

# AZETA DAS CAMINHOS DE FERRO



PUBLICA-SE  
NOS  
DIAS 1 E 16  
DE  
CADA MEZ

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

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

## 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
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-riarios — As Caldas da Sause.....	233

A guerra e os caminhos de ferro.....	235
Companhia Portugueza.....	236
Linhos Portuguezas.....	236
Parte financeira:	
Carteira.....	236
Boletim commercial e financeiro.....	236
Cotações nas bolass portugueza e estrangeiras.....	237
Receitas dos caminhos de ferro portuguêzes e hespanhóes.....	237
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	238
“ da Beira Alta (Relatorio).....	238
Arrematações.....	239
Horario dos comboios.....	240

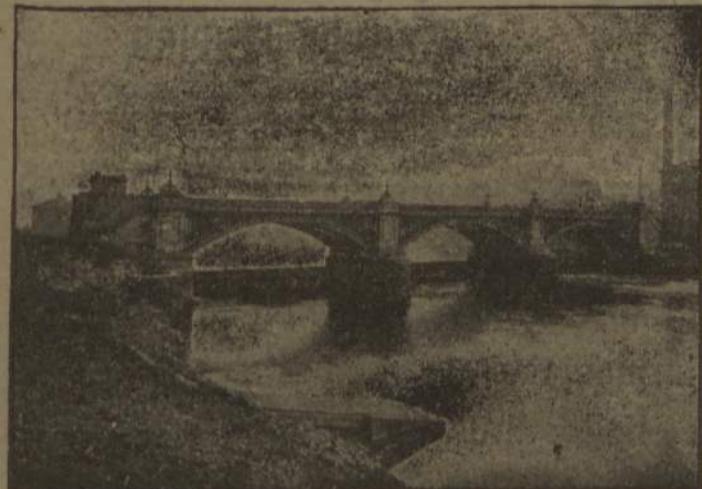
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas — da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, instalações com, completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em I T L L I e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

ESCRITORIO  
Travessa dos emolares, 23, 1.º  
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 construção de apparelhos de Regulação d'Agua para obras hydraulicas, Irrigação, Rios de Maré, Instalações 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 NO RIO ADDA. ITALIA,  
Vão de cada comporta 10 metros. Profundidade de cada  
comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.

# “A Glória Portuguesa”

## COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

Séde em Lisboa. — Rua Garrett, 80, 1.<sup>o</sup>

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

Telephones

Expediente: C. 1202

Direcção: C. 3376

Escriptório agencial: Rua do Ouro, 184, 1.<sup>o</sup> — Telephone C. 1354

FILIAIS EM:

COIMBRA

R. Ferreira Borges, 122, 1.<sup>o</sup>

PORTO

R. das Flores, 48, 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup>

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,conjunto, 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 acidentes de trabalho.

**Seguros reaes** — Incendio, roubo (isolado ou em conjunto), 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 GERAES

José Augusto Dias, Filho & C.ª.

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

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

Número 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 polícia e exploração, monstruoso 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 diferentes caminhos de ferro, incluindo os *tramways*, urbanos ou não.

Conforme pondéra o relatorio que precede o regulamento, estabelecer-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 categoria, 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 categoria.

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 incluiram-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 rurais, quer urbanas, considerando-se como tales 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 polícia e vigilância.
- ” 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 fórmula de aplicar 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 aglomerações 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 realizam 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 marítimos 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 facilita á auctoridade concessionaria a faculdade de dispensar os carris de gola ou os contra-carris 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 posse 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.

Vejamós ágora 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 instalações das estações devem estar convenientemente dispostas para a segurança das manobras e da circulação dos comboios.

No caso de serem insuficientes 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 necessárias.

No caso de não ser suficientemente assegurado o serviço por insuficiencia das instalações, 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 instalações de certas estações, o seu pessoal ou o material circulante são insuficientes 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 necessárias.

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

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

Essa proposta implica naturalmente a atribuição 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 ventilam os direitos e obrigações reciprocas e só na falta de proposta da empresa o ministro exerce a sua accão 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 accão 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 aquellas é devido.

Assim, por exemplo, o art. 14.º exige agentes em numero suficiente. No caso de insuficiencia 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'ou-tros trabalhos.

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

A mesma diferença se nota em relação á existencia de guardas e barreiras nas passagens do nível. O art. 15.º do regulamento francez, prevendo as excepções autorizadas, 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 insuficiencia do pessoal.

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

Art. 10.º — Se o estabelecimento de contra-carris é julgado necessário no interesse da segurança publica, a companhia é obrigada a collocá-los 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 exceção, 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 iluminação das estações durante o serviço, e reserva para o ministro, ouvida a companhia, a fixação das condições da iluminação de passagens e tuneis, se para isso ha motivo.

O nosso art. 103.º exige a iluminação das estações impondo os *systems mais aperfeiçoados*, provê á insuficiencia segundo as indicações da Fiscalisação sem ser ouvida a empresa, por conta da qual se farão as modificações se ella as não realizar no prazo de quatro meses.

A referencia á iluminação de passagens de nível, 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 autores 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 introduçãp 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 lições 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 socorro, os de composição especial auctorizados 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 matérias perigosas ou infectas possam ser transportadas em comboios de passageiros (art. 33.º); cá prohíbe-se sem excepção esse transporte (art. 84.º).

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

Como exemplo da diferença 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 incomoda entre os diferentes 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 incomoda entre os diversos vehiculos.

Se passamos ao titulo V do regulamento francez, relativo á partida, circulação e chegada de comboios, que abyssmo 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 condições.

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 sinalização, que é fixada para cada linha conforme as suas condições 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 comunicada 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 auctorização 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 ocorrido 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. E nada mais.

O titulo VI, *da percepção de taxas e despesas accessorias*, é a reprodução, 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 quaisquer objectos cheguem ao caminho de ferro, devem ser imediatamente registados, com menção do preço total devido pelo transporte.

Este effectua-se pela ordem das inscripções, salvo prazos pedidos ou consentidos pelo 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 funcionários e agentes encarregados de vigiar a execução do presente regulamento.

No titulo VII, polícia 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 sofrerem variantes, conforme são ou não applicaveis aos *tramways*, o que dá logar a dois artigos para a mesma matéria.

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 saiu o nosso regulamento de 1868.

# PARTE OFICIAL

## 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 auctorizado a organizar como fôr 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 necessário.

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 Marítimos transita para a Secretaria de Estado das Colônias.

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 contêm.

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 — Amilcar de Castro Abreu e Mota — Joaquim do Espírito Santo Lima — Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá — José Alfredo Mendes de Magalhães — Henrique Forbes de Bessa — Eduardo Fernandes de Oliveira.

## Secretaria de Estado das Colônias

Direcção Geral das Colônias

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 4.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 edifícios 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 § 1º, 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 província 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 deste decreto, e remetê-lo-há á Secretaria de Estado das Colônias 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 província 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 deste 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 deste 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 imediatamente 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 contêm.

Os Secretários de Estado de todas as repartições o façam publicar. Paços do Governo da República, 13 de Julho de 1918. — SIDÓNIO PAES. — João Tamagnini de Sousa Barbosa — Alberto Osorio de Castro — Amilcar de Castro Abreu e Mota — Joaquim do Espírito 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 anos, 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 líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o producto líquido 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 líquido do último dos sete anos, tomada para base deste cálculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na razão do preço por que se efectuar a adjudicação.

Neste 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 anos a contar da assinatura do presente contrato. Este prazo fica substituindo o fixado no artigo 32.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 contrato.

### DOCUMENTO N.º 3

*Parecer da comissão de 1909*

O artigo 30.º do contrato 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 anos, 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 ano, a contar da assinatura do contrato de concessão, isto é, até 25 de Setembro de 1885, o traçado geral da directriz e do projecto da primeira secção, com a cláusula de que a Companhia ficava obrigada a dar imediato começo á construção, quando aprovado o projecto definitivo da primeira secção, prescindindo portanto, do prazo de seis meses que lhe era concedido pelo artigo 51.º supracitado.

A construção devia começar no prazo de seis meses, contados da aprovação do projecto definitivo da primeira secção (artigo 32.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 imediato começo á construção, quando aprovado o projecto definitivo da primeira secção, prescindindo portanto, do prazo de seis meses que lhe era concedido pelo artigo 51.º supracitado.

Em portaria de 30 de Outubro de 1886 o governador geral da província de Angola aprovou, na sua generalidade, o projecto definitivo da estação terminus em Loanda e do lanço 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 lanço 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 desse lanço.

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 lanco 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 mes de 1891. Pondo 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 4.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 à *faculdade de remissão* que o Estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contrato<sup>1</sup>.

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 líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efetuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponda aos dois anos menos produtivos, é tira-se a média dos outros anos, a qual constitue a importância de uma anuidade que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior ao produto líquido do último dos sete anos, tomado para base deste cálculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na razão do preço porque se efectuou 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 avaliação<sup>2</sup>.

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 mínimo fixado no artigo 30.º, isto é, 6 por cento do capital desembolsado, na razão do preço porque se efectuou a adjudicação ou

$0,06 \times 19.999.000 \times 364 = 436.778.160$  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 2.666.533 réis por quilómetro.

Os encargos pelo contrário achar-se-ão 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 conveniência 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 — António Osorio Sarmento 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 Bruschi — José de Almada.

#### DOCUMENTO N.º 5

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

1.º Se à 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 à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África.

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 dúvida de que o Governo, ao estabelecer na concessão de 25 de Setembro de 1885, para a construção e exploração do

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 contrato de 25 de Setembro de 1885).

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 construisse 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 província de África, mas também directamente o Estado nos seus direitos, este no, contrato de 20 de Outubro de 1894 se acautelou, concedendo a prorrogação, por três anos, do prazo marcado para a conclusão da linha, mas estabelecendo que essa prorrogação era feita sem prejuízo 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 iludir nem sofismá-lo.

A cláusula aceite obriga as partes contratantes.

Assim pois é seu parecer que o Estado tem o direito de resgatar aquela linha férrea desde 25 de Agosto de 1916, porque em 25 de Agosto de 1887 foi aprovado o projecto definitivo do último lanco 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.

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

2.º Se à 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 suscitem 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, nem ao contrário 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 públicos, 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 efectuar, 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 prejuízo especial que de tal acto resulte e com o qual o concessionário não contava. (Gaston Jèze, *Os principios geraes de dir.ito administrativo*, pag. 294, nota 4).

Ora, se o resgate é um direito emanente 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 princípios 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 à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África.

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

Saúde e Fraternidade.

Procuradoria Geral da República, 29 de Junho de 1918. — O Procurador Geral da República, 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 último, esta:

Pela dívida confessada no contrato de 24 de Outubro

de 1894.....

715.108.410

Pelas responsabilidades além dessa, coupon, mon-

teio e Banco de Portugal.....

5.660.759.551

Total.....

6.375.867.461

#### 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 quilóme-

tos, seja um verdadeiro elemento de fomento da província de Angola.

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

«A permanecer nesta situação é insustentável, como é contrário a todas as boas normas de administração manter a exploração actual feita parte pela Companhia e parte pelo Estado. Com efeito, 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 quais não pode haver unidade nem harmonia.

Se uma só entidade explorasse a linha, dahi adviria grande economia que podia ser aproveitada para normalizar o actual regime de tarifas, beneficiando assim a agricultura e o comércio, sobretudo no tráfego descendente, favorecendo muitos géneros pobres do interior, que só podem canalizar-se para o litoral sendo minimos 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 indispensável 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 Março de 1914.*

Tudo isto serve para demonstrar *á 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 à 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.º, 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 géneros que se encontram nos diversos cais, esses géneros muitas vezes apodrecem, e os prejuízos que a agricultura, o comércio e o próprio Estado tem são importantíssimos. Informo V. Ex.º que até os últimos acontecimentos de Janeiro findo, a Companhia sómente 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 número 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 transportar a ponte do Luinba. 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 pesadíssimo, este entrave ao seu desenvolvimento, quando lhe abrimos novos horizontes à sua actividade, à 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 líquido que deve constituir a anuidade é, portanto,

$P = 436.778\$\text{16} - 109.200\$ + 154.355\$81(6) - 488.933\$97(6)$ . Como esta quantia é superior ao limite mínimo previsto no contrato de 1885, a anuidade é:  $A = 488.933\$98$ .—Salvo a correção originada pela cifra definitiva do aumento de receita da tarifa em 1917-1918.

#### Saúde e Fraternidade.

Lisboa, 3 de Julho de 1918.—Ex.º Sr. Secretário de Estado das Colónias.—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 período da página 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 ano».

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.—Secretário Estado Colónias.—

Considero, como toda colónia, impossível desenvolvimento económico, distrito Quanza, norte Lunda, sem modificação radical, situação C. F. Loanda Ambaca. Todo norte colónia tem opinião unânime problema C. F. Loanda Ambaca é seu problema máximo. Colónia considera necessário, julga indispensável, que linha C. F. Loanda Ambaca tenha urgente inadiável utilidade pública. Neste correio envio esclarecendo este telegrama. Referencia seu telegrama 1:896 transmitti Inspector de Obras Públicas.—Governador Geral.



## A greve do Sul e Sueste

Nova greve temos que registar com tristeza, confrontando o presente, de fundas perturbações frequentes da vida económica 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-viários dos Caminhos de ferro do Estado, apesar da lei lh'º prohibir formalmente? Que razões os levaram a causar mais uma funda perturbação à vida económica do paiz em momento tão singularmente crítico?

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

Uma corporação de funcionários públicos 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 comissão, 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 grevistas a voltarem ao cumprimento do seu dever, transigiu.

Pois bem: a resposta dos grevistas, depois de terem obtido a segurança da impunidade e a greve transformada, como de costume, em licença sem vencimento, desatou 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 prestígio do Governo, o bom nome da classe ferro-viaria, não podem estar à mercê de agitadores, instrumentos d'exploração política, promotores da indisciplina e da desordem social. Nada de soviets. Até do paiz se se transforma n'uma pequenina Russia.

Para a grande massa honesta e ordeira dos ferro-viários 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.<sup>a</sup> 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 operaçoes 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 annulada a Tarifa especial P. H. F. n.<sup>o</sup> 3 de p. v. combinada entre a Companhia Portugueza, as hespanholas do Norte e de Madrid a Caceres Portugal e as companhias francesas 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 annulação 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 pode viajar. — Ms gréves. — O que gram os antigos ferro-riarios. — Ms Caldas da Saude.

Viajar, excursionar, sahir um pouco, por uns dias, um mez ou uns mezes, das canceiras 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 bronchios, com as emanacões 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 giraçao interna — as classes!

Porque, viajar, excursionar, tornou-se hoje impossivel entre nós; a menos que não se seja um paria, um nômada, 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 fossemos para os confins da Syberia ou para o interior da Africa; temos que permanecer no isolamento de comunicações com os que nos são caros, privados de lhes escrever, de sabermos o que se passa, até mesmo pelos jornaes, porque só os lemos com atraço de trez e mais dias, e quando recebemos uma carta, um postal, vemos com desalento que traz uma semana de atraço, 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 transmitta 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 Imparo, 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* approuve 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 ferro-viarios 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 convivio 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 aumento 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 insistenteamente, que a fadiga e os desenganos nos levaram ao desfalecimento.

Parecia este anno, aos ingenuos, que acabada ha pouco mais de quinze dias uma greve ferro-viaria, cada qual poderia, socegadamente, 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 ferro-viarios 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 forma verdadeiramente extraordinaria, não tanto pelo que pessoalmente nos incomoda 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 escrupulos, 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 distinção de

cathegorias, 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 paralysar 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 paralysar o trabalho; inventou-se o principio da collectividade, da cooperáçao 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'acordo 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 greves, falemos das Caldas da Saude, em



CALDAS DA SAUDE — HOTEL THERMAL

Santo Thyrso, onde estamos, n'este lindo cantinho do nosso Minho, tão cheio de vegetação, de bello ar purissimo, de excelentes aguas, tanto as potáveis, 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 installação do hotel e ampliação do estabelecimento estavam ainda em atraço. 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 atraço no fornecimento dos materiaes tem demorado os trabalhos. Só no proximo anno se espera esteja concluido, devendo ficar uma installação modelar, como as melhores do estrangeiro.

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

## TINTURARIA DE P. J. A. Gambournac

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

ano, 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 sucede.

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 dificuldades nos abastecimentos, n'uma época em que tudo falta.

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

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.



## À guerra e os caminhos de ferro

(Conclusão do numero anterior).

### O seu papel económico

Aquela intensidade do tráfego militar só veio entrar, durante curto período, o transporte de passageiros, pois o tráfego das mercadorias conseguiu sempre até agora assegurar, em satisfatórias condições, o abastecimento da população civil.

A estatística das receitas comerciais das grandes rês de ferro-viarias permite apreciar o sensível recomeçar da actividade económica do paiz. Se a examinarmos a partir de 1914, vemos que depois do afroixamento do começo da guerra, as receitas vão progressivamente subindo, até se aproximarem, quando a certas rês, não directamente afectadas pelas operações militares, as cifras das receitas normaes, e isto a despeito da redução da extensão das linhas exploradas e da penuria de vagões. Damos como prova d'este aserto o seguinte quadro, que apresenta, em milhões de francos, o extracto das receitas comerciais das rês de 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.	596	485	462	523	531
Paris-Orléans.....	308	244	256	583	301
Meio-dia.....	147	117	122	125	138
Estado.....	324	262	278	296	296

É conveniente notar que esta marcha ascendente, observada também durante o mesmo período quanto às receitas de ordem militar, não logrou impedir que se desse um deficit importante, devido ao aumento de preço do custo da exploração, resultante a um tempo da alta do carvão, da alta das matérias primas, da mão d'obra, do rápido desgaste do material, e do ininterrupto aumento dos ordenados, salários e indemnizações. Para remediar, até certo ponto, à difícil situação em que a prolongação d'este estado de coisas não podia deixar de colocar as rês de ferro-viarias francesas, e seguindo o exemplo dado por todos os países beligerantes, votou o Parlamento, em 31 de março de 1918, o aumento geral das tarifas, até à concorrência de 25 por 100, com exclusão dos transportes militares e dos volumes postais. Este aumento deve terminar ao cabo do sexto anno que se seguir á cessação oficial das hostilidades.

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

tratar ainda algumas indicações que nos fornecem os relatórios oficiais acerca da actividade respectiva das diferentes rês ferro-viarias francesas, a saber:

*Paris-Lyon-Mediterraneo*—Desde 26 de agosto de 1914, ao passo que fazia face às consideraveis exigências dos transportes militares, a rête P.-L.M. recomeçava progressivamente o transporte das mercadorias. A partir de 1915, o tráfego da grande velocidade havia aumentado 20 por 100, relativamente ao de 1913. Em 1917, a tonelagem das expedições de pequena velocidade apresentava, relativamente a 1913, um acréscimo de 32 por 100. E o futuro permitirá expôr mais pormenoradamente como, no outono de 1917, o esforço da Companhia excedeu ainda o de 1914, e como, permitindo a rápida chegada de importantes contingentes aliados a uma linha de fogo afastada, ella mereceu os elogios e a gratidão do paiz.

*Paris-Orléans*—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 entrancheirado de Paris e dos transportes de tropas francesas e americanas, a Companhia d'Orléans não tem cessado de estimular a actividade agrícola das regiões compreendidas na sua rête e de remediar, graças a encomendas importantes, a usura e o desgaste do material. Em 1917, as suas receitas atingiram 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 % do que em 1913).

*Meio-Dia*—Como as ferteis regiões do Sudoeste da França foram chamadas a efectuar remessas particularmente consideraveis de generos para o abastecimento dos exercitos e da população civil, a rête 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.

*Rête do Estado*—Esta rête, em razão da extensão das costas por ella servidas, constitue o principal orgão de transmissão das matérias primas importadas para a fabricação do material de guerra, assim como das missões e das tropas vindas dos países de aléin-mar. Mas a característica da sua obra durante a guerra tem sido, antes de tudo o mais, o considerável desenvolvimento assumido pelas operações de combustíveis necessários á população civil, combustíveis cuja importação e venda o decreto de 4 de dezembro de 1914 lhe confiara. Esta rête acha-se ainda encarregada da questão financeira da esquadra de socorro, instituída no intuito de assegurar certos transportes que interessam ao abastecimento aliado. Assumiu, por ultimo, a exploração de uma frota particular, criada com o fim de aumentar o frete disponível, para o transporte dos carvões ingleses. Este reforço, — ao lado do esforço militar realizado pela rête, pelo mesmo título que as demais rês ferro-viarias, — merece registrar-se, como factor apreciável da renovação da actividade económica do paiz.

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

Os dados sumários precedentes provam que o regresso da França ao regimen económico mais proximo da vida normal se deve, numa larga parte, aos caminhos de ferro francesas, que consideraram ponto de honra prestar integralmente o seu concurso aos Empréstimos da Defesa Nacional, quer pelas subscrições respectivas, quer pelo pagamento antecipado dos seus coupons aos accionistas.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de Julho de 1918.

**Companhia Geral de Crédito Predial.** — Encerrou-se no sábado a subscrição para a nova emissão de acções d'esta Companhia, que excede toda a perspectiva, devido ao gigantesco esforço do Sr. Dr. Albino de Souza Rodrigues, que em pouco menos de oito anos conseguiu levar ao estado prospero que hoje está disfrutando.

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

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 suficientes 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 quais 33.000 reservadas para troca dos actuais títulos provisórios, o capital da Companhia fica elevado a 4.950 contos.

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

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

senyolver economicamente o paiz, principalmente na sua feição agrícola.

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

No entanto a perspectiva do mercado é boa.

**Cambios.** — O mercado cambial nos ultimos dias mostrou tendência 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	2 8	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 títulos	16	17	18	19	22	23	24	25	26	29	30	31	—	—
	16	17	18	19	22	23	24	25	26	29	30	31	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento .....	44,80	43,60	—	43,40	—	43,40	43,40	43,40	43,40	43,40	43,40	—	—	—
Dívida interna 3 1/2% coupon .....	43,40	43,40	43,40	43,40	—	—	43,40	43,40	43,35	43,40	—	—	—	—
4 1/2% 1888, c/premios .....	—	—	—	22,60	—	—	—	22,60	—	22,60	—	—	—	—
4 1/2% 1888/9 c .....	62,80	62,50	—	—	—	62,80	62,50	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1890 c .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 1905 c/premios .....	—	—	—	—	—	—	—	10,65	—	10,65	—	—	—	—
5 1/2% 1905, (C.º de F.º E.) c .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º E.) c .....	—	82,80	—	—	—	82,80	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% 1912, ouro .....	—	120,00	120,00	120,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3 1/2% coupon 1.ª serie .....	91,70	92,00	92,00	92,00	—	92,00	92,00	92,00	90,00	92,00	—	—	—	—
3 1/2% 2.ª serie .....	90,00	—	90,00	—	—	90,00	90,00	89,50	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 3.ª serie .....	93,00	93,30	93,20	93,20	—	—	93,50	93,50	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	288,00	294,00	234,00	301,00	—	305,00	307,00	307,00	—	300,00	295,00	—	—	—
Accções Banco de Portugal .....	220,00	220,00	220,00	220,00	—	320,00	—	—	—	221,00	—	330,00	—	—
Comercial de Lisboa .....	324,00	329,00	328,50	328,30	—	330,00	334,00	—	—	330,00	—	—	—	—
Nacional Ultramarino .....	180,00	—	175,00	—	—	176,00	—	179,00	179,00	170,00	178,00	—	—	—
Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	173,00	170,00	169,50	170,50	—	170,00	—	167,500	164,00	162,50	160,00	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	58,00	58,00	58,00	—	—	58,10	58,00	58,20	—	57,50	58,00	—	—	—
Companhia Através d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1 .....	—	—	—	—	—	—	—	96,00	96,20	—	110,00	110,00	—	—
tit. 5 .....	78,00	—	78,00	78,00	—	95,50	95,50	95,70	95,70	—	96,00	96,00	—	79,00
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	79,00	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	37,40	37,00	36,50	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2% 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	85,00	85,00	85,00	—	—	—
prediaes 6 1/2% .....	90,50	—	—	—	—	91,00	—	—	—	90,50	90,50	—	—	—
5 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% .....	—	—	89,00	—	—	—	61,20	62,05	—	89,50	89,80	—	—	—
Paris: 3 1/2% portuguez 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	60,50	61,00	61,05	60,30	62,00	—	—	—
3 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações Companhia Cam. F. Port .....	—	269	270	269	—	276	272	272	—	273,50	272	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2% 2.º grau .....	—	127	—	131	—	131	132	130	132	127	176	—	—	—
Companhia da Beira Alta .....	—	242	242	—	—	244	—	—						

# 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\$71.1656	5.136\$70,5
» 0- 9- 8 » 4\$85	2\$34,7
» 484-16- 4 » 4\$87.3096446	1.362\$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\$03.928853	133\$27,6
» 468-14- 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\$39.3253	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\$85
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 importancia 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 <sup>2</sup> 00 a 3\$00 Esc. por metro quadrado	44.880\$00
» 1896— 450, m <sup>2</sup> 00 » 2\$22,2 » » » 1 000\$00	
» 1897— 3.491, m <sup>2</sup> 25 » 6\$00 » » » 20.947\$50	
» 1898 { 2.416, m <sup>2</sup> 57 » 6\$00 » » » 14.499\$42	
» 223, m <sup>2</sup> 18 por.....	300\$58
» 1899 { 1.089, m <sup>2</sup> 91 a 6\$00 Esc. por metro quadrado	6.539\$46
» 2.250, m <sup>2</sup> 00 » 7\$00 » » » 15.750\$00	
» 1901— 2.290, m <sup>2</sup> 25 » 7\$00 » » » 16.031\$75	
» 1902— 3.300, m <sup>2</sup> 00 » 7\$00 » » » 23.100\$00	
» 1907— 3.736, m <sup>2</sup> 71 » 6\$00 » » » 22.400\$26	
» 1908 { 6.431, m <sup>2</sup> 28 » 8\$50 » » » 54.674\$38	
» 26, m <sup>2</sup> 42 » 6\$00 » » » 158\$52	
» 1911— 1.018, m <sup>2</sup> 73 » 7\$00 » » » 7.131\$11	
» 1913— 2.000, m <sup>2</sup> 00 » 8\$50 » » » 17.000\$00	
» 1915— 2.647, m <sup>2</sup> 00 » 8\$50 » » » 22.499\$50	
» 1916— 1.208, m <sup>2</sup> 55 » 8\$50 » » » 10.272\$67	
» 1917— 201, m <sup>2</sup> 60 » 8\$50 » » » 1.713\$60	
Totais... 47.742, m <sup>2</sup> 45.....	278.918\$75

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

Comprámos em 1907—103 obrigações de 4% de 1.º grau e 207 obrigações de 4% de 2.º grau por..	22.572\$02,6
Comprámos em 1908—61 obrigações de 4% de 1.º grau e 124 obrigações de 4% de 2.º grau por..	13.820\$70,5
Comprámos em 1909—184 obrigações de 4% de 1.º grau e 369 obrigações de 4% de 2.º grau por..	40.837\$84,2
Comprámos 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 .....	\$00,1
Comprámos em 1914—89 obrigações de 4% de 1.º grau e 177 obrigações de 4% de 2.º grau por..	16.995\$08
Comprámos 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 Dezembro de 1916. 10.295\$62	
Resta applicar, em 31 de Dezembro de 1917, a verba de Esc. 1917. 1.713\$60	
Somma igual—Escudos.....	78.918\$75

(Continua)

# Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado à 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. teem 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 imobilização de maiores somas no abastecimento dos Armazens Gerais, 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\$44,6	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 veículos.....	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.....	1.300\$00
	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 prosseguimento d'esta obra, embora ella esteja comprehendida nas de carácter 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..... Escudos 103.554\$70,9

Augmento em 1917..... Escudos 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 4 520 550
150 Obrigações 4 1/2 % 2.ª série da mesma Companhia.....	" 10.539 580
80 Obrigações 3 % 1.º grau, da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.....	" 4.650 551,2
100 Obrigações 3 % 2.º grau da mesma Companhia.....	" 1.628 500
60 Obrigações 4 1/2 % do Caminho de ferro da Beira Baixa.....	" 4.685 500
50 Obrigações 4 1/2 % 2.º grau da Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses.....	" 3.700 500
50 Obrigações hypothecaria 6 % do Banco Nacional Ultramarino.....	" 4.500 500
(10 obrigações foram amortisadas ao par, em 1917).	
100 Obrigações 4 1/2 % de coupons da Companhia das Aguas de Lisboa.....	" 7.833 500
Diáheiro depositado na Casa Henry Burney & C.º em conta a prazo, com juros à razão de 4 1/2 % ao anno.....	42 056 581,2
Total.....	" 72 729 583,6
	114.786 564,8

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

(Continua)

## ARREMATAÇÕES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Venda de papel inutilizado

No dia 12 do corrente mês, 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, aproximadamente, 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 às 16 horas.

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

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias às 2 horas

#### RENDEZ-VOUS MUNDANO

#### FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

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

HARRV bandido elegante, 2 partes

Homem do frack elegante, 2 partes

## Companhia de Seguros "FIDELIDADE"

FUNDADA EM 1885

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 || Prejuízos pagos 4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondências

**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**



## Sociedade Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

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

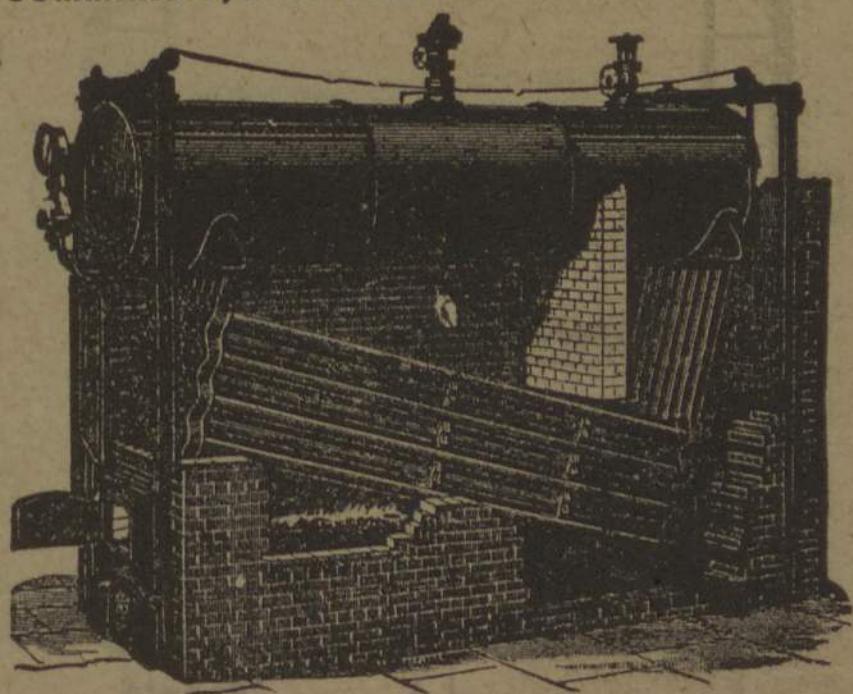
RUA DO COMMERÇIO, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras  
Aquo-Tubulares

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

Ha mais de 14 000.000  
cavallos de força funcionando

Tambem se constroem:  
Superaquecedores de  
vapor. — Grelhas automati-  
cas. — Aquecedores d'água  
d'alimentação. — Purifica-  
dores d'água. — Chaminés  
de aço. — Transportadores  
para carvão. — Guindastes  
electricos. — Tubagens de  
todas as dimensões e para  
todas as pressões.



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

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

## COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10	11 23	b 8 30	9 18
# 11 55	12 50	a 9 45	10 39
12 5	1 36	12 5	1 14
b 5 55	7 13	4 10	5 20
a 7 19	c 8 5	8 20	9 28
8 20	9 49	10 20	11 27
12 25	1 56	—	—
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 14	8 45	9 19
5 50	8 23	7 8	7 40
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 49	5 55	7 11
b 8 10	9 30	7 25	8 43
10 10	11 30	b 8 28	9 24
b 1 15	2 22	b 10 30	11 46
5 35	6 55	12	12 56
b 6 10	7 30	3 34	4 50
6 50	7 55	7 25	8 41
9 25	11 45	10	11 36
b 12 30	1 39	12 15	1 31
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
7 15	7 57	8 36	9 15
11 40	17 22	12 45	1 31
6 55	7 37	9 15	9 54
Lisboa-R	V. Frances	Lisboa-R	
5	6 39	6 10	7 49
a 1 45	3 25	8	9 36
a 5 20	6 45	4 5	5 44
5 48	7 8	8 30	10 6
10 28	1 54	—	—
12 15	1 48	—	—
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
e 7 55	8 5	e 7 20	7 30
e 5 25	5 37	e 9 20	9 30
e 6 25	6 35	e 5 37	6 7
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
5	7 30	—	—
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
—	—	8 54	11 42
Lisboa-R	Entronc.	Lisboa-R	
5 40	9 51	6 35	11 26
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 8	8 56
8 50	11 38	o 1 33	a 10 20
8 5	7 57	7 55	8 30
8 40	d 1 40	d 10 30	3 48

## CHEG.

## PART.

## PART.

## CHEG.

## Alfarelos

## Aveiro

## Alfarelos

## 2 50

## 6 3

## 8 54

## 11 25

## Alfarelos

## Figueira

## Alfarelos

## 2 50

## 4 45

## 7 30

## 8 21

## Coimbra

## Figueira

## Coimbra

## 5

## 7 4

## 4 25

## 7 5

## 7 35

## 9 20

## g 6 30

## 8 15

## 11 25

## 2 13

## 11 35

## 1 27

## 1 14

## 7 35

## 4 35

## 6 25

## 6 85

## 12 50

## 12 30

## 11 10

## 12 48

## a 7 19

## c 8 5

## 8 20

## 9 28

## 8 20

## 9 49

## 10 20

## 11 27

## 12 25

## 1 56

## —

## Lisboa-R

## 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

## Alfarelos

## Caldas

## 4 30

## 2 13

## 1 15

## 11 10

## Porto

## Aveiro

## Porto

## 7 8

## 2 20

## 5 10

## 9 32

## Porto

## Ovar

## Porto

## 5 30

## 7 14

## 7 58

## 9 43

## Porto

## Espinho

## Porto

## 4 26

## 5 26

## 6

## 7 6

## Lisboa-R

## S. da V.

## Lisboa-R

## 5

## 6 39

## 6 10

## 7 49

## a 1 45

## 3 25

## 8

## 9 36

## a 5 20

## 6 45

## 4 5

## 5 44

## 5 48

## 7 8

## 8 30

## 10 6

## 10 28

## 11 13

## a 11 5

## 11 42

## 12 15

## 1 7

## —

## —

## Lisboa-P

## B. Prata

## Lisboa-P

## e 7 55

## 8 5

## e 7 20

## 7 30

## e 5 25

## 5 37

## e 9 20

## 9 30

## e 6 25

## 6 35

## e 5 37

## 6 7

## Lisboa-R

## Setil

## Lisboa-R

## 5

## 7 30

## —

## —

## Lisboa-R

## Santarem

## Lisboa-R

## —