanto a sua importância a ser de.. 6.543,69

Venda de terrenos do Tejo e applicação do seu producto

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1917:

Em 1895—14.960, m ² 00 a 3,500 Esc. por metro quadrado	44.880,00
» 1896— 450, m ² 00 » 2,52,2 » » »	1.000,00
» 1897— 3.491, m ² 25 » 6,500 » » » »	20.947,50
» 1898 { 2.416, m ² 57 » 6,500 » » » »	14.499,42
» 1898 { 223, m ² 18 por.....	300,58
» 1899 { 1.089, m ² 91 a 6,500 Esc. por metro quadrado	6.539,46
» 1899 { 2.250, m ² 00 » 7,500 » » » »	15.750,00
» 1901— 2.290, m ² 25 » 7,500 » » » »	16.031,75
» 1902— 3.300, m ² 00 » 7,500 » » » »	23.100,00
» 1907— 3.736, m ² 71 » 6,500 » » » »	22.400,26
» 1908 { 6.432, m ² 28 » 8,550 » » » »	54.674,38
» 1908 { 26, m ² 42 » 6,500 » » » »	158,52
» 1911— 1.018, m ² 73 » 7,500 » » » »	7.131,11
» 1913— 2.000, m ² 00 » 8,550 » » » »	17.000,00
» 1915— 2.647, m ² 00 » 8,550 » » » »	22.499,50
» 1916— 1.208, m ² 55 » 8,550 » » » »	10.272,67
» 1917— 201, m ² 60 » 8,550 » » » »	1.713,60
Totals... 47.742, m ² 45.....	278.918,75

Por estas vendas recebemos em 1896—40 obrigações de 4 % (série unica), no valor de..... 1.000,00
Compramos em 1897—para serem amortisadas, 200 obrigações de 4 % de 1.º grau por..... 18.918,19,3
Compramos em 1898—2 obrigações de 4 % (série unica), por..... 98,66
Compramos em 1900—437 obrigações de 4 % de 1.º grau, por..... 45.522,29,7
Compramos em 1901—231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 4 % de 2.º grau por.. 38.360,74,4
Compramos em 1903—193 obrigações de 4 % de 1.º grau e 388 obrigações de 4 % de 2.º grau por.. 39.443,19,4

Compramos em 1907—103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 4 % de 2.º grau por.. 22.572,02,6
Compramos em 1908—61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 4 % de 2.º grau por.. 13.820,70,5
Compramos em 1909—184 obrigações de 4 % de 1.º grau e 369 obrigações de 4 % de 2.º grau por.. 40.837,84,2
Compramos em 1911—29 obrigações de 4 % de 1.º grau e 71 obrigações de 4 % de 2.º grau por... 7.122,78,8
Em 1913—Diferença de minimos para regularização da nova moeda 500,4
Compramos em 1914—89 obrigações de 4 % de 1.º grau e 177 obrigações de 4 % de 2.º grau por.. 16.995,08
Compramos em 1915—417 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... 22.518,00
Total das obrigações adquiridas—1.541 de 4 % de 1.º grau e 2.242 de 4 % de 2.º grau por..... 266.909,53
Resta applicar, em 31 de Dezem- (1916. 10.295,62
bro de 1917, a verba de Esc.. (1917. 1.713,60
12.009,522
Somma igual—Escudos..... 78.918,75

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 30 de maio de 1918.

(Continuação)

Uma mais completa utilização da potencia de tração oferecida, contribuiu igualmente para moderar o aumento de despesas, por ter reduzido o numero de kilometros-trem de 468.593, em 1916, a 373.348, em 1917.

Desde 1898 que o percurso de comboios não era tão diminuto. Do conjunto d'essas medidas resultou, em resumo, terem sido as despesas do consumo das locomotivas inferiores ás do ano anterior, não obstante as culminantes cotações atingidas pelo carvão e lubrificantes.

Quanto aos materiaes, raros são os que não estejam agravados de 300 % e n'um grande numero 400 e 500 %. Alguns, como ferros, tirafundos, coaltar, coke, etc. tem preços superiores a 1.000 %; e ainda outros como o estanho, etc., a 2.000 %.

Uma outra consequencia d'este estado de coisas é a immobilização de maiores somas no abastecimento dos Armazens Geraes, embora as quantidades existentes em 31 de Dezembro de 1917 sejam muito inferiores ás de igual data do ano precedente.

Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas ordinarias, em comparação com 1916, é representado pelos seguintes algarismos:

Classificação	1917	1916	Diferença em 1917
Receitas	780.166,38,6	640.018,82,9	+ 131.147,55,7
Despesas.....	428.691,94	405.823,41,3	+ 22.868,52,7
Excedente	351.474,54,6	243.195,41,6	+ 108.279,03

Trabalhos extraordinarios e complementares

As circunstancias obrigaram-nos a reduzir, em 1917, o programma de trabalhos extraordinarios e complementares, e nem mesmo esse pudemos cumprir, parte pelo motivo da insuficiencia de receitas, e parte pela manifesta impossibilidade de adquirir os materiaes necessarios.

As despesas realizadas foram as seguintes:

Tração:	
Construção e transformação de vehiculos.....	Escudos: 15.570,10,2
Via:	
Nova estação do Noemy (em execução).....	4.535,10,5
Instalações complementares em diversas estações.....	6.629,81,9
Estudos e trabalhos diversos.....	1300,00
	12.464,92,4
	28.035,02,6
Para a renovação de 4,5 kilometros de via.	105.000,00
Total Escudos.....	133.035,02,6

Todas estas despesas foram levadas á conta geral da Exploração.

Importando actualmente a renovação de 9 kilometros de via, que tinha sido prevista para o corrente anno, em quantia superior a Escudos: 200.000,00, tivemos de suspender o proseguimento d'esta obra, embora ella esteja comprehendida nas de caracter urgente.

Caixa d'Aposentações

Em 31 de Dezembro de 1917 o capital d'esta Caixa estava representado pela importancia de..... Escudos 114.786,64,8

Em 31 de Dezembro de 1916 o mesmo capital era de..... 103.554,76,9

Augmento em 1917..... 11.231,87,9

O Capital da Caixa d'Aposentações compõe-se dos seguintes valores, ao preço do custo:

63 Obrigações 4 1/2 % 1.ª série da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.....	Escudos	4 520,50
150 Obrigações 4 1/2 % 2.ª série da mesma Companhia.....	»	10.539,80
80 Obrigações 3 % 1.º grau, da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.....	»	4.650,51,2
100 Obrigações 3 % 2.º grau da mesma Companhia.....	»	1.628,00
60 Obrigações 4 1/2 % do Caminho de ferro da Beira Baixa.....	»	4.685,00
50 Obrigações 4 1/2 % 2.º grau da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes.....	»	3.700,00
50 Obrigações hypothecaria 6 % do Banco Banco Nacional Ultramarino.....	»	4.500,00
(10 obrigações foram amortizadas ao par, em 1917).		
100 Obrigações 4 1/2 % de coupons da Companhia das Aguas de Lisboa.....	»	7.833,00
		42 056,81,2
Dinheiro depositado na Casa Henry Burney & C.ª em conta a prazo, com juros à razão de 4 1/2 % ao anno.....	»	72 729,83,6
Total.....		114.786,64,8

As mesmas razões que nos levaram em 1915 e 1916 a não immobilizar os fundos disponiveis da Caixa, continuando a subsistir, ainda mais agravadas, mostram-nos a conveniencia de adiar para melhor oportunidade a collocação definitiva dos mesmos fundos.

(Continua)

ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de papel inutilizado

No dia 12 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 28 toneladas, approximadamente, de papel inutilizado.

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

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

Companhia de Seguros "FIDELIDADE"

FUNDADA EM 1835

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

Telef: Central — Direcção: 1719 — Expediente: 388

Endereço telegraphico: — "FIDELIDADE"

Capital emitido 1.341.000\$00 || Reservas 810.585\$90
Capital desembolsado 67.200\$00 || Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Oh! Aquelle beijo!... (3 actos)

HARRY bandido elegante, 2 partes

Homem do frack elegante, 2 partes

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

PÓS DE
KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENDA

105, Rua dos Fanqueiros, 1.º

TEL-C. 1717 - LISBOA

Sociedade Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

Succursaes: Ventura de la Vega, 1, Madrid - Fontanella, 8 Barcelona

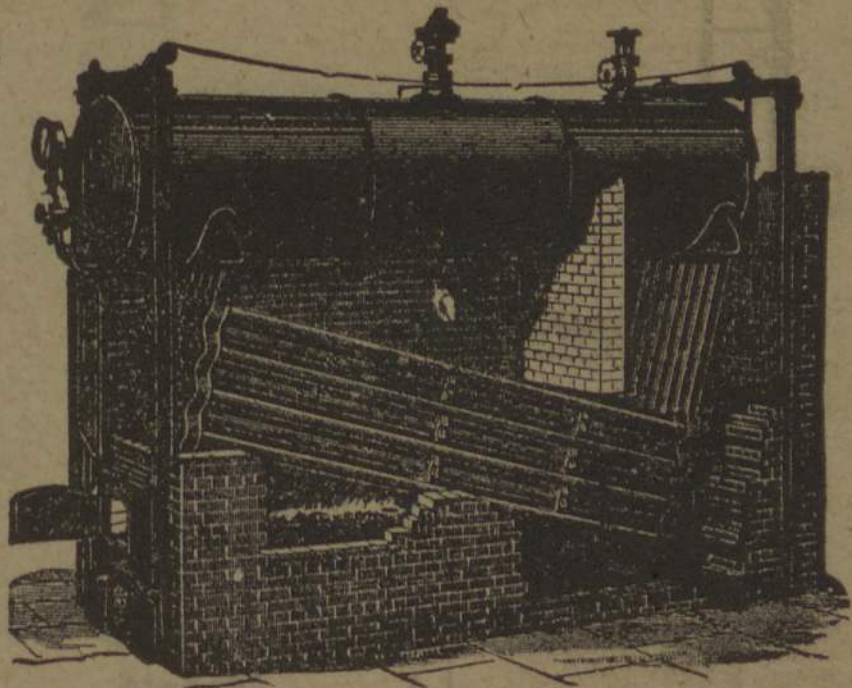
RUA DO COMMERCIO, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras
Aquo-Tubulares

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

Ha mais de 14 000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem:
Superaquecedores de vapor. — 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.



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA				SUL E SUESTE				MINHO E DOURO				POVOA DE VARZIM																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
<table> <tr> <th>Alfarellos</th><th>Aveiro</th><th>Alfarellos</th><th>Alfarellos</th></tr> <tr> <td>250</td><td>6 3</td><td>8 54</td><td>11 25</td></tr> <tr> <td colspan="4">Alfarellos Figueira Alfarellos</td></tr> <tr> <td>250</td><td>4 45</td><td>7 30</td><td>8 21</td></tr> <tr> <td colspan="4">Coimbra Figueira Coimbra</td></tr> <tr> <td>5</td><td>7 4</td><td>4 25</td><td>7 5</td></tr> <tr> <td>7 35</td><td>9 20</td><td>6 30</td><td>8 15</td></tr> <tr> <td>11 25</td><td>2 13</td><td>11 35</td><td>1 27</td></tr> <tr> <td>4 35</td><td>6 25</td><td>2 55</td><td>6 55</td></tr> <tr> <td>12 30</td><td>3 43</td><td>11 10</td><td>12 48</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>12 55</td><td>3 45</td></tr> <tr> <td colspan="4">Coimbra Louzã Coimbra</td></tr> <tr> <td>7 10</td><td>8 30</td><td>7 10</td><td>8 39</td></tr> <tr> <td>11 40</td><td>1 30</td><td>3 30</td><td>5 17</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.</td></tr> <tr> <td>8</td><td>4 45</td><td>2 55</td><td>11 55</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.</td></tr> <tr> <td>5 30</td><td>11 15</td><td>4 30</td><td>10 14</td></tr> <tr> <td colspan="4">Caldas Alfarellos Caldas</td></tr> <tr> <td>4 30</td><td>2 13</td><td>1 15</td><td>11 10</td></tr> <tr> <td colspan="4">Porto Aveiro Porto</td></tr> <tr> <td>7 8</td><td>9 36</td><td>4 40</td><td>7 40</td></tr> <tr> <td>2 20</td><td>5 10</td><td>6 25</td><td>9 32</td></tr> <tr> <td>5 21</td><td>8 12</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td colspan="4">Porto Ovar Porto</td></tr> <tr> <td>5 30</td><td>7 14</td><td>7 58</td><td>9 43</td></tr> <tr> <td colspan="4">Porto Espinho Porto</td></tr> <tr> <td>4 26</td><td>5 26</td><td>6</td><td>7 6</td></tr> <tr> <td colspan="4">Mais os de Ovar e Aveiro.</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.</td></tr> <tr> <td>8 50</td><td>7 5</td><td>8 28</td><td>8 56</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.</td></tr> <tr> <td>8 50</td><td>10 50</td><td>5</td><td>8 36</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.</td></tr> <tr> <td>5 40</td><td>11 29</td><td>6 10</td><td>11 35</td></tr> <tr> <td colspan="4">Entronc. T. Vargens Entronc.</td></tr> <tr> <td>8</td><td>1 59</td><td>4 45</td><td>10</td></tr> <tr> <td colspan="4">Entronc. C. Branco Entronc.</td></tr> <tr> <td>12 15</td><td>10 5</td><td>3 45</td><td>1 25</td></tr> <tr> <td colspan="4">C. Branco Covilhã C. Branco</td></tr> <tr> <td>h 6 5</td><td>10 20</td><td>h 8</td><td>11 50</td></tr> <tr> <td colspan="4">Setil Vendas Novas Setil</td></tr> <tr> <td>8 15</td><td>10 45</td><td>4 35</td><td>7 19</td></tr> </table>				Alfarellos	Aveiro			Alfarellos	Alfarellos			250	6 3	8 54	11 25	Alfarellos Figueira Alfarellos				250	4 45	7 30	8 21	Coimbra Figueira Coimbra				5	7 4	4 25	7 5	7 35	9 20	6 30	8 15	11 25	2 13	11 35	1 27	4 35	6 25	2 55	6 55	12 30	3 43	11 10	12 48			12 55	3 45	Coimbra Louzã Coimbra				7 10	8 30	7 10	8 39	11 40	1 30	3 30	5 17	Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				8	4 45	2 55	11 55	Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.				5 30	11 15	4 30	10 14	Caldas Alfarellos Caldas				4 30	2 13	1 15	11 10	Porto Aveiro Porto				7 8	9 36	4 40	7 40	2 20	5 10	6 25	9 32	5 21	8 12			Porto Ovar Porto				5 30	7 14	7 58	9 43	Porto Espinho Porto				4 26	5 26	6	7 6	Mais os de Ovar e Aveiro.				Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.				8 50	7 5	8 28	8 56	Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.				8 50	10 50	5	8 36	Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.				5 40	11 29	6 10	11 35	Entronc. T. Vargens Entronc.				8	1 59	4 45	10	Entronc. C. Branco Entronc.				12 15	10 5	3 45	1 25	C. Branco Covilhã C. Branco				h 6 5	10 20	h 8	11 50	Setil Vendas Novas Setil				8 15	10 45	4 35	7 19	<table> <tr> <th>Lisboa</th><th>Barreiro</th><th>Lisboa</th><th>Lisboa</th></tr> <tr> <td>6 15</td><td>6 55</td><td>6 30</td><td>7 10</td></tr> <tr> <td>8</td><td>8 40</td><td>7 22</td><td>8 5</td></tr> <tr> <td>10</td><td>10 40</td><td>9 25</td><td>10 5</td></tr> <tr> <td>11 30</td><td>12 10</td><td>11 40</td><td>12 20</td></tr> <tr> <td>1</td><td>1 40</td><td>1 20</td><td>2</td></tr> <tr> <td>4 30</td><td>5 10</td><td>3 3</td><td>2 45</td></tr> <tr> <td>7 30</td><td>8 15</td><td>6 10</td><td>6 50</td></tr> <tr> <td>8</td><td>8 45</td><td>m 8 10</td><td>8 55</td></tr> <tr> <td>11 30</td><td>12 15</td><td>c 8 35</td><td>9 20</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>e 9 50</td><td>10 35</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Moita Lisboa</td></tr> <tr> <td>2 35</td><td>3 43</td><td>4 25</td><td>5 35</td></tr> <tr> <td>6 45</td><td>7 59</td><td>v 8 10</td><td></td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Setúbal Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>9 45</td><td>8 10</td><td>10 5</td></tr> <tr> <td>11 30</td><td>1 20</td><td>10 30</td><td>12 20</td></tr> <tr> <td>4 30</td><td>6 20</td><td>e 5</td><td>6 30</td></tr> <tr> <td>8</td><td>10 5</td><td>5 16</td><td>8 55</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>n 8 35</td><td>10 35</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Aldegallega Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>10</td><td>8</td><td>10 5</td></tr> <tr> <td>11 30</td><td>1 20</td><td>10 20</td><td>12 20</td></tr> <tr> <td>4 30</td><td>6 20</td><td>e 4 45</td><td>6 30</td></tr> <tr> <td>8</td><td>10 5</td><td>u 8 25</td><td>10 35</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Évora Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>1 29</td><td>2 35</td><td>8 5</td></tr> <tr> <td>8</td><td>12 32</td><td>10 14</td><td>3 45</td></tr> <tr> <td colspan="4">Gadanha Montemor Gadanha</td></tr> <tr> <td>12 25</td><td>1</td><td>10 50</td><td>3 45</td></tr> <tr> <td>11 10</td><td>11 45</td><td>10</td><td>10 40</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Villa Viçosa Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>5 30</td><td>6 15</td><td>3 45</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Móra Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>4 30</td><td>6 30</td><td>3 45</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Beja Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>2 25</td><td>2 10</td><td>8 5</td></tr> <tr> <td>8</td><td>12 55</td><td>9 30</td><td>3 45</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Moura Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>5 45</td><td>6</td><td>3 45</td></tr> <tr> <td>8</td><td>5 40</td><td>6 10</td><td>8 5</td></tr> <tr> <td colspan="4">Lisboa Villa Real Lisboa</td></tr> <tr> <td>8</td><td>10 50</td><td>3 40</td><td>8 5</td></tr> <tr> <td colspan="4">Tunes Portimão Tunes</td></tr> <tr> <td>7</td><td>8 17</td><td>5</td><td>6 33</td></tr> <tr> <td>10 15</td><td>11 32</td><td>1 55</td><td>3 15</td></tr> <tr> <td>8 10</td><td>9 30</td><td>6 10</td><td>7 23</td></tr> <tr> <td colspan="4">Garvão Alcacêr Garvão</td></tr> <tr> <td>3 55</td><td>8 5</td><td>5 40</td><td>10 33</td></tr> <tr> <td colspan="4">Tunes V. R. S. Ant. Tunes</td></tr> <tr> <td>3 30</td><td>8</td><td>8 30</td><td>11 4</td></tr> <tr> <td colspan="4">C. Branca Faro C. Branca</td></tr> <tr> <td>5 10</td><td>11 30</td><td>6 45</td><td>1 17</td></tr> </table>				Lisboa	Barreiro	Lisboa	Lisboa	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	m 8 10	8 55	11 30	12 15	c 8 35	9 20			e 9 50	10 35	Lisboa Moita Lisboa				2 35	3 43	4 25	5 35	6 45	7 59	v 8 10		Lisboa Setúbal Lisboa				8	9 45	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			n 8 35	10 35	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	Lisboa Évora Lisboa				8	1 29	2 35	8 5	8	12 32	10 14	3 45	Gadanha Montemor Gadanha				12 25	1	10 50	3 45	11 10	11 45	10	10 40	Lisboa Villa Viçosa Lisboa				8	5 30	6 15	3 45	Lisboa Móra Lisboa				8	4 30	6 30	3 45	Lisboa Beja Lisboa				8	2 25	2 10	8 5	8	12 55	9 30	3 45	Lisboa Moura Lisboa				8	5 45	6	3 45	8	5 40	6 10	8 5	Lisboa Villa Real Lisboa				8	10 50	3 40	8 5	Tunes Portimão Tunes				7	8 17	5	6 33	10 15	11 32	1 55	3 15	8 10	9 30	6 10	7 23	Garvão Alcacêr Garvão				3 55	8 5	5 40	10 33	Tunes V. R. S. Ant. Tunes				3 30	8	8 30	11 4	C. Branca Faro C. Branca				5 10	11 30	6 45	1 17	<table> <tr> <th>Espinho</th><th>Vizeu</th><th>Espinho</th><th>Espinho</th></tr> <tr> <td>8 35</td><td>3 46</td><td>12 20</td><td>7 40</td></tr> <tr> <td colspan="4">Aveiro Sarnada Aveiro</td></tr> <tr> <td>10</td><td>11 38</td><td>7</td><td>8 46</td></tr> <tr> <td>7 15</td><td>8 52</td><td>4 30</td><td>6 5</td></tr> <tr> <td colspan="4">Vizeu Sarnada Vizeu</td></tr> <tr> <td>q 4 30</td><td>8 36</td><td>n 5 30</td><td>10 2</td></tr> <tr> <td>6 36</td><td>10 36</td><td></td><td></td></tr> </table>				Espinho	Vizeu	Espinho	Espinho	8 35	3 46	12 20	7 40	Aveiro Sarnada Aveiro				10	11 38	7	8 46	7 15	8 52	4 30	6 5	Vizeu Sarnada Vizeu				q 4 30	8 36	n 5 30	10 2
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	Alfarellos																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
250	6 3	8 54	11 25																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Alfarellos Figueira Alfarellos																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
250	4 45	7 30	8 21																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Coimbra Figueira Coimbra																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
5	7 4	4 25	7 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
7 35	9 20	6 30	8 15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
11 25	2 13	11 35	1 27																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
4 35	6 25	2 55	6 55																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
12 30	3 43	11 10	12 48																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
		12 55	3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Coimbra Louzã Coimbra																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
7 10	8 30	7 10	8 39																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
11 40	1 30	3 30	5 17																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	4 45	2 55	11 55																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
5 30	11 15	4 30	10 14																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Caldas Alfarellos Caldas																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
4 30	2 13	1 15	11 10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Porto Aveiro Porto																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
7 8	9 36	4 40	7 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
2 20	5 10	6 25	9 32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
5 21	8 12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Porto Ovar Porto																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
5 30	7 14	7 58	9 43																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Porto Espinho Porto																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
4 26	5 26	6	7 6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Mais os de Ovar e Aveiro.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8 50	7 5	8 28	8 56																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8 50	10 50	5	8 36																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
5 40	11 29	6 10	11 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Entronc. T. Vargens Entronc.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	1 59	4 45	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Entronc. C. Branco Entronc.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
12 15	10 5	3 45	1 25																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
C. Branco Covilhã C. Branco																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
h 6 5	10 20	h 8	11 50																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Setil Vendas Novas Setil																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8 15	10 45	4 35	7 19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa	Barreiro	Lisboa	Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
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	m 8 10	8 55																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
11 30	12 15	c 8 35	9 20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
		e 9 50	10 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa Moita Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
2 35	3 43	4 25	5 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
6 45	7 59	v 8 10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Lisboa Setúbal Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	9 45	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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
		n 8 35	10 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa Évora Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	1 29	2 35	8 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8	12 32	10 14	3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Gadanha Montemor Gadanha																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
12 25	1	10 50	3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
11 10	11 45	10	10 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa Villa Viçosa Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	5 30	6 15	3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa Móra Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	4 30	6 30	3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa Beja Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	2 25	2 10	8 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8	12 55	9 30	3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa Moura Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	5 45	6	3 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8	5 40	6 10	8 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Lisboa Villa Real Lisboa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
8	10 50	3 40	8 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Tunes Portimão Tunes																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
7	8 17	5	6 33																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
10 15	11 32	1 55	3 15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8 10	9 30	6 10	7 23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Garvão Alcacêr Garvão																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
3 55	8 5	5 40	10 33																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Tunes V. R. S. Ant. Tunes																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
3 30	8	8 30	11 4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
C. Branca Faro C. Branca																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
5 10	11 30	6 45	1 17																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Espinho	Vizeu	Espinho	Espinho																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8 35	3 46	12 20	7 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Aveiro Sarnada Aveiro																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
10	11 38	7	8 46																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
7 15	8 52	4 30	6 5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Vizeu Sarnada Vizeu																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
q 4 30	8 36	n 5 30	10 2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
6 36	10 36																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
GUIMARAES				VALLE DO VOUGA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
<table> <tr> <th>Porto</th><th>Povoa</th><th>Porto</th><th>Porto</th></tr> <tr> <td>8 45</td><td>10 21</td><td>5</td><td>6 57</td></tr> <tr> <td>11 15</td><td>12 40</td><td>8 20</td><td>9 54</td></tr> <tr> <td>f 1 15</td><td>2 24</td><td>x 12 20</td><td>1 50</td></tr> <tr> <td>e 5 15</td><td>6 50</td><td>5 10</td><td>6 45</td></tr> <tr> <td>8</td><td>9 34</td><td>9 10</td><td>10 39</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>11</td><td>12 9</td></tr> <tr> <td colspan="4">Povoa Famalicão Povoa</td></tr> <tr> <td>5</td><td>7 10</td><td>7 10</td><td>8 29</td></tr> <tr> <td>3 10</td><td>4 40</td><td>10 10</td><td>11 26</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>k 2 25</td><td>4 45</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>7 20</td><td>8 38</td></tr> </table>				Porto	Povoa	Porto	Porto	8 45	10 21	5	6 57	11 15	12 40	8 20	9 54	f 1 15	2 24	x 12 20	1 50	e 5 15	6 50	5 10	6 45	8	9 34	9 10	10 39			11	12 9	Povoa Famalicão Povoa				5	7 10	7 10	8 29	3 10	4 40	10 10	11 26			k 2 25	4 45			7 20	8 38	<table> <tr> <th>Trofa</th><th>Guimarães</th><th>Trofa</th><th>Trofa</th></tr> <tr> <td>7 40</td><td>9 13</td><td>11 40</td><td>1 11</td></tr> <tr> <td>f 8 20</td><td>9 56</td><td>1 2</td><td>3 43</td></tr> <tr> <td>f 2 20</td><td>3 43</td><td>f 9 45</td><td>11 10</td></tr> <tr> <td>7 25</td><td>8 57</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td colspan="4">Trofa Fafe Trofa</td></tr> <tr> <td>9 36</td><td>12 12</td><td>6 38</td><td>9 7</td></tr> <tr> <td>6 5</td><td>8 34</td><td>4 10</td><td>6 48</td></tr> </table>				Trofa	Guimarães	Trofa	Trofa	7 40	9 13	11 40	1 11	f 8 20	9 56	1 2	3 43	f 2 20	3 43	f 9 45	11 10	7 25	8 57			Trofa Fafe Trofa				9 36	12 12	6 38	9 7	6 5	8 34	4 10	6 48																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Porto	Povoa	Porto	Porto																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8 45	10 21	5	6 57																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
11 15	12 40	8 20	9 54																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
f 1 15	2 24	x 12 20	1 50																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
e 5 15	6 50	5 10	6 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8	9 34	9 10	10 39																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
		11	12 9																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Povoa Famalicão Povoa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
5	7 10	7 10	8 29																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
3 10	4 40	10 10	11 26																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
		k 2 25	4 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
		7 20	8 38																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Trofa	Guimarães	Trofa	Trofa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
7 40	9 13	11 40	1 11																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
f 8 20	9 56	1 2	3 43																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
f 2 20	3 43	f 9 45	11 10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
7 25	8 57																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Trofa Fafe Trofa																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
9 36	12 12	6 38	9 7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
6 5	8 34	4 10	6 48																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
<p>a Directos expressos ou rapidos b Semi-directo. c Quintas, e sabbados d Porto-Lampinhã. e Dias uteis. f Domingos e feriados g Dia 23 de cada mez. h Segundas-feiras i Terças feiras. j Segundas, terças, quintas e sab k Quartas-feiras. l Sabbados. m Não ha aos sab. e domingos. n Terças, quintas a sabbados. o Segundas, Quartas e sextas. p Seg., quarta-a sextas e doña. q Terças e quintas-feiras. r Segundas e sextas feiras. s Segundas e quintas f. iras. t Sabbados e domingos. u Domingos. v S6 até ao Barreiro. x Nos dias de feira emV. Conde z Quintas feiras.</p>				<table> <tr> <th>St. Comba</th><th>Vizeu</th><th>St. Comba</th><th>St. Comba</th></tr> <tr> <td>6</td><td>8 24</td><td>q 6 50</td><td>8 55</td></tr> <tr> <td>9 35</td><td>12</td><td>r 11 15</td><td>1 20</td></tr> <tr> <td>n 3 57</td><td>6 10</td><td>4 25</td><td>6 30</td></tr> <tr> <td colspan="4">Tua Bragança Tua</td></tr> <tr> <td>c 9 40</td><td>5</td><td>8 13</td><td>1 55</td></tr> <tr> <td>3</td><td>9 5</td><td>r 11 40</td><td>6 30</td></tr> <tr> <td colspan="4">Espinho Sarnada Espinho</td></tr> <tr> <td>5 45</td><td>9 6</td><td>4</td><td>7 31</td></tr> </table>				St. Comba	Vizeu	St. Comba	St. Comba	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	Tua Bragança Tua				c 9 40	5	8 13	1 55	3	9 5	r 11 40	6 30	Espinho Sarnada Espinho				5 45	9 6	4	7 31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
St. Comba	Vizeu	St. Comba	St. Comba																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Tua Bragança Tua																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
c 9 40	5	8 13	1 55																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
3	9 5	r 11 40	6 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Espinho Sarnada Espinho																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
5 45	9 6	4	7 31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								

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 inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1885; Universal de Paris, 1889. — **GRAN PRIX:** Universal de Paris, 1900. **FORA DE CONCURSO.** Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECCÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Bélgica

FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rápida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

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

Ultramar : Lourenço Marques ao Transvaal.

