

# GZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES  
ADMINISTRAÇÃO  
11 MAR 1917 - 11.11.2  
SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL  
EXPO

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

FUNDADA  
EM  
1888

DISTRIBUE COMO ANEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E A DIRECCOES

Assignatura — Portugal, África e Índia portuguesas, anno, Esc. 2500. Espanha, anno, 18 pesetas. União postal, 18 fr. Brasil, 12500 reis. francs

Acceptam-se assignaturas em todas as estações telegrapho-postais do país.

Redacção e Typographia: 11, RUA DA HORTA SECCA, 13, 1.<sup>o</sup> Telephone 27 — End. telegraphico: CAMIFERRO

7.<sup>o</sup> do 30.<sup>o</sup> anno

LISBOA, 1 de Abril de 1917

Número 703

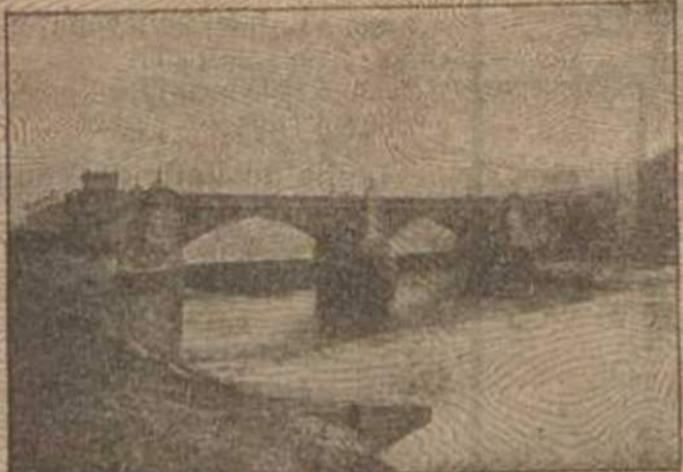
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Escriptorio — Travessa dos Remolares, 23, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

**Material fixo e circulante** para caminhos de ferro, de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas, da *Société de Braune & Marpent*. — **Locomotivas**, fenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagoneles, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos d'Edoux & C. — **Cimento Candlot**, depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos** vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico: MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 588



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 aparelhos de Regulação d'Água para obras hidráulicas, Irrigação, Rios de Maré, Instalações de Força, Hidráulica, Navegação, Obras de Exgote, etc., etc.

Únicos Fabricantes:

**RANSOMES & RAPIER, LTD.,**

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

## COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

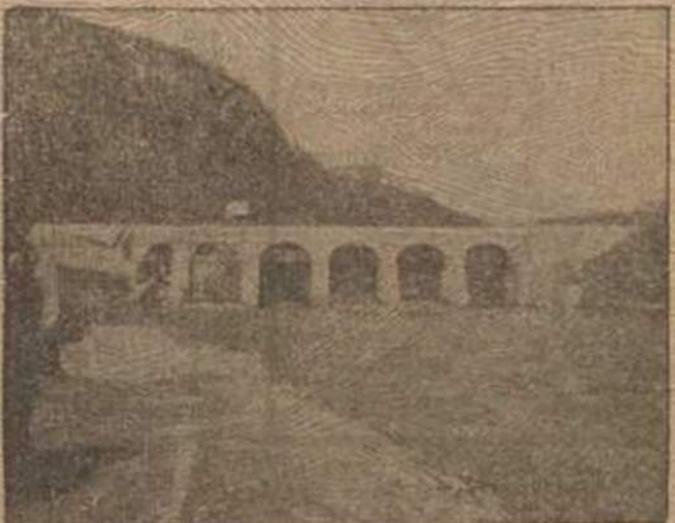
Com aperfeiçoamentos Patentados, Sistema Stokes.

A comporta de roliços livres, sistema Stoney, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido, enquanto funcione com certeza, quando seja mister, contra qualquer pressão d'água para que esteja projectada. Por meio d'esta comporta pode-se restabelecer dentro de poucos minutos o regimen primitivo d'um rio, em épocas de chuvas.

Mais de 1.000 Comportas já installadas

COMPORTAS NO RIO ADDA, ITALIA,  
Vão de cada comporta de 16 metros. Profundidade de cada comporta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.

A comporta "STONEY"  
acha-se em funcionamento e vai dando bons resultados em quasi todas as partes do mundo.



LONDRES S. W.

A.B.C.-5.<sup>a</sup> Edição.

# A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

por combinação com todos os caminhos de ferro de Portugal fornece na sua Redacção—  
11, Rua da Horta Secca, 13, 1.<sup>o</sup>

## Bilhetes circulatorios ou de excursão

### Itinerario A



Lisboa, Valencia d'Alcantara (sabida para Espanha) Villar Formoso (entrada) Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfarelhos, Lisboa.

Validade 60 dias

1.<sup>a</sup> classe, 13\$86; 2.<sup>a</sup>, 10\$34

### Itinerario B



Porto, Vidago, Barca d'Alva (sabida para Espanha), Villar Formoso (entrada), Coimbra, Porto, Braga, Porto.

Validade 60 dias

1.<sup>a</sup> classe, 14\$61; 2.<sup>a</sup>, 10\$97

### Itinerario C

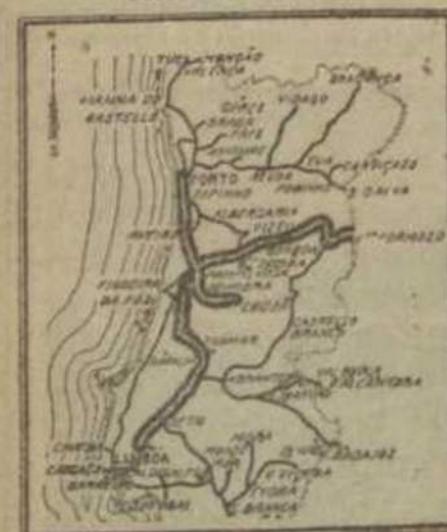


Lisboa, Beira-Baixa, Beira-Alta, Pampilhosa, Porto, Braga, Porto, Entroncamento, Lisboa.

Validade 80 dias

1.<sup>a</sup> classe, 19\$11; 2.<sup>a</sup>, 14\$84

### Itinerario D

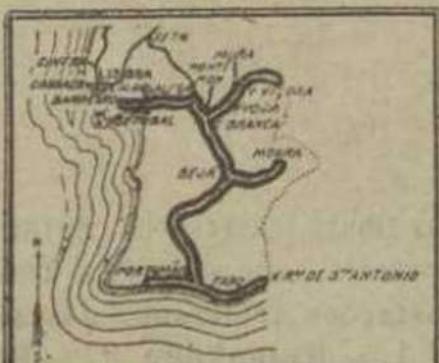


Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (sabida para Espanha e entrada), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.<sup>a</sup> classe, 20\$59; 2.<sup>a</sup>, 15\$58

### Itinerario E

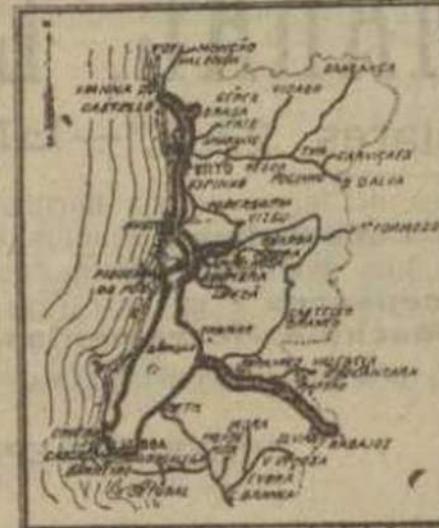


Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Vigosa, Moura e Portimão. Este itinerario serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, F, G, I, para as pessoas que querem do norte visitar o sul ou vice-versa.

Validade 80 dias

1.<sup>a</sup> classe, 20\$60; 2.<sup>a</sup>, 15\$46

### Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroncamento, Porto, Braga, Viana, Braga, volta até Alfarelhos, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.<sup>a</sup> classe, 23\$61; 2.<sup>a</sup>, 17\$72

### Itinerario G

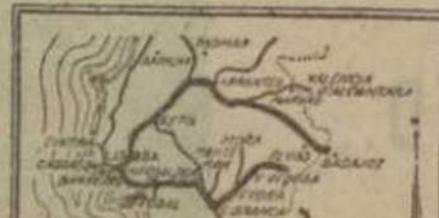


Lisboa, Pampilhosa, Santa Comba, Vizela, Pampilhosa, Porto, Regoa, Pedras Salgadas, Ermezinde, Braga, Caminha, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.<sup>a</sup> classe, 25\$54; 2.<sup>a</sup>, 20\$53

### Itinerario H



Pequeno círculo indo de Lisboa a Elvas com regresso por Villa-Vigosa a Lisboa

Validade 30 dias

1.<sup>a</sup> classe, 10\$11; 2.<sup>a</sup>, 7\$59

### Itinerario I

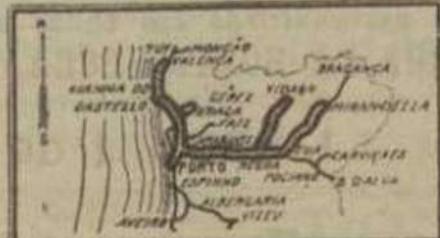


Lisboa, Coimbra, Louzã, Pampilhosa, Vizela, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa

Validade 60 dias

1.<sup>a</sup> classe, 17\$92; 2.<sup>a</sup>, 13\$94

### Itinerario J

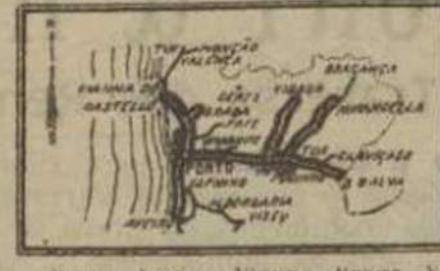


Porto, Valença, Braga, Vidago, Mirandela e volta ao Porto.

Validade 60 dias

1.<sup>a</sup> classe, 15\$35; 2.<sup>a</sup>, 11\$71

### Itinerario K



Porto, Aveiro, Viana, Braga, Vidago, Mirandela, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias

1.<sup>a</sup> classe, 17\$61; 2.<sup>a</sup>, 13\$22

### Itinerario L



Comprende, por assim dizer, todo o país, desde Valença a Villa-Real de Santo António, com ramificações ate Braga, Vidago, Povoa de Varzim, Vizela, Guarda, Villar Formoso, Figueira por Oeste a Lisboa, villa Vigosa e Portimão.

Validade 140 dias

1.<sup>a</sup> classe, 45\$01; 2.<sup>a</sup>, 33\$78

### Itinerario M



Lisboa-Rocio, Badajoz, Villa Real de Santo António, Faro, Portimão, Tunes, Beja, Moura, Casa Branca, Evora, Pinhal Novo, Setúbal, Lisboa-Praca do Commercio.

Validade 60 dias

1.<sup>a</sup> classe, 17\$49; 2.<sup>a</sup>, 13\$62

### Itinerario N



Lisboa-Rocio, Abrantes, Covilhã, Guarda Santa Comba, Vizeu, Pampilhosa, Coimbra Louzã, Alfarelhos, Figueira, Leiria, Caldas Torres Vedras, Lisboa-Rocio.

Validade 80 dias

1.<sup>a</sup> classe, 20\$60; 2.<sup>a</sup>, 15\$89

### Coupons supplementares

#### Linha de Guimarães

Para ampliar os itinerarios B C F G J K L:

Trofa a Guimarães e volta, ou vice-versa, 1.<sup>a</sup> classe 1\$33.

Trofa a Fafe e volta, ou vice-versa 1.<sup>a</sup> classe 1\$96.

#### Linha do Vale do Vouga

Para todos os itinerarios excepto A E H J e N:

Espinho a Albergaria-a-Velha e volta ou vice-versa, 1.<sup>a</sup> classe 1\$66, 2.<sup>a</sup> classe 1\$21.

Aveiro a Oliveira d'Azemeis e volta ou vice-versa, 1.<sup>a</sup> classe 1\$91, 2.<sup>a</sup> classe 1\$39.

Aveiro a Espinho on vice-versa, simples, 1.<sup>a</sup> classe 1\$36, 2.<sup>a</sup> classe 1\$05.

#### Linha de Salamanca

Para os itinerarios A B D K L.

Bilhetes de Fuentes de Onoro e de Barca d'Alva a Salamanca e vice-versa.

### Vantagens d'estes bilhetes

Estarem promptos á venda todos os dias úteis, das 10 da manhã ás 6 da tarde;

Poderem ser utilizados no sentido indicado ou no inverso;

A viagem poder começar em qualquer ponto do percurso, e ahí terminar sem aumento de preços;

O assignante poder requisitar durante todo o anno quantos bilhetes quiser, para si, senhoras e menores da familia, socios das firmas commerciaes e seus calxeiros viajantes, sendo as colecções de amostras transportadas como bagagem.

Pedidos podem ser feitos á

Redacção: 11, Rua da Horta Secca, 13, 1.<sup>o</sup> LISBOA

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 30.º ANNO

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)

NUMERO 703

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1892, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Manoel Andrade Gomes — Alberto Bessa

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Centro Typographic, L. d'Alagoaria, 27

LISBOA, 1 de Abril de 1917

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, Rua da Horta Seca, 13-1.<sup>o</sup>  
Telefone: Central-27  
Endereço telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARIO

Ainda o contrato da linha do Valle do Vouga, de J. Fernando de Sousa.	97
A crise dos transportes terrestres, de Raul Esteves.....	102
Parte Official, Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Repartição dos Caminhos de Ferro — Portarias n.º 901 e 921.....	104
O telephone ao serviço das linhas ferreas .....	104
Viagens e transportes .....	105
Supressão de comboios .....	106
A ulha branca e a industria dos transportes .....	106
Linhas estrangeiras .....	107
Pessoal da Companhia Portugueza .....	108
Parte financeira:	
Carteira .....	108
Boletim commercial e financeiro .....	108
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras .....	109
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes .....	109
Carris de ferro da Lisboa .....	110
O caminho de ferro subterrâneo de Buenos Aires .....	110
Arrematações .....	111
Horário dos comboios .....	111

de do complemento em relação ao rendimento garantido de 1.000\$00 por kilometer;

6.º — que se faculte á Companhia a elevação de 15% sobre as tarifas, sendo o rendimento d'esse aumento escripturado á parte e consagrado a melhorar a situação do pessoal. Essa elevação vigorará até ao fim do corrente anno, podendo o Governo prorrogá-la por mais um anno.

Convém, antes de analysar estas conclusões, mostrar como são descabidas as apreciações desfavoraveis da orientação da Companhia, que se leem no relatorio e são seguramente devidas a informações inexatas e tendenciosas que foram ministradas á Comissão e surprehenderam a sua boa-fé.

Affirma o relatorio que a Companhia não tem sabido angariar as boas disposições do publico e do Estado, não procurando satisfazer as aspirações d'aquelle e mantendo com este, por vezes, uma attitude irritante.

Ora, a Companhia construiu a linha nas melhores condições de solidez. Multiplicou as paragens para atender ás conveniencias do publico. Teve até ha pouco comboios em muito maior numero do que as outras linhas similares em rendimento e mais favorecidas na garantia de juro. Poz á disposição do publico excellentes carruagens. Apenas abriu a linha até Vizeu, estabeleceu tarifas especiaes extremamente reduzidas, apezar de ser prejudicada pelo desenvolvimento do trafego. Não tem litigo algum pendente com proprietarios ribeirinhos, apezar de se terem effectuado milhares de expropriações.

Quanto ao Estado, tem sido sempre acatada a sua auctoridade, limitando-se a Companhia, como todas as outras, a alegar respeitosamente e sem quebra da obediencia devida, o que julga ser o seu direito quando sobre um ou outro ponto tem havido divergencias de vistos.

Discordancias de vistos tem havido entre o Governo e outras Companhias, como a dos Caminhos de Ferro Portuguezes, da Beira Alta, etc., indo-se até ao juizo arbitral, sem que a attitudine na defesa do que julgam o seu direito fosse jamais capitulada de "irritante".

Não se tratava pois de ajudar a Companhia a corrigir um procedimento mal notado. Visou a sua proposta, apresentada depois de ir ao extremo limite dos sacrificios, a corrigir uma formula defeituosa do contrato, de modo que o rendimento da linha assuma rapidamente o incremento de que é susceptivel.

A formula de exploração  $D = 0,65 R$  é aceitável para epochas normaes sendo aliás um pouco apertada, pois o coifficiente medio das linhas de via reduzida exploradas por Companhias entre nós foi de 0,65 em 1913, em condições mais favoraveis do que as que se podem esperar depois da guerra, mesmo quando se tenham normalizado os fabricos e transportes.

A reducção do coifficiente a 0,55 para as receitas

## Ainda o contrato da linha do Valle do Vouga

O parecer da Comissão de Caminhos de Ferro, que publicamos n'este numero e foi perfilhado pela de Finanças, é favoravel á modificación do contrato de concessão da linha do Valle do Vouga, mas discorda de parte das indicações da Companhia e propõe uma formula de exploração, que, embora melhore as condições da linha, não pode surtir cabalmente o effeito desejado.

A Comissão propõe:

1.º — que a despesa seja calculada pelas formulas:

$$D = 0,65 R \text{ para receitas até } 2.200\$00.$$

$D = 0,55 R$  para receitas superiores áquella limite.

2.º — que o Governo se reserve o direito de decretar as tarifas enquanto fôr abonada a garantia de juro;

3.º — que á Companhia seja imposto o encargo de pagar os honorários do Comissário do Governo junto da mesma;

4.º — que se não conceda a quantia de 80\$00 por kilometer durante 12 annos, pedida pela Companhia para occorrer a obras complementares e novas aquisições de material circulante;

5.º — que se não aceite a proposta da Companhia de serem, nos annos economicos de 1916-1917 e 1917-1918, tomadas para base da liquidação do rendimento liquido as despesas effectivas, nem se abone a totalida-

superiores a 2.200\$00 por kilometro é excessiva. O coefficiente foi de 0,66 na linha da Povoa, em 1913, para a receita de 2.697\$00 e de 0,54 para a media das linhas da Povoa e Guimarães em condições muito mais favoraveis de tracção. O coefficiente 0,60 proposto pela Companhia era pois justificado.

Vejamos agora se tem razão de ser o direito de serem decretadas pelo Governo as tarifas, enquanto tiver que abonar o complemento do juro garantido.

E' certo que os contractos das linhas concedidas com garantia de juro (art. 40.<sup>o</sup> da Torres-Figueira-Alfarellos, 42.<sup>o</sup> da Foz-Tua a Mirandella, 42.<sup>o</sup> de Santa Comba-Dão- a Vizeu, 43.<sup>o</sup> da Beira Baixa, 42.<sup>o</sup> de Mirandella a Bragança) dão ao Governo o direito de decretar as tarifas, muito mais lato que o de homologação, em que só ás Companhias pertence a iniciativa no que respeita a tarifas.

Até hoje esse direito do Governo tem sido exercido por forma prudente, que não tem dado lugar a conflitos de interesses entre o Estado e as Companhias.

Esse regimen pôde tornar-se lesivo se o Governo imponer tarifas demasiado baixas, que façam diminuir a receita liquida e falsear assim a formula de exploração adoptada.

Assim, por exemplo, o decretamento de tarifas muito reduzidas para sal, madeiras, lenhas, e outras mercadorias, pôde dar lugar a transportes consideraveis e dispendiosos dando lugar a receita bruta de vulto á qual corresponda uma receita liquida quasi nulla. O coefficiente de exploração elevar-se-há, podendo exceder muito o que no contracto se arbitra e a Companhia ser prejudicada, reproduzindo-se a anomala situação que se teve em vista remediar.

A acceitação, por parte da Companhia, da regra geral a que estão sujeitos os outros contractos com garantia de juro, presupõe a sua prudente applicação por parte do Governo.

O litigio existente em relação ao Commissario do Governo não versa apenas sobre a obrigação de pagar o seu vencimento, que a Companhia declara não lhe incumbir, em vista das explicitas disposições do decreto de 18 de outubro de 1901. Na *Gazeta* de 1 e 16 de julho de 1916 foi este assumpto minuciosamente analysado.

A Companhia não fez em Portugal as suas emissões de acções e obrigações, realizadas em França e nos termos da lei francesa. Tem a sua séde em Paris, onde se reunem as suas assembleias geraes e funciona o seu Conselho de Administração. Como pôde exercer as suas funções junto d'ella um commissario, que, nos termos da lei, tem de residir onde a Companhia tiver a sua séde (art. 8.<sup>o</sup>) e assistir ás reuniões das assembleias geraes e dos corpos gerentes.

A Companhia é francesa, com séde em Paris, como no contracto se reconhece, e exerce a sua industria em Portugal nos termos do art. 111.<sup>o</sup> do Código Commercial.

As sociedades anonymas, que tem a sua séde no estrangeiro, não estão sujeitas ao disposto no citado decreto de 1901 nem ao disposto nos artigos 110 e 178 do Código Commercial, e apenas ao disposto nos 49.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 4.<sup>o</sup>, 54.<sup>o</sup> e 111.<sup>o</sup>, o que tudo, quanto a esta Companhia, se acha cumprido.

As disposições do artigo 111.<sup>o</sup> citado são terminantes e de exceção ao disposto no artigo 178.<sup>o</sup> referido, e especialmente applicável a esta Companhia, não só pelas suas expressas determinações como pela referencia que lhe é feita na portaria de 17 de março de 1906. Confirmam o que deixo dito o Sr. Dr. José Tava-

res, professor da facultade de direito na Universidade de Lisboa, no seu tratado sobre as "Sociedades commerciaes", a paginas 151; o Sr. Dr. Adriano Anthero de Sousa Pinto, no seu "Commentario ao Código Commercial" artigo 111.<sup>o</sup>, paginas 206; e o Sr. Visconde de Carnaxide, a paginas 361 e seguintes, do seu tratado sobre "Sociedades anonymas".

Todos são unanimes em que as sociedades anonymas, como esta, com a sua séde no estrangeiro, apenas são sujeitas ao cumprimento das obrigações quanto ao registo e publicidade impostas ás sociedades nacionaes; e o Sr. Visconde de Carnaxide, no logar citado a paginas 390, confirma a sua opinião citando até como excepção a este principio reconhecido e seguido no Código Commercial e como ficando sujeitas a mais outras exigencias, incluindo a da auctorisação do Governo a sociedades estrangeiras que exerçam operaçoes bancarias (decreto de 21 de julho de 1894, artigos 13.<sup>o</sup> e 17.<sup>o</sup>, substituido pela lei de 3 de abril de 1896) as que tenham por fim qualquer exploração commercial ou industrial e sobretudo agricola nas colonias (decreto de 23 de dezembro de 1896 e portaria de 10 de abril de 1905) e as de seguros, quer anonymas quer mutuas (decreto de 21 de outubro de 1907, artigos 49.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 2.<sup>o</sup>).

E não ha divergência entre os escriptores sobre o assumpto: o contrario do que tenho dito iria affectar fundamentalmente todos os principios de direito internacional privado.

Outros factos ha que confirmam em absoluto tudo quanto tenho dito. Os artigos 30.<sup>o</sup> e 31.<sup>o</sup> do referido decreto de 10 de outubro de 1901 preceituam, quanto ás obrigações, que as sociedades mencionadas no artigo 178.<sup>o</sup> do Código Commercial tem de contribuir para as despesas de fiscalisaçao por meio de uma certa quantia, que será fixada no respectivo contracto, e não tendo, no contracto que esta Companhia fez posteriormente com o Estado, em 5 de fevereiro de 1907, sido estabelecida essa obrigação, é de concluir não só que se reconheceu que esta Companhia não era das sociedades comprehendidas no artigo 178.<sup>o</sup> do Código Commercial, por ter a sua séde no estrangeiro, mas tambem que só ás sociedades que tenham assumido perante o Estado a obrigação da remuneração aos commissarios é que lhes assiste esse dever.

E, ultimamente, em virtude de duvidas suscitadas pela Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de Ferro, acerca do pagamento da garantia de juro do 2.<sup>o</sup> semestre de 1915, determinou o Ministro do Fomento que em breve prazo fosse apresentada n'aquelle Ministerio certidão do registo do substabelecimento da procuraçao que a Companhia conferira a Mr. François Mercier.

E', pois, evidente que se a Administração d'esta Companhia carece de ter em Portugal representante nos termos ditos do Código Commercial, é porque funciona fóra do paiz, como é a hypothese do artigo 4.<sup>o</sup> do citado decreto de 1901.

Não obsta a tudo o que tenho dito o disposto na clausula 56.<sup>a</sup> do referido contracto definitivo:

"A Empresa no exercicio dos seus direitos e no cumprimento das suas obrigações em territorio portuguez, tanto nas suas relações com o Estado, como nas suas relações com os particulares, fica sujeita, para todos os effeitos, ás leis e regulamentos portuguezes e aos tribunaes ordinarios de Portugal, qualquer que seja a nacionalidade das pessoas que constituirem a Empresa ou o representante. Para esse fim a Empresa elege domicilio em Lisboa e renuncia a qualquer outro fóro sem prejuizo do disposto no § 1.<sup>o</sup> da condição 45.<sup>a</sup> e 55.<sup>a</sup>".

De facto, as disposições d'esta clausula não se referem á nacionalidade da Companhia, mas das pessoas que a representarem, por serem essas que tem de responder para com o Governo e os particulares e perante os tribunaes, pela observancia do contracto; não pôde assim a Companhia allegar a sua qualidade de estrangeira quando, no que diz respeito aos seus direitos e obrigações em territorio portuguez, seja chamada ao cumprimento da lei e á accão dos tribunaes, exceptuada a forma arbitral, no contracto prevista na clausula 55.<sup>a</sup>.

Não importa, porém, essa clausula 55.<sup>a</sup> a renuncia por parte d'esta Companhia da sua séde em Paris e da sua qualidade de companhia estrangeira, para todos os effeitos e especialmente para aquelles que as nossas leis lhe reconhecem, e entre elles para os effeitos do disposto no artigo 111.<sup>º</sup> do Código Commercial e exclua o consignado no art. 4.<sup>º</sup> do citado decreto de 1901. A fixação do domicilio judicial em Lisboa tem apenas os effeitos forenses e processuais que lhe attribue o disposto no art. 21.<sup>º</sup> do Código do Processo Civil e nunca a renuncia á sua séde em Paris, pois, se assim fosse, exigida lhe não seria, como é, a sua representação em Portugal, artigos 49.<sup>º</sup> e 54.<sup>º</sup> e 111.<sup>º</sup> citados.

Não se diga porém que esta Companhia, a unica Companhia concessionaria de caminho de ferro portuguez, que, no continente, está nas condições ditas, pois todas as outras são portuguezas e tem a sua séde na metropole, fica sem fiscalisação no que diz respeito ao cumprimento das suas obrigações em territorio portuguez, que da lei e do contracto derivem.

Nos termos do art. 10.<sup>º</sup> do Regulamento de 7 de setembro de 1899, compete ao Director Fiscal da Exploração exigir das Companhias ou Empresas o exacto cumprimento de todos os contractos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para esse fim os meios que as leis e regulamentos lhe facultarem e quando não attendidos dirigindo-se ao Governo pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, afim de que este resolva como julgar conveniente.

No restante, como já demonstrei, esta Companhia só está sujeita á fiscalisação do Governo Francez, e admittir o contrario era permittir uma duplação de fiscalisação e affectar os principios mais elementares do direito internacional privado.

A Companhia não julga, pois, que lhe seja applicável o disposto no decreto de 1901, o qual visa a uma fiscalisação de ordem financeira, connexa da realização de emissões de titulos em Portugal, sem que por isso seja em nada prejudicada a accão do Estado, e dos tribunaes sobre ella, em relação ao exercicio dos seus direitos e cumprimento de obrigações da Companhia em territorio portuguez.

Corresponde de facto a imposição de um commissario á legitima defesa dos interesses do Estado ou ás necessidades da fiscalisação a exercer? Não, porque a fiscalisação technica e administrativa pertence á Direcção Fiscal, e a financeira não tem logar porque a Companhia tem effectuado em França todas as suas operações.

E' acaso o logar de notario e administrador do concelho de Espinho, caracterizado pela complexidade das relações com as numerosas casas de jogo que allí florescem em manifesta contravenção da lei, que pode ser considerada a melhor habilitação para o cargo de commissario do Governo junto a uma companhia que tem a sua séde... em Paris?

Creio que o decoro do regimen pede que essa questão do commissario, que nada tem que vêr com o interesse geral, não venha complicar uma revisão de

contracto destinado a impulsionar o desenvolvimento do trafego na linha, tendo-se em mira unicamente aquele interesse geral.

O parecer da Comissão justifica a recusa do abono supplementar de 80\$00 por kilometro durante 12 annos com a obrigaçao que á Companhia incumbe de fornecer todo o material fixo e circulante necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração. Pondera mais que o capital de 20.000\$00 por kilometro, a que se deu a garantia, era largamente suficiente em vista da natureza do terreno, e foi a má administração da Companhia que o tornou insufficiente, não devendo pois o Estado supportar-lhe os encargos representados por 14.000\$00 por anno, agora pedidos.

A estes argumentos podem ser contrapostas algumas reflexões, que parecem procedentes.

A Companhia não contesta a sua obrigaçao de ter na linha o material circulante suficiente. O que ella affirma é a sua impossibilidade, por falta de recursos, de fazer as obras complementares (a que não é obrigada, como por exemplo, a criação de 6 ou 7 novas estações para mercadorias) e de adquirir o material circulante preciso para um trafego intenso. Não tem para isso disponibilidades, e não é culpa sua se as não tem, nem pôde ser accusada de má administração.

Se examinarmos o custo de linhas similares, construídas pelo Estado, por empreitadas e em condições economicas, vemos que o troço da Livração a Amarante custou 27.500\$00 por kilometro e o da Regua a Chaves, com obras de arte menos importantes que o do Vouga, 17.000\$00, e isto sem material circulante, que representa, pelo menos, 2.000\$00 por kilometro.

Nesse custo mencionado no relatorio da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado (2.<sup>a</sup> parte, paginas 182), tambem não estão comprehendidos juros intercalares do capital durante a construção e as despesas de emissão das obrigações. Com essas correccões indispensaveis, o custo da linha da Regua a Vouga iria a 21.000\$00, sendo, pois, superior ao que se arbitrou para a do Valle do Vouga.

Para a linha similar de Santa-Comba-Dão a Vizeu garantiu o Estado 5,5% sobre 22.880\$00.

Se é má administração construir importantes obras de arte de alvenaria, de duração eterna e sem despesa sensivel de conservação, em vez de pontes de ferro, com o que o Estado proprietario da linha só tem que lucrar, a Companhia merece esse labeu.

Quanto á maior largura de faixa expropriada para poder deixar caminhos de ronda lateraes e valetas exteriores, como é de uso em França, foi só no pequeno troço de 33 kilometros, de Espinho a Oliveira de Azeméis, que esse facto se deu por forma sensivel, representando o excesso de despesa uma quantia insignificante comparada com o custo dos 175,11 construidos.

Accentua-se na região a tendência para o desenvolvimento do trafego de mercadorias, impondo-se, pois, a separação d'esse trafego do de passageiros, com a qual estes só tem que lucrar. Reconhecemos a necessidade de machinas possantes, que possam rebocar economicamente comboios pesados de mercadorias.

Com as obras complementares e aquisições planeadas far-se-ha crescer rapidamente o rendimento da linha. Não tendo, porém, a Companhia disponibilidades para o encargo resultante, veiu propõr ao Estado, de que é associada, a formula que permite a melhoria da exploração, equivalente ao atingimento do capital garantido, como é de uso fazer em França, em relação ás despesas complementares de estabelecimento.

E' um adiantamento que se pede ao Estado para

se chegar rapidamente á situação de dispensar a garantia e de a reembolsar.

No interesse do proprio Estado insiste, pois, a Companhia pelo accrescentamento de 80\$00 por anno ás suas despesas durante 13 annos, verificando o Estado a realização dos melhoramentos a que esse abono é destinado.

O seguinte mappa estatistico mostra bem quanto pôde progredir o trafego na linha do Vouga:

	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
Kilometros explorados	48	55	69	97	110	174	176	176
Número de passageiros	182.878	202.748	203.940	268.803	285.979	383.658	421.118	410.158
Toneladas de bagagem	229	211	251	391	398	601	599	563
* recovagem	211	310	326	877	4.009	1.310	1.232	1.447
* pequena velocidade	3.636	15.491	16.179	22.454	24.338	42.425	65.631	78.888
Receita em escudos:								
Passageiros	38.334 $\ddagger$	45.084 $\ddagger$	46.694 $\ddagger$	59.639 $\ddagger$	63.574 $\ddagger$	105.931 $\ddagger$	109.494 $\ddagger$	109.670 $\ddagger$
Grande velocidade	1.073 $\ddagger$	1.932 $\ddagger$	2.601 $\ddagger$	3.995 $\ddagger$	4.950 $\ddagger$	8.894 $\ddagger$	9.038 $\ddagger$	12.795 $\ddagger$
Pequena velocidade	4.043 $\ddagger$	13.219 $\ddagger$	14.948 $\ddagger$	20.740 $\ddagger$	24.310 $\ddagger$	50.927 $\ddagger$	61.903 $\ddagger$	79.429 $\ddagger$
Total	43.452 $\ddagger$	60.240 $\ddagger$	61.050 $\ddagger$	84.392 $\ddagger$	94.855 $\ddagger$	165.768 $\ddagger$	181.114 $\ddagger$	202.647 $\ddagger$
Receita quilometrica								
761 $\ddagger$	1.073 $\ddagger$	928 $\ddagger$	870 $\ddagger$	862 $\ddagger$	953 $\ddagger$	1.029 $\ddagger$	1.151 $\ddagger$	
Relação da receita de pequena velocidade para o total %	9.31	21.95	23.35	24.58	25.63	30.73	34.97	39.20

\* Receita de pequena velocidade para o total %

Julga finalmente a Companhia imprescindivel o deferimento do seu pedido de abono das despesas efectivas durante o anno economico corrente e no seguinte.

A Comissão allega, em contrario, a dificuldade de fiscalisação das despesas e a falta de estímulo que de tal medida resultava para a Companhia. Nenhuma d'estas razões me parece procedente.

Difficil é a fiscalisação das receitas, representadas por dezenas de milhares de operações e muito d'ellas bastante complexas, pelas applicações de tarifas internas e combinadas, e todavia o Estado effectua-a e toma as receitas pela cifra effectiva.

Que dificuldade ha em verificar em cada mez algumas folhas, de pessoal com quadros conhecidos, e poucos documentos de materiaes, nos quaes avulta o carvão, de consumo facilmente verificavel pelos percursos dos comboios?

Por outro lado, no periodo anormal em que se en-

contra a Companhia, é levada a suprimir comboios de grande utilidade para o publico para não se arruinar de todo, o que não faria se lhe levassem em conta as despesas reaes.

Assim, em janeiro, ainda com os preços do carvão de 1916 (27\$70) a sua despesa foi de 16.443\$31, mais 7.000\$00 do que o duodecimo do que o contracto lhe abona. Essa diferença vae crescer notavelmente nos meses seguintes com os preços actuaes do carvão.

E' uma situação absolutamente insustentavel, em contradicção com a clausula fundamental do contracto, que garantiu 5 %, ao capital de 20.000\$00. O uso de uma fórmula de exploração para calcular a despesa arbitrada admite-se em circumstancias normaes, não é porém compativel com os preços excepcionaes do carvão, e impede a Companhia de attender ás necessidades mais instantes do publico.

A Companhia acceptando, pois, a formula proposta pela Comissão e a clausula relativa ao decretamento de tarifas, insiste pelo abono de 80\$00 por kilometro para encargos complementares de estabelecimento e pela acceptação das despesas efectivas como base da liquidação da garantia nos exercicios de 1916-1917 e 1917-1918.

J. Fernando de Souza

### Parecer n.º 573

*Senhores Deputados* — A' vossa commissão de caminhos de ferro foi presente a proposta de lei n.º 525-K, da iniciativa do Sr. Ministro do Traballio e Previdencia Social, apresentada em 20 de Maio de 1916, e que tem por fim auctorizar o Governo a modificar o contracto com a Companhia concessionaria do Caminho de Ferro do Valle do Vouga.

A esta commissão baixaram duas representações da Companhia concessionaria d'aquelle Caminho de Ferro, uma datada de 14 de Janeiro de 1916 e a outra de 15 de Dezembro do mesmo anno.

Tanto a proposta ministerial como as representações da Companhia visam a revisão do contracto, na parte relativa á garantia de juro, pedindo tambem a Companhia, na sua ultima representação, além da revisão por uma formula diversa, concessões de caracter temporario que vigorariam até fins de 1918.

Tem, pois, esta commissão de se pronunciar sobre estes dois assumtos diferentes, um de caracter permanente, o relativo á revisão do contracto que regula a exploração da linha, outro de caracter temporario, referente á forma de resolver as dificuldades anormaes provenientes da crise geral originada pela conflagração europeia.

Sobre a revisão do contracto vamos, pois, analisar as novas bases indicadas, quer na proposta ministerial, quer nas representações da Companhia, comparandó-as nas suas diferentes formulas, em que a receita quilometrica do trafego é representada por  $R$  e as despesas de exploração por  $D$ .

Na proposta ministerial toma-se como nova base para a exploração o seguinte grupo de formulas:

a) Para  $R \geq 2.200\ddagger$

$$D = 0,60 R$$

com o minimo de 650 $\ddagger$  para a despesa;

b) Para  $R > 2.200\ddagger$

$$D = 0,50 R$$

Não podendo as despesas ser inferiores ás calculadas pela formula da alinea a) para a receita de 2.200 $\ddagger$

A Companhia, na sua primeira representação, propõe por seu lado a substituição das formulas do contracto pelas seguintes, nas quaes se adiciona á despesa um termo fixo, independente do accrescimo do trafego:

a) Para  $R \geq 1.700\ddagger$

$$D = 160\ddagger + 0,55 R$$

com o minimo de 650 $\ddagger$  para a despesa;

b) Para  $1.700\ddagger > R > 2.400\ddagger$

$$D = 360\ddagger + 0,45 R$$

c) Para  $R > 2.400\ddagger$

$$D = 260\ddagger + 0,45 R$$

Por ultimo, na mais recente representação, já a Companhia não se contenta com o que primeiramente pediu e propõe o seguinte grupo de formulas:

a) Para  $R \geq 2.600\ddagger$

$$D = 0,65 R$$

com o minimo de 650\$ e acrescentando-se 80\$ à despesa kilometrica assim calculada, durante doze annos, para encargos complementares de estabelecimento;

b) Para  $D > 2.000\$$

$$D = 0,60 R$$

Segundo o contracto de 5 de Fevereiro de 1907, que regula a exploração do Caminho de Ferro do Valle do Vouga, o Governo garante á empresa concessionaria o complemento do rendimento liquido annual até 5 por cento do capital de 30 contos por quilometro construido, sendo, porém, o desembolso efectivo do Estado limitado a 600\$ por quilometro.

Para determinar o calculo d'esta garantia, o mesmo contracto parte das seguintes formulas basilares:

a) Até  $R = 1.700\$$

$$D = 0,5 R$$

com o limite minimo de 650\$ para  $D$  e maximo de garantia igual a 600\$;

b) Para  $1.700\$ > R > 2.200\$$

$$D = 100\$ + 0,5 R$$

c) Para  $2.200\$ > R > 3.000\$$

$$D = 0,5 R$$

d) Para  $R > 3.000\$$

$$D = 0,45 R$$

Esta maneira usual de calcular a garantia de juro, para evitar a difícil e efectiva fiscalisação sobre as despezas, trouxe, na formula adoptada na exploração d'este caminho de ferro, anomalias provenientes do coeficiente de exploração real ser superior a 0,50, d'onde resulta que a receita liquida garantida de 1.000\$ desce quando a receita cresce, dentro de certos limites, o que leva a Companhia a suprimir tarifas especiaes, reduzir horarios, etc., isto é, a comprimir o natural desenvolvimento do trafego, exercendo assim uma função absolutamente contraria aos interesses do publico e do Estado, para evitar a sua ruina.

As estatísticas da exploração publicadas pelo Ministerio do Fomento e referentes aos trez ultimos annos antes da guerra, dão-nos as seguintes medias do coeficiente de exploração para as linhas de via reduzida, no trienio de 1911 a 1913:

Linhos explorados pelo Estado .....  $c = 1,16$

Linhos explorados por companhias .....  $c = 0,68$

Nas primeiras estão incluidas as linhas de:

Valle do Corgo ; Valle do Tamega e Pocinho a Miranda.

E nas segundas as linhas de :

Porto à Povoa e Famalicão; Bougado a Guimarães; Santa Comba-Dão a Viseu; Mirandella a Bragança; Foz Tua a Mirandella; e Valle do Vouga.

Não incluindo a linha do Valle do Vouga, o coeficiente de exploração medio das outras linhas exploradas por companhias n'este trienio, é de 0,60, e é tambem para notar que o coeficiente medio de exploração das linhas de via reduzida, exploradas por companhias, nos annos seguintes ao contracto do Valle do Vouga, foram os seguintes, não incluindo este caminho de ferro :

Em 1908 .....	$c = 0,62$
Em 1909 .....	$c = 0,60$
Em 1910 .....	$c = 0,64$
Em 1911 .....	$c = 0,62$
Em 1912 .....	$c = 0,61$
Em 1913 .....	$c = 0,60$

o que dá uma media de :  $c = 0,62$ .

Estes numeros estatisticos confirmam as considerações feitas no relatorio da proposta do Sr. Ministro do Trabalho e Previdencia Social, que justificam a necessidade de corrigir as formulas organicas da exploração.

Esta é, aliás, a unica solução compativel com a sá doutrina exposta no mesmo relatorio, para solucionar a grave crise que atravessa este caminho de ferro.

Com effeito, a função do Estado não é a de cavar a ruina das Companhias, quando os contractos lhe permitem usar de direitos para o resgate das concessões respectivas.

Ora o Estado só tem direito a resgate no prazo estabelecido na condição 39.<sup>a</sup> e a Companhia não se encontra em nenhuma das situações especificadas na condição 48.<sup>a</sup> e em virtude das quaes a concessão caducaria.

E' certo que a Companhia do Caminho de Ferro do Valle do Vouga não tem sabido angariar as boas disposições do publico e do Estado, não procurando satisfazer as aspirações d'aquele e mantendo com este, por vezes, uma atitude irritante. A estes nervosismos por parte d'uma Companhia que se vê em dificuldades financeiras, ainda que provenientes em parte da sua má administração, não deve corresponder, porém, uma attitudo radical por parte do Governo, logo nos primeiros annos da exploração, e antes este deve procurar, dentro do que for justo e correcto, proporcionar á Companhia à occasião de se levantar, para melhor servir o publico e cabalmente desempenhar a sua missão de fomento.

Este procedimento dá tambem plena força ao Governo para ultteriormente proceder com energia e decisão se a companhia não souber corresponder aquella attitudo.

Do que fica exposto e considerando criteriosamente as diversas propostas, no que é relativo á revisão do contracto, entende a vossa commissão de caminhos de ferro que devem ser approvadas as formulas propostas pelo Sr. Ministro do Trabalho e Previdencia Social, alterando o coeficiente da exploração de 0,60 para 0,65 e o de 0,50 para 0,55, ficando aquele grupo de formulas substituído pelo seguinte :

a) Para  $R \leq 2.200\$$

$$D = 0,65 R$$

com o minimo de 650 para a despesa

b) Para  $R > 2.200\$$

$$D = 0,55 R$$

não podendo as despesas ser inferiores ás calculadas pela formula anterior para a receita de 2.200\$.

Mas se esta deve ser a orientação cordata do Governo, no que diz respeito aos interesses da Companhia, justo é, e necessário, que o Governo procure, em troca d'esta concessão, compensações que venham melhorar o contracto nas suas deficiencias.

Assim, segundo o contracto em vigor, e contrariamente ao estabelecido em todos os contractos de exploração de caminhos de ferro, com garantias de juro, não ficou o Governo com a atribuição de decretar livremente as tarifas. O Governo concedeu, pela condição 50.<sup>a</sup> do contracto o beneficio d'uma elevação de tarifas, durante trinta annos, de 40 por cento sobre as que o Estado cobra nas suas linhas ferreas e pela condição 27.<sup>a</sup> a Companhia é apenas obrigada a sujeitar á aprovação do Governo as tarifas e suas alterações.

Ora, desde que o Estado concede a garantia de juro, logico é que seja elle o juiz do regime de tarifas a estabelecer, conforme o criterio que elle julgue ser o melhor, tendo em vista os interesses do publico e a função economica que o caminho de ferro tem a desempenhar. E', aliás, o que está estabelecido para todas as companhias que tem contractos com o Estado e a quem este dá garantia de juro.

Entende pois a vossa commissão que n'esse sentido devem ser modificadas as condições 27.<sup>a</sup> e 50.<sup>a</sup> do contracto de 5 de Fevereiro de 1907.

Existe tambem litigio entre o Estado e a Companhia sobre o pagamento dos honorarios do commissário do Governo e deve ficar estabelecido que esse encargo compete á Companhia.

Taes são as bases, em que o Governo deve negociar a revisão do contracto com a Companhia, segundo o parecer d'esta voossa commissão.

Vamos agora analisar os pedidos feitos pela Companhia na sua ultima representação e que visam modificações de carácter temporario:

Pede a Companhia :

1.<sup>a</sup> Que durante 12 annos, á despesa kilometrica, calculada para o effeito da garantia de juro, se acrescente a quantia de 80\$, para encargos complementares de estabelecimento;

2.<sup>a</sup> Que, nos exercícios de 1916-1917 e 1917-1918, as despesas de exploração sejam levadas em conta pela sua cifra efectiva para a liquidação da garantia de juro, sendo devidamente comprovadas e verificadas pela Direcção Fiscal de Exploração, e abonando-lhe como adiantamento a diferença total entre o rendimento liquido do trafego e o correspondente a 1.000\$ por kilometro, garantido pelo contracto;

3.<sup>a</sup> Que durante o mesmo periodo possa aumentar de 15 por cento as taxas das suas tarifas especiaes, sendo o rendimento respectivo escripturado á parte do que entra no computo da garantia de juro, e devendo ella conceder, pelas forças d'esse rendimento, subsídios extraordinarios ao seu pessoal. O Governo designará as mercadorias que devem ser exceptuadas d'esse aumento, podendo a taxa applicavel á lenha igualar a da linha do Norte.

O primeiro pedido traduz-se n'un abono equivalente a um encargo annual de 14.000\$ para o Estado. Ora, segundo a condição 1.<sup>a</sup> do contracto, a Companhia obrigou-se a fornecer todo o material fixo e circulante, que fosse necessário para manter a linha ferrea em perfeito estado de exploração.

Estas despesas do estabelecimento pertencem á verba de construção, cujo custo kilometrico foi estabelecido em 20.000\$ e serve de base ao calculo da garantia de juro. Não se justifica, pois, o pedido da Companhia, tanto mais que aquella base era suficientemente larga em face da natureza do terreno. Se a Companhia, por má administração, excedeu aquella verba, não pode o Estado sofrer o consequente encargo. Sabe a vossa commissão que as expropriações sobrecregaram o custo da construção, mas não ignora tambem que a Companhia expropriou terrenos desnecessarios para a construção justamente onde elles eram mais caros. Pode o Estado ser o responsável d'esta má orientação administrativa?

Seria mau precedente, absolutamente injustificado, dados os antecedentes administrativos da Companhia concessionaria.

Entende, pois, a vossa commissão que este pedido não deve ser deferido e a mesma opinião tem com relação ao segundo.

Com efeito, além das dificuldades provenientes da fiscalização das despesas e da falta de estímulo que de tal medida resultava para a Companhia, visto que teria assegurado o rendimento integral dos 5 por cento sobre o capital definido como base do seu estabelecimento, podia o Estado vir a ter mais o encargo de 400\$ por kilometro, ou sejam cerca de 70.000\$ annuaes, como excesso de garantia.

Quanto ao terceiro pedido, julga a vossa commissão que pode ser deferido, devendo, porém, o prazo ser limitado até o fim do corrente anno e ficando o governo com a faculdade de o prorrogar por mais um anno se a crise económica proveniente da guerra assim o justificar.

Sala das sessões, em 21 de Fevereiro de 1917. — José Augusto Ferreira da Silva—Domingos Pereira—Ribeiro de Carvalho—António da Costa Godinho Amaral—Ernesto Julio Navarro, relator.

*Senhores Deputados.*—A vossa commissão de finanças foi enviada a proposta de lei n.º 525-K, da iniciativa do Sr. Ministro do Trabalho e Previdência Social, substituindo a alínea b) da condição 51.º do contracto de 5 de Fevereiro de 1907, para a concessão da linha do Valle do Vouga, apresentada á consideração do Parlamento, em 20 de Maio de 1916.

Este assumpto, de grande importância, principalmente para a região que é atravessada pela referida linha, foi minuciosamente estudado pela vossa commissão de caminhos de ferro, que sobre elle fez um desenvolvido relatório.

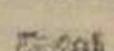
Nesse relatório propõe esta commissão que o coeficiente de exploração passe de 0,60 para 0,65 e o de 0,50 para 0,55; que o direito de estabelecer livremente as tarifas passe a ser exclusivamente do Governo, como é de uso nos caminhos de ferro, e por ultimo que a companhia concessionária pague ao comissário do Governo. A commissão de finanças, estudando o assumpto, concorda com estas alterações.

Relativamente aos pedidos constantes da representação da companhia concessionária, informa a mesma commissão de caminhos de ferro que acha aceitável o terceiro pedido, mas não lhe parecem dignos de ser aprovados os dois primeiros, com o que também concorda esta commissão.

Resumindo, a vossa commissão de finanças acha que merece aprovação a proposta ministerial, com as modificações apresentadas, porque, ao mesmo tempo que facilita a exploração da linha, salvaguarda os interesses do Estado.

Sala das sessões da commissão de finanças, em 9 de Março de 1917.—Vitorino Maximo de Carvalho Guimarães—Casimiro Rodrigues de Sá—Constâncio de Oliveira—Mariano Martins—Ernesto Julio Navarro—Annibal Lucio de Azevedo—Pires de Campos—Francisco de Salles Ramos da Costa, relator.

A proposta de lei a que se referem estes pareceres foi publicada na *Gazeta* de 1 de junho de 1916.



## A crise dos transportes terrestres

Uma das consequências da actual guerra, que mais intensamente se vai fazendo sentir por toda a parte, e consequências que são da mais alta gravidade para a vida interna dos diversos países, é a crise dos transportes terrestres, e designadamente a de transportes ferroviários.

De facto, a crise dos transportes ferroviários é, na época actual, uma das mais graves que tem surgido, porquanto o sistema de comunicações terrestres em todos os países civilizados assenta hoje na base fundamental da exploração regular das suas rôdes ferroviárias. Essa crise vem, pois, repercutir-se imediatamente na solução dos problemas de mais vital interesse para a sociedade e é d'ella que depende, em grande parte, a attenuação das crises de subsistências e de reabastecimentos industriais.

No ponto a que hoje se chegam nos países progressistas, os caminhos de ferro não só constituem, como dissemos, o elemento principal e basilar da rede de comunicações terrestres, mas também, em muitos casos, são os únicos e不可替代的 meios empregados para os grandes transportes. Outros meios que se poderiam aproveitar para a execução dos transportes terrestres não obtiveram

jamais o grande desenvolvimento alcançado pelos caminhos de ferro, quer porque não pode competir com estes em rapidez e economia de fretes, quer porque as suas condições não comportam um razoável aumento de acção.

Assim, por toda a parte, os caminhos de ferro realizam as condições necessárias para constituirem a chave de todo o movimento de mercadorias e passageiros, e nunca esta conclusão se apresentou tão clara e evidente como no presente momento em que a crise que sobre elles incide veiu pôr em relevo a sua primordial importância e a sua insubstituível missão.

\*

A causa fundamental da crise de transportes ferroviários, é incontestavelmente a falta de combustível.

As exigências da guerra já tinham criado certas dificuldades à uma exploração regular, pela imposição de uma pesada tarefa de transportes militares, e por um certo desfalque no pessoal que, em todos os países, também contribuiu para reforçar os combatentes da frente de batalha. A essas dificuldades, porém, não foi muito custoso fazer face com medidas que, até certo ponto, permitiram aos caminhos de ferro não desamparar a sua grande missão, sem também deixarem de se integrar no esforço comum com que os diversos países entraram na luta.

A falta de combustível é que veio levantar o mais grave embaraço ao regular funcionamento dos transportes ferroviários, e na sua rasoável solução se concentram todos os esforços d'aquelles que tem a seu cargo a execução d'essa tarefa, agora duplamente importante, pela íntima ligação que existe entre os caminhos de ferro e as operações de guerra.

Nas soluções estudadas e experimentadas apresentam-se dois pontos principais a attender: a escolha e aquisição de outras espécies de combustíveis, que substituam ou reforcem o que anteriormente se empregava, e a redução do consumo em todos os transportes, que rasoavelmente se possam considerar dispensáveis.

Na escolha de outros combustíveis muito se tem estudado e experimentado, com mais ou menos sucesso, mas é inevitável o reconhecimento de que não é fácil a substituição do antigo e consagrado combustível das locomotivas, seja porque não há outro cujas qualidades caloríficas e económicas se lhe possam vantajar, seja porque, mesmo para os mais aceitáveis como seus substitutos, a industria não se achava preparada para realizar uma produção económica e abundante, como era necessário que fosse.

Assim, o emprego de outros combustíveis inferiores só pôde ser encarado, na prática, dentro dos justos limites de um reforço de abastecimento, aceitável para uma certa parte dos trabalhos a efectuar, mas que de forma alguma dispensava a aquisição do combustível normal, único que permitia realizar a parte principal dos transportes.

Estas conclusões foram deduzidas, com muita clareza e notável método de estudo, pela Comissão que apreciou o assumpto nos caminhos de ferro do Estado italiano, e a cujo relatório já nos referimos num dos nossos artigos anteriores. Esta comissão estudou designadamente as lenhitas italianas, de vários tipos, e cuja produção poderia ter sido desenvolvida se a industria extractiva estivesse preparada para corresponder às necessidades do momento. Apesar de satisfazerem para certos serviços de exploração ligeira, as melhores qualidades analisadas não foram, porém, julgadas em condições de substituirem o carvão inglez, que era usado, e, em todos os casos, não se aconselhava o emprego exclusivo da lenhita, mas sim uma mistura em certas proporções com aquele carvão.

Outras experiências teem sido feitas em diversos países com certas classes de combustíveis de mais fácil aquisição, tales como: a madeira, as briquettes fabricadas com pó de várias espécies de carvão, etc. Com tudo os resulta-

dos de tais experiências ainda não fixaram, de modo favorável, a atenção dos pesquisadores e dos que andam empenhados na solução do problema.

\*  
Se a procura de outro combustível se tem defrontado com dificuldades, que levam a crer não ser fácil prescindir do carvão de pedra para manter a exploração dos caminhos de ferro, é muito natural que se venha impondo, cada vez mais imperiosamente, a necessidade de levar a uma rigorosa prática a segunda solução que apontámos: a redução dos transportes.

Esta redução, nos países que mais directamente sofrem a acção da guerra, já estava realizada, em certa medida, para os transportes civis, pela necessidade de ocorrer às absorventes exigências dos transportes militares.

Para efectuar mais considerável redução tornava-se necessário legislar, de uma maneira imperativa e quasi inquisitorial, sobre a justificação dos transportes civis que se pretendesse realizar, dificultando-se ao mesmo tempo as condições económicas desses transportes.

D'esta orientação é um exemplo bem frisante o decreto publicado em Inglaterra no fim do ano passado, o qual confere ao *Board of Trade* certos poderes no que respeita à exploração de caminhos de ferro.

Assim, aquella repartição poderia modificar, como fosse necessário, as disposições legais relativas à tarifa máxima dos viajantes, ao mínimo percurso dos comboios, às condições de facilidades de transportes, etc. Podia também autorizar ou determinar que fechasse para a exploração qualquer estação ou linha, que fosse julgada dispensável, e regular de um modo coercivo a obrigação de prompto carregamento ou descarregamento dos vagões.

Nos termos da citada lei, o *Board of Trade* ficava investido de todos estes poderes, com o fim de fazer o melhor uso de todas as instalações ferro-viarias para o prosseguimento, com sucesso, da guerra. Todos os que transgredissem ou deixassem de se conformar com as prescrições feitas eram responsáveis pelos danos que d'ahi resultassem.

Como se vê, todas as medidas que assim podem ser promulgadas tendem à restrição do tráfego que não só é indispensável, e com esta orientação pretende-se reservar o uso dos caminhos de ferro apenas para os transportes de reconhecido interesse colectivo, ou que, pelo menos, encontrem na sua importância justificação suficiente para a despesa que acarretam. Comprehende-se naturalmente que todas estas restrições incidam essencialmente sobre os transportes civis, pois que os transportes militares, revestidos actualmente do mais indiscutível carácter de interesse colectivo, não devem sofrer nenhuma restrição nas facilidades e rapidez da sua execução.

\*

As diversas Companhias ferro-viarias inglesas fizeram, em harmonia com a orientação que fica exposta, consideráveis reduções nos seus serviços de exploração.

Muitos dos comboios directos foram suprimidos, outros passaram a realizar-se só alguns dias por semana; comboios que ligavam duas estações extremas com itinerários diversos passaram a realizar-se em dias alternados. Houve também supressão de carruagens-restaurantes e de vagões-leitos.

A quantidade de bagagem por passageiro foi reduzida, e as tarifas foram aumentadas. Suprimiram-se muitas categorias de bilhetes a preços reduzidos, conservando-se contudo os bilhetes para operários, dada a natureza especial da sua missão.

Em tudo isto influi, como ficou dito, a necessidade absoluta que há de economizar o combustível, mas deve também atender-se que da Inglaterra saíram grande nu-

mero de locomotivas, de vagões e até de pessoal do movimento, para reforçar a exploração das linhas francesas, designadamente nas regiões que servem o exército inglez.

Segundo os dados do *Board of Trade*, os caminhos de ferro ingleses gastaram, durante o ano de 1913, mais de meio milhão de toneladas de carvão para as locomotivas. Ora como o preço do carvão está agora 40% mais caro do que em 1913, pode concluir-se que a economia de carvão na exploração de caminhos de ferro é uma questão importante, não só sob o ponto de vista financeiro, mas também para poupar a matéria que, na phrase de Mr. Asquith, constitue o maior patrimônio nacional da Inglaterra.

Como elemento interessante n'esta questão da carestia de combustível, pode citar-se o aumento importante que teve a extração do carvão da nossa vizinha Espanha, durante estes dois anos de guerra.

Assim a extração de carvão, que em 1913 tinha sido de 3.783.214 toneladas, subiu a 3.905.080 em 1914, e a 4.234.798 em 1915.

O aumento d'este ultimo ano em relação a 1913 foi, portanto, de cerca de 12%. O aumento relativo à anthracite foi, no mesmo período, de 20 mil toneladas, e o da lenhite foi de 70 mil toneladas.

D'estes aumentos resultou que a importação em 1915 diminuiu cerca de um milhão de toneladas em relação à do ano precedente.

Em todo o caso, todo este desenvolvimento que, na Espanha, como em outros países da Europa, se tem dado à industria extractiva do carvão, não permitem de modo algum fazer face à crise do combustível que por toda a parte faz sentir os seus efeitos.

\*

Informações obtidas da propria Alemanha, quer pelas notícias officiais, quer por origens particulares, deixam compreender que a crise de transportes existe lá com a mesma gravidade que n'outros países.

O Chefe do Grande Estado Maior de Berlim, na exposição que fez à Comissão parlamentar especial, acerca de tal assunto, declarou que os esforços a empregar deveriam tender especialmente à limitação dos comboios de passageiros, e a uma melhor organização dos transportes de mercadorias.

Entre as medidas projectadas figurava uma nova organização do tráfego ferro-viário, pela qual a circulação dos passageiros deveria ser restringida o mais possível, sem chegar, contudo, ao ponto de admittir exclusivamente o horário militar, e sem suprimir os comboios expressos que servem as principaes bifurcações.

Recomenda-se também que, sempre que seja possível, o transporte de mercadorias se efectue por via marítima ou fluvial, reduzindo-se o transporte d'aquellas que não sejam indispensáveis à guerra. Na determinação dos percursos de transito escolher-se-hão os que forem mais breves.

Reconhece-se, no mesmo relatório, que, até agora, se efectuaram muitos transportes por percursos escusadamente alongados, e que se transportaram em demasia mercadorias inúteis e embaraçosas, como, por exemplo, os pianos. D'ahi a necessidade de impôr a supressão absoluta dos transportes de objectos de luxo. Os transportes que devem ter preferencia sobre todos os outros são os de carvão, e deve proceder-se à verificação das quantidades armazenadas pelos negociantes de carvão, favorecendo-se primeiro aquelles cujos fornecimentos estejam quasi exgotados.

A fim de evitar que as diversas mercadorias permanecem muito tempo nas estações, determinou-se a obrigatoriedade de um prompto carregamento e descarregamento dos vagões. Em todas as principaes estações se instituiram

postos de comando, fornecidos por auxiliares civis, para dirigir os serviços de carga e descarga.

Estabelecem-se também uma rigorosa classificação para os diversos transportes, que são considerados em duas categorias: urgentes, cuja execução se fará com a maior rapidez possível, e não urgentes, que ficam sujeitos a todos os atrasos.

Uma preferência especial é também concedida ao transporte de produtos agrícolas, sementes e utensílios para a lavoura.

Raul Esteves



## Ministério do Trabalho e Previdência Social

### Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTARIA N.º 901

Subsistindo, porventura agravadas, as causas determinantes da concessão de abonos suplementares provisórios ao pessoal das linhas ferreas do Estado, fixados em portaria de 29 de Fevereiro do ano findo, publicada com a data de 2 de Março no *Diário do Governo* n.º 40, do referido ano:

Considerando que, por portaria de 15 de Janeiro último, foi prorrogada até 31 de Dezembro do corrente ano a aplicação da sobretaxa de 25 por cento sobre algumas tarifas;

Considerando que o produto dessa sobretaxa foi determinado não só para atenuar o considerável acréscimo das despesas de exploração, se não também para beneficiar aquele pessoal;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, que sejam prorrogadas até 31 de Dezembro próximo futuro, como abonos suplementares, as percentagens fixadas na referida portaria de 29 de Fevereiro de 1916.

Paços do Governo da República, 16 de Março de 1917.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva

PORTARIA N.º 921

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta solicitaram do Governo a elevação da sobretaxa de 25 por cento, estabelecida pela portaria n.º 597, de 28 de Fevereiro de 1916;

Considerando que a referida sobretaxa não compensa o agravamento dos encargos de exploração das empresas ferroviárias, determinado principalmente pelo elevado custo do combustível, e não permite a indispensável melhoria de situação do respectivo pessoal;

Considerando que o Conselho de Tarifas, na sua consulta de 24 do corrente, foi de parecer que as sobretaxas de todas as tarifas, sem exceção, devem ser elevadas a 40 por cento, e por espaço de um ano, porquanto este aumento bastará para contrabalançar o deficit provável;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, que a sobretaxa de 25 por cento, estabelecida pela portaria n.º 597, de 28 de Fevereiro de 1916, e cobrada pelas Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, possa ser elevada a 40 por cento, pelo prazo de um ano, devendo incidir sobre todas as tarifas de passageiros e de mercadorias.

Outrosim determina que este regime se generalize às restantes empresas ferroviárias que o solicitem.

Paços do Governo da República, 30 de Março de 1917.—O Ministro do Trabalho e Previdência Social, António Maria da Silva

comerciais, sugeriram ao engenheiro Charles Minot, da «Erie Railroad», a ideia, que mais tarde contribuiu para o desenvolvimento do sistema das comunicações telegráficas. Desde então e até fins de 1907 quasi todos os movimentos de comboios foram dirigidos por meio do telegrapho.

A introdução do telephone no mundo dos negócios, foi reconhecida desde logo como um elemento indispensável para a marcha económica e eficiente das diversas transacções, tanto em grande como em pequena escala.

Faltava um ponto essencial, sem cujo não era possível obter o maximo do proveito de um sistema telephonico comercial em combinação com o manejo do movimento dos comboios. A dificuldade estava em encontrar o meio de chamar rapidamente, e com toda a segurança, qualquer das estações intermediarias situadas em uma secção ou zona, sem interromper a comunicação com quaisquer outras estações do mesmo departamento ou linha.

O selector veio dar a solução do problema, e o telephone entrou definitivamente ao serviço das linhas ferreas.

A linha que serve para os comboios é, simplesmente, um fio ligando o escriptorio do operador às distintas estações intermediarias, situadas na area da sua divisão. Comprende um circuito telephonico metallico, ao qual está junto um apparelo de chamadas na officina transmissora, e um selector individual em cada uma das estações intermediarias, além do apparelo telephonico propriamente dito. O apparelo de chamadas está disposto por forma que se pode enviar um numero determinado de ondas electricas, à vontade do operador, para chamar qualquer das estações intermediarias.

Em Outubro de 1907 a Companhia New York Central, installou o equipo telephonico para o serviço dos seus comboios. Outras instalações idênticas se fizeram seguidamente na linha de Chicago, Burlington e Quincy, e ahí se comprovou que a combinação do telephone com o selector podia empregar-se tanto nas linhas de uma só via como nas de muitas.

Hoje, das 285:000 milhas de linhas ferreas que atravessam os Estados Unidos e o Canadá, mais de 95:000 contam já as instalações necessarias para o serviço telephonico dos comboios.

O telegraphista de uma linha ferrea transmite uma ordem à razão de 25 palavras por minuto, ao passo que pelo telephone o pode fazer à razão de 100 palavras no mesmo espaço de tempo. Informes completos, relacionados com a passagem, chegada ou partida de comboios, etc., podem ser transmittidos em uma fração de minuto.

O emprego do telephone não ficou limitado aos telegraphistas e chefes das estações. O pessoal dos comboios, tanto de passageiros como de mercadorias, leva um telephone portatil, de modo a poder estabelecer comunicação directa com a secção ou repartição do tráfego.

Para utilizar o telegrapho é necessário ir à estação mais proxima, a qual, por vezes, fica bem mais distante do que seria para desejar. Com o telephone portatil o pessoal de qualquer comboio pode sempre dar aviso, rápido e eficaz, de qualquer acidente, evitando assim não poucos desastres, terríveis pelas consequencias que poderiam ter.

São presentemente 135 as linhas ferreas dos Estados Unidos e do Canadá, que adoptam o sistema telephonico para o serviço dos seus comboios, achando-se em função nada menos de 780 circuitos.

Embora este sistema de exercer controle seguro sobre o movimento de comboios não haja sido tão diffundido em outras partes do mundo, como na America e no Canadá, existem 16 linhas ferreas em distintos países, que já o adoptam também, sendo 29 os circuitos installados n'estas linhas, os quais cobrem uma extensão de 1.400 milhas.

## O telephone ao serviço das linhas ferreas

Foi no anno de 1850 que as linhas telegráficas, até então somente utilizadas para transmissão de despachos

# VIAGENS E TRANSPORTES

## A crise dos meios de transporte

Vae-se aggravando cada vez mais a crise.

Não nos admiramos, podemos mesmo dizer que já o esperavamos, como bem o deixámos transparecer por mais de uma vez. Infelizmente a previdencia n'esta nossa linda terra não é das qualidades que mais exoram os seus homens, que se fiam demais na Providencia.

Falta o carvão, como falta o trigo, como vae faltando tudo quanto é de primeira necessidade, até mesmo aquillo que se produz com abundancia no nosso paiz, o que parece um paradoxo, mas é uma triste realidade.

Não ha carvão para os meios de transporte pela razão de não haver meios de transporte para trazer o carvão.

E, como todos os problemas muito difíceis de resolver são quasi sempre os que se resolvem com mais facilidade, vae-se limitando o consumo do carvão, substituindo-o, no que pode ser, pela lenha. Mas como as machinas dos comboios, a não ser que tenham disposições especiaes para esse fim, não podem trabalhar a lenha, o remedio é ir-se supprimindo os comboios. E esta solução que, à primeira vista parece tão facil de conceber e de pôr em prática, tem sido objecto de muitas locubrações nos cerebros de altos dirigentes do Estado e das Companhias interessadas.

E que a solução é facil, mas as consequências são... um ponto de interrogação.

A diminuição do numero de comboios, resolve, até certo ponto, algumas dificuldades para as respectivas empresas, mas cria muitos embaraços á economia dos povos, e d'ahi um accrescimo do mal-estar geral.

Tem, porém, de se lançar mão d'esse meio, e a supressão que se fez, a principio, de alguns comboios, tem agora de se tornar mais ampla, como se vê do cartaz que a Companhia Portugueza acaba de publicar e que entrou em vigor hontem.

Outras diversas medidas estão as empresas de caminhos de ferro adoptando para attenuar a falta de material, entre elles a dos Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, a exemplo do que já fizeram outras, reduzindo a um só vagão as remessas de vagão completo, estabelecendo reserva pelos prazos de transporte, e limitando a 3 horas o prazo concedido para os expedidores e consignatarios procederem ás operações de carga e descarga das mercadorias.

A Companhia Portugueza pediu auctorização ao Governo para estabelecer a base minima de percepção, como taxa de transporte, de \$01 por tonelada e kilometro, isenta de qualquer sobretaxa, e para facilitar ao publico a acceleracao de certos transportes, o poder contractar comboios especiaes do minimo de 14 vagões, mediante o pagamento de uma sobretaxa de acceleracao sobre o preço das tarifas applicaveis, fixada em \$01 por tonelada e kilometro com sujeição ao minimo de 150\$00 por comboio. Espera-se que estas medidas entrem brevemente em vigor.

Ainda não conhecemos outras mais importantes, que dizem vao ser postas em prática, mas, segundo lemos nos jornaes, pensa-se e estuda-se no Ministerio do Trabalho em augmentos de preços de transporte, parecendo que se procuram soluções que não só sirvam os interesses das empresas como tambem os do respectivo pessoal; isto é, aumentar as receitas dos caminhos de ferro de forma a poderem ser augmentados os ordenados do pessoal.

Oxalá que assim seja, pois que, com os exiguos ordenados que auferem e que não lhes chegam, no momento actual, para as necessidades mais urgentes, os empregados

ferro-viarios ver-se-hão a braços com a miseria se não se lhes der melhoria de vencimento.

Com respeito ao trafego para França estão as coisas modificadas para melhor.

O pejamento das estações fronteiriças de Irun, Hendaya, Port-Bou e Cerbère, chegou a ponto que o governo hespanhol foi levado, parece que a pedido das Companhias de caminhos de ferro, a publicar uma «real orden» prohibindo totalmente as expedições para França.

Este estado de coisas, que durou mais d'uma semana, foi, felizmente, ha tres dias alterado, já se aceitando pela fronteira de Hendaya remessas de grande e pequena velocidade, inclusivé vinho em cascos, quando os expedidores se compromettam a ter em Hendaya vagões-cubas para o trasbordo.

## Augmento de sobretaxas

Por portaria que hoje publicamos, foram actorisados os Caminhos de ferro do Estado e as Companhias Portugueza e Beira Alta a elevarem de 25 a 40 % as sobretaxas a cobrar sobre os preços de transporte de todas as suas tarifas, quer de grande quer de pequena velocidade.

Esta disposição entrará em vigor desde 1 de maio proximo.

## Transporte de trigo, milho, farinhas e pão

Segundo um aviso dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, foi determinado superiormente que as remessas de milho e trigo só saiam dos concelhos a que pertencem aquellas linhas quando sejam consignadas á Manutenção Militar ou á Secção de Subsistencias, com séde em Lisboa.

Por um outro aviso particular, exceptuam-se d'aquelle disposição as remessas de milho, centeio, trigo, farinhas e pão cosido, effectuadas entre as estações de Grandola, Canal-Caveira, Bairros e Louzal, e entre as de Alvalade e Ermidas.

Nas linhas da Companhia Portugueza igual medida acaba de ser adoptada.

## Transporte de lenha

Entrou em vigor, no dia 30 do mez findo, um additamento á tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, da Companhia Portugueza, segundo o qual é permitida a ligação, em Alcantara-Terra, das taxas estabelecidas no preço C do § 2.º da referida tarifa, para o transporte de lenhas e outras mercadorias do grupo 1 (matto, motano, etc.), com o preço da 4.ª classe da tarifa geral no trajecto Alcantara-Terra—Alcantara-Mar.

## Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

O serviço para as estações das linhas hespanholas está sujeito ás seguintes restrições:

*Remessas ao portador ou á ordem*—Em conformidade com as determinações legaes em vigor no paiz visinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, enquanto se não dispuser o contrario.

*Estação de Irun*—Em grande velocidade só se aceitam remessas até 50 kilogrammas, excepto gado, peixe fresco e hortalica, que não teem limite de peso, e em pequena velocidade só se aceitam gados, carvão e generos alimenticios. Para Irun-local aceitam-se, sem limite, expedições de pequena velocidade, quando consignadas ao Alcaide Presidente do «Ayuntamiento», declarando-se na escripturação que as remessas são descarregadas imediatamente á chegada.

*Estação de Lezo-Renteria* — Em grande velocidade só se aceitam remessas até 50 kilogrammas, excepto as de gado, peixe fresco e hortalica, que não tem limite de peso. Em pequena velocidade só se aceitam remessas de gado, carvão e generos alimenticios. Excepcionalmente admittir-se-ha todo o tráfego, sem limite, para os apeadeiros particulares de Lezo-Renteria, indicando-se o nome do apeadeiro.

*Estação de Pasajes* — Só se aceitam em pequena velocidade remessas de gado, carvão e generos alimenticos. Comtudo as remessas destinadas a embarque no porto de Pasajes poderão ser aceitas, fazendo o expedidor essa declaração nas notas de expedição e folhas de carregamento. Para os apeadeiros particulares aceitar-se-ha todo o tráfego sem limite, indicando-se o nome do apeadeiro.

*Estação de Manresa* — Não se aceitam expedições de grande velocidade, e em pequena velocidade só se aceita gado, carvão, cimento e generos alimenticos.

*Estação de Cartuja* — Não se aceitam expedições de pequena velocidade.

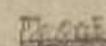
*Estação de Barcelona-Norte* — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão, forragens e generos alimenticos.

*Linha de Linares a Almeria* — Não se aceitam expedições para Linares-Sur.

*Estações de Oviedo e Gijon* — Não se aceitam expedições de pequena velocidade por vagão completo, excepto gado, carvão e generos alimenticos.

*Linha de Bobadilla a Algeciras* — Interrompidas entre Benaojan e Jimena de la Frontera, não se aceitando remessas para além de Benaojan.

*Linha de Leon a Gijon* — Para Santa Lucia não se aceitam remessas de grande velocidade nem de pequena velocidade.



## Supressão de comboios

Quando, ha mez e meio, aqui diziamos que, a par dos comboios que, então, foram sapprimidos, nas linhas do Estado, a Companhia Portugueza não se veria forçada a reduzir tambem o seu serviço, ninguem podia prever que, rapidamente, por uma forma fulminante quasi, a situação se aggravaria ao ponto de logo, quinze dias depois, aquella importante rēde ter que diminuir parte dos seus trens curtos e mais tarde que cortar largamente em todo o horario, de forma a reduzil-o ao infimo, como vae suceder agora.

A Companhia, apesar das dificuldades com que luctou desde a declaração da guerra europeia, contava, ainda em fim de janeiro, com um stock de carvão de cerca de 35.000 toneladas; tinha em transito dois vapores, que chegaram já, com importantes carregamentos; e compradas na Inglaterra 70.000 toneladas e na America outro abastecimento importante.

Sendo o consumo mensal de umas 10.000 toneladas, vê-se que estava garantido o consumo de mais de um anno, com o serviço que então se fazia.

Mas veiu a intensificação dos ataques dos submarinos e como consequencia a falta de transportes e á vista de tal situação a Companhia teve que prevenir-se a tempo.

Não podendo contar, com a indispensavel segurança absoluta, com o abastecimento regular, vendendo os seus depositos hoje reduzidos a umas 20.000 toneladas, o que, a manter-se o actual serviço daria apenas para dois meses, resolveu, prudentemente, reduzir este o mais possivel, o que começou a ter effeito hontem 31.

Assim, o carvão que dava para dois meses, dará para quatro, e para seis ou sete, com o auxilio da lenha que a Companhia vae empregar em larga escala, como se vê do annuncio adeante publicado; e entretanto, esperaremos que a situação melhore.

Se tal não succeder—e mesmo que não se agrave—a continuação do serviço assim reduzido, durante o verão, representa, indubitavelmente um grande prejuizo não só para a Companhia, pela diminuição do numero de passageiros, como para o publico.

A suppressão dos rapidos Lisboa-Porto affecta muito o movimento entre as duas cidades e entre estas e as estações intermedias. O Porto já estava privado de vir a Lisboa e regressar no mesmo dia. Fica a capital agora em eguaes circumstancias em relação ao Porto. Para tratar alli de qualquer negocio haverá que contar: ou com duas noites e um dia—com a aggravante de não haver logares de camas nos comboios correios—ou com tres dias, e duas noites de estada lá.

A diminuição tão consideravel dos serviços curtos—Cintra, Cascaes, Porto-Espinho e dos rapidos no Oeste—prejudica as duas cidades aggravando até as suas condições de alimentação.

Na epocha de verão alguns milhares de familias iam alojar-se nos arredores servidos pelos tramways de Cascaes e Cintra.

Bemfica, Amadora, Queluz, Bellas, Cintra, Mafra, Torres, Caldas, Cruz Quebrada e Cascaes, etc., recebiam uma enorme população veraneadora, representando algumas dezenas de milhares de pessoas, que aliviavam durante estes esses meses a questão alimenticia na capital, ao mesmo tempo que davam animação e commercio a essas povoações.

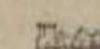
Esse numero ficará este anno reduzido a um terço, se tanto, porque sendo estas familias, na sua quasi totalidade, gente de negocios, os seus chefes tem que vir diariamente a Lisboa, e não o poderão fazer facilmente com tão pequeno numero de comboios.

A permanencia na cidade d'essa população, produzirá, sem duvida, o aggravamento da crise alimenticia, e mesmo para os caminhos de ferro representa uma dificuldade, pela necessidade de transporte dos generos que essa colonia consumia *sur place* e que este anno terão que vir para a sua alimentação na capital.

Pelo seu lado o Sul e Sueste, a braços com as mesmas dificuldades, tem tambem reduzido a quatro comboios de ida e volta o seu serviço de Setubal, o que tambem aumenta o numero de familias impossibilitadas de sahir de Lisboa durante o verão.

No Porto a mesma coisa succederá, por causa da suppressão de um parte dos tramways de Espinho e do serviço nas linhas de Braga, Povoa e Guimarães.

Pelo que se refere ao Minho e Douro sabemos, de fonte segura, que não haverá necessidade de maior redução de serviço; apenas se tirarão os tramways 31 e 34 entre Porto e Braga, se fôr preciso.



## A bulha branca e a industria de transportes

O problema da applicação da electricidade á tracção ferro-viaria é extremamente amplo, e não pode ser examinado senão parcialmente, como o fez recentemente M. Lewis B. Stillwell, do «American Institute of Electrical Engineers».

As vantagens que apresenta o emprego das forças hidráulicas na tracção eléctrica variam essencialmente, segundo as regiões e os preços de custo da força motriz hidráulica, comparada com a energia produzida pelo combustível das locomotivas.

Reproduzindo estatísticas interessantes, referentes ao custo da tracção por vapor, extraídas de uma memoria da «Interstate Commerce Commission», chega á conclusão de que os gastos de combustível alcançam, numeros redondos, a 243 milhões de dolars, e que, graças á electrici-

cidade se conseguem reduzir os gastos de combustivel em 50 %, o que representa um 5,6 por % de reducção nos gastos de exploração.

E' preciso não esquecer, todavia, que a tracção electrica não pode realizar-se senão depois de grandes trabalhos, que exigem capitais consideraveis, sendo certo que a economia do combustivel não é suficiente para cobrir os interesses e a amortização de tais capitais.

Em um estudo apresentado pelo auctor, relativo à comparação da tracção a vapor com a electrica, nos annos de 1901-1903, e cujas quantidades foram confirmadas pela pratica, da-nos elle, em resumo, os gastos da exploração comparativa, pela fórmula seguinte:

	Media de 5 annos	Despesas calculadas depois da electrificação
Conservação da linha....	21.003	22.354
Idem do material....	19.524	12.587
Locomotoras....	9.451	4.710
Combustivel....	11.292	5.702
Agua para locomotoras..	634	—
Azeite, etc.....	381	250
Tracção.....	1.537	1.000
Telegrapho.....	1.780	2.000
Perdas, desgastes....	1.112	750
Acidentes do pessoal...	1.086	1.000
Acidentes diversos....	246	200
	68.046	50.553

Segundo este quadro, conseguir-se-hia com a electrificação reduzir em 18 % as despesas de exploração, correspondendo um terço exclusivamente para carvão.

No conjunto das linhas ferreas americanas, as compras de combustivel representam 208 milhões de dolars, para um total de gastos de exploração de 2.200 milhões, ou seja um 9,5 %. As despesas de combustivel são muito maiores nas linhas de Oeste por ficarem muito distanciadas as minas do carvão. Na «Pennsylvania Railroad» a percentagem é de 6,9, enquanto que na «Chicago Milwaukee and Saint-Paul Railway» se eleva a 12,7 %.

O problema da economia a realizar com a electrificação de uma linha ferrea depende de multiplos factores, nos quais o custo da energia nem sempre é o principal. Pode suceder, por exemplo, que com a utilização da electricidade, se possam adoptar em linhas de montanha, pendentes muito mais fortes do que com a tracção a vapor, com o que se obtém uma economia na construção, mas que se compensa com o custo das fabricas hydro-electricas e a dotação da linha.

Além disto deve também ter-se em consideração os incessantes e importantes progressos que se realizarão na construção das locomotoras e no rendimento das máquinas que produzem a electricidade pelo vapor; uma turbina de vapor na actualidade consome 20 % menos de carvão do que as installadas há 15 annos, e o seu custo por kilowat installado baixou de 75 %; e por outro lado, a mais intensa utilização das máquinas permite realizar ainda maiores economias.

Não parece possível ao auctor do estudo que estamos extractando, que uma rede de canaes, em qualquer ponto onde tal sistema possa ser adoptado, faça vantajosa concorrência a uma rede de caminhos de ferro, e a prova diz elle que se vê nos Estados Unidos, onde se abandonaram cerca de 2.500 milhas de canaes construídos durante a primeira metade do século XIX.

O caminho de ferro apresenta vantagens que o canal não pode realizar, pois este último é muito menos flexível do que o primeiro, e não pode alcançar tão facilmente as aglomerações. E' interessante saber-se que o governo dos Estados Unidos não estabeleceu até agora mais que 1.400 milhas de canaes, ao preço medio de 80.000 dolars por milha, ao passo que uma linha ferrea custa, termo

medio, 35.000 dolars por milha de via simples, e 60.000 se fôr de via dupla.

Faz depois a comparação dos resultados da exploração (velocidade, consumo de energia, etc.) entre um caminho de ferro e um canal (o de Lehigh) com tracção electrica, chegando á conclusão de que a energia consumida por tonelada-milha no canal é de 23 vats-hora, em face de experiencias realizadas.

Na linha de tracção electrica de New York, denominada «New-Haven-and Hartford Railroad», o consumo de energia, nos meses de Outubro e Novembro de 1914, foi de 27,3 vats-hora por tonelada-milha, com velocidade reduzida (10,85 milhas por hora), e de 28,5 vats-hora com a velocidade de 18,2 milhas por hora, sendo as estações d'esta linha relativamente mais numerosas do que nas restantes linhas da America, o que dá, por consequencia, maior gasto de energia.

Pode, pois, calcular-se que o consumo de energia electrica por tonelada-milha é, approximadamente, igual para o canal com a velocidade de 1,25 milhas por hora e para um comboio com a velocidade de 18 milhas-hora.

Com respeito a tráfego, o canal de Lehigh, ascende a 8.150 toneladas, com eclusas de quatro barcos, enquanto que com uma linha de caminho de ferro seriam suficientes cinco comboios de 1:600 toneladas de carga para se obter o mesmo resultado e se a linha fôr de via dupla chegar-se-ha a conseguir, em cada sentido da marcha, um tráfego cinco vezes maior do que o do canal.

Tais conclusões, diz o auctor que temos extractado, demonstram que os canaes só podem em muito limitados casos fazer competencia aos caminhos de ferro.



#### Estados Unidos da America

As locomotivas construídas nos Estados Unidos durante o anno de 1916, na terça parte da sua totalidade foram destinadas a países estrangeiros.

A produção total foi de 4.075 locomotivas, sendo 2.708 para serviço das linhas ferreas nacionais e 1.367 para outras nações. O seu custo foi aumentado entre 5.000 a 20.000 dolars por máquina para mais do que os das encomendas similares de 1914.

Presentemente estão prestando serviço nas linhas ferreas dos Estados Unidos 64.000 locomotivas, das quais 14.000 em comboios de passageiros, 38.000 nos de mercadorias, e a parte restante em usos diversos não classificados.

Nas linhas da «Pennsylvania Railroad» utilizam-se carris de 62,5 kilos por metro, nas linhas mais movimentadas, quando é certo que o círculo mais pesado em uso na Europa é o de 57 kilos. Em 65 quilometros de via da «Central Railroad of New-Jersey», está em serviço o círculo de 67,5, que é o mais pesado que se conhece até ao presente.

#### Hespanha

A companhia das linhas electricas de Vigo teve no exercicio, findo em 31 de Dezembro de 1916 resultados muito mais satisfatórios do que os do anno anterior.

As receitas das seis linhas em exploração ascenderam a 508.881,94 pesetas, contra 461.368,44 do exercicio de 1915, havendo, portanto um aumento de 47.513,50, a saber:

	1915 Pesetas	1916 Pesetas
Recebido por passageiros, serviços ordinarios e eventuais.....	437.514,30	475.810,46
Recebido por assinaturas.....	16.949,80	21.626,70
Diferenças de bilhetes.....	362,40	108,97
Cobrado por indemnizações.....	674,05	659.266
Cobrado por anuncios.....	5.500,29	5.965,38
Por outros conceitos.....	367,60	4.711,47
Total.....	461.368,44	508.881,94

Por essas seis linhas circularam 3.784.647 passageiros, mais 492.543 do que no exerceio anterior, havendo-se dado os aumentos de receita seguintes:

De 86.586,85 a 91.650,67 pesetas na linha de Urzais-Pereiro; de 101.423 a 110.283,55 pesetas na de Urzais-Bouzas; de 91.644,55 a 100.143,53 na de Pichachos-Caños; e de 79.447,50 a 86.805,70 na de Ribera-Cabral. Nas duas linhas restantes, os aumentos foram em menor proporção.

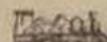
O movimento kilometrico foi de 1.034.915, contra 1.072.404; o producto medio por vagão-kilometro de 0,492 contra 0,430; o custo de 0,290 contra 0,312; baixando o coeficiente de exploração de 0,725 a 0,589.

A exploração deixou o lucro líquido de 140.605,28 pesetas.

### França

As receitas do Metropolitano de Paris, desde 26 de Fevereiro a 4 de Março foram de 1.362.521,40 francos, dando, desde o 1º de Janeiro do corrente anno, 12.165.289 francos contra 10.358.873 em 1916. Diferença a favor de 1917 nessa data: 1.806.416 francos.

De 5 a 11 de Março atingiram a 1.364.457,45, dando desde o 1º de Janeiro até áquelle dia um total de 13.529.746,45 francos contra 11.441.258 em 1916, ou seja uma diferença a favor de 1917 de 2.088.488,05 francos.



## Pessoal da Companhia Portugueza

O Conselho de Administração publicou, sob o n.º 80, uma Ordem Geral, que acabamos de receber e é do theor seguinte:

O Conselho de Administração d'esta Companhia, em sua sessão de 26 do corrente, resolveu:

1º—Consolidar os aumentos concedidos ao pessoal pela Ordem da Direcção Geral n.º 111, integrando-os nos vencimentos e salarios para todos os effeitos;

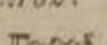
2º—Que os generos e productos fornecidos pelos *Armazens de Viveres* sejam vendidos ao pessoal sem lucro algum;

3º—Que a todos os agentes masculinos que aproveitaram das melhorias concedidas pela Ordem da Direcção Geral n.º 111, seja concedido um subsidio para attenuar o aggravamento do custo das subsistencias, e enquanto se cobrar a sobretaxa autorizada pela Portaria de hoje.

Esse subsidio será de seis escudos a cada agente, pago de dois em dois meses, devendo o primeiro pagamento effectuar-se na 1.ª dezena de Abril;

4º—Conceder igual subsidio às empregadas que não sejam esposas ou filhas solteiras de agentes já melhorados pelo subsidio da alínea anterior, e o de tres escudos de subsidio às empregadas n'estas ultimas condições.

São estas resoluções do Conselho de Administração que tenho o prazer de comunicar ao pessoal.—Lisboa, 30 de Março de 1917.—Pela Administração da Companhia: O Presidente da Comissão Executiva, *Barros Queiroz*.



### 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 Abril de 1917 serão pagos os coupons do 1.º e 2.º semestres de 1916 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%",—Escudos 1.594.

—pela apresentação do coupon N.º 43 da dita folha, igualmente Escudos 1.594.

—pela apresentação do coupon N.º 41 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% "2.ª e 3.ª séries, devidamente estampi-

lladas como obrigações de 1.º grau do mesmo tipo,—Escudos 2.591.

—pela apresentação do coupon N.º 42 da dita folha, igualmente Escudos 2.591.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» N.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

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

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Abril de 1917 será pago o coupon N.º 17 da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau de juro variavel até 4 1/2% "à razão de Escudos 1.520.

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» N.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

## Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

### Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da série Mirandella-Vizeu com os numeros 1.621 a 1.625, 6.421 a 6.425, 7.881 a 7.883, 9.281 a 9.285, 14.796 a 14.800, 17.191 a 17.195, 24.806 a 24.810, 24.911 a 24.915 e 25.416 a 25.420.

O pagamento dos titulos amortisados e juro das obrigações, relativo ao 2.º semestre de 1916 (coupon 55), começará no proximo dia 2 de Abril, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, e, no Porto, na Filial do Banco Nacional Ultramarino e Banco Aliança.

O pagamento d'este coupon tambem se realizará em Amsterdam, na casa dos srs. Westendorp & C.º até 30 de junho do corrente anno.

Lisboa, 13 de Março de 1917.

O Director de Servigo  
*Belchior José Machado*

Nos termos dos artigos 29.º e 30.º dos estatutos, é convocada a assembleia geral ordinaria para o dia 2 do proximo mez de Abril, pelas 13 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo e eleição da mesa da assembleia geral e dos corpos gerentes para o bienio de 1917 e 1918.

Não comparecendo numero suficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 23 do referido mez, no mesmo local e hora.

Lisboa, 16 de Março de 1917.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral  
*José Adolpho de Mello e Sousa*

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 41 de Março de 1917.

Pouco temos a dizer sobre a nossa situação financeira na segunda quinzena do mez, pois continuamos no mesmo marasmo, na especativa das celeberrimas propostas de Fazenda, que virão por certo aggravar ainda mais a nossa já tão triste situação.

O ponto mais negro do momento é, sem duvida, a crise do carvão, e segundo se diz, a Inglaterra só o enviará em barcos portuguezes e não em nenhum pertencente a qualquer paiz neutro. Ora tendo nós cedido á nossa aliada o melhor da frota mercante ex-allemã fundeada nos nossos portos, o que nos resta, pois, para o ir buscar a Cardiff ou a Swamea? Apenas quatro ou cinco barcos, e esses mesmos pendentes de um concurso aberto ha dias. E' pois este um dos pontos mais negros do momento, porque se vê a nossa industria ameaçada da sua paralysação, o que além de outros perigos representa a miseria de milhares de familias, e a fome é má conselheira.

**Bolsa.**—O mercado de fundos mostrou bastante actividade principalmente nos valores do Estado, que tiveram bastante procura devido á falta de capitalização no commercio e na industria.

E' notorio que a falta de transacções commerciaes, como ainda a crise de braços, tem paralysado estes dois importantes factores economicos, e d'ahi a derivação d'esse capital para a capitalização

m papeis de credito; e por consequencia da sua grande procura resulta, ipso-facto, a grande firmeza do papel.

E este facto é tanto mais real quanto é certo que algauas papeis aos quaes se atribuiaam parcos creditos teem tido grande procura da parte do capitalista.

**Cambios.** — O mercado cambial registou durante a quinzeaa ligeiras alterações, mantendo-se firme, porém, no fim da semana affrouxou um pouco devido á liquidação mensal.

O cambio do Rio de Janeiro s/Londres fechou a  $11\frac{27}{32}$  ou seja a libra ouro a 20.263.

C. G.

### Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MARÇO		EM 15 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	31 $\frac{1}{8}$	31	31 $\frac{1}{8}$	31
* 90 d/v.....	31 $\frac{1}{2}$	—	31 $\frac{13}{16}$	—
Paris cheque.....	830	835	830	835
Amsterdam cheque .....	652	658	650	658
Madrid cheque .....	1755	1765	1730	1740
Libras.....	8560	8570	8545	8555

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MARÇO													
	10	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento	40	40	40,15	40,10	40	40,05	40,05	40	39,90	38,85	39,85	30,90	40	40
Dívida interna 3%, coupon.....	40,05	40,05	40,10	40,15	40,10	40,10	40,05	40,05	39,90	40	39,85	39,90	40	40
* 4%, 1888, c/premios.....	—	22,60	26,60	—	—	22,670	—	22,670	22,595	—	—	—	—	—
* 4%, 1888/9 c.....	58,50	—	—	58,600	—	58,680	—	58,680	58,558	—	—	58,580	—	—
* 4%, 1890 c.....	51,69	—	—	—	—	51,650	—	51,680	51,670	51,650	51,670	51,680	52,600	—
* 3%, 1905 c/premios.....	—	10,10	—	10,25	10,25	—	—	—	10,25	10,20	10,20	10,20	—	—
* 5%, 1905, (C.º de F.º E.) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 5%, 1909, ob. (G.º de F.º E.) c.....	—	—	81,00	—	—	—	—	80,650	—	80,680	—	—	80,660	—
* 4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	81,50	—	84,50	84,50	84,50	84,40	84,40	86,40	84,530	84,530	84,40	84,40	84,40	84,40
3%, 2.ª serie.....	83,00	—	—	—	—	—	—	—	83,40	—	—	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	86,70	—	86,70	86,70	86,70	—	86,60	86,60	86,550	86,50	—	86,50	86,50	—
Obrigações dos Tabacos 4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	190,00	—	—	—	—	—	—	189,80	189,820	189,850	—	189,850	189,860	190,00
• Comercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	174,50	175,00	—	—	—	—	—	—	—
• Nacional Ultramarino.....	145,80	—	—	—	—	—	154,60	—	146,830	—	146,850	146,880	147,00	—
• Lisboa & Açores.....	134,00	—	—	134,00	—	—	135,00	—	—	—	135,00	—	—	—
• Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	34,00	—	—	—	—	34,50	—	—	—	—
• Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Companhia Tabacos, coupon.....	107,50	107,70	107,60	107,80	107,50	—	107,640	107,639	107,810	107,810	107,850	107,870	107,900	—
• Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	53,70	—	54,500	14,20	54,830	54,800	—	54,800	53,880	53,880	53,880	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	105,50	—	103,50	—	105,50	—	—	105,50	105,550	—	106,500	106,510	106,520	—
* Companhia C. F. de Benguela tit. 1	86,00	—	—	84,50	86,800	—	—	—	—	—	86,800	86,800	—	—
* * * * tit. 5	84,30	84,30	84,30	—	84,50	84,50	—	85,600	85,600	84,590	84,550	84,550	84,560	84,560
• Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	80,50	—	80,50	80,50	—	80,50	—	—	—	—	80,50	80,50	80,50	80,50
• Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	36,50	—	—	36,50	36,50	36,500	36,500	—	36,510	—	36,550	—	—
• Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	13,50	13,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,500	—	—	—	—
• Companhia Nacional, coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	76,50	—	76,50	76,50	76,50	76,50	—
• Companhia Nacional, coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,00	—	67,500	—	—
• Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	94,50	94,50	—	—	—	—	80,00	—	—	80,00	—
* predias 6%	—	—	—	—	94,50	94,50	—	90,50	91,50	—	—	—	—	94,500
* 5%	—	90,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91,500
* 4%	—	88,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3%, portuguez 1.ª serie.....	59	50,45	59,50	59,45	—	—	—	—	—	—	59,40	—	—	—
3%, 2.ª *	—	58,40	—	—	—	—	—	—	—	—	58,35	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	285	—	—	—	285	—	—	—	—	284	—	—
• Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
• Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	129,50	131	130,50	130	—	127,50	—	129	—	129,50	—	—	—	—
• Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3%, portuguez.....	52,50	—	53,50	53	—	—	—	—	53,75	—	—	—	52,50	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		

## Carris de ferro de Lisboa

Por uma ordem inesperada e de que não sabemos ainda a explicação, o sr. Governador Civil mandou, desde o dia 29, suspender ás 11 da noite todo o serviço de carros electricos a partir do Rocio.

Subsistindo, com a autorização do Governo, o funcionamento de theatros e outras diversões até à meia noite não se comprehende uma tal determinação, tanto mais, sendo tomada á ultima hora, na tarde d'esse dia comunicada á Companhia por uma forma terminante.

E se transtornos enormes faz tal medida aos theatros e seus frequentadores, imagine-se que incommodo causa aos passageiros dos rapidos do Porto que ainda vigoram até 12 de abril, e dos comboios da noite de Santarem, Vendas Novas, linha do Oeste, Cintra e Cascaes, que chegam depois das 11 e alguns depois da meia noite.

Para attender á dificuldade de transportes lembra-nos que poderia a empreza Eduardo Jorge (que não trabalha por electricidade nem gasta carvão) pôr junto da estação um dos seus carros para cada um dos pontos extremos da cidade, Arco do Cego, Belem, portas da Cruz da Pedra ou ao menos Caminho de Ferro e Almirante Reis.

Era um bom serviço, que ao publico agradaria por certo.



## O caminho de ferro subterraneo de Buenos Aires

A linha ferrea subterranea de Buenos Aires é a mais moderna de todas as linhas ferreas metropolitanas. A sua construcção não encontrou grandes dificuldades de ordem technica, e o que caracteriza essa installação é sobretudo o modo de construcção particular, adaptado ás condições locaes, assim como as suas ligações com a rede de tramways já existente, condicão imposta pela municipalidade para a concessão.

A cidade de Buenos Aires desenvolveu-se de uma forma extraordinaria, nos ultimos annos. Em 1869 não contava senão 177.000 habitantes; em 1895 já contava 663.000; e em 1913 a sua população ascendia a 1.450.000 almas. O aumento d'essa população seguiu uma progressão de tal modo rapida, que poucas cidades, mesmo New York, Chicago e Berlim, podem rivalisar a tal respeito com a capital da Argentina.

A cidade de Buenos Aires, situada sobre um terreno quasi plano, a 20 ou 30 metros acima do nível do rio da Prata, cuja largura é ahi de 45 kilometros, cobre um territorio muito extenso. Desde que se deixa o centro da cidade propriamente dito, onde se agrupam a maior parte dos edifícios publicos, os theatros, os bancos e as casas de commercio, que dão a esse bairro um aspecto muito semelhante ao da City de Londres, e que se tenha passado o soberbo palacio do Parlamento, os olhares cahem sobre bairros populares, de construções baixas, apenas com uma ou outra edificação mais elevada.

Os bairros exteriores são muito distanciados do centro da cidade, ou seja do bairro dos negócios, e do porto que os anima, e por causa do clima quente, que obriga todas as pessoas de alguns recursos a afastar-se para os arredores, a exiguidade dos meios de comunicação desde muito se havia feito sentir, chamando a atenção das entidades interessadas, quer moral quer materialmente, em tal facto.

Os carros electricos, que constituiram, durante muitos annos, o unico meio de comunicação, estavam sobre-carregados com serviço, quasi não satisfazendo ás necessidades sempre crescentes da população.

O numero de pessoas transportadas crescia de anno para anno de uma forma devéras extraordinaria. A mais importante das quatro companhias de viação electrica urbana, a Anglo Argentina Tramways C.º transportou nos seus vehiculos:

em 1900 approximadamente 28 milhões de passageiros, e em 1912, o numero de transportes elevou-se a 315 milhões.

O numero total de passageiros transportados por essa companhia, logo no seguinte anno de 1913, foi de 407 milhões, cifras pelas quaes se pode fazer uma ideia do desenvolvimento adquirido pela população. O numero de percurso por cada habitante foi, n'esse anno, de 280, cifra importantissima, se considerarmos que, por exemplo, Berlim, onde existem, além de varias linhas de omnibus, um caminho de ferro metropolitano, um caminho de ferro de cintura e um caminho de ferro elevado, o numero de percursos por habitante foi, no mesmo anno, de 285.

O extraordinario desenvolvimento da circulação urbana, manifestara-se tambem evidentemente no augmento do numero de fiacres e outros vehiculos particulares, que de 4.851 no anno de 1903, subira a 6.586 em 1908 e a 13.649 em 1913.

Para descongestionar, tanto quanto possivel as vias publicas, foi concedida, á Anglo Argentina Tramways C.º, em Dezembro de 1909, a necessaria permissão oficial para construir e explorar trez linhas subterraneas, a saber:

I—Da praça de Maio, pela avenida do mesmo nome, até á praça do Congresso e praça Onze, com prolongamento ulterior até á praça da Primeira Junta (antiga de Caballito), na extensão approximada de 7 kilometros, e denominada, em abreviatura, linha Maio-Onze-Caballito.

II—Perpendicular á precedente, da praça da Constituição ao Retiro, com cerca de 4 kilometros e meio de extensão.

III—Da praça de Maio á praça de Italia, na direcção norte-oeste, com cerca de 6 kilometros e meio de comprimento.

A municipalidade de Buenos Aires impoz á companhia concessionaria a obrigação formal de reduzir a circulação dos carros electricos nas diversas ruas mais concorridas de trânsito e a suppressão das linhas directamente paralelas. A companhia concessionaria devia estabelecer serviço directo entre as suas linhas de superficie e o caminho de ferro subterraneo, sem trasbordos.

Em consequencia dos resultados pouco favoraveis obtidos com o serviço subterraneo organizado como o das linhas electricas urbanas, a companhia absteve-se de fazer circular isoladamente sobre as linhas subterraneas os vehiculos da superficie, porque isso equivaleria a reduzir o serviço de comunicações rápidas em tunel, originando um serviço bastante mais demorado de carros subterraneos.

Foi então estabelecido, como nas outras linhas metropolitanas rápidas, que as vias subterraneas fossem percorridas por comboios completos e todo o material circulante foi construido especialmente para esse serviço, de maneira a poder supportar as velocidades superiores e a adaptar-se aos caes mais elevados das estações subterraneas. Esses comboios são desligados na extremidade da linha em tunel, e os vehiculos podem continuar então o seu trajecto isoladamente, sobre as linhas dos bairros exteriores, depois de subirem a rampa que os conduz ao nível do solo. Reciprocamente, os vehiculos que chegam pelas linhas da superficie são reunidos e ligados para formarem comboios antes de circularem nas linhas subterraneas.

Para obter a velocidade superior em tunel, emprega-se para as linhas do sub-solo uma tensão de 1.100 volts, em vez das 550 volts da tracção á superficie. Por causa d'essa tensão elevada, e para evitar a necessidade de empregar duas especies de apparelhos de tomada de corrente, o fio de contacto aereo é continuado nos tuneis e substitue o terceiro carril ou carril conductor. Para este efecto, foi preciso dar aos tuneis uma altura interior bem maior do que a dos outros metropolitanos construídos até á data, o que ainda trouxe a vantagem de permitir a melhor circulação do ar, o que é assaz importante no

caso, por causa da temperatura por vezes asfixiante do clima argentino.

Foi adoptada para os tuneis a altura interior de 4,35 metros, com a altura do fio de corrente a 4,10 acima dos carris e uma largura de 7,60 metros em linha recta (para veículos de 2,6 de largura).

O traçado é relativamente simples, pois corresponde ao das ruas. Como a linha subterrânea deve fazer o serviço combinado pela forma que deixamos indicada, as estações são muito próximas umas das outras no centro da cidade: 425 metros na linha Maio-Onze; sendo essa distância elevada a 800 metros no prolongamento até Caballito, já considerado como troço exterior.

As entradas para as estações são situadas nos passeios, e não sobre a calçada, e são sempre duas essas entradas, uma de cada lado da rua.

Independentemente do serviço combinado, há também um certo número de comboios completamente subterrâneos, com horário fixo, em relação com o qual são reguladas as marchas dos comboios da combinação.

A estação terminal de Caballito e a da praça Onze são particularmente interessantes. D'aquela primeira saem as rampas para a passagem dos veículos para as linhas da superfície do solo, estando as vias dispostas de maneira que uma parte dos comboios subterrâneos podem regressar directamente, enquanto que outros veículos são isolados para seguirem outros destinos.

Em resumo: o metropolitano argentino é de um tipo sobremaneira original.

## ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

No dia 12 do corrente mês, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso público para arrematação das empreitadas XIV e XV, respectivamente, de construção da estação de Alcacer do Sal e suas dependências e de 9 casas de guarda e 5 de guarda e partido, na 1.ª secção da linha do Sado.

Para a empreitada XIV a base de licitação é de 23.571\$66 e o depósito provisório, é de 589\$29, e para a empreitada VX a base de licitação é de 15.390\$26 e o depósito provisório respectivo, é de 384\$76. Os depósitos provisórios podem ser feitos em qualquer das Tesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 11 do referido mês.

As condições de praça e o caderno de encargos, estão patentes ao público na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa; e na sede da 1.ª Secção da linha do Sado, em Setúbal, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das 10 às 16 horas.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**

### Concurso para o fornecimento de lenha

Até ao dia 2 de Abril do corrente ano, pelas 12 horas, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigidas à Direcção Geral, em Santa Apolónia, para o fornecimento de lenha de eucalypto, azinho, carvalho, sobre ou pinho, nas condições e quantidades indicadas no caderno de encargos que está patente na repartição central da Divisão de Material e Tracção, em Santa Apolónia, onde se prestam quaisquer esclarecimentos que se julguem necessários.

As propostas recebidas até às 12 horas do referido dia serão abertas às 13 horas na estação central do Rocio, perante a Comissão Executiva.

### Caderno de encargos para o fornecimento de lenhas

Recebem-se propostas para o fornecimento de lenha de pinho, eucalypto, carvalho, sobre ou azinho.

A lenha deve ser fornecida rachada ou serrada formando achas, de 70 centímetros de comprimento.

Os toros que tiverem 5 a 14 c/m de diâmetro devem ser rachados ao meio.

Os toros que tiverem de 14 a 17 c/m devem ser rachados em trez partes.

Os toros que tiverem de 17 a 30 centímetros devem ser rachados em quatro partes.

Não se aceita lenha que não seja rachada ou cerrada ainda que os toros sejam de pequeno diâmetro.

Não se aceita lenha proveniente de toros de 5 c/m ou inferiores.

A lenha será utilizada nas estações de:

Lisboa P.....	á razão de	20 toneladas diárias
Campolide.....	" "	20 "
Setil.....	" "	30 "
Santarem.....	" "	5 "
Entroncamento.....	" "	50 "
Albergaria.....	" "	12 "
Pombal.....	" "	15 "
Alfarellos.....	" "	35 "
Coimbra.....	" "	10 "
Mogofores.....	" "	10 "
Aveiro.....	" "	20 "
Espinho.....	" "	5 "
Gaya.....	" "	20 "
Malveira.....	" "	10 "
Torres Vedras.....	" "	15 "
Caldas.....	" "	15 "
Leiria.....	" "	15 "
Coruche.....	" "	10 "
Vendas Novas.....	" "	10 "
Abrantes.....	" "	15 "
Castello Branco.....	" "	15 "
Covilhã.....	" "	10 "
Torre das Vargens.....	" "	25 "
Elvas.....	" "	15 "
Castello de Vide.....	" "	2 "
Marvão.....	" "	10 "
Cascaes.....	" "	20 "
Caes do Sodré.....	" "	10 "
Cintra.....	" "	40 "
Lisboa R.....	" "	10 "
Villa Franca.....	" "	5 "
Sacavém.....	" "	5 "

Nas quantidades respectivas e diárias á frente indicadas.

A lenha a utilizar nas estações de Lisboa P, Campolide, Lisboa R, Cascaes e Caes do Sodré, quando o fornecedor não a possa entregar em carros n'estas estações deverá ser entregue sobre vagões em qualquer das estações da Companhia situadas nos troços de linha de Alcantara a Cintra ou a Cascaes ou a Torres Vedras e de Santa Apolónia a Santarem.

A lenha a utilizar nas estações de Santarem, Albergaria, Pombal, Alfarellos, Coimbra, Mogofores, Espinho, Malveira, Torres Vedras, Caldas, Leiria, Coruche, Vendas Novas, Abrantes, Castello Branco, Covilhã, Torre das Vargens, Elvas, Castello de Vide, Marvão, Cintra será entregue n'estas estações em carros, empilhada e medida a stere pelo fornecedor.

A Companhia põe em cada uma das estações os steres á disposição do fornecedor e paga a lenha conforme o peso correspondente ao volume.

A lenha a fornecer em Aveiro, Covilhã e Mogofores pode ser (caso convenha ao fornecedor) entregue na Estação imediata ou antecedente áquelas estações na totalidade ou em parte.

A lenha a fornecer em Setil, quando o fornecedor não a possa entregar em carros n'esta estação, será entregue sobre vagões em qualquer das estações da linha de Vendas Novas.

A lenha a fornecer no Entroncamento, quando o fornecedor não a possa entregar em carros n'esta estação, será entregue sobre vagões em qualquer das estações da rede do Entroncamento e Abrantes, entre Entroncamento e Albergaria e entre Entroncamento e Santarem.

A lenha a fornecer em Villa Franca e Sacavém, quando o fornecedor não a possa entregar em carros e n'essas estações, deve ser entregue sobre vagões em qualquer das estações da rede entre Braga de Prata e Santarem ou situada na linha de Vendas Novas.

A lenha a fornecer na estação de Gaya será paga conforme o peso accusado na balança da estação expedidora.

A lenha é preferida pela ordem de qualidade seguinte:

Eucalypto, Azinho, Carvalho, Sobre e Pinho.

Até pôr fazer o stock de dois meses de consumo em cada uma das estações indicadas, a Companhia admittirá vários fornecedores para uma mesma estação.

Logo que se complete este stock a Companhia escolherá entre os fornecedores os que possam garantir o consumo de quatro meses e os que tenham fornecido a lenha em melhores condições.

A lenha que não for rachada ou serrada nas dimensões indicadas no contrato, será rejeitada se o fornecedor a não mandar rachar ou serrar á sua custa.

As faltas de cumprimento repetidas das clausulas do contrato são motivo de rescisão.

As propostas devem ser feitas para o fornecimento de quatro meses.

O proponente fará o depósito definitivo de 10% do valor do lote que lhe for adjudicado, reservando-se a Companhia o direito de rescindir o contrato logo que os fornecimentos se atrasem trez dias enquanto se não estabelecer o stock de dois meses e de dez dias d'ahi por diante.

Os pagamentos serão feitos no fim de cada mês.

## Salão OLYMPIA

Sessões todos os dias desde as 2 da tarde

Ultimas exibições das bellas fitas  
O Reisinho e Gioconda, 5 actos.

Ciume mortal, 3 partes, emocionante criação de Robine.

Brevemente estreia do famoso film  
O signal da Cruz, assumpto bíblico em 4 partes.

## AGENDA DO VIAJANTE

## BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—

## Grande Hotel o Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.

Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Asseio e ordem. Preços modiclos.

## GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.—

1, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexpressíveis comodidades e asseio; tratamento recomendável.—Proprietário, Domingos José Pires.

## LISBOA C. Mahony &amp; Amaral.—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide

anuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2º.

LISBOA Canha &amp; Formigal.—Artigos de mercearia.—Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boîte aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO João Pinto &amp; Irmão.—Despachantes —Rua Mousinho da Silveira, 134.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—Iluminación eléctrica—Luxuoso pátio—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1917

COMPANHIA  
PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 55	8 9	6 20	7 21
10	11 7	8 20	9 32
5 51	7 1	11 25	12 27
8 26	9 34	7 32	8 32
12 25	1 22	11 12	12 15

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 10	7 18	5 53	7 59
b 7 19	8 10	7 40	8 47
10 30	11 38	8 30	9 36
5 39	6 28	10 40	11 46
6 5	7 13	12	1 6
7	8 8	7	8 6
8 30	9 28	10	11 16
12 25	1 33	11 30	12 36

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 40	7 54	6 20	7 49
a 5 5	6 2	8 20	9 10
6 2	7 23	9 10	10 35
7 10	8 28	—	—
12 18	1 32	—	—

Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	
6 10	7 21	7 4	7 19
8 41	9 29	8 36	9 40
a 5 5	5 35	11	11 43
6 2	6 50	9 51	10 35
9 5	9 45	10 42	11 26
12 18	12 59	a 11 18	11 47

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
g 7 40	7 50	g 7 20	7 30
g 5 8	5 18	g 9 15	9 25
g 6 9	6 18	g 5 40	5 50

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 25	2 16	7 9	5 44
9 10	8 37	a 6 38	12 58
7 10	9 19	7 55	8 31
9 35	7 59	f 7 45	11 14

Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
5 5	8	1 5	8 19
7 55	11 28	11 40	5 5

Figueira	Coimbra	Figueira	
1 50	3 24	1 25	4 36
n 6 30	8 15	7 35	9 18
a 10 20	12 7	10 40	12 20
11 30	1 8	4 38	6 30
2 5	4 30	a 8 40	10 20
11 4	12 30	—	—

## PART. CHEG.



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para

Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES EM LISBOA:** JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>-R. do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

NO PORTO TAIT & Co.- R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



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

Vapor frances SAMARA.  
Agentes, Orey, Autunes & C.  
Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



Companhia da Mala Real  
do Pacifico

Continuam regularmente as Carreiras para a America do Sul.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.  
do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



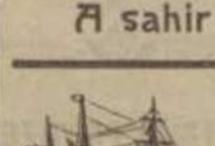
Liverpool (directo)

Vapor inglez ANSELM.  
Agentes, Garland Laidley & C.  
T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



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

Vapor portuguez S. MIGUEL.  
Agente, Germano S. Arnaud, C.  
do Sodré, 81, 2.<sup>o</sup>



A sahir de Leixões



Bordeus

Vapor frances SAHARA.  
Agente, Diogo Joaquim do Matos.  
Rua Nova da Alfândega, 7



Bordeus

Vapor frances NOUVEAU CON-  
SEIL.  
Agente, Diogo Joaquim de Matos.  
Rua Nova da Alfândega, 7

## MANUFACTURA DE DECALCOMANIAS INDUSTRIAES

Mais de 20.000 decorações para todas as industrias

Aplicação facil e instantanea

sobre madeira, metal, vidro, celuloide, couro, seda, papel, cartão, tella, faiança, porcellana, superficies pintadas, estuques, etc.

SOLIDEZ PERFEITA

90 % mais barato do que os trabalhos feitos á mão

Trabalhos de encommenda

Reprodução fiel e artistica de qualquer original

FRISOS

para decorações muraes

Window Signs americanos

para reclames a collocar instantaneamente sobre  
vidros de montras

TABOLETAS E ARTIGOS DE RECLAME

Inseripções e decorações

para caminhos de ferro, tramways, omnibus, automoveis, etc.

Representante em Portugal: L. de Mendonça e Costa

II, Rua da Horta Secca, 13, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

→ VIZEU ←

## GRANDE HOTEL DE PORTUGAL

Construido para este fim com todas as commodidades necessarias para os forasteiros

Gabinete de leitura, Casa de banho, Garaçé, etc.

Ha automoveis de aluguer

Preços: Diaria desde 1\$200 réis

Proprietario-Gerente — Manuel Cazimiro

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

# TINTURARIA DE P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16 --- 175-A, R. de S. Bento, 175-A  
OFFICIAS A VAPOR — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES E OUTROS

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

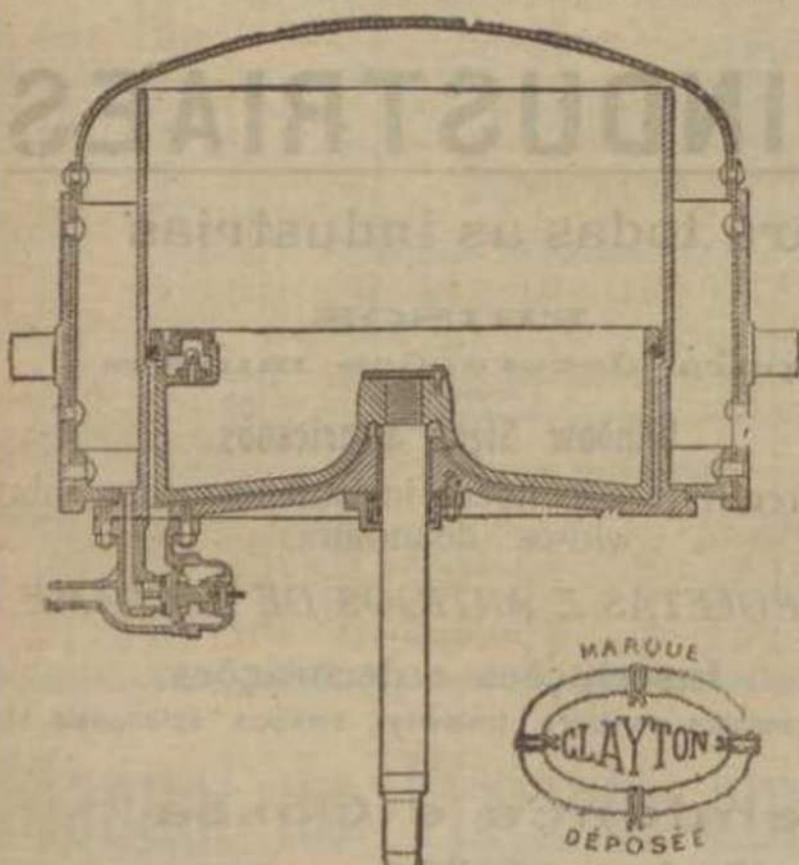
### PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

*Medalhas d'ouro:*  
Universal de Paris, 1878  
Internacional de Londres, 1885  
Universal de Paris, 1889  
*Gran Prix:*  
Universal de Paris, 1900  
FORA DE CONCURSO, Membro do Jury.  
Internacional de Milão, 1906

# COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15  
Para Portugal, Espanha, França e Belgica

Freios contínuos automáticos e não automáticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor



### FREIO DE ACCÃO RAPIDA

Para grandes comboios

DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

Signaes de alarme combinados com os freios

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

#### CONTINENTE:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
Caminhos de ferro do Minho e Douro  
Caminhos de ferro do Sul e Sueste  
Companhia da Beira Alta  
Companhia de Guimaraes  
Companhia do Porto à Povoa e Famalicão  
Companhia Nacional  
Companhia do Vale do Vouga

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

# BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'aco.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Económicas.

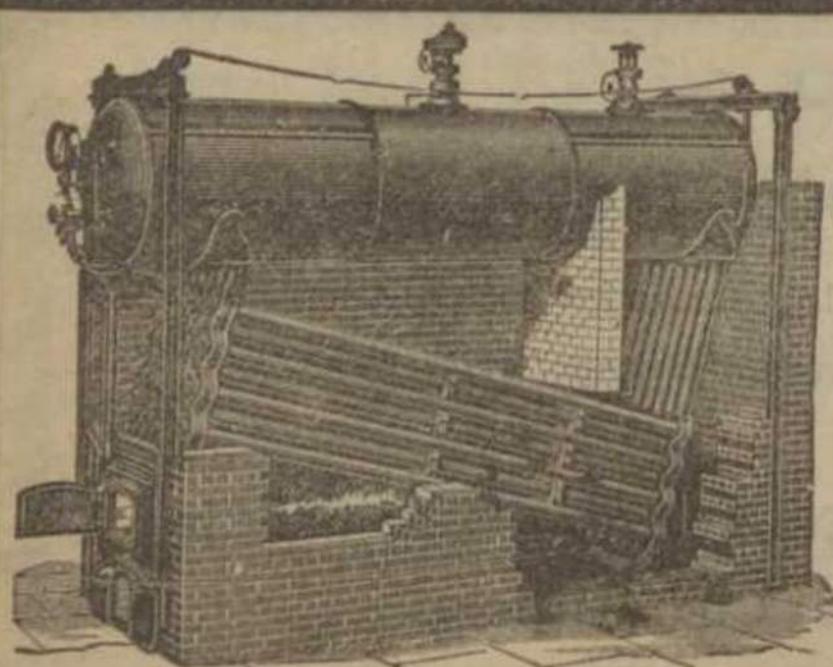
Há mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas automáticas.—Aquecedores d'água d'alimentação.—Purificadores d'água.—Chaminés de aço.—Transportadores para carvão.—Guindastes eléctricos.—Lubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrafemas: BABCOCK — LISBOA



Caldeira Babcock & Wilcox tipo terrestre