

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste.—Aviso ao Publico: 1.º Aditamento á Tarifa Geral Provisoria.

SUMMARIO

Mais um desastre, por J. Fernando de Sousa.....	324
As novas taxas postaes.....	325
Parte Official — Secretaria de Estado do Commercio — Direcção Geral dos Transportes Terrestres — Portarias n.ºs 1:558, 1:559, 1:560 — Secretaria de Es'ado dos Abastecimentos — Decreto n.º 4:903.....	326

Viagens e transportes.....	328
Signaes nocturnos nas linhas ferreas.....	329
Engenheiro Alberto Leão, Filho.....	330
Viação ferro-viaria na America do Norte.....	330
Linhas ferreas brasileiras.....	331
Mappas da França e da Belgica.....	332
Parte financeira:	
Carteira.....	332
Boletim commercial e financeiro.....	332
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	333
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	333
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio (continuação)	334
Linhas portuguezas.....	335
Madrid-Caceres y Portugal.....	336
Horario dos comboios.....	336

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



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

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperefeiçoamentos 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 "STONE"

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.

Especialistas na construcção de aparelhos 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.

LONDRES S. W.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

A. B. C.-5.ª Edição.

“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, grèves 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 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

21.º do 31.º anno | LISBOA, 1 de Novembro de 1918 | Numero 741

Aos Ferro-viarios do Estado

Para conhecimento de todos os ferro-viarios se dá o *fac-simile* do accordo para a solução da grêve ultimamente levada a effeito, faltando nesta data que seja cumprida a IV base, estando, além da assignatura do ministro, comprometida a palavra de honra do Snr. Presidente da Republica:

Accôrdo definitivo entre o Governo e o Pessoal Ferroviario do Sul e Sueste, para a solução da grêve.

I

Sobre a aclaração do Decreto n.º 3.964 são mantidas as prescripções que constam dos n.ºs 2.º, 3.º, 4.º e 5.º do officio da Direcção Geral de Transportes Terrestres n.º 39-9 de 21 de Abril e bem assim as pretensões do pessoal sobre o mesmo Decreto. Assim será comunicado á linha em ordem de serviço.

II

Attendendo ás circumstancias excepçionaes por motivo da grêve, será concedida a todo o pessoal ferro-viario do Estado uma subvenção igual á importancia que ficam a pagar pelo imposto do rendimento e direitos de encarte.

III

O pagamento dos serões será efectuado de harmonia com o despacho ministerial de 13 de julho de 1918. so-

pre o regulamento do pessoal datado de 11 de junho de 1918 e esse regimen fica extensivo aos limpadores de maquinas.

IV

Começa a vigorar a partir de 1 de Agosto proximo futuro o Titulo II da Organização da Direcção Geral de Transportes Terrestres anexa ao Decreto n.º 4.206, com as alterações que serão introduzidas de acôrdo entre trez delegados do pessoal e o Governo.

V

E' concedido aos operarios, uma vez que trabalhem por conta dos tarefeiros e venham a entrar para o serviço dos Caminhos de Ferro do Estado, lhes seja contado para efeito de aposentação o tempo que tiverem trabalhado por conta dos mesmos tarefeiros, contanto que paguem a quota suplementar correspondente a esse tempo.

VI

Serão pagos os dias que o pessoal esteve em grêve como o abono por horas e não serão exercidas represalias sobre qualquer empregado ferro-viário pelos actos praticados por motivo da grêve.

VII

O pessoal retomará imediatamente o trabalho.

VIII

Destas bases de accôrdo para a solução do conflicto será dado conhecimento á linha o mais rapidamente possível.

IX

O disposto neste accôrdo é extensivo ao pessoal do Minho e Douro.

Lisboa 22 de Julho de 1918. — O Secretario de Estado do Comercio, Joaquim Mendes do Amaral — Antonio Antunes Guerra — Antonio José Piloto — Alvaro Pinheiro da Fonseca.

A Comissão Administrativa da Associação de Classe

J. Fernando de Souza.

AGOSTINHO DE CAMPOS

JARDIM DA EUROPA — Casos, Typos, Aos poetas de Portugal
Meditações e Heresias de um portuguez.

UM BELLO VOLUME DE 250 PAG.: 1\$00

DO MESMO AUCTOR:

EDUCAR — Na familia, na escola e na vida.

UM VOLUME DE 350 PAG.: 1\$00

HUMBERTO DE LIMA E OLIVEIRA

SONETOS.

Elegante edição de 70 contos: \$50

LIVRARIA AILLAUD & BERTRAND

Rua Garret', 73, 75 — LISBOA

As novas taxas postaes



PARTE OFFICIAL

Secretaria de Estado do Comércio

Direcção Geral dos Transportes Terrestres

Secretaria Geral

PORTARIA N.º 1:558

Tendo pedido a Companhia concessionária da linha férrea de Vale do Vouga autorização para elevar de 20 por cento a sobre-taxa sobre os preços das tarifas em vigor naquella linha, com o fundamento da necessidade de melhorar as subvenções extraordinarias concedidas ao seu pessoal e de minorar os encargos provenientes do encarecimento da exploração: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretario de Estado do Comercio, conformando-se com o parecer favoravel, de 7 do corrente, da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que a referida Companhia seja autorizada a elevar a 60 por cento as sobretaxas sobre as suas tarifas, vigorando esta concessão até seis meses depois de terminada a guerra actual

Paços do Governo da Republica, 12 de Outubro de 1918. — O Secretario de Estado do Comercio, *João Alberto Pereira de Azevedo Neves*.

PORTARIA N.º 1:559

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelos, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao segundo semestre do ano economico de 1917-1918 está em termos de ser aprovada: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretario de Estado do Comercio, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 72:931\$75 de reembolso, como liquidação definitiva da garantia de juro do segundo semestre do ano economico de 1917-1918, da referida linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelos.

Paços do Governo da Republica, 12 de Outubro de 1918. — O Secretario de Estado do Comercio, *João Alberto Pereira de Azevedo Neves*.

PORTARIA N.º 1:560

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa referente ao segundo semestre do ano economico de 1917-1918, cuja conta, na importancia de 29.530\$19, foi apresentada pela mesma Companhia: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretario de Estado do Comercio, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que á referida Companhia seja paga a mencionada quantia de 29.530\$19, relativa ao segundo semestre do ano economico de 1917-1918, da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa.

Paços do Governo da Republica, 12 de Outubro de 1918 —
O Secretario de Estado do Comercio, *João Alberto Pereira de Azevedo Neves*.

Secretaria de Estado dos Abastecimentos

Direcção Geral dos Transportes Terrestres

DECRETO N.º 4:903

Tendo sido suspenso pelo decreto n.º 4.389 de 11 de Junho de 1918, a execução de parte do decreto n.º 4.206, de 4 de Maio do mesmo anno, que contém a organização dos transportes terrestres;

Tendo-se reconhecido a necessidade urgente de modificar os quadros do pessoal nos diferentes serviços para atender ao crescente aumento do tráfego ferro viário em virtude das condições excepçoes derivadas do estado de guerra;

Usando das autorizações concedidas pelas leis n.º 375, de 2 de Setembro de 1915, e 491, de 12 de Março de 1916, e sob proposta do Secretario de Estado dos Abastecimentos:

Hei por bem decretar para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º Os quadros do pessoal são constituídos como consta das tabelas I a XIII annexas ao presente decreto e com os vencimentos ou salarios nelas consignados.

§ único. Os vencimentos do pessoal, que não estiverem estabelecidos nas tabelas de que consta este artigo, e a que se não faça referencia especial na forma de os estipular, continuarão a ser os actualmente fixados.

Art. 2.º É constituído o serviço de tesouraria nas duas Direcções a cargo dos actuaes tesoureiros.

Art. 3.º De harmonia com a remodelação dos quadros estabelecida por este decreto, as estações do Caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste são classificados como consta dos quadros annexos ao presente decreto.

CAPITULO I

Repartições

Art. 4.º São criados nas Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro os lugares de sub-chefes de secção.

Art. 5.º Os lugares de chefes de serviços de Secretaria, Tesouraria e Processo, Escrita e Contabilidade, Fiscalização e Estatística, Tráfego, Reclamações e Movimento, são sempre administrativos e, como tal, preenchidos pelo pessoal administrativo.

Art. 6.º Os chefes de expediente passam a denominar-se chefes de Secção, visto que as suas funções, atribuições e vencimentos, são em absoluto iguais.

Art. 7.º Os lugares de chefes de serviços administrativos são preenchidos pelos respectivos sub-chefes de serviço, havendo-os, e, em caso contrario, por concurso realizado entre os chefes de secção administrativos e os inspectores.

Art. 8.º Os lugares de sub-chefes de serviço administrativo são preenchidos por concurso realizado entre os chefes de secção administrativos e inspectores.

Art. 9.º Os lugares de chefe de secção são preenchidos por concurso realizado entre os sub-chefes de secção e os escripturários principais, estes com mais de um anno na respectiva classe.

Art. 10.º Os lugares de sub-chefes de secção são preenchidos por concurso, ao qual serão admitidos os escripturários principais com qualquer tempo naquela classe e os de 1.ª com mais de tres annos de serviço na respectiva classe.

Art. 11.º Os lugares de escripturários principais de 1.ª e 2.ª classe são preenchidos alternadamente por concurso e antiguidade pelas classes immediatamente inferiores, com mais de um anno de serviço na respectiva classe.

Art. 12.º Os lugares de escripturários de 3.ª classe são preenchidos pelos escreventes, alternadamente por concurso e antiguidade.

§ único. 25 por cento das vagas de escripturários de 3.ª classe serão preenchidas pelos chefes de 4.ª classe, fiéis de 1.ª classe e revisores de 1.ª classe que o requeiram por ordem de antiguidade dos requerimentos.

Art. 13.º Aos escreventes é contada a antiguidade pelo tempo de serviço de escriptorio que prestaram em qualquer situação. Juntamente com os escreventes são admitidos ao concurso os apontadores das oficinas e seus ajudantes.

Art. 14.º Os lugares de escreventes são preenchidos pela forma seguinte: 25 por cento das vagas por individuos estranhos aos

Caminhos de Ferro que tenham pelo menos o terceiro anno dos liceus ou equivalente, 25 por cento por empregados dos Caminhos de Ferro do Estado, sendo motivo de preferencia maior numero de habilitações literarias; 50 por cento das vagas por filhos de empregados que tenham, pelo menos, o exame do 2.º grau, tendo a preferencia os filhos orfãos,

Art. 15.º Os escreventes auxiliares e do quadro, existentes á data da publicação d'este decreto, são considerados pessoal administrativo e colocados n'uma lista por ordem de antiguidade de serviço prestado nos escriptorios.

Art. 16.º As nomeações de escreventes são feitas pela Direcção Geral, sob proposta das direcções.

Art. 17.º Aos escreventes das inspecções, e estações são conferidas todas as regalias e direitos concedidos aos escreventes dos serviços centraes.

§ único. De futuro não serão admitidos os escreventes, excepto por motivo de alargamento de exploração de linhas e depois de se reconhecer a impossibilidade de remodelação dos quadros dos escripturários,

Art. 18.º Aos agentes que se encontram, á data da publicação deste decreto, desempenhando serviço de escrevente, com categorias inadaptaveis, ser-lhes-ha regularizada a situação, nomeando-se desde já escreventes com estabilidade nos lugares que desempenham e facultando-se-lhes o acesso a escripturários de 3.ª por concurso e antiguidade, nas condições agora estabelecidas para os demais escreventes, ficando expressamente prohibida a admissão de pessoal em tais circunstancias.

Art. 19.º Transitariamente, e atendendo á remodelação dos quadros, são, na Direcção do Sul e Sueste, por ordem de antiguidade e sem prejuizos dos concursos já realizados, promovidos a sub-chefes de secção os actuaes escripturários de 1.ª classe; a escripturários de 1.ª classe, os actuaes escripturários de 2.ª classe; a escripturários de 2.ª classe os actuaes de 3.ª classe.

As vagas restantes são preenchidas, nos termos do regulamento geral, com dispensa de confirmação nas classes respectivas, com excepção das vagas de sub-chefes de secção, ás quais só poderão concorrer os futuros escripturários principais.

Na Direcção do Minho e Douro, atendendo á remodelação dos quadros, são todas as vagas preenchidas por antiguidade, sem prejuizo dos concursos já realizados, com excepção dos lugares de chefes de secção, que serão preenchidos por concurso.

CAPITULO II

Do pessoal do movimento

Art. 20.º Os lugares de inspectores principais do movimento serão preenchidos por antiguidade entre os inspectores do movimento, reclamações e pequeno material.

Art. 21.º Os lugares de inspectores do movimento, reclamações, tráfego, pequeno material e fiscalização, serão preenchidos por concurso entre os sub-inspectores do movimento e reclamações.

§ único. Aos lugares de inspectores de fiscalização poderão tambem concorrer os chefes principais.

Art. 22.º Os lugares de sub inspectores do movimento e reclamações serão preenchidos por concurso entre os chefes de estação principais e os de primeira, estes com mais de dois annos n'esta classe.

Art. 23.º A nomeação de inspectores de telegrafos será feita por concurso entre os agentes administrativos que demonstrem ter competencia e habilitações técnicas especiais. Na falta destes poderão ser admitidos individuos estranhos com os méritos acima exigidos, sendo motivo de preferencia os serviços prestados na Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Art. 24.º As vagas de sub-inspectores dos telégrafos serão providas por concurso entre os telegrafistas principais e os de primeira, estes com mais de dois annos de serviço n'esta classe.

§ único. Do programa do concurso constará uma prova de electrotecnia.

Art. 25.º Os lugares de chefes principais serão preenchidos por concurso entre os chefes de 1.ª classe.

Art. 26.º Os lugares de chefes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe serão preenchidos alternadamente por concurso e antiguidade entre os chefes das classes immediatamente inferiores.

Art. 27.º Os lugares de chefes de 4.ª classe serão preenchidos por concurso entre os fiéis.

Art. 28.º Os lugares de fiéis serão preenchidos por concurso entre os factores de 1.ª classe.

Art. 29.º As promoções de factores de 1.ª e 2.ª classe serão feitas por antiguidade.

Art. 30.º Os lugares de factores de 3.ª classe serão preenchidos pelos aspirantes, conforme a ordem de classificação no exame.

Art. 31.º As promoções a bilheteiros principais e de 1.ª classe serão feitas por antiguidade.

Art. 32.º Os lugares de bilheteiros e encarregados de contabilidade de 3.ª classe serão preenchidos por concurso entre os factores de 1.ª classe.

Art. 33.º As promoções a encarregados principais e de 1.ª classe, de contabilidade, serão feitas por antiguidade.

Art. 34.º Os lugares de telegrafistas principais serão preenchidos, alternadamente, por concurso e antiguidade, pelos telegrafistas de 1.ª classe.

Art. 35.º A promoção a telegrafistas de 1.ª classe será feita por antiguidade.

Art. 36.º Os lugares de telegrafistas de 2.ª classe serão preenchidos por concurso entre os factores de qualquer classe.

Art. 37.º O lugar de ajudante de fiel de depósito do movimento será preenchido por escolha entre os factores que o requeiram, tendo em atenção a antiguidade do requerimento.

Art. 38.º O lugar de fiel de depósito será preenchido pelo respectivo ajudante.

Art. 39.º O lugar de chefe de pessoal de trens será preenchido pelo sub-chefe mais antigo da classe respectiva.

§ único Quando os sub-chefes tenham o mesmo tempo na classe, o lugar de chefe será preenchido pelo sub-chefe que tenha obtido melhor classificação no concurso para sub-chefes.

Art. 40.º Os lugares de sub-chefes serão preenchidos por concurso entre os condutores principais de 1.ª classe com mais de um ano de serviço nesta última classe.

Art. 41.º Os lugares de condutores principais e de 1.ª classe serão preenchidos por escala de antiguidade entre os da classe imediatamente inferior.

Art. 42.º Os lugares de condutores de 2.ª classe serão preenchidos por concurso aberto entre os guarda-freios de 1.ª classe.

Art. 43.º Os lugares de guarda-freios de 1.ª classe serão preenchidos pelos guarda-freios de 2.ª classe por escala de antiguidade.

Art. 44.º Os lugares de guarda-freios de 2.ª classe serão preenchidos por escala de antiguidade pelos aspirantes a guarda-freios, servindo de base para a contagem de tempo d'essa antiguidade a classificação obtida em concurso para aspirantes.

Art. 45.º Os lugares de aspirante a guarda-freios serão preenchidos por concurso ao qual serão admitidos os capatazes, agulheiros, guardas de dia e de noite, carregadores, praticantes de estação, bofetineiros, guardas de toilettes-camas, conferentes, fiéis de balança, engatadores e assentadores com um ano de serviço e com idade não inferior a dezoito anos nem superior a trinta.

Art. 46.º As promoções de capatazes de manobras principais e de 1.ª classe serão feitas respectivamente pelos de 1.ª e 2.ª classe.

Art. 47.º Os lugares de capatazes de 2.ª classe serão preenchidos pelos agulheiros e engatadores que tenham pelo menos dois anos de bom serviço nesta categoria e saibam ler e escrever.

§ único. Os lugares de capatazes de carregadores serão preenchidos pelos agentes indicados neste artigo e pelos carregadores com mais de quatro anos de serviço e que saibam ler e escrever.

Art. 48.º As promoções de agulheiros de 1.ª e 2.ª classes serão feitas respectivamente pelos agulheiros de 2.ª e 3.ª classes.

Art. 49.º Nas promoções a que se referem os artigos 46.º a 48.º ter-se-há em conta a antiguidade e competência.

Art. 50.º Os lugares de agulheiros de 3.ª classe serão providos pelos engatadores, que tenham, pelo menos, um ano de serviço nesta classe, e pelos carregadores com mais de dois anos de serviço que saibam ler e escrever, e tenham pratica de agulhas.

Art. 51.º Os faroleiros de 2.ª classe serão escolhidos entre os carregadores com mais de dois anos de serviço, e assim o requeiram, tendo em atenção a antiguidade.

Art. 52.º A promoção a faroleiro de 2.ª a 1.ª classe será feita por antiguidade.

Art. 53.º Os lugares de guarda de dia e de noite serão preenchidos pelos carregadores que tenham, pelo menos, tres anos de serviço e saibam ler e escrever.

Art. 54.º Os lugares de engatadores serão preenchidos pelos carregadores que tenham, pelo menos, um ano de serviço e reuam aptidões físicas para o desempenho deste cargo.

Art. 55.º Os lugares de fiéis de balança e ajudante de encarregado de guindaste serão preenchidos pelos conferentes por ordem de antiguidade.

Art. 56.º O lugar de encarregado de guindaste será preenchido pelo respectivo ajudante.

Art. 57.º Os lugares de conferentes serão preenchidos pelos bofetineiros, carregadores e outros agentes que saibam ler e escrever e as quatro operações, e pelos filhos de empregados, tendo preferencia os orfãos.

Art. 58.º O lugar de encarregado de encerados será preenchido pelo respectivo ajudante.

Art. 59.º Os lugares de ajudantes de encarregado dos encerados serão preenchidos por carregadores que saibam ler e escrever, e tenham habilitações especiais para o trabalho, conservação e reparação dos mesmos.

Art. 60.º Para ser admitido como praticante de estação será necessário satisfazer ás condições dos artigos 57.º e 62.º e ter pelo menos o exame de 2.º grau.

§ 1.º Serão preferidos para admissão os filhos dos empregados dos Caminhos de Ferro do Estado, e, em igualdade de circunstancias, serão motivos de preferencia as habilitações literárias.

§ 2.º Os praticantes depois de terem concluído o curso da escola respectiva, serão nomeados aspirantes.

§ 3.º Os fiéis de balança, conferentes e telefonistas que tenham exame de 2.º grau poderão concorrer a exame com os praticantes, sendo classificados por ordem de mérito.

§ 4.º Aos empregados a que se refere o § 3.º é facultado, sem prejuizo do serviço, frequentarem a escola de praticantes, e, quando aprovados em exame, conservarão as suas categorias até que sejam nomeados factores de 3.ª classe.

Art. 61.º Os lugares de telefonistas serão preenchidos por antiguidade pelos bofetineiros com mais de quinze anos de idade.

Art. 62.º Os lugares de bofetineiro serão preenchidos por filhos de empregados que saibam ler e escrever e tenham mais de doze anos de idade e menos de dezas sete, tendo preferencia os orfãos.

Art. 63.º Nos lugares de carregador do partido braçal serão admitidos os carregadores de estação que assim o requeiram, e em segundo lugar os auxiliares do mesmo partido e ainda individuos estranhos aos caminhos de ferro, seguindo-se, quanto possível, a ordem de antiguidade dos requerimentos.

Art. 64.º O lugar de encarregado de guarda-fios será preenchido pelo guarda-fios mais antigo.

Art. 65.º Os lugares de guarda-fios serão preenchidos por concurso entre os assentadores com mais de quatro anos de serviço.

Art. 66.º O lugar de encarregado da oficina de reparação de aparelhos telegráficos sera preenchido pelo mecanico de 1.ª classe mais antigo depois de sujeito a um exame que decidirá da sua competencia.

Art. 67.º O provimento de lugar de mecanico de 1.ª e 2.ª classes e ajudantes de mecanico das oficinas de reparação de aparelhos telegraficos será feita por antiguidade respectivamente pelos mecanicos de 2.ª, ajudantes de mecanico e aprendizes.

Art. 68.º Para a admissão de aprendizes serão adoptadas as normas estabelecidas para os aprendizes das oficinas gerais.

Art. 69.º O lugar de electricista será preenchido por concurso entre o pessoal da oficina de reparação de aparelhos telegraficos.

Art. 70.º O lugar de encarregado do charriot será preenchido pelo respectivo ajudante.

Art. 71.º Para o lugar de ajudante do charriot será nomeado qualquer agente de reconhecida competencia.

Art. 72.º Transitoriamente, e atendendo á remodelação dos quadros, são, por ordem de antiguidade e sem prejuizo dos concursos já realizados, promovidos a chefes principais os actuais chefes de 1.ª classe, a chefes de 1.ª classe os actuais chefes de 2.ª, e a chefes de 2.ª os actuais chefes de 3.ª.

§ unico. As vagas restantes são preenchidas nos termos do presente decreto, com dispensa da confirmação do empregado na classe respectiva.

Art. 73.º É concedida aos actuais telegrafistas a faculdade de concorrerem aos lugares de fiéis.

Art. 74.º O lugar de sub-inspector dos telegrafos só será preenchido seis mezes após a publicação do presente decreto.

Art. 75.º Darão ingresso no quadro, como encarregado da oficina de reparação de encerados, o actual fiel do depósito do movimento, e como ajudantes respectivos os agentes que desempenham tais cargos.

CAPITULO III

Do pessoal de trens

Art. 76.º Os chefes de pessoal de trens nas duas rédes serão colocados, respectivamente, em Barreiro e Campanhã, ficando directamente subordinados aos chefes e sub-chefes do Serviço Central do Movimento.

Art. 77.º A cargo do chefe do pessoal de trens fica a elaboração das escalas de serviço, expediente, confecção de folhas de ponto, e em geral de tudo o mais que se relacione com o pessoal seu subordinado.

Art. 78.º Em cada secção do Serviço do Movimento será colocado um sub-chefe do pessoal de trens.

Art. 79.º Compete aos sub-chefes do pessoal de trens acompanhar os comboios que superiormente lhes forem designados, fiscalizar todo o serviço respeitante ao pessoal seu subordinado, participar em parte diaria ao seu chefe as irregularidades que tenham constatado em materia de serviço, fazer cumprir pelo pessoal de trens o regulamento, e informar ainda o expediente da brigada ou brigadas da sua secção.

Art. 80.º Aos condutores principais que assim o desejarem, ser-lhes-ha facultado prestarem serviço nas diferentes brigadas, as quais ficarão sob a sua direcção, sem prejuizo todavia da autoridade que compete ao sub-chefe.

Art. 81.º Todo o pessoal de trens fica sob as ordens do respectivo chefe, devendo-lhe obediencia em tudo que diga respeito ás suas attribuições.

Art. 82.º Ao chefe do pessoal de trens ser-lhe-ha abonada a importancia de 15 por deslocação com o máximo de quinze deslocações por mez, e aos sub-chefes de 80 por deslocação nas mesmas condições.

Art. 83.º Aos sub-chefes do pessoal de trens ser-lhe-ha applicada a doutrina da alinea a) do artigo 1.º do decreto n.º 3:964, de 15 de Março de 1918.

(Continua no proximo numero)

VIAGENS E TRANSPORTES

Encerramento provisório de estações e apeadeiros

Por falta de pessoal, devido á epidemia reinante, acham-se fechadas ao serviço publico, até aviso em contrario, as seguintes estações e apeadeiros:

As estações de Faro, Olhão e Portimão, da Direcção do Sul e Sueste, não fazem actualmente serviço de pequena velocidade.

Linhas do Sul e Sueste — Estações de Alvalade, Poço Barreto, Alcantarilha, Valdera, Bombel, Souza da Sé, Monte das Flores, Boliqueime, Luz, Conceição, Valle de Paio, Arcos, Loredó; e apeadeiros de Porta Nova, Machados, Paião, Pereiras, S. Francisco, Livramento e Santa Rita.

Linha do Valle do Sado — Estações de Canal-Caveira, Torre Vã e Bairros, e o apeadeiro de Monte Negro.

Linhas da Companhia Portuguesa — Estações de Azambuja, Barquinha, Tortozendo e Benespêra; e apeadeiros de Avanca, Cacia, Mouriscas, Valle de Prazeres, Matta e Agolada.

O serviço na estação de Coruche está limitado a venda de bilhetes e despacho de bagagens.

Linha da Beira Alta — Estações de Freineda e Alhadas; e apeadeiros de Noemy e Villa Fernando.

Linha de Tua a Mirandella — Estação de Tralhariz.

Os comboios continuam a ter paragem em todas estas estações e apeadeiros, para embarque e desembarque de passageiros sem bagagem, sendo a venda dos bilhetes aos passageiros que n'ellas embarquem, feita em transito pelos revisores.

Sobretaxa

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga foi auctorizada, por portaria de 18 do mez findo, a elevar, a partir de hoje, a 60 % a sobretaxa a cobrar sobre os preços das suas tarifas internas e participes das tarifas combinadas com outras linhas.

Annulação de tarifa

Segundo um Aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e a Famalicão, a partir do dia 18 d'este mez e até aviso em contrario, deixa de ter applicação a tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade em vigor desde 25 de Junho de 1911.

Tramways Espinho-Porto

A partir de hoje são supprimidos os comboios tramways n.º 1504, 1507, 1513 e 1514 que desde 15 d'Agosto ultimo circulavam entre Espinho e Porto.

Trafego de Portugal para França

Pela via Irun-Hendaya continuam em vigor as disposições que já tivemos occasião de indicar; por via Port-Bou-Cerbères não se aceitam remessas de grande nem de pequena velocidade.

Por disposição do governo francez, os expedidores das remessas, tanto de grande como de pequena velocidade, destinadas a França ou que por esse paiz transitem, devem declarar nas notas de expedição se a mercadoria foi

ou não segurada contra os riscos de guerra, para o que devem mencionar, conforme o caso, as seguintes declarações: *Remessa segurada por francos...* ou *Remessa não segurada*.

Para as remessas destinadas a Genebra (Suissa), devem os interessados obter, além da licença de transito em Hespanha e França, a indispensavel auctorisação de entrada na Suissa.

Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

Caminhos de Ferro de Zamora e de Orense a Vlgo — Para as linhas de estes caminhos de ferro por via Valença (Minho) não se recebem passageiros nem mercadorias em grande velocidade. Em pequena velocidade recebem-se remessas com reserva pelos prazos de transporte.

Caminhos de Ferro do Norte — Linha de León a Gijón — Com destino ás estações comprehendidas entre Busdongo e Gijón, ambas inclusivé, seus ramaes e combinadas, não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto gado e carvão. Em grande velocidade só se aceitam expedições até 50 kilogrammas, excepto as de generos frescos e peixe, que não teem limite de peso.

Estação de Torrelavega — Não se aceitam remessas de pequena velocidade.

Estação de Oviedo — Não se aceitam remessas de pequena velocidade, excepto farinhas. Em grande velocidade só remessas até 50 kilogrammas, excepto as de peixe fresco e generos frescos, que não teem limite de peza.

Estação de Zumárraga local e combinado — Não se aceitam remessas de pequena velocidade excepto farinhas.

Caminhos de Ferro Vascongados — Para a linha de Santander a Bilbão não se aceita tráfego que tiver que entrar pelo entroncamento de Dos Camiños.

Caminho de Ferro de La Robla a Valmaseda e Luchana — Para as estações d'este caminho de ferro só se aceitam expedições em pequena velocidade: pelo entroncamento de La Robla, para estações comprehendidas entre La Robla e Cistierna, inclusivé, e pelo entroncamento de Mataporquera, para as estações comprehendidas entre Prado e Las Rozas, ambas inclusivé; e pelo entroncamento de Bilbão, para todas as estações da linha.

Caminho de Ferro de Bilbão a Portugalete — Interrompido entre as estações de Olaveaga e Zorroza, não se aceitando tráfego de grande nem de pequena velocidade que tenha de percorrer aquelle trajecto.

Caminhos de Ferro de Sevilha a Alcalá e Carmona — Não se aceita tráfego destinado a ser reexpedido para as suas estações.

Caminhos de Ferro do Sul de Hespanha — Para Gandia-Puerto só se aceita tráfego de pequena velocidade com reserva pelos prazos de transporte.

Tarifa geral dos Caminhos de Ferro do Estado

A partir de hoje são incluídas, na Tarifa Geral em vigor, as seguintes alterações:

Capitulo III — Recovagens — Incluir, no § 3.º do artigo 27.º a rubrica de *Plantas vivas*:

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

TINTAS PARA ESCRIVER 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 acados pela traça.

Maximo cobravel por tonelada, para todas as mercadorias designadas nos §§ 3.º e 4.º, entre quaesquer estações 15\$00.

Capitulo VII—Reembolsos—A via fluvial, entre Barreiro e Lisboa, é computada em 10 kilometros.

Capitulo XIX—Taxa de Garantia—Sob a rubrica de «Artigos manufacturados» não se comprehende: assucar, arroz, azeite, bacalhau, farinhas de cereaes em barricas ou saccaria ordinaria, pão, petroleo, sabão e em geral todos os artigos de mercearia comestiveis, não em conserva, e que não estejam claramente designados no § 1 do artigo 80.º da Tarifa Geral.

Quadro da quebra natural das mercadorias:—Rectificar a percentagem de: Peixe de escabeche em barris para 1-1-2, e de Peixe fresco acondicionado em gelo, para 10-12-16.



Signaes nocturnos nas linhas ferreas

Como promettemos no passado numero da nossa *Gazeta*, vamos concluir hoje o extracto do interessante artigo complementar d'aquelle em que já anteriormente haviamos alludido ao assumpto dos signaes nocturnos nas vias ferreas por meio do novo systema «AGA».

No passado numero, esse extracto ficou interrompido no ponto em que se fazia allusão á parte economica do alludido systema. Hoje diremos que se encontra verificado consumirem os signaes de avisos com luz de lampejos (com 1/10 de segundo de lampejo e 9/10 de seg. de obscuridade) em média 0,024 ks. de gaz acetylene dissolvido em 24 horas, não havendo necessidade de apagal-os durante o dia, visto como o consumo é tão insignificante que não vale a pena empregar operarios em extingui-los e reacendel-os. Além da economia que se obtém pela dispensa de tal serviço, os signaes conservam-se accesos o que é de grande vantagem em caso de nevoeiro.

As linhas que teem suas proprias fabricas de gaz (não muito custosas de construir) para recarga de recipientes, podiam produzir gaz acetylene dissolvido, prompto nos acumuladores pelo preço, antes da guerra, de mais ou menos 2\$000 o kilo, de sorte que a despesa diaria de cada signal representa 48 reis. Mesmo que o preço de venda do acetylene seja de 4\$500 por kilo, equivalendo 1 kg. de gaz a cerca de 1 metro cubico, a despesa diaria é de 108 reis.

Tratando-se de pequenos focos, a despesa poderia ainda ser menor, mas isso não parece recomendavel senão para os signaes de uma importancia muito limitada.

Segundo vemos das conclusões das experiencias feitas nos caminhos de ferro reaes da Suécia, o emprego dos signaes de lampejos «AGA» deram resultados economicos assaz apreciaveis:

Despesa annual para a manutenção de um signal illuminado a petroleo, verificada na Suecia:

100 litros de petroleo a 0,156.....	Frs. 15.60
Substituição de méchas e chaminés, conservação da lanterna.....	» 11.80
Limpeza accendimento e extinção: 15 minutos por dia ou sejam 90 horas por anno, a 0,415 por hora.	» 37.50
Total	» 64.90

Nas installações pelo systema «AGA» comportando todas em geral, acumuladores de uma capacidade unitaria de 1.500 litros de gaz utilizavel, o custo do acetylene dissolvido é calculado á razão de 1 f.875 por metro cubico, preço este quando é fabricado pela companhia de caminho de ferro que o utiliza, como acontece na Suecia, n'um grande numero de companhias.

Em geral, o signal desde que começa a funcionar,

nunca mais é apagado. Funciona noite e dia sem cuidados de qualquer especie, excepto na época de ser effectuada a mudança do accumulador, achando-se assim sempre prompto, em caso de tempo encoberto, ou de cerração durante o dia.

Eis os preços do custo com o character mais empregado actualmente:

Duração do lampejo.....	0,1
Duração do eclipse.....	0,9

60 periodos completos por minuto.

Bico typo: 5 litros por hora.

Consumo do bico

por dia... .. $1/10 \times 14 \times 5 = 12$ litros.

Consumo do piloto. = 10 »

Total..... 22 » por 24 h.

Consumo annual $22 \times 365 = 8.030$ litros.

O accumulador deve ser mudado seis vezes por anno.

Valor do gaz $8.030 \times 1f.875$ Frs. 15.000

Substituição dos acumuladores, ou sejam

6 horas de trabalho, á 0f,414..... » 250

Total da despesa annual..... » 17.500

Se, contra o que se diz acima, se pretender o signal munido de uma torneira especial para se extinguir a chamma principal durante o dia, conseguir-se-ha uma ligeira economia de combustivel; e n'esse caso aquellas cifras soffrem tambem ligeira modificação pelo factor da economia de gaz e da economia de mão d'obra resultante da menos frequente mudança dos acumuladores, se não se levar em conta o trabalho dos apagamentos.

De qualquer das fórmulas a economia é tão consideravel que permite amortisar rapidamente as despesas de installação dosapparelhos.

Ha ainda a notar que a luz de lampejos «AGA» pode ser installada em todos os actuaes systemas de signaes, sem que se torne necessario modificar a sua construcção e sem determinar qualquer perturbação ou interrupção no serviço.

N'estes termos e procurando resumir ainda mais o nosso extracto, a luz de lampejos a que temos alludido, affirma-se particularmente util nos casos seguintes;

1) Para fazer distinguir todo o signal, que deve ser visto a uma grande distancia, ou que é difficil localizar, em consequencia das luzes em redor ou de um fundo luminoso;

2) Para fazer distinguir um signal importante, entre outros signaes proximos, sendo especialmente preciosa nos entroncamentos;

3) Para distinguir os signaes de avisos dos de paragem, em uma linha aberta; torna-se d'este modo impossivel passar diante de um signal de paragem designando «paragem» tomando-o por signal de aviso.

4) Para combinar com luzes fixas no mesmo poste, e obter assim signaes novos e mais caracteristicos, o que parece ser particularmente util nas linhas que não tem signal de partida para indicar que um comboio póde atravessar uma estação, caso este em que uma luz de lampejos, collocada sobre as outras lampadas, significa que póde transpôr a estação.

5) Para indicar as diminuições de velocidade de marcha e em geral os pontos da linha onde é necessario conduzir com precauções especiaes, taes como pontes, passagens de nivel não guardadas, etc.;

6) Para os signaes de paragens de urgencia, em cujo caso o apparelho póde estar den'ro de uma pequena caixa que se deve encontrar em todas as cabines, guaritas de signaes, etc. Uma forte luz de lampejos vermelhos não póde deixar de ser interpretada como um real perigo.

7) Para todos os signaes nos quaes a vigilancia exige um tempo consideravel, especialmente para os signaes de

aviso collocados ao longo de estações, assim como para os signaes cuja illuminação, extincção e manutenção exigem avultadas despezas.

A luz de lampejos «A G A» pode ser empregada nos casos mais diversos e em todas as circumstancias, obtendo-se sempre um signal muito característico, por um preço muito reduzido, sendo por isto um forte auxiliar dos engenheiros dos serviços de signaes do mundo inteiro, nos esforços que fazem para tornar a circulação das linhas ainda mais segura do que actualmente, o que, como se comprehende, deve constituir o ideal de todas as entidades ferro-viarias.

As vantagens principaes, além de muitas outras, que omittimos para não alongar mais este extracto, são assim descriminadas no artigo que extratamos:

1) Impôr-se mais á vista do que uma luz fixa da mesma intensidade; sendo reconhecida muito mais rapidamente do que um signal ordinario.

2) Ser muito facil de distinguir n'um ajuntamento de luzes: destacando-se muito, mesmo sobre um fundo illuminado ou sobre uma fileira de janellas illuminadas.

3) Ser conhecida a distancia maior e com muito mais perfeita clareza do que outras luzes, especialmente em caso de cerração, tempo escuro, etc.

4) Poder ser utilizada para estabelecer differenças, com segurança, entre os signaes importantes, e os de menos importancia; por exemplo, para estabelecer a differença entre os signaes das linhas principaes ou linhas transversaes, das que se reúnem com uma linha principal.

5) Chamar a attenção do pessoal do comboio e supprimir assim a causa principal de accidentes provenientes de não se aperceberem dos signaes.

6) A luz encarnada de lampejos não póde de maneira alguma ser confundida com luz encarnada fixa, devendo-se dar o mesmo com as outras côres. Graças á luz de lampejos, é possível caracterizar diversas especies de signaes, sem augmentar o numero de typos de fôcos.

7) Nas bifurcações, onde uma das linhas descreve uma curva, acontece frequentemente que, vistos das locomotivas entrando na curva, os signaes parecem deslocar-se em relação aos outros e mesmo mudar de lugar. N'este caso, se o signal da curva é provido de luz de lampejos toda a possibilidade de confusão é evitada.

8) A adopção da luz de lampejos não necessita, nenhuma alteração do código das côres dos signaes, nem dosapparelhos de signaes existentes.

Se ha vantagem em applicar o novo systema a todas ou a algumas das linhas portuguezas, só os competentes — que os temos de primeira ordem — o podem dizer.



Engenheiro Alberto Leão, filho

Contando apenas 39 annos d'idade, falleceu no dia 19 do mez findo, na casa de sua residencia em Lisboa, o Engenheiro Sr. Alberto da Cunha Leão, Filho, que desempenhava ha cerca de tres annos, com distincção, o lugar de Sub-Chefe do Serviço do Trafego da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, onde durante o curto lapso de tempo em que exerceu a sua intelligente actividade, granjeou muitas sympathias entre superiores e subordinados.

O Engenheiro Alberto Leão era natural do Porto, tendo feito na antiga Academia Polytechnica d'aquella cidade o seu curso e tendo sempre revelado grandes faculdades de intelligencia e de trabalho.

Tendo certa predilecção pelos serviços de caminhos de ferro, desempenhou o lugar de Chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, e de Engenheiro

Adjunto á Direcção da Exploração dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, e interinamente o de Sub-Chefe do Trafego da Companhia Portugueza, tendo a sua passagem por esses logares ficado assignalada por serviços relevantes.

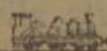
Tambem serviu com brilhantismo na Direcção das Obras Publicas do Districto de Aveiro.

Dotado de uma illustração superior, Alberto Leão, além de homem de sciencia, era um distincto artista, tendo-se especializado na musica, da qual era um exímio cultor. A sua grande iniciativa se devem a organização do Orpheon Portuense e a Sociedade de Concertos de Lisboa, que, na epocha passada, algumas bellas audicções nos deu no theatro de S. Luiz.

Pode-se dizer mesmo que Alberto Leão era a alma d'esta Sociedade, para que trabalhava com toda a dedicacção ao lado do grande artista Sr. Vianna da Motta, em quem elle tinha um dos seus maiores amigos.

O seu funeral em Lisboa, de casa para a estação do Rocio, e no Porto, da estação de S. Bento para o seu jazigo no cemiterio do Repouzo, foi uma brilhante manifestação de homenagem dos seus muitos amigos e admiradores, que no cortejo se incorporaram em grande numero.

A familia do saudoso extinto d'aqui enviamos a expressão do nosso profundo pezar.



Viação ferro-viaria na America do Norte

Não é novidade para os nossos leitores, que um dos effeitos da guerra nos Estados Unidos foi o que fez collocar nas mãos do governo a direcção de todos os caminhos de ferro da grande republica, explorados por mais de cincoenta grandes companhias.

De um relatorio recentemente apresentado por Mr. Mac Adoo, secretario de Estado que teve a seu cargo a direcção dos transportes ferro-viarios, no qual se refere ás anticipações feitas pelo Estado ás companhias collocadas sob o *Controle* federal, vemos que em 31 de Maio ultimo essas anticipações se elevavam á somma de 129.814.000 dolars, dos quaes 33.700.000 haviam sido entregues no proprio mez de Maio.

A cifra total foi dividida, como se vae vêr, em milhares de dolars:

New York-New-Haven and Hartford	43.964
New York: Central Lines.....	28.500
Pensylvania Railroad	22.000
Baltimore and Ohio	9.000
Illinois Central	5.000
Chicago Milwaukee and St. Paul.....	5.000
Chicago Rock Island and Pacific	3.000
Eric Railroad	1.300
Minneapolis and St. Louis	750
Chicago Indianapolis and Louisville.....	500
Buffalo Rochester and Pittsburgh	400
Ann Arbor Railroad.....	200
Detroit Toledo and Ironton ..	200
	129.814

Estas anticipações foram feitas sob a fórmula de emprestimos, ao juro de 6 %, sendo a verba entregue á primeira das companhias acima mencionadas concedida por um anno, com faculdade de renovação em caso de necessidade, isto com o fim de permittir que a companhia procedesse ao reembolso das obrigações amortisaveis em Abril.

A situação da thesouraria dos caminhos de ferro melhorou notavelmente, registando-se uma redução muito satisfactoria dos creditos não realizados.

Linhas ferreas brasileiras

Diversas informações

Trouxe-nos o ultimo correio do Brazil, que anda agora retardado em demasia, como é sabido, algumas interessantes informações acerca de linhas ferreas d'aquelle paiz irmão, informações que vamos extractar no que se nos afigure de maior importancia para conhecimento dos nossos leitores.

No Estado do Rio Grande do Sul, além das linhas ferreas em exploração regular, acham-se iniciadas as construcções das seguintes linhas:

a) Estação do Bazilio a Jaguarão, com a extensão de 113, km. 600.

b) Estação de S. Sebastião a Livramento, com a extensão de 159, km. 800.

c) Alegrete a Quarahy, com a extensão de 117, km. 600.

d) Estação de S. Pedro a S. Borja, com a extensão, mais ou menos, de 320 km.

As tres primeiras, com a extensão total de 391 kms., foram obtidas em concurso publico pelos engenheiros André Verissimo Rebouças, Florisbello Leivas e João Baptista Garcez; de accôrdo com o contracto firmado em 27 de Fevereiro de 1911; estes empreiteiros, apoz o inicio dos trabalhos respectivos, passaram o contracto a uma empresa nacional, que organisaram com capitaes brasileiros e principalmente francezes, denominada «Companhia Constructora do Rio Grande do Sul».

A ultima linha, com a extensão approximada de 320 km. foi obtida, nas mesmas condições que as outras, pelo Banco da Provincia do Rio Grande do Sul e pelos «irmãos Corrêas».

Uns e outros dos arrematantes da construcção luctaram com identicas difficuldades, sendo aos dois ultimos, e em virtude da lei conciliatoria promovida e executada a rescisão do seu contracto para a construcção da linha de S. Pedro a S. Borja, firmando-se, porém, um novo contracto para a conclusão do trecho, de 81 kilometros, entre a estação de S. Pedro e a colonia de Jaguary, estabelecendo-se um preço global e unico.

O referido trecho já foi construido e entregue ao governo federal, sem que até agora se tenha conseguido fazel-o explorar, apesar dos multiplos interesses em jogo.

Os 239 kilometros restantes não tiveram a mesma sorte e, como as linhas da «Constructora», estão abandonados.

Nas estações de S. Sebastião e de Bazilio, pontos de partida de dois ramaes, existem, 200 mil travessas recebidas pelo governo federal, sem applicação alguma, expostas ao tempo inclemente, e já uma grande parte pôdre e imprêstavel.

Ao longo da linha, entre S. Pedro e Jaguary existem mais de 100 mil travessas em condições semelhantes ás anteriores, material que custou 4\$200 a unidade.

No Rio Grande do Sul existem abandonadas 6:789 toneladas de carris; 282 toneladas de talas; 47 toneladas de parafusos; e 296 toneladas de *tirefonds*, além de 4 locomotivas novas e sem uso, atiradas para o lado, em uma epocha de falta de material para transporte.

Em Bazilio existem 114 toneladas de carris, 4 toneladas de talas e uma tonelada de parafusos.

Em São Sebastião existem 3.137 toneladas de carris, 154 toneladas de talas, 28 toneladas de parafusos, e 167 toneladas de *tirefonds*.

Em Alegrete existem 3.021 toneladas de carris, 153 toneladas de talas, 27 toneladas de parafusos e 151 toneladas de *tirefonds*.

Mas, não é somente n'esses pontos que o Governo possui material devalor, completamente ao abandono.

Em São Borja, á margem do Uruguay, tem o governo,

excluido o material empregado em 20 kilometros de linha assente e os que foram remettidos para a linha de Cruz Alta a Santo Angelo, o seguinte material: 2.198 toneladas de carris, 54 toneladas de talas, 118 toneladas de *tirefonds* e 18 toneladas de parafusos.

Ao longo da linha de S. Pedro Jaguary, além das 100 mil travessas, existe igualmente grande quantidade de carris, talas, parafusos, *tirefonds*, reservatorios metallicos, appparelhos para desvios simples, appparelhos para desvios duplos, grande quantidade de rolos de arame para linha telegraphica, isoladores de porcelana, braços para telegrapho e pontilhões de 3 a 5 metros de vão. E todo esse precioso material jáz ao tempo, sem um guarda sequer para a sua conservação!

Segundo refere o *Brazil-Ferro-Carril* são estas as importancias a que monta todo esse material.

Abandonado no Rio Grande, São Sebastião,

Bazilio e Alegrete	2.534:000\$000
Abandonado em São Borja e S. Pedro...	932:000\$000
300 mil travessas	1.260:000\$000
Total.....	4.726:000\$000

São, portanto, 4.726 contos de material, sem incluir as 4 locomotivas abandonadas no Rio Grande e 5 outras em S. Pedro, com 24 vagões-plataforma de 28 toneladas de lotação.

Se a essa quantia addicionarmos a que dispendeu o governo federal com as linhas abandonadas, teremos:

Importancia das construcções.. ..	19.100:000\$000
Importancia paga para a conclusão do trecho S. Pedro.	3.820:000\$000
Importancia do material abandonado....	4.726:000\$000
Total pago pelo govêrno..	27.646:000\$000

Quer isso dizer que o Governo federal gastou 27.646 contos para ter em resultado 81 kilometros de linha para ser explorada, mas que até hoje não foi possível dar uma organização a esse trafego, apesar das reclamações que surgem de todos os pontos e pelo abandono e consequentes estragos que vaé tendo a linha.

Não ha duvida que é sobremaneira deplorável!

—O snr. Ministro da Viação reclamou providencias para ser decretada a rescisão do contracto celebrado entre a Companhia de Viação Ferrea de Itabapoana e o Ministerio da Agricultura, para a construcção da linha da ponte de Itabapoana a Bom Jesus de Itapaboana, visto a mesma companhia não ter dado cumprimento ao contracto.

—Na linha ferrea da Leopoldina Railway, deu-se, a 15 de julho, um lamentavel desastre, que custou a vida a tres funcionarios da referida companhia e causou grande panico entre os passageiros.

Sahindo da estação de Conselheiro Paulino e depois de fazer uma pequena subida, o comboio começou a descer a Serra do Rio Grande, até que ao chegar ao kilometro 122, ás 11 horas e 35 minutos, a locomotiva, que o puxava, com excessiva velocidade, pelo excesso da carga que trazia, ao fazer uma curva antes da estação do Rio Grande, voltou-se, o mesmo acontecendo a seis vagões.

O machinista, Pedro dos Santos, que era um dos mais habéis da Companhia, ao começar a descida da serra, vendo a imminencia do desastre, pediu que fossem apertados os freios.

Não pode, porém, ser attendido, pois o comboio, que era composto de onze carros, trazia apenas tres guarda-freios. Dahi o desastre.

O machinista fez tudo para evitar o succedido, permanecendo na direcção da machina até esta tombar. Este infeliz funcionario, o fogueiro e um dos fiscaes do trem tiveram morte immediata entre a locomotiva e o tender.

— Na sua mensagem ao congresso estadual, o presidente do Estado de Minas, informou que a viação ferroviária do mesmo Estado teve, no anno findo, um accrescimento de 95.460 kilometros, elevando-se, assim, a 6.562.116 kilometros a cifra do desenvolvimento da rede ferro-viaria em trafego, em 31 de Dezembro d'aquelle anno, sendo 4.434.631 kilometros pertencentes a empresas particulares, 26.000 ao municipio de Pirajú; 1.746.985 ao Estado, e 354.500 á União.

A receita e a despesa das linhas em trafego no anno referido, com excepção das de Jaboticabal, Perús-Pirapora, Lorena á Fabrica de Polvora, Central do Brazil, Minas e Rio e Tramway de S. Vicente, das quaes não se obtiveram dados até á elaboração da mensagem, foram, segundo communicação das mesmas, de réis 118.242:193\$374 para a receita de conjuncto, e de 72.537:711\$944 para a despesa, tendo-se verificado assim o saldo de 45.707:479\$430.

— A linha ferrea do Rio do Ouro, a cargo da Repartição de Aguas e Obras Publicas, tinha em 31 de Dezembro do anno findo, a extensão total de 143.818 metros.

Por ella circularam 7:924 comboios diversos, com o percurso de 188.353 kilometros, correspondendo a uma média diaria de 20,25 comboios.

Durante o anno houve 33 descarrilamentos, todos sem consequencias, causados pelo mau estado da linha, que peora dia a dia.

Apezar dos pedidos frequentes ainda não foram adquiridas para aquella linha cinco locomotivas, duas para trens de cargas, e tres para passageiros.

As exiguas verbas votadas não permittiram a esse departamento construir varias linhas de que tem necessidade, para regularidade do serviço de communicações.

São estas as noticias mais importantes que o ultimo correio trouxe para Lisboa.



Mappa da França e da Belgica

Temos, á disposição dos nossos leitores, alguns exemplares do **mappa dos caminhos de ferro francezes**, com *todas as estações* bem legiveis, posto em tella, com reguas e bem envernizado, proprio para escriptorio, ao preço de 80 centavos.

Ha apenas 20 *exemplares*, já preparados e, esgotados estes, outros, que tenham que se envernizar agora, custarão muito mais caros.

*

Tambem temos ainda alguns **Mappas da Belgica**, a 4 côres, edição esmerada, nos quaes se veem em letra bem legivel não só todas as estações de caminhos de ferro como todas as cidades, villas e principaes povoações, rios, etc., de forma a seguir-se com facilidade o avanço do glorioso exercito de reconquista atravez d'este heroico paiz.

Para os nossos assignantes o preço é de 60 centavos, cada um; mais o porte, caso seja pedido pelo correio.



Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Chegou nova remessa d'estes mappas, que ficarão á disposição dos nossos assignantes, conforme temos annuciado.

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

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 Novembro 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. 2\$22

— Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2\$21

» » » » » 44 » » » » 2\$21

» » » » » 45 » » » » 2\$21

» » » » » 46 » » » » 2\$21

» » » » » 41 » folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo, Esc. 3\$32

— Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha » 3\$31

» » » » » 43 » » » » 3\$31

» » » » » 44 » » » » 3\$31

» » » » » 45 » » » » 3\$31

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 «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

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

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Novembro 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. 1\$37

» » » » » 18 » » » » 1\$40

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 «Diario do Governo» n.º 102 de 3 de Agosto seguinte.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Outubro de 1918.

As ultimas noticias da guerra, dando, mais e mais cada dia, a certeza das proximas negociações para a paz, tem influido no mercado de fundos fazendo baixar, posto que levemente, as cotações dos titulos que pagam o coupon em oero, visto que os cambios tiverem uma consideravel descida, que já attinge quasi 1 d. se compararmos o de hoje com o de ha um mez.

No grupo bancario só as acções do Ultramarino soffreram uma baixa, aliaz injustificavel. Alguns titulos houve mesmo que melhoraram a sua posição, entre os quaes se destaca o Banco de Portugal.

Em geral tem havido uma certa diminuição de operações, devido isto certamente ao estado de expectativa de vendedores e compradores; aquelles, sem quererem precipitar a offerta de papel, temendo, com certa razão, que as tendencias de baixa se não accentuem; estes, que eram ultimamente, em grande parte, os que tem lucrado com a guerra, não se decidem a capitalisar, n'este periodo de incertezas, porque, uns, esperam que as cotações desçam ainda; outros veem os seus exorbitantes (e muitos injustificados) lucros em perigo, e mantem-se na expectativa.

É assim que os depósitos nos bancos se tem avolumado, e os da Caixa Geral dos Depositos vão n'um crescendo tal que a ameaçam de uma plectora de capital, de difficil collocação.

Foi, por certo, em consequencia d'isto que o sr. administrador d'aquelle estabelecimento fez, ha dias, á Camara Municipal, em nome do seu conselho de administração a offerta de um emprestimo que poderia ir até 15.000 contos com applicação a grandes melhoramentos na capital, taes como melhoramento geral do pavimento das ruas, prolongamento da avenida marginal até Cascaes, construcção de um grande hotel no parque Eduardo VII e outros.

Este emprestimo seria ao juro de 5 % e com amortização a longo praso.

Pelo seu lado as cotações cambiaes, tendo manifestado uma certa firmeza, no meiado da quinzena, retomaram a marcha da melhoria, como acima dizemos, que parece continuará, visto que

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Camil- (Réde geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
inhos de ferro Vendas Novas	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas . . . (Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	10 Outubro	768	3.900.729\$38	746	2.694.165\$77	1.265.573\$61	6.550\$76	4.657\$91	+1.892\$85
Minho e Douro	31 Março	484	642.221\$00	484	524.264\$51	+117.956\$49	1.326\$90	1.083\$19	+243\$71
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Agosto	185	148.029\$69	185	135.164\$24	+11.864 45	800\$16	742\$50	+57\$66
Valle do Vouga	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Pova e Famalicão	31 Agosto	64	158.466\$92	64	131.978\$04	+26.488\$88	2.476\$04	2.062\$16	+413\$88
Guimarães	31 Maio	56	87.133\$99	56	66.930\$45	+20.203\$54	155.596	1.195\$18	+360\$78
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	20 Setembro	3.681	143.113.519	3.681	127.497.204	+15.616.315	39.069	34.642	+4.427
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.664	131.777.822	3.664	116.058.065	+15.719.756	35.965	31.647	+4.228
Andaluzes	20 "	1.261	27.842.759	1.261	25.176.432	+2.666.427	22.071	19.172	+2.897
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 Outubro	777	12.117.851	777	9.765.034	+2.352.717	19.428	15.655	+3.772
Lorca a Baza e Aguilas	19 "	167	2.145.106	168	3.671.385	— 1.526.279	12.833	21.984	— 9.151

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)

Fronteira de Badajoz

Designação	1916	1917	Para menos em 1917
Passageiros — Numero			
Partidas	7.680	5.121	2.559 -33,3%
Chegadas	7.492	4.830	2.662 -35,5%
Mercadorias (G. V. e P. V.)			
Expedidas	15.828,4	13.774	2.054,4 -12,9%
Chegadas	38.652	19.531,4	19.120,6 -49,4%

Fronteira de Valencia d'Alcantara

Designação	1917	1916	Para menos em 1917
Passageiros — Numero			
Partidas	6.913	4.858	2.055 -29,7%
Chegadas	9.736	6.989	2.747 -28,2%
Mercadorias (G. V. e P. V.)			
Expedidas	17.739,2	13.493,2	4.246 -23,9%
Chegadas	26.851,8	15.036,1	11.755,7 -43,8%

Despesas da exploração

As despesas de exploração da rede própria, no anno de 1917 foram de escudos 7:151.176\$44, sendo:

da rede garantida	1:370.370\$32
da rede não garantida	5:780.805\$12
Total	7:151.176\$44

distribuidos como se vê do quadro que segue, no qual tambem vae a comparação com as despesas do anno de 1916:

Designação	1916	1917	Diferenças em 1917	
			Para mais	Para menos
Administração	223.765\$89	248.911\$29	25.145\$40	
Direcção e Serviços Geraes	191.103\$50	140.614\$88		50.488\$62
Exploração	1:401.180\$50	1:544.462\$19	143.282\$14	
Via e Obras	700.191\$45	681.924\$90		18.266\$55
Material e Tracção	3:431.426\$42	4:535.263\$18	1:103.836\$76	
Somma	5:947.667\$31	7:151.176\$44	1:272.264\$38	63.755\$17
Para mais em 1917			1:203.509\$13	

Como já dissemos na «Melhoria de situação do pessoal» o Conselho de Administração concedeu novos subsídios ao pessoal, em 1917, a fim de o alliviar quanto possível da carestia da vida, concorrendo assim para suavizar a sua situação.

A importancia d'esses subsídios veio augmentar as despesas de exploração d'uma verba importante, que se fez sentir especialmente nas tres grandes Divisões.

Na Divisão da Exploração ainda ha a considerar o augmento de despesa proveniente das indemnizações que tivemos de pagar em 1917 por irregularidades de transportes, augmento que foi de Escudos 37.647\$35.

Em 1916 pagámos Escudos 20.768\$94 e em 1917 pagámos Escudos 58.416\$29.

A causa é do dominio de todos — pois além de se encontrarem no serviço militar 10 % dos agentes graduados das estações, tem augmentado consideravelmente o numero de agentes doentes e ainda a falta de pessoal devidamente habilitado.

As deficiencias das nossas estações e material, que successivamente se veem indicando nos relatorios anteriores, cada vez se fazem sentir mais e igualmente concorrem para as irregularidades apontadas.

O atrazo maximo no fornecimento diario de wagons, que em 1916 foi de 8.307, attingiu em 1917 o elevado numero de 15.587, isto é, + 87,6 %.

A media diaria de wagons em falta, passou de 275 wagons fechados e 1.138 wagons abertos em 1916 para, respectivamente, 476 e 9.815 em 1917.

O numero de wagons diarios immobilizados na estação de Lisboa — Santa Apolonia, por falta de caes, desceu de 36.581 em 1916 para 32.869 em 1917, devido a que o transporte de madeira e carvão foi na sua maior parte feito em comboios especiaes e retirada a mercadoria logo apoz a sua chegada.

A troca de material melhorou sensivelmente n'este anno.

Continuam limitados ao strictamente indispensavel os trabalhos de Via e Obras; d'ahi a diminuição de despesa apresentada.

A Divisão de Material e Tracção é evidentemente a que apre-

senta o maior aggravamento de despesa, proveniente não só da melhoria de situação do pessoal d'ordem geral, como dos dois factores mais importantes: despesas das machinas e conservação do material circulante.

O quadro que em seguida publicamos falla eloquentemente; n'elle vae comparada a despesa com «Despesas das machinas» e «Conservação de material circulante», nos ultimos quatro annos, comprehendida a rede alheia:

Designação	1914	1915	1916	1917
Despesas das machinas	699.781\$07	1:122.983\$52	2:745.274\$98	3:451.259\$52
Conservação de material circulante	408.041\$04	557.625\$08	692.346\$19	918.806\$63
Total	1:107.822\$11	1:680.608\$60	3:437.621\$17	4:370.066\$15

Como se vê do quadro acima a importancia gasta com «Despesas das machinas» augmentou sensivelmente d'anno para anno assim distribuida:

Despesas das machinas

Designação	1914	1915	1916	1917
Combustivel	615.479\$71	1:029.134\$20	2:610.474\$01	3:263.180\$25
Alimentação	43.291\$26	49.427\$08	76.985\$72	99.651\$82
Limpeza	19.817\$21	20.054\$78	21.400\$77	29.543\$41
Lubrificação	18.520\$67	21.053\$25	31.694\$64	53.857\$96
Iluminação	2.669\$22	3.314\$21	4.719\$84	7.026\$09
Total	699.781\$07	1:122.983\$52	2:745.274\$98	3:451.259\$52

A despesa em combustivel excedeu em 1917 o quintuplo do gasto em 1914, ou seja Esc. 2:647.700\$53, e em relação ao anno anterior Esc. 52.706\$23.

De 1914 a 1916 o combustivel empregado foi exclusivamente o carvão de pedra,—excepção feita n'este ultimo anno em que se empregaram 497,113 toneladas de lenha, que custaram Escudos 2.227\$07.

Em 1917 o combustivel mais utilizado foi a lenha, visto o seu consumo pelas locomotivas ter sido de 205.447,392 toneladas, que custaram a somma de Esc. 1:718.457\$28. Além d'estas 205.447,392 toneladas, houve ainda o consumo de 14.850,141, cujo custo foi de Esc. 115.819\$30, lenha empregada no accendimento de locomotivas, e consumo e accendimento de locomoveis e machinas motoras.

O consumo de carvão pelas locomotivas em 1917 foi de toneladas 46.785,338, na importancia de Esc. 1:490.487\$30.

Em seguida vae o quadro indicativo do consumo do carvão pelas locomotivas nos ultimos seis annos, 1912-1917:

Consumo de carvão das locomotivas

Annos	Consumo em toneladas = Peso bruto	Consumo por kilometro-trem	Preço médio por tonelada em vagão no deposito	Gasto total bruto	Custo por kilometro machina
	T	Kg.	Esc.	Esc.	Esc.
1912	108.268,304	14,014	5\$20,7	563.753\$05,8	\$72,528
1913	112.874,456	14,354	5\$96,8	673.634\$74,1	\$85,493
1914	102.575,339	14,554	5\$56,6	570.934\$34	\$80,851
1915	105.925,879	15,911	9\$48,2	1:004.389\$18	\$146,76
1916	110.975,326	16,896	23\$16,4	2:570.632\$45	\$374,73
1917	46.785,338	7,310	31\$85,8	1:490.487\$30	\$251,76

Na despesa de combustivel estão comprehendidos os gastos originados com a descarga de carvão e lenha para as pilhas e a sua carga para os tenders e ainda outras despesas occasionadas pelo emprego do novo combustivel.

Tambem é interessante indicar o detalhe da despesa com a «Conservação do Material Circulante» nos ultimos quatro annos:

Conservação do material circulante

Designação	1914	1915	1916	1917
Machinas	242.484\$23	325.016\$66	424.189\$71	539.285\$89
Tenders	27.861\$05	30.716\$79	44.057\$60	58.567\$72
Carruagens	78.186\$91	124.464\$96	110.976\$17	163.398\$49
Vagões e fourgons	50.083\$16	60.921\$27	76.803\$99	124.582\$41
Rodados de carruagens e de vagões	7.161\$03	12.934\$66	31.909\$20	31.441\$03
Diferenças cambaes	2.264\$66	3.570\$74	4.409\$44	1.531\$09
Total	408.041\$04	557.625\$08	692.346\$19	918.806\$63

Todas as despesas de 1917, como se vê no quadro «Conservação do material circulante», excedem o dobro das de 1914, tendo quasi quintuplicado a dos rodados de carruagens e vagões,—continuação a existir para esta Companhia a impossibilidade da aquisição de diversos metaes, aros de rodas, etc., não obstante as suas continuas solicitações ao Ministerio dos Estrangeiros além do emprego de todos os meios ao seu alcance para obviar á crescente dificuldade d'aquisição dos materiaes destinados ao abastecimento.

(Continua)

LINHAS PORTUGUEZAS

Vidago a Chaves. — Proseguem com actividade os trabalhos de construção d'esta linha pela margem esquerda do Tamega, sendo natural que a sua rapida conclusão se não faça esperar, tanto mais que a Direcção do Minho e Douro já pôz a concurso os edificios das estações, indo tambem em breve ser aberto o da estação de Chaves.

Estas estações são no estylo portuguez, cujo projecto de alçado já a *Gazeta* publicou.



Madrid-Caceres-Portugal

Segundo menciona o relatório do Conselho de Administração da Companhia de Madrid a Caceres e Portugal, respeitante ao exercício findo, de 1917, as receitas superaram, em 1.462.791,21 pesetas, as do exercício anterior, mas como as despesas superaram, em 1.655.997,73 pesetas, o producto liquido do anno apenas tem a seu favor um saldo de 26.793,48, equivalente a 1,83 % de augmento das receitas.

Os productos da exploração tiveram um augmento de 723.535,91 pesetas, que junto ao saldo de commissões de banco, impostos, etc., que se inclue como ingressos fóra do trafico, subiram a 876.223,44 pesetas, a saber:

Passageiros e comboios especiaes.....	47.963,03
Mensajerias e valores.....	76.252,11
Gados.....	5.734,02
Mercadorias.....	442.627,31
Armazenagens.....	1.356,32
Varios.....	9.558,59
Productos fóra do tráfico.....	296.656,46

Total 880.147,85

Tiveram diminuição:

Bagagens e cães..... 3.924,41

Augmento liquido 876.223,44

As despesas de exploração augmentaram em 688.109,77 pesetas, o que se explica pelo importante augmento de preços dos diversos artigos necessarios á mesina exploração.

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 1.344.000\$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

Os Misterios de Nova-York

Matinée e á noite

Todos completos

22 episodios = 44 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

POS DE KEATING
MATAM

EDRIGAS BARATAS PERCEVELOS PULGAS TRACAS

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

Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

Succursaes: Ve. tura de la Vega, 1, Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

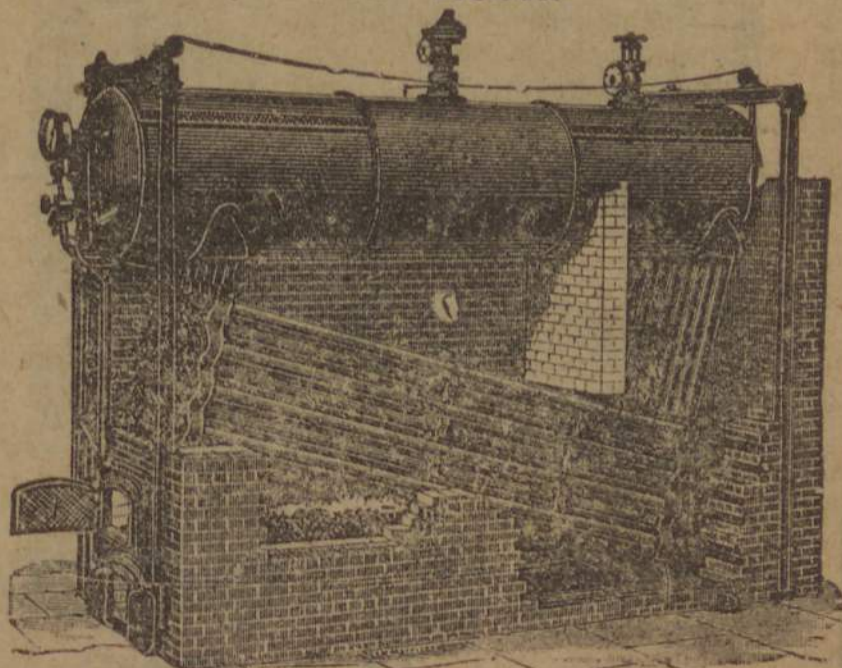
RUA DO COMMERCIO, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras
Aquo-Tubolares

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 NOVEMBRO DE 1918

COMPANHIA

PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10	11 29	8 25	9 28
5 50	7 19	12 5	1 14
8 20	9 49	8 20	9 28
12 25	1 54	10 20	11 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 20	6 4	7 20
7 30	8 50	7 14	8 30
9 30	10 50	8 30	9 21
10 20	11 50	9 14	9 58
a 1	f 1 41	b 10 30	11 27
b 1 30	2 27	b 12 20	1 13
b 2	f 2 57	1 30	e 2 46
b 5 30	6 22	3 44	5
b 6 15	e 7 8	4 34	f 5 50
a 6 50	7 31	7 14	8 30
b 7	e 8 3	9	10 16
b 8 30	9 31	10 40	11 56
10 30	11 50	b 12 30	1 27
12 45	2 5		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
6 23	8 50	b 9 11	9 38
b 5 40	8 9	b 6 30	6 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
5	6 39	6 10	7 49
1 45	3 25	8	9 36
a 5 20	6 45	4 5	5 41
5 40	7 8	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
5	5 6	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 45	2 39	10 15	11 5
a 5 20	6 4	4 56	5 44
5 40	6 30	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 5	11 42
12 16	1 7		

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Setil-Sant.	Lisboa-R	
5	7 30	8 54	11 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 40	9 51	6 35	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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	8 22	8 30
8 40	d 1 40	d 10 30	3 48

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
2 50	6 3	8 54	11 25

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

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
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
4 35	6 25	2 55	6 55
12 30	3 43	11 10	12 48
		12 55	3 45

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
11 40	1 30	7 10	8 39
7 10	8 30	3 30	5 17

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

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	9 53	6	10 24

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
4 30	2 13	1 15	11 10

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 8	9 36	4 40	7 40
2 20	5 10	6 25	9 32
5 21	8 12		

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

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

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Mais os de Ovar e Aveiro.			
Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	
8 50	7 5	8 28	8 56

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

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
5 40	11 29	6 10	11 35

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Entrone	T. Vargens	Entrone	
8	1 59	4 45	10

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Entrone	C. Branco	Entrone	
12 15	10 5	3 45	4 25

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 6 5	10 20	h 8	11 50

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
8 15	10 45	4 35	7 19

BEIRA ALTA

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
p 4 30	6 33	p 8 25	10 38
n 11 30	1 45	n 11 40	1 46
4 30	6 52	9 10	11 14

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
n 7 50	11 2	o 7 35	10 54

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
7	6 1	11 15	8 32

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
e 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 29
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	e 8 35	9 20
		1 9 50	10 35

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	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
		u 8 35	10 35

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Garvão	Alcacer	Garvão	
3 55	8 51	5 41	10 33

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

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

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Braga	Porto	

4 11	7 37	4 5	6 53
8 25	10 59	5 54	18 43
10 32	1 15	8 14	0 19
5 9	7 10	11 52	2 40
7 25	10 28	5 12	7 45
12 22	2 29	8 58	12 20

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Monsão	Porto	
8 25	2 25	4 48	10 19
5 9	10 26	1 58	7 45

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Viança	Porto	
4 11	9 1	4 43	8 43
7 25	12 7	7 21	12 20

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Viança	Valença	Viança	
4 44	7 35	7 21	10 9

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Viança	Monsã	Viança	
7 50	10 31	4 48	7 29
7 55	10 26	4 20	7

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Penafiel	Porto	
9 54	11 46	4 58	6 53

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Marec	Porto	
9 49	12 40	e 37	5 38

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Regoa	Porto	
6 45	12 10	3 20	8 16

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Tua	Porto	
4 55	10 7	5 20	10 31

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	4 3	12 7	8 20

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Regoa	B. d'Alva	Regoa	
5 18	11 15	5	10 40

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Porto	Amarante	Porto	
8	11 13	7 49	10 31
4 55	7 41	5 3	8 20

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Regoa	V. Real	Regoa	
9	10 27	5 20	6 30

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Regoa	Vidago	Regoa	
12 54	4 48	10 55	4 45

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
Pocinho	Carviães	Pocinho	
3 30	5 25	10 59	12 32

NACIONAL

PART.	CHEG.	CHEG.	PART.
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
1 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 15	1 55
3	9 5 r 11 40	6 30