

AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

11.º de 31.º anno

LISBOA, 1 de Junho de 1918

Número 731



Caminhos de ferro coloniaes.....	171
As 33.500 acções da Companhia Portugueza.....	172
Parte financeira:	
Carteira	172
Boletim commercial e financeiro.....	172
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	173
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispanoises.....	173
Uma grande central eléctrica.....	174
Nova locomotiva eléctrica.....	174
Companhia Travéz d'Africa (Relatório).....	174
Arrematações.....	175
Horário dos comboios	176

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITÓRIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas—da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences.—**Material eléctrico**, instalações com, pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portáteis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações.—**Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento «Candiot»**, depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em ITALI e todos os mais para construções. — **Rails d'água**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEFONICO 586

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Sistema Stokes.

A comporta de rolhões livres, sistema Stoney, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido. Com esta comporta pode-se restabelecer em poucos minutos o regime primitivo d'um rio, em épocas de chuvas.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONEY"

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

COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS NO GLYDE EM GLASGOW

Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

Especialistas na construção de apparelhos de Regulação d'Água para obras hidráulicas, Irrigação, Rios de Maré, Instalações de Força, Hidráulica, Navegação, Obras de Exgoto, etc.

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

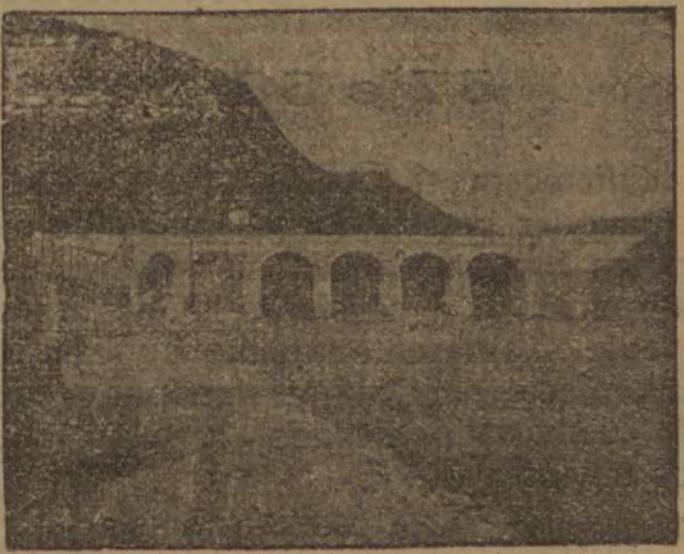
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.



COMPORTAS NO RIO ADDA, ITALIA.
Vão de cada comporta 10 metros. Profundidad e de cada com porta 9,2 metros. Altura de elevação 4,3 metros.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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



TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, Largo da Annunciada, 16 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES ESTRANGEIROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via,

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Companhia de Seguros "Fidelidade"

FUNDADA EM 1835

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

Telef.: Central

Endereço telegraphico:

Direcção: 1719 — Expediente: 388

"FIDELIDADE"

Capital emitido..... 1.344.000\$00

67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$16

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondências

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'água.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Económicas.

Há mais de 14.000.000 cavalos 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 electricos.—Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK»—LISBOA

Caldeira Babcock & Wilcox tipo terrestre

Aos Inventores, Engenheiros, etc.

T. G. BEATLEY & F.º

Proprietarios e corretores de navegação a vapor
(Único socio — Thomas Ernest Brook)

57 e 58, Headenhal Street, London, E. C. 3

também

Offerecem 1.000 guineos a qualquer pessoa de nacionalidade ou origem Ingleza, Aliada ou amiga que, na opinião e á satisfação d'esta firma, invente ou apresente as melhores applicações ou projecto para a rapida e prática carga e descarga de madeira, carvão, minérios e carga geral, que possa ser adoptado, por preço moderado, nos typos ordinarios de navios a vapor actualmente em serviço, ou por um preço proporcional, no caso da invenção ser applicável a um único typo.

(As propostas devem trazer a divisa «Speed»)

O Gerente da firma T. G. Beatley & Son será o unico juiz para apreciar os meritos e condições práticas das invenções, e a sua decisão não terá recurso, não podendo ser impugnada em qualquer tribunal.

A referida firma terá a preferencia para adquirir os direitos de patente das invenções para todo o mundo, desde que as condições de preço convenham. A citada quantia de 1.000 guineos, ou a que se venha a fixar, conforme se combine, será unicamente pagável no caso dos direitos serem adquiridos por T. G. Beatley & Son.

As propostas com todos os pormenores e projectos das applicações, bem como orçamentos em caso de utilidade, serão estudados por T. G. Beatley & Son, mas esta firma não toma o compromisso de aceitar qualquer d'ellas.

Este offerecimento caduca em fim de 1918

Offerecem 1.000 guineos a qualquer pessoa de nacionalidade ou origem Ingleza, Aliada ou amiga que, na opinião e á satisfação d'esta firma, invente ou apresente as melhores applicações ou projecto para a rapida e prática carga e descarga de madeira, carvão, minérios e carga geral, que possa ser adoptado, por preço moderado, nos typos ordinarios de navios a vapor actualmente em serviço, ou por um preço proporcional, no caso da invenção ser applicável a um único typo.

(As propostas devem trazer a divisa «Cargo Appliances»)

GAZETA DOS CÂMINHOS DE FÉRRÔ

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério 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)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA
Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro
Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA
Redactores: M. ANDRADE GOMES CARLOS GONÇALVES

II.º do 31.º anno | LISBOA, 1 de Junho de 1918 | Número 731

Novíssima reforma ferro-viaria

II

Mostrei no artigo anterior a inoportunidade do novo regulamento de caminhos de ferro, a nullidade legal de que enferma, a leviana falta de preparação que o caracteriza, a carencia de cooperação de quantos tinham direito a ser ouvidos, a extraordinaria desordem da matéria, a sua imperfeita e não raro comica redacção, distante do methodo e correcção de linguagem que ha o direito de exigir num diploma oficial.

Muito haveria ainda que notar n'esse capitulo, se não fosse preferivel ocuparmo-nos de preferencia da critica dos preceitos formulados. E, antes de proseguir, lembarei mais uma vez que unicamente os artigos por mim assignados na *Gazeta* são da minha autoria e responsabilidade. Convém ainda observar a entidades, que injuriaram em artigos assignados (que ficarão sem resposta, pois não injuria quem quer) cumulativamente com cartas particulares de ameaça, formulando a oportuna evocação do cavalo marinho e da aggressão pessoal, que tão indiferentes me são injurias como ameaças, sem lograrem desviar-me do caminho traçado.

*

O proseguimento da analyse do volumoso código fez-nos descobrir nova mina de preceitos, que no regulamento geral de caminhos de ferro deviam figurar e se encontram dispersos no regulamento de Fiscalização, ou antes no Decreto n.º 4.206, Titulo III.

Temos, com efeito; diante de nós a pitoresca novidade de um decreto 4.206, que aprova a Organisação annexa da Direcção Geral dos Transportes, mas essa Organisação divide-se em quatro titulos: Direcção General; Caminhos de Ferro do Estado; Fiscalização dos Caminhos de Ferro; e Regulamento de passes e bonus dos caminhos de ferro do Estado. Cada titulo tem a sua numeração diferente, de modo que o mesmo numero corresponde a 4 artigos dos 4 titulos, sendo necessário, nas citações, mencionar o decreto, o titulo e o numero do artigo.

Pois no titulo III ha uma infinidade de preceitos que respeitam ás Companhias e se não encontram no Decreto 4.205, quando não brigam com os que n'este se formulam.

Assim o art. 51.º, titulo III isenta de jurados "o pessoal externo da Fiscalização do Governo e todo o pessoal externo das Administrações de Caminhos de ferro do continente." O art. 189.º Titulo III isenta "todos os empregados effectivos dos Caminhos de ferro do Estado" sem especificar o pessoal jornaleiro, que é tambem considerado empregado. O art. 185.º do regulamento geral isenta só os empregados da Fiscalização e certas cathegorias do pessoal d'exploração sem distinguir direcções do Estado e empresas. Qual será a syn-

these hegeliana d'estas tres antitheses? Quem é afinal isento de jurado, na Fiscalização, nos Caminhos de ferro do Estado e nos das Companhias?

Foram transcriptos no regulamento geral os artigos 366.º a 393.º do Código Commercial, introduzindo-se-lhe alterações e adicionando-se-lhes novidades, ficando assim revogados e substituidos os correspondentes artigos de aquelle diploma. Pois o art. 20, al.) 52 do Titulo III encarrega os fiscaes de fazer cumprir os artigos 366.º a 393.º do Código.

Os artigos 163.º a 166.º do regulamento estabelecem regras para arbitragens, onde ha verdadeiras enormidades, como veremos. Pois o art. 56, Titulo III, manda que os inspectores do movimento e tráfego tomem sempre parte como peritos na avaliação dos danos e avarias.

O art. 112.º do regulamento fixa prazo para depósito, na Caixa Geral, das quantias cobradas a mais.

O art. 67.º, Titulo III, fixa prazo differente.

O art. 10.º, al.) 9 manda inspecionar as ambulâncias por pessoal dos Caminhos de ferro do Estado, que empresas são, como se as companhias não tivessem pessoal medico. Verdade seja que pela omissão do art. 23.º do decreto de 1864, que não foi trasladado para o novo regulamento, cessa para as empresas a obrigação de organizar o serviço medico!

O art. 16.º al.) 12, Titulo III, incumbe á Fiscalização a verificação de facturas e guias de transporte de serviços publicos, complicação nova, inutil e vexatoria.

O art. 19.º al.) 41, encarrega os fiscaes de indicar as bases de licitação nos leilões de objectos abandonados, função que ás empresas pertence.

A al.) 46 do mesmo artigo exige a aprovação, pela Fiscalização, dos modelos usados no serviço das Administrações!

Os artigos 52.º, 54.º, 55.º, 56.º, 58.º, 64.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º, 77.º e 78.º do Titulo III constituem materia do regulamento geral, onde deviam estar, ou antes onde não deviam estar muitos d'elles, como a seu tempo se verá. Basta um para panno de amostra.

O art. 64.º exige o visto da Fiscalização no recibo de pagamento do imposto de transito e sello, pelos portadores de passes e bonus, que não sejam a favor do pessoal ferro-viario, não sendo validos sem esse recibo visado.

Porque não são tambem visados os bilhetes e as senhas das remessas? O visto é nos recibos em branco: que significa então? Ou é posterior ao pagamento: como se obtém?

Um simples artigo confundido nas fileiras do batalhão sagrado do regulamento da Fiscalização (art. 78.º) vem revogar os contractos existentes, prohibindo expressamente todas as tarificações sobre transportes ou contractos com qualquer expedidor, não podendo ser prorrogadas as existentes.

Fechemos esta digressão, alias instructiva, e voltemos ao regulamento geral.

*

O primeiro defeito do regulamento é a sua antinomia com as normas consagradas pela secunda prática de tantos annos, que substituiram a rigida uniformidade e as excessivas exigências do principio, por preceitos flexíveis, que accommodam o instrumento á sua função.

Essa evolução de criterios revela-se, não só nos livros da especialidade, como na successão das leis e regulamentos e nas memorias e actos dos congressos.

Entre a arteria principal de intenso tráfico e de grande circulação e a modesta vicinalidade dos caminhos de ferro, que vai até á utilisação do leito das es-

tradas, são multiplas as gradações e com elles variam os preceitos legaes.

Nas proprias rôdes de via normal das grandes companhias ha numerosos caminhos de interesse geral isentos da severidade de preceitos applicados ás linhas principaes. Procura-se embaratecer a construção e facilitar a exploração, aligeirando-a de encargos inuteis. Renuncia-se a um criterio pueril de segurança, que origina precauções exageradas. Hoje não se exigem vedações se não onde realmente são precisas.

Só se fazem fechar e guardar as passagens de nível de intenso movimento. Supprimem-se em muitas d'ellas os contracarris. Reduzem-se ao minimo as instalações das linhas secundarias, quer no que respeita a signaes, quer na organisação económica dos serviços de exploração. Só assim se consegue diminuir encargos e chamar captaes á obra tão necessaria do estreitamento das malhas na rôde ferro-viaria, levando a sua acção de fomento a toda a parte.

Quem comparar a legislação francesa de 1845 e 1846 com o regulamento de 1901 e com diplomas posteriores, nota desde logo a diferença dos criterios adoptados.

Pois o novo regulamento portuguez seguiu a orientação inversa.

Tornou universal e absoluto o preceito da vedação (art. 9.^º), que era letra morta nas linhas a que os contractos o impozeram e que n'outras abrangia apenas os locaes em que o governo a julgasse necessaria. Assim haverá que fazer mais de 6000 kilometros de vedações, a não ficar letra morta o artigo, e então para que se introduziu de novo na legislação?

Lá veiu o preceito absoluto de contracarris (art. 18.^º); a exigencia de signaes fixos, mesmo onde são dispensaveis (art. 54.^º); a uniformidade de signalisação em todas as linhas, seja qual fôr a intensidade da circulação nellas (art. 55.^º), o que não é apenas a uniformidade de regras fundamentaes, da linguagem empregada, por assim dizer, do codigo fundamental, traduzido na pratica por formas varias e de diversa minuciosidade e rigor, conforme a natureza da linha e as condições da sua exploração; a imposição de um regulamento uniforme do serviço d'estações para todas as linhas (art. 200.^º); a exigencia generica de compartimentos para senhoras sós e para fumadores, sem distinção de typos de material (art. 97.^º e 107.^º, al. 6); a imposição do signal de alarme em todas as carruagens (art. 71.^º); a mesma nomenclatura de comboios, aliás discutivel, imposta a todas as linhas com a fixação de *marchas medias — minimas*, saborosa e obscura terminologia, que se não sabe o que significa, se velocidades commerciaes ou de marcha, se se refere ao trajecto total ou aos parciaes e, finalmente, em nada attende ao perfil e planta de cada linha (artigos 80.^º e 85.^º); a prescrição de bases uniformes de preços para as tarifas de todos os caminhos de ferro, conjugada com a supressão de tarifas especiaes (artigos 113.^º, 119.^º e 121.^º); exigencia universal de ambulancias de comboios com o indispensavel para qualquer soccorro, o que é extranhamente latitudinario, em vez do necessário para os primeiros socorros, que exigia o regulamento de 1868; a prescrição universal, na desinfecção de vagões, dos apparelhos mais aperfeiçoados, o que abre campo vastissimo ás exigencias excessivas.

Analysarei em especial os preceitos relativos ao sistema de tarifas. Dos outros basta a sua enumeração para se mostrar o espirito retrogrado que presidiu á atabalhoada redacção do regulamento.

Ha, sobre tudo, que pôr em relevo a absurda proibição, generica e absoluta, dos transportes de pequena velocidade em comboios de passageiros, o que desorganiza, em prejuizo do publico, o serviço de todas

as linhas e torna impossivel um rasoavel aproveitamento de tracção, obrigando as empresas a restringir o mais possivel o numero de comboios de passageiros.

E' a negação de todas as normas admittidas e consagradas pela pratica judicosa.

Tambem é de notar a prohibição absoluta de exceder a lotação das carruagens, conjugada com a obrigação de assegurar logar a todos os passageiros sob a sancção de perdas e danos quando não possam seguir viagem, e multas por se exceder a lotação (artigos 93.^º, 94.^º, 98.^º e 99.^º).

Segunda e significativa caracteristica é a da hostilidade para com as companhias. Cerceam-se-lhes as legitimas atribuições; impõe-se-lhes uma tutela deprimente; invertem-se os papeis, commettendo-se á Fiscalisação funcções que ás companhias pertencem; impõem-se-lhes penalidades draconianas, que a cada momento as põem á mercê do arbitrio dos fiscaes.

As companhias e o seu pessoal ficam reduzidos a uma situação de minoridade, de incapacidade legal, incompatíveis com o seu prestigio e dignidade.

Ao mesmo regimen são submettidas as linhas do Estado.

A diferença é que o seu chefe supremo, o director geral dos transportes, o é ao mesmo tempo da Fiscalisação. *Il y a avec le ciel des accommodements...* Demais, as multas que o Estado-empresa paga, o mesmo Estado as cobra em seu proveito. Continuaremos no regimen dos dois pesos e das duas medidas e *la raison c'est que je m'appelle lion*.

Como justificadamente observaram os directores de companhias na sua representação de 21 de maio,

«As companhias eram até hoje associadas do Estado, por elle respeitadas e consideradas, que no desempenho de um serviço publico immobilisavam, com ou sem garantia, capitais avultados e para cuja boa iniciativa se appellava a fim de imprimirem aos transportes por caminho de ferro a feição progressiva e a indole comercial que devem revestir. Passam agora a ser entidades suspeitas e de má nota, tuteladas com dureza suspicaz, postas á mercê dos fiscaes, multadas a cada momento esbulhadas dos seus direitos.

A livre escolha do pessoal, embora afirmada no art. 13.^º, é coarctada pela exigencia do visto da Fiscalisação para a admissão do pessoal de estações, comboios e machinas (art. 181.^º), assim como a de certos documentos, como termo abonatorio, etc. A essa restrição junta-se a exigencia de um regulamento especial para cada estação e apeadeiro, descriminando as funcções de cada agente e que será submetido á previa aprovação do governo (art. 178.^º).

O art. 88.^º abre campo a novas exigencias da Fiscalisação, como se as empresas se não preocupassem com a segurança do publico.

Nenhum comboio, a não ser de socorro, poderá circular sem horario previamente aprovado pelo Ministro (art. 86.^º). Assim se restringe a liberdade d'exploração relativamente a comboios supplementares de mercadorias, extraordinarios de passageiros, comboios de serviço, etc.

Verdade seja que os artigos 38.^º e 48.^º e bem assim o art. 54.^º do Titulo III parecem estabelecerem outras normas.

O Governo impõe ás Companhias comboios rápidos com material especial (art. 74.^º) e determinados comboios *tramways* (art. 77.^º e 78.^º).

Assim são despojadas de um direito de iniciativa.

São esbulhadas do direito de policiamento interior das estações, em artigos pitorescos como o do *crieur* (art. 87.^º) e o dos *locaes suburbanos* (art. 186.^º), transferindo-se essas funcções para... os regedores.

Prohibe-se-lhes (*risum teneatis!*) que os comboios extraordinarios ultrapassem os ordinarios de passageiros.

São os fiscaes quem, providencia, dando ordens directas aos agentes locaes, quando haja affluencia extraordinaria de passageiros ou transportes (sic) (art. 85.^o), como se as emprezas não tivessem pessoal graduado para organizar os serviços e attender os casos extraordinarios!

O art. 188.^o manda multar as companhias que não responderem promptamente ás repartições competentes, sendo o agravo requintado pela fórmula adoptada para o pagamento da multa.

Manda-se depositar na Caixa Geral o producto de venda de objectos abandonados e da rectificação de taxas, com formulario complicado nos artigos 66.^o e 67.^o do Título III, como se as Companhias não fossem idoneas para guardar nos seus cofres essas quantias relativamente insignificantes em paralelo com os impostos avultados que cobram para o Estado.

Declara-se propriedade do Estado o saldo não reclamado, quer em relação aos objectos abandonados, legitima propriedade d'ellas nos termos dos artigos 411.^o e 412.^o do Código Civil, e que, no que respeita a cobranças a mais, não reclamadas, vem compensar os erros para menos.

Como é que se pretende impor ás emprezas a rectificação de todas as taxas sem excepção?

Quem não conhece a impraticabilidade de tal preceito?

E, por outro lado, se por tal fórmula se impõe essa verificação, é preciso affirmar o dever correlativo de ser pelo publico restituído o que se verifique ter sido cobrado a menos.

E' edificante a lista, que vamos reproduzir, das multas comminadas no regulamento ás companhias.

Multa de 500\$ a 1.000\$ por insuficiencia de pessoal (art. 43.^o).

" por atraços de comboios em qualquer estação (art. 47.^o).

" de 200\$ a 400\$ por comboios extraordinarios (art. 49.^o).

" de 50\$ por se exceder lotação de carruagens (art. 94.^o).

" de 50\$ por infracções policiaes de extraluos, imputaveis ás companhias (art. 110.^o).

Multa de 30% do valor das remessas de grande velocidade por atraso na entrega, além de perdas e danos (art. 138.^o).

Multa de 100\$ a 200\$ por falta de formalidades em relação a objectos abandonados (art. 156.^o).

Multa de 20% da importancia das indemnisações fixadas por arbitragem, por mez, ou fraçao, de demora no pagamento (art. 166.^o).

Multa de 25% da importancia de rectificações ou indemnisações por cada mez de demora (art. 170.^o).

Multa de 10% do valor das remessas de valor até 20\$00 por cada dia além do prazo fixado para as pagar, havendo certo atraso na entrega (art. 171.^o).

Multa de 500\$ a 1.000\$ por insuficiencia das instalações, sendo as obras feitas pelo Governo por conta da empresa (art. 174.^o).

Multa de 10% do preço do transporte por cada dia de demora no fornecimento do vagão (art. 175.^o).

Multa de 50\$ por falta do regulamento especial para cada estação ou apeadeiro (art. 179.^o).

Multa de 50\$ a 100\$ por cada nomeação de empregado sem os documentos exigidos ou sem o visto da Fiscalisação (art. 181.^o).

Multa de 100\$ a 200\$ por estorvo ao exercicio das funções dos fiscaes (art. 184.^o).

Multa de 20\$ por falta de promptidão em responder a repartições (art. 187.^o).

Multa de 500\$ a 1.000\$ por não mandar prender o empregado que lhe constar que praticou um furto ou um acto de commercio, que não seja aquisição de objectos para uso proprio (art. 191.^o).

Multa de 10\$ pela recusa do livre para reclamações e alvitres (art. 201.^o).

Multa de 500\$ pela publicação de diplomas que contrariem o regulamento (art. 208.^o).

Multa de 10 a 80% dos portes de pequena velocidade por demoras (art. 234.^o).

Multa de metade do producto do leilão, se ha demora no depósito na Caixa Geral (Dec. 4.026, art. 66^o, § 3.^o).

E segundo o art. 32.^o, todas essas multas (excepto as percentagens, que revertem para o interessado) são processadas e cobradas administrativamente pelo pro-

cesso das contribuições publicas, a não ser as dos artigos 47.^o, 188.^o e 201.^o, que o fiscal applica directamente, passando guia para pagamento.

Porque são assim tratadas as companhias? Quaes os seus maleficios?

A elles se deve a construcção das seguintes linhas:

Companhia Real	1.073 km.
Beira Alta	253 "
Porto — Povoa — Famalicão	64 "
Guimarães	56 "
Companhia Nacional	185 "
Valle do Vouga	176 "
Meridionaes	70 "
Mondego	29 "
	1.906

Juntando as linhas de Penafiel á Lixa e a Entre-Rios e Cintra-Oceano, podemos arredondal-as em 2.000 kilometros, tendo sido as seguintes construidas sem auxilio do Estado:

Ramal de Caceres	72 km.
Cintra-Torres	74 "
Ramal de Cascaes	26 "
Linhos urbanas, circumvalação	12 "
Pampilhosa-Figueira	51 "
Porto-Famalicão	64 "
Guimarães	56 "
Vendas Novas-Setil	70 "
Mondego	26 "
	451

Ha que juntar Penafiel á Lixa e Cintra-Oceano. Inclui Coimbra á Louzã apesar da pequena garantia para a sua conclusão (entrada aliás já no periodo do reembolso) porque é uma parcella insignificante de encargo; sobejamente compensado pelo que ha gasto no troço Louzã-Arganil.

Para a construcção d'essas linhas contribuiu o Estado, directamente pela cedencia do imposto de transito da pequena velocidade no Norte e Leste durante 36 annos, com cerca de 17.700 contos, a que ha que juntar, em garantias de juro, que são adiantamentos reembolsaveis com juro, cerca de 12.800.

Só de impostos de transito e sello tem o Estado embolsado cerca de 10.000 contos nas linhas de companhias.

Junte-se a esta cifra a economia de centos de contos annuaes em transportes de serviço publico, os impostos diversos pagos pelas companhias, por si e pelo seu pessoal e pelos seus titulos, e o enorme incremento da materia tributaria e ver-se-ha que magnifica operação financeira fez o Estado. E no fim das concessões recebe sem mais encargos o enorme capital representado por mais de 2.000 kilometros de linhas ferreas.

Que recebem em troca as Companhias? Quasi nenhuma pode dar dividendo ás acções e nem todas pagam integralmente o coupon das suas obrigações. Mesmo a Companhia Nacional, quando dá um pequeno dividendo, satisfaz sob essa forma encargos de obrigações solvidos pela entrega de acções.

Fazem mau serviço? Que o digam os 15.000:000 passageiros e 1.626:000 toneladas de mercadorias que circularam nas suas linhas em 1913.

Ha irregularidades e motivos de queixa para o publico?

Ha, e são de duas ordens as causas. A primeira deriva das difficuldades e perturbações originadas pelo estado de guerra. A segunda da profunda perturba-

ção mental e moral que ha annos a esta parte tanto abalou a disciplina social na sociedade portugueza.

Nenhuma d'essas causas são da responsabilidade das companhias, que luctam contra elles com sorte varia e lhes suportam as consequencias. Soffre com elles o publico, mas o Estado, que explora 1.241 kilómetros, que atire a primeira pedra, pois em materia de mau serviço as suas linhas occupam hoje o primeiro lugar.

Está o remedio em innovações regulamentares deprimentes e draconianas? Não.

Bastava o regulamento anterior, criteriosamente aplicado pela mesma Fiscalisação, que ha de aplicar o actual. Com a agravante de que tanto as companhias como o seu pessoal são desprestigiados pelo regimen a que se pretende sujeitá-los, o que so pôde ter consequencias perniciosas na marcha dos serviços.

O pessoal, sim. Convém reproduzir o que a este respeito allegaram os directores da exploração na sua representação:

"Não é tratado o pessoal das empresas melhor do que ellas. A corporação ferro-viaria foi modelo de dedicação e disciplina, entregando-se com zelo ao seu arduo mister. Circunstancias extraordinarias, que é ocioso referir, originaram n'estes ultimos tempos lamentaveis conflictos e perturbações, de que o serviço se tem resentido, sem que um ou outro abuso haja de ser generalizado e servir de pretexto ao estigma de indignidade imposto a uma classe inteira no regulamento, pela comminación de penas draconianas, que em geral ficam letra morta, quando são excessivas.

"Com o desprestigio e cerceamento da auctoridade das emprezas soffre o seu pessoal, que fica á mercê dos fiscaes, nem sempre recrutados com os necessarios requisitos de idoneidade.

"A qualidade de agentes subalternos da auctoridade publica, que o art. 17.º § 2.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 conferia aos empregados ajuramentados das emprezas, desapareceu no art. 14.º do novo regulamento, que ao mesmo tempo lhes prohíbe o exercicio de funcções policiaes na presença dos fiscaes, e o porte de arma fora da zona do caminho de ferro, embora n'esta não residam alguns.

"Cessou para as emprezas a obrigação de organisarem o serviço medico para promptos socorros a passageiros, operarios e empregados, que o art. 23.º, agora omittido, do decreto de 1864 prescrevia.

"São isentos de jurados todos os agentes dos Caminhos de ferro do Estado; apenas a um pequeno numero de categorias dos das companhias se concede essa justificada regalia.

"O furto praticado por empregados de caminho de ferro, seja onde fôr, é castigado judicialmente com rigor maior do que noutro qualquer individuo, quando á pena ordinaria como cidadão se vae juntar a pena disciplinar, em geral a demissão, prevista nos regulamentos internos (artigos 189.º e 190.º).

"Os empregados que, por si ou por outrem, dentro ou fora do caminho de ferro, praticarem qualquer acto de commercio, que não seja a aquisição de objectos para uso proprio, incorrem na pena de 50\$ a 300\$ de multa e suspensão por seis meses, da primeira vez, e o dobro da multa e a demissão no caso de reincidencia, (art. 193.º) e a pessoa com quem o acto de commercio foi praticado na multa de 300\$ a 1.000\$ (art. 194.º). Todas essas multas são impostas e cobradas administrativa e não judicialmente. Não commentamos.

"A aceitação de offertas, promessas ou dadivas, de pessoa que tenha negocio ou pretensão dependente das funcções do agente, dá logar á multa administrativa de 50\$ a 400\$, além da applicação das disposições

do Código Penal e se o presente é recebido e o acto praticado e injusto, a multa varia entre 100\$ e 500\$, além da applicação do art. 318.º do Código Penal (art. 197.º).

"Os agentes das empresas não podem preencher notas de expedição, nem expedir remessas em seu nome, com excepção das que "gosando de qualquer beneficio das empresas, sejam para seu consumo proprio".

"A cada infracção é aplicada administrativamente a multa de 10\$ a 50\$ (art. 218.º).

"Escusados são commentarios para demonstrar o excessivo e portanto contraproducente rigor de penalidades taes, recahindo até sobre actos necessarios e innocentes do empregado mais escrupuloso e correcto, cuja vida se torna impossivel, a não recorrer a cada passo a artifícios e a pessoa interposta para a pratica de actos legitimos e necessarios.

"Não querem, nem solicitariam taes rigores para com os seus agentes as empresas, que os teem como leaes cooperadores. Por igual interessadas no prestigio e bom nome da familia ferro-viaria, nunca pediram ao Estado que amesquinhasse a sua accão disciplinar, prevista nos regulamentos internos, para abusos possiveis em collectividades numerosas, e a pretendesse suprir com os rigores de severissimas penas, aquella accrescentadas, e que até se nos affiguram algumas inconstitucionaes e contradictorias com o principio da igualdade perante a lei".

*

Não é rasgando contractos, offendendo direitos, desauctorizando as companhias por titulos humilhantes, instituindo fiscalisações excessivas e invasoras de legítimas atribuições, impondo penas draconianas ás empresas e ao seu pessoal, que se remediam imperfeições.

E' notorio que o serviço de caminhos de ferro é hoje irregular. Crescem os vencimentos, augmentam-se as regalias do pessoal, avolumam-se os sacrificios das empresas e do publico, sem que as razões de queixa diminuam; pelo contrario.

Desconte-se o enorme quinhão que n'essas irregularidades cabe ao estado de guerra, originando a falta de carvão, a quasi impossibilidade de certas reparações, a deficiencia crescente do material circulante, a enorme affluencia de lenha a transportar para as industrias e para os proprios caminhos de ferro.

O que fica resulta, como já ponderámos, não da indifferença das empresas pelos interesses commerciaes, mas do afrouxamento da disciplina, de que elles são as primeiras victimas. Cure-se esse mal, que para melhorar o serviço não será preciso reforma radical e tumultuaria de regulamentos e tarifas.

Dir-me-ão porém: a accão de causas extraordinarias está attendida no novo regulamento, cujas disposições transitorias deixam em suspenso, até seis mezes ou um anno depois da paz, certos preceitos restrictivos, mais onerosos para as companhias.

Assim é; até succede serem n'essa suspensão incluidos paragraphos que não existem, e para um certo numero de preceitos fixar-se o prazo de 6 mezes, n'um artigo e 12 n'outro.

Essa concessão revela a inoportunidade do regulamento. Um anno depois da paz! Quem sabe o estado dos mercados, a possibilidade de aquisição de certos materiaes?

Quem é capaz de affirmar a proporcionalidade entre determinadas exigencias e as respectivas condições futuras d'equilibrio?

E se uma reforma cuidadosamente elaborada enfermaria forçosamente d'esse defeito, que será um diploma

atabalhado, feito de animo leve, faltó de ordem e levianamente concebido?

Um exemplo entre mil a que já atraç me referi.

O art. 185.^o do regulamento geral isenta de jurados "os empregados da Fiscalização, os telegraphistas, os machinistas, os conductores, os guarda-fios, os guardas de passagens e os chefes d'estação."

Este preceito é por igual aplicável ao pessoal de companhias e aos dos caminhos de ferro do Estado.

Pois bem: o art. 51.^o do Decreto 4206, Título III, isenta só "*o pessoal externo da Fiscalização e todo o pessoal externo das administrações dos caminhos de ferro do continente*", o que abrange os caminhos de ferro do Estado, considerados como empresas pelo art. 5.^o do Decreto 4205.

Ha porém mais. O Decreto 4206, Título III, no seu art. 189.^o, isenta de jurados "*todos os empregados efectivos dos Caminhos de Ferro do Estado*".

Essa denominação *empregados* abrange o pessoal jornaleiro? Não se sabe, nem se deprehende do novo regulamento dos Caminhos de ferro do Estado que emprega indistintamente os termos *empregados, funcionarios e pessoal* sem estabeler as necessarias distincções, nem até definir para todos regras de nomeação e promoção. Dos tres textos qual vale? Quem é afinal isento de jurado?

Se fossemos a ennumerar as provas da precipitação, do desalinho, da leveza de animo, accusadas por cada pagina do volumoso código seria interminavel a lista. Se até se commina a multa ao que sempre foi motivo de suspensão e se deixam os directores dos caminhos de ferro do Estado sem atribuições definidas em relação ao pessoal!

A esse esmerilhar de imperfeições, mais bastas que lagartas em couval, preferimos a analyse da revolução que o regulamento pretende operar em materia de exploração commercial, deitando poeira nos olhos do publico, seduzido pela miragem de tarifas simples e uniformes, na aparence.

Já se annunciam milhares de assignaturas de comerciantes, accudindo *espontaneas* a uma representação concisa a favor do regulamento!!

Milagres de sabida origem.

Vasto é o assumpto; deixal-o hemos para outro artigo. Até lá talvez triumphe a rasão e a justiça e o regulamento seja suspenso e sujeito a revisão.

J. Fernando de Souza.



PARTE OFICIAL

Ministério das Subsistencias e Transportes

Repartição do Caminho de Ferro

2.ª Secção

PORTRARIA N.º 1:372

Atendendo a que pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi presente o processo referente às contas de liquidação da garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos, correspondente ao primeiro semestre do ano económico de 1917-1918:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Subsistências e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar as referidas contas, e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado, como reembolso, com a quantia de 75.658\$27, proveniente da metade do excesso de rendimento sobre a quantia garantida pelo contrato de 26 de Novembro de 1882, como liquidação provisória, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do actual ano económico de 1917-1918.

PORTRARIA N.º 1:373

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao primeiro semestre do

ano económico de 1917-1918, está em condições de ser aprovada: Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Subsistências e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 49.609\$21, como liquidação provisória desta garantia de juro, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do actual ano económico.

PORTRARIA N.º 1:374

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para alienar umas parcelas de terreno na linha férrea do Norte, entre os quilómetros 317,61218 e 317,6736: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Subsistências e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas, que as referidas parcelas de terreno, cujas áreas são de 69^{m²},425 e 2:856^{m²},47 sejam declaradas sobrantes.

Paços do Governo da República, 6 de Maio de 1918. — O Ministro das Subsistências e Transportes, António Maria de Azevedo Machado Santos.

"À Carris de Ferro de Lisboa"

Simples registo dos factos da quinzena:

Como os leitores viram do nosso artigo passado, a Câmara, entre outras concessões á Companhia Carris, dera-lhe auctorisação para estabelecer *carros directos* nas linhas de longo percurso, Algés, Dafundo, Lumiar, Benfica e Poço do Bispo, suprimindo n'elles os bilhetes para a primeira zona, isto é, os antigos de 30 reis (hoje 40 reis).

A Companhia, porém, entendeu isso a seu modo, e se bem o entendeu (para si) melhor o fez, suprimindo a venda não só para a primeira como para a segunda e terceira; isto é, nos carros para o Dafundo, só vendia bilhetes para Algés e além; e nos do Lumiar, para Campo Grande.

O publico, que é tambem patrão, porque é elle que paga á companhia, não deixou passar a esperteza; a Câmara Municipal secundou-lhe os protestos pondo em edital o que concedera; e a Companhia, teve que se convencer de que *não passava* e submeter-se.

Ainda assim, a Câmara concedeu-lhe que, nos carros para o Dafundo, só se vendam, á partida da Rotunda, bilhetes para Belem, e desde o Rocio para Algés; mas nos para o Lumiar, já se vendem para o Matadouro.

Aquellas determinações da Companhia deram logar, no sabbado 25, a varios conflictos entre passageiros e empregados, suspendendo-se as carreiras nessa tarde até que, alta noite, n'uma conferencia, no Governo Civil, entre o Snr. Adães Barmudes, presidente da Câmara, e um director da Companhia, se chegou a uma solução, honrosa para ambas as partes, que é phrase consagrada em actas de duellos.

Tambem a Companhia queria suprimir as carreiras das Duas Egrejas á Estrella, por Santos, o que prejudicava os passageiros d'aquelles sitios; mas a Câmara exigiu-lhe o seu restabelecimento. Egualmente teve que transigir não elevando os preços das carreiras entre Belem e Almirante Reis como a Câmara tinha resolvido.

Por fim, é de boa prudencia não deixar de registrar as reservas ou ameaças com que a Companhia completou a sua nota, avisando o publico das modificações de preços e serviços, em que se diz:

A receita que a Companhia deve ficar tendo depois do aumento de preços, que hoje entra em vigor, é ainda insuficiente para fazer face sequer aos encargos dos seus titulos de juro fixo e obrigatorio.

E' ainda a modificação de tarifas feita, minima em relação com o aumento de preços que a outras companhias de viação foi já concedido e o proprio Estado tem applicado nos serviços autónomos.

Trata-se portanto de uma situação transitória, que a não melhorarem as condições do custo do combustivel, materiaes e mais encargos de exploração, terá de ser alterada de forma a assegurar a conservação das carreiras da Companhia como interessante à cidade de Lisboa, pois não é possível manter-se qualquer serviço sem que elle cubra, pelas suas receitas, os gastos obrigatorios da empresa que os tem a seu cargo.

No fazemos commentarios.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas Tarifas dos Caminhos de Ferro do Estado

Continuando na missão que nos cumpre de apreciar este assumpto, antes de mais nada, referir-nos-hemos a uma modificação, já feita por meio de *Aviso ao Púlico*, relativa a *Comboios especiaes de mercadorias* — Capítulo VIII da Tarifa Geral — e que veio muito a propósito, porque tínhamos que rectificar o que a tal respeito, por lapso de revisão, saiu estropiado no nosso ultimo artigo.

A taxa a applicar aos *comboios especiaes de mercadorias* é a que por tarifa de pequena velocidade corresponde à mercadoria a transportar, com subjeição ao mínimo de 12 vagões (era de 14) ou pagando como tal. A essa taxa acresce a de aceleração — \$01 por tonelada e quilometro com subjeição ao mínimo de 60\$00 (era de 150\$00).

E, dito isto, vamos á pequena velocidade.

Classificação geral — A sua nomenclatura não foi revista, é igual á anterior e á que vigora na Companhia Portugueza.

Enferma dos defeitos que tinha, portanto.

Numa reforma tão profunda como esta, natural era que a nomenclatura de mercadorias fosse revista.

Não o foi; mas uma nota de precipitação.

As classificações de mercadorias por muito completas que pareçam, tem sempre as suas deficiencias, e, ou tem que ser extremamente longas para conterem muitas rubricas, o que tem o defeito de tudo quanto é muito extenso, ou tem de ser elaboradas com muito escrupulo e criterio, para serem curtas, por fórmula que tende muitas rubricas genericas, estas se não prestem a sophismas e especulações.

A que está, já peccá por antiquada.

Porque não procurariam os reformadores adoptar cá a classificação francesa, que ainda é a melhor?

E' talvez um pouco extensa, mas é a que mais nos satisfaz.

Na *Classificação* acham-se indicadas em columnas as classes da tarifa que ás mercadorias são applicaveis, na expedição dos mínimos de 10, de 500 e de 1.000 kilogrammas, e ainda nas de vagão completo, quer de aplicação geral, quer em determinados percursos que veem indicados.

E' bom frizar: as *Classificações* são diferentes no Sul e Sueste e no Minho e Douro; só a nomenclatura é a mesma. De forma que, quando tivermos que nos referir particularmente a taxas de quaisquer mercadorias, teremos que as considerar separadamente, nas linhas do Minho e Douro ou nas do Sul e Sueste.

E' ainda na *Classificação* que veem insertas as principaes condições de applicação dos preços das classes V a X e que, como já accentuámos, deviam, como essas classes, fazer parte de tarifa especial.

Figuram n'essas condições a recusa da faculdade, de renunciar ao *Aviso de chegada* quando se apliquem os preços das classes V a X; a não admissão d'essa renúncia para as remessas de materias perigosas e animaes ferozes; a applicação das taxas de vagão completo por fracção do minimo de 100 kilogrammas e das outras pelo de 10 kilogrammas; a fórmula de taxar os excedentes de cargas dos vagões completos, e ainda outras disposições que eram antigamente objecto das condições de tarifas especiaes.

Ainda, espalhadas por toda a classificação, como notas a varias rubricas, encontram-se disposições restringindo

mínimos de peso, ampliando mínimos de percurso ou estipulando máximos cobraveis.

Não é possível acompanhar toda essa imensidate de notas, e iremos citando algumas que venham a propósito de alguns exemplos de taxas.

Tarifa geral — As bases de preços correspondentes a mercadorias estão divididas em doze classes, como segue:

Por tonelada e quilometro: Classe especial, \$10; 1.^a classe, \$06; 2.^a classe, \$05; 3.^a classe, \$04,4; 4.^a classe, \$03,6; 5.^a classe, \$03; 6.^a classe, \$02,4; 7.^a classe, \$01,8; 8.^a classe, \$01,6; 9.^a classe, \$01,2; 10.^a classe, \$01 e 14.^a classe, \$00,8.

A classe especial que já havia desaparecido da Tarifa Geral, foi restabelecida. É aplicável a mercadorias muito volumosas, de pouco peso, como por exemplo, mobilias de verga, e que eram taxadas pela 1.^a classe da antiga tarifa com a sobretaxa de 50% (art. 60.), e também a algumas mercadorias de alto preço, como os artigos de seda, e que eram até aqui taxados pela 1.^a classe.

Temos para o 1.^o caso um aumento de 113%, e para o 2.^o o de 219%.

As classes de 1.^a a 4.^a foram elevados em 91, 82, 93 e 83%, respectivamente.

As classes 5.^a a 11.^a correspondem ás antigas tarifas especiaes, com aumentos diversos.

Sobretaxas

A Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão foi auctorizada a elevar a 57 por cento, a partir do dia 7 do corrente, a sobretaxa de 40% que estava cobrando sobre os preços de todas as suas tarifas.

Estação de Mouriscas

A partir de hoje, a estação de Mouriscas passa a aceitar remessas de pequena velocidade por vagão completo, serviço para que só estará aberta das 10 ás 16 horas.

As operações de carga e descarga, bem como as de quaisquer manobras, que sejam necessarias para pôr o vagão á carga ou á descarga, ou para a sua collocação para ser engatado ao comboio que o deva conduzir, serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios, sob a direcção do chefe da estação.

As remessas expedidas em Mouriscas, serão feitas em portes a pagar, e as que a esta se destinem em portes pagos. Não pode, portanto, esta estação permitir serviço de vagão completo senão com estações que estejam abertas á todo o serviço de pequena velocidade, e não são admittidas remessas de volumes cintados.

A Companhia reserva-se a faculdade de enviar por conta do expedidor a uma das estações mais proximas, que possa guardar remessas, as que não sejam descarrigadas dentro das horas de serviço do dia de chegada, e declina a responsabilidade pela guarda das que não sejam retiradas no mesmo prazo.

Transporte de assucar, feijão e nitrato de sodio

Segundo Avisos das Companhias de caminhos de ferro estas mercadorias não podem ser aceitas a expedição sem apresentação de guia de transito passada pelo Ministério das Subsistencias.

Bilhetes para Porto (S. Bento)

Desde o dia 20 do mez siudo foi restabelecida a venda de bilhetes de e para Porto (S. Bento) das Tarifas combinadas entre a Beira Alta, Companhia Portugueza e Minho

e Douro, N. B. n.º 7 e 102 (N. B. V. 19 da Beira Alta), que havia sido suprimida desde 1 do mesmo mes.

A participação dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro n'esses bilhetes, é elevada de \$18 em 1.ª classe, \$14 em 2.ª, e \$11 em 3.ª, a \$32 em 1.ª, \$26 em 2.ª e \$16 em 3.ª, não incidindo sobre elles qualquer sobretaxa.

Annulação de Tarifas

A partir de 15 do corrente, é annullada a tarifa especial n.º 17 de pequena velocidade, dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, para o transporte de carvão de pedra, briquetes, cal hidráulica, cimento e products ceramicos, por vagão completo.

A partir tambem do dia 15 é annullada a 6.ª ampliação da tarifa especial n.º 5 de pequena velocidade, para o transporte de carvão de pedra por vagões completos.

Os reembolsos previstos n'esta tarifa por remessas effectuadas até 14 do corrente, serão feitos proporcionalmente aos minimos exigidos, pelo tempo respectivo.

Mercadorias de Portugal para França

O Governo francez reduziu a 5 dias o prazo, que era de 60 dias, para a apresentação das auctorisações de entradas em França das remessas que chegarem á fronteira de Hendaya ou Cerbère sem essa auctorisação. Findo o prazo de 5 dias, as remessas são confiscadas e o producto da sua venda reverte a favor do referido Governo.

Transporte de bacalhau secco em fardos

Por motivo da Companhia do Caminho de Ferro de Madrid-Caceres-Portugal ter annullado a nova tarifa, n.º 3 P. V. que tinha ligação com a n.º 15 P. V. da Companhia Portugueza, ficou esta tarifa tambem sem efeito, devendo o transporte d'aquella mercadoria ser feito pela geral.

Taxa de Garantia

A partir d'hoje a taxa de garantia estabelecida no Capítulo XIX da tarifa geral, é substituído pela seguinte:

Até 500\$00	1 %
Pela excedente de 500\$00 a 1.000\$00	0,7 %
Pela excedente de 1.000\$00	0,5 %



ERRO DE PAGINAÇÃO

Tendo, por erro de paginação, sido trocadas entre si as paginas 152 e 153 do nosso numero passado foi enviado no dia seguinte a todos os nossos assignantes que recebem o jornal pelo correio, uma folha que substitue as 4 paginas centraes do referido numero.



Contra o Regulamento

Numa das salas da Administração da Companhia Portugueza reuniram, no dia 21, os directores d'exploração dos caminhos de ferro explorados por companhias, para assentarem nos termos da representação á Direcção Fiscal contra o novo regulamento dos caminhos de ferro do continente.

Foi aprovado e assignado o projecto de representação em que se pede a immediata suspensão do regulamento e a sua cuidadosa revisão sendo ouvidas as companhias, como preceituam quasi todos os contractos de concessão.

Representavam: a Companhia Portugueza o director geral, sr. Ferreira de Mesquita; a Beira Alta o director da exploração sr. Figueiredo e Silva; a Nacional, o director sr. Oliveira Bello; a da Povoa, o director sr. Amaral; a de Guimarães, o gerente, sr. Reis Porto; a do Vale do Vouga, o engenheiro representante, sr. Fernando de Sousa; a de Penafiel à Lixa, o sr. Ferreira de Mesquita, que para isso recebera delegação do director, sr. Ferreira de Lima.

A representação foi entregue no dia seguinte.

Material ferro-viario inteiramente metallico

Mr. Bellet, afamado professor de economia industrial, ponderando ser neccessario pensar desde já nos processos a pôr em prática quando terminar a guerra, para a redução no custo dos transportes ferro-viarios, diz que um d'esses processos será o de seguir o exemplo dado pelas linhas ferreas da America do Norte, as quaes tendem a abandonar por completo o uso da madeira na construção do material circulante, substituindo-a por aço.

Os vehiculos inteiramente metalicos foram, com efeito, introduzidos na maior parte das linhas ferreas europeias já ha alguns annos, mas apenas a titulo de experiência; nos Estados Unidos, porém, prevalece a decisiva tendência a substituir integralmente todo o material actual por novo material metalico.

Em um total de 2.356.000 vagões de mercadorias de todas as classes, existente nos Estados Unidos, 515.000 são já todos construidos em aço, dos quais 458.000 são destinados ao transporte de carvão, que é a materia que mais se presta ás grandes cargas, e tanto assim que tambem na Europa os primeiros vagões metalicos foram destinados a esse combustivel.

Na America já se fabricam tambem de aço os vagões de passageiros, e as varias rôdes possuem já 11.000, sendo 6.900 ordinarios e os restantes 4.100 vagões-restaurantes ou vagões-leitos, sem entrar em linha de conta com o material da Sociedade Pulman, a qual para o seu serviço, adoptou já exclusivamente carruagens d'aquelle material.

A adopção do metal para a construção completa dos vehiculos ferro-viarios tem dois fins principaes. Trata-se, antes de tudo, de chegar a construir carruagens de grandes dimensões, com as quais, apesar do relativo maior peso com relação á madeira, se pode obter uma relação mais favoravel entre o peso util transportado e o peso morto do vehiculo. Esta consideração tem grande importancia, especialmente para os vagões de mercadorias, pois com a madeira não se chegam a obter vehiculos capazes de cargas de 40, 50 e até 80 e 90 toneladas, como as que se fazem agora na America.

Por outro lado a construção metalica dos vagões de mercadorias permite dotar este material com disposições para descarregar automaticamente a carga, especialmente minerales, combustivel, etc., o que é de muita utilidade para reduzir as despezas accessórias de transporte.

O segundo requisito é a maior resistencia que oferecem as carruagens metalicas. Esta solidez é tambem digna de se ter em conta para os casos de choques ou descarrilamentos dos comboios, o que reveste ainda maior importancia quando se trata de vagões de passageiros, tendo a experiência de alguns dos grandes desastres americanos demonstrado que os vagões metálicos permanecem intactos ou com limitadas avarias nos mais terríveis choques, que haveriam feito em hastilhas os vehiculos de madeira, e as hastilhas são precisamente as que causam n'estes desastres o maior numero de feridos.

Para os vagões de passageiros, o emprego do metal em substituição da madeira, não dá logar, como nos de mercadorias, a uma economia do peso morto, mas sabe-se bem que os passageiros tem tendência, em toda a parte, para aumentar, mais do que para diminuir, o peso do vehiculo em relação com os logares.

Segundo uns graficos feitos ha tempo pelo *Paris-Lyon-Mediterraneo*, o peso morto por cada logar de 1.ª classe, passou, de 1891 a 1909, de 446 kilogrammas para 865; em cada um de 2.ª classe, de 280 para 524; e em cada um de 3.ª classe, de 218 para 438. E o peso de 865 kilos por logar está longe de ser o maximo alcançado, pois qualquer carruagem da Sociedade Orleans apresenta um peso morto de mais de uma tonelada por logar.

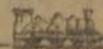
Nos 6 annos precedentes ao de 1914, a percentagem

das novas carruagens construídas de metal, em relação à totalidade das construídas nas diversas officinas, passou de 26 a 74, e no mesmo anno de 1914 cerca de 1.000 vagões de madeira foram retirados da circulação.

Quanto ao material de mercadorias, o interesse económico da substituição fez com que aumentasse ainda em maior proporção. A *Pennsylvania Rail Road* pediu só de uma vez 12.400 vagões inteiramente de aço, e a *New York Central and Hudson River* fez o pedido de 17.000.

Sob a influencia d'esta rápida transformação, a tara media dos vagões saltou de 31 toneladas em 1905, para 37 em 1912 e para 40 em 1915.

As despesas que suportarão os caminhos de ferro da America com esta substituição são incalculáveis, mas ha, todavia, quem as não reputa inferiores a 2.500 milhões, devendo decorrer ainda bastantes annos para que possa chegar-se á substituição completa, por não se acharem as officinas existentes em condições de fornecer os 4.500 vagões metálicos annuais, que se tornam necessários.



Linhos ferreas brasileiras

Informações do ultimo Correio

Concluimos hoje as informações, que, acerca de diversas linhas ferreas da grande nação irmã, começamos a publicar no passado numero da *Gazeta*, e que a absoluta falta de espaço nos obrigou a interromper:

Devido à conhecida e cada vez mais agravada falta de combustível, a directoria da linha ferrea Central do Brazil, deliberou suprimir os seguintes comboios:

Linha do Centro — S 1, expresso entre Central e Lafayette; S 2, expresso entre Lafayette e Central; S 5 e S 6, expressos entre Entre-Rios e Barbacena e vice-versa; S 3 e S 4, expressos entre Barra do Pirahy e Entre-Rios e vice-versa; CL 1, trem de leite, entre Marítima e Barra do Pirahy; CL 2, trem de leite, entre Barra do Pirahy e Alfredo Maia.

O N 1, nocturno mineiro, faz-se sómente, às segundas, quartas e sextas-feiras e o N 2 (volta), às terças, quintas e sabbados.

Ramal de Santa Barbara — M. F. 3 e M. F. 2, expressos, entre Sabará e Santa Barbara e vice-versa.

Linha auxiliar e Rêde Fluminense — SA 1 e SA 2, expressos, entre Belém e Entre-Rios e vice-versa; SV 1 e SV 2, expressos, entre Governador Portella e Japurá; SV 3, SV 4, SV 5 e SV 6, expressos, entre Valença e Japurá e vice-versa; SU V 7 e SU V 8, suburbios, entre a cidade de Vassouras e Barão de Vassouras e vice-versa; MT 1 e MT 4, mixtos, entre Valença e Barra Longa e vice-versa.

Os dos suburbios SU V 9 e SU V 10, entre Barão de Vassouras e a cidade de Vassouras, fazem-se, sómente, às segundas, quartas e sextas-feiras.

Ramal de São Paulo — SP 1 e SP 2, expressos de Central a Norte (Braz) e vice-versa; LP 1 e LP 2, nocturnos de luxo, entre Central e Luz e vice-versa.

O NP 1, nocturno, entre Central e Luz, sómente se faz às terças, quintas e sabbados e o NP 2, nocturno, de Luz a Central, às segundas, quartas e sextas-feiras.

Ramal de Ouro Preto — SO 1 e SO 2, expressos, entre Miguel Barnier e Ouro Preto e vice-versa.

Ramal de Bello Horizonte — MB 1, MB 2, MB 4 e MB 5, mixtos entre Rapozos e Bello Horizonte.

O NB 1 e o NB 2, nocturnos entre General Carneiro e Bello Horizonte e vice-versa, correm em correspondencia, respectivamente, com o N 1 e N 2, nocturnos mineiros, entre Central e Bello Horizonte e vice-versa e o SB 1 e SB 2, expressos entre Bello Horizonte e General Carneiro e vice-versa, correm em correspondencia, respectivamente, com o S 8 e S 7, expressos entre General Carneiro e Pira-

pora, que continuam a circular diariamente e em correspondencia com o N 2 e N 1, nos dias em que estes se effectuam.

Com a suppressão do SA 1 e SA 2, expressos da linha auxiliar, foi alterado o horario do mixto MA 1, que parte de Alfredo Maia ás 12,12, e passa em Belém ás 8,25, dando correspondencia com o rapido paulista.

Para aumentar a capacidade de lugares offerecidos ao publico, nos comboios RP 1 e RP 2, R 1 e R 2, foram retirados da sua composição os carros «Pulman» e o carro-restaurante.

O director da linha veiu á imprensa explicar as razões que o haviam levado a determinar as suppressões d'estes comboios, e em especial a dos chamados rápidos de luxo.

Nessa explicação, diz, entre outras coisas, que a restrição do serviço de tráfego impunha-se, desde que as providencias tomadas, em tempo opportuno, pelo Governo para fornecimento regular de carvão, não conseguiram o fim desejado, pela impossibilidade em que se encontraram os Estados Unidos de permitirem, primeiramente a exportação de carvão e, depois, de dispensarem navios para o transporte. Coloca-la a Directoria entre as duas alternativas — ou ter a certeza de que dentro de breve prazo seria forçada a uma restrição tão grande de tráfego que valia por uma paralisação, ou a providenciar com urgência para que só fossem mantidos aquelles que, servindo ao maior numero de passageiros, exigissem menor consumo de carvão, optou pela segunda hypothese. As pessoas, que necessitam viajar para S. Paulo, continuam a encontrar transporte rápido, simplesmente com menos comodidade e conforto do que lhes offerecia o comboio de luxo, o que está sendo conseguido, não sem grandes dificuldades, perseverança e trabalho.

A directoria tem-se igualmente esforçado com o maior afôco para que o serviço de transporte de mercadorias continue a ser feito com regularidade, evitando assim que fiquem prejudicados os productores dos Estados de S. Paulo, Minas e Rio de Janeiro e a população da Capital Federal. Para atingir este fim tem sido necessário recorrer ao emprego da lenha como combustível, em grande escala, bastando referir que em todas as linhas de via estreita, em todo o ramal de S. Paulo (Barra do Pirahy a Norte) e na segunda secção da linha do Centro, todo o tráfego se está fazendo com a utilização de lenha.

A deficiencia, que ora ocorre, de suprimento de carvão, não é uma consequencia de falta de previsão ou de inactividade da Administração; é um facto que resultou da verdadeira situação alarmante que atravessa o mundo civilizado, como, de resto, é bem do conhecimento de todos. Ao serviço regular do tráfego da linha central do Brazil não pode ser comparado o de nenhuma outra linha ferrea brasileira; a estatística dos comboios que circularam na segunda quinzena de Janeiro demonstra uma média diária de 520. algarismo por onde, todos os entendidos em matéria ferro-viaria, poderão fazer uma ideia approximada da formidável quantidade de combustível que será indispensável prover diariamente para o consumo de tão grande numero de comboios.

— O sr. Ministro da Viação, no orçamento da despesa do seu ministerio para o anno futuro, de 1919 (no total de 163.487\$431, papel, e 27.447:491\$980, ouro) informa que 24.000:000\$000, papel, e 4 443:936\$260, ouro, se referem a despesas concernentes à construção de diversas linhas ferreas, por conta de depositos, em apólices da vida publica, e em dinheiro, em vista do disposto no art. 174 da lei orçamentaria do exercicio corrente; e diz que taes cifras representam um aumento de 15.091:329\$000, papel, e uma redução de 2.555:152\$940, ouro, sobre as votadas para o exercicio de 1918, sendo que do aumento da votação papel, 9.100:000\$000 se destinam ao pagamento da Rêde de Viação Ferrea da Bahia e das linhas construídas para o transporte de carvão, que não oneram

as verbas orçamentarias do corrente exercicio. Tambem informa que, segundo lhe foi comunicado, a receita provavel da Oeste de Minas, no exercicio de 1919, sera de 5.500:000\$000; a de Itapura a Corumbá de 2.000:000\$000; e da Rêde de Viação Cearense, de 3.000:000\$000.

— Foram abertos creditos de 5.000:000\$000 para a conclusão da linha ferrea da Oeste de Minas até Angra dos Reis; 40.000:000\$000, para a conclusão das obras do trecho comprehendido entre Buenopolis e Bocayuva, no ramal de Montes Claros, da linha Central do Brazil; de 2.400:000\$000, para a construcção dos 25 primeiros kilometros do prolongamento do ramal de Marianna a Ponte Nova; e de 5.400:000\$000, ouro, para pagamento da primeira prestação contractual devida á Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul.

— Ao Dr. José Agostinho dos Reis, concessionario de uma linha que, partindo de Cuyabá, se dirige a Santarem, foi concedida a suspensão do referido contracto até seis mezes depois do termo do actual estado de guerra; e á Companhia Nordeste de S. Paulo, concessionaria da linha de Ibatuba a Paraisopolis, a suspensão da execução do referido contracto, no mesmo sentido.

— Segundo dados officiaes agora publicados, a receita da linha S. Paulo Railway, em 1915 foi de reis 30.769:488\$040, e a despesa de 19.175:534\$770, havendo, assim, o saldo de 11.592:953\$270; em 1916 a receita foi de 29.739:259\$230, e a despesa de 19.564:815\$280, dando, portanto, o saldo de 10.174:443\$950.

Nos tres quinquennios anteriores, segundo dados collidos de fonte oficial, o movimento financeiro d'essa linha foi: 1900-1904, receita, 113.875:186\$970; despesa 69.611:954\$520; saldo, 53.263:232\$450; 1905-1909, receita, 130.375:545\$500, despesa, 58.395:558\$640, saldo, 71.979:986\$860; 1910-1914, receita, 147.291:690\$930; despesa, 53.143:799\$130; saldo, 94.147:898\$800.

— A Companhia Electrica do Campo Grande-Guaratiba, realizou recentemente a inauguração do ramal da estação de Campo Grande ao local denominado Ilha. Tem a extensão de 20 kilometros e 300 metros, de linha de 1^m,425 e corre pela ampla estrada d'aquelle nome, construida pela Prefeitura.

O material da Companhia está em perfeito estado de conservação, e offerece as mesmas commodidades dos carros da Companhia Jardim Botanico, pois outro não é senão o mesmo material que ainda ha tres annos transportava as populações de Botafogo, typo pequeno.

A linha da Ilha está construida com as modernas exigencias da engenharia, atravessa uma região fertilissima, mas quasi completamente despovoada, dividida em seções de quatro kilometros, por cada uma das quaes o passageiro paga 100 reis.

— Estava sendo inspeccionada a linh^a ferrea de S. Pedro a Jaguary, na Rêde de Viação Rio Grandense. Concluida que seja essa inspecção será aquelle trecho de linha entregue á Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Bresil, para ser devidamente aberto ao trasiego publico.

O trecho já construido tem a extensão de 81 kilometros e possue cinco estações: a de S. Pedro, que é a mesma que serve actualmente na linha de Santa Maria; a de Cacequy, e as de Villa Clara da Matta, Taquary e Jaguary. Todas essas estações são localisadas em edificios proprios e acham-se em pontos muito favoraveis aos agricultores d'aquelle zona, os quaes poderão utilizar-se da linha para o transporte dos seus productos.

Além de grande numero de pequenos pontilhões, ha, na linha duas pontes metalicas, que atravessam os rios Ibicuy e Totopy. A linha atravessa grande numero de corregos e vertentes, que poderão abastecer de agua as locomotivas.

Ao longo da linha foram construidas, de 10 em 10 kilometros, casas para abrigo das turmas de trabalhadores encarregados da conservação da via permanente.

Caminhos de ferro coloniaes

Caminho de ferro de Marracuene

O correio da Africa Oriental trouxe-nos a noticia de que n'uma das ultimas reunões do Conselho de Administração do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, o engenheiro sr. Lopes Galvão, inspector de obras publicas, disse que vinha pensando desde longa data na construcção d'uma estrada para Marracuene, que ponha Lourenço Marques em contacto directo e immediato com aquelle aprazivel sitio. As várias tentativas feitas, porém, mostraram que o custo de tal obra excedia toda a expectativa. Uma estrada de 28 kilometros atravez de uma região arenosa, onde nem sequer se encontra uma pedra, é, realmente, uma empresa muito dispendiosa, mas mesmo assim o ultimo Governador Geral aprovou os projectos para a construcção d'uma estrada no valle do Infulene, tão necessitada pelos agricultores, e tambem porque Marracuene tem sempre atraido a attenção de nacionaes e estrangeiros. Que Marracuene é considerado um arrabalde de Lourenço Marques, como com muita propriedade disse o finado sr. A. W. Bayly.

Quando em 1911 foram lançados os kilometros de linha ferrea para a Polana, pensou-se na extensão da linha, pelo litoral, até à margem do rio Incomati, e d'allí para Marracuene. Em virtude, porém, da sua saída de Lourenço Marques, o plano gorou. Que o Estado acaba de comprar uns kilometros de linha Decauville para fazer o caminho de ferro de Jinabai a Chicoine, no distrito de Inhambane, cujos estudos não estão ainda feitos, nem poderão começar-se tão cedo, porque o projecto é combatido pelos pseudo interesses de Inhambane.

Ora enquanto taes estudos se não fizem, poderiam ser utilizados alguns kilometros de material na construcção d'um caminho de ferro Decauville, de Lourenço Marques a Marracuene. Com o auxilio d'esse caminho de ferro poderia transportar-se toda a pedra e saibro para fazer a estrada, e entretanto ia-se explorando no interesse de todos. Calcule-se o successo que tal caminho de ferro teria se conseguissemos te-lo aberto á exploração na proxima estação de inverno!

Ora o projecto é viavel e o Conselho apenas teria a custear:

- a) O assentamento de 28 kilometros de linha Decauville;
- b) A compra d'uma locomotiva, que os South Africa Railway certamente cederiam em razoaveis condições, e
- c) A compra d'uma carruagem e d'um fourgon para a exploração.

Para a construcção seriam necessarios alguns vagons; mas attendendo a que elles se destinariam, principalmente, ao transporte de pedra e saibro para a construcção da estrada, deveriam ser tambem custeados pelo fundo das estradas.

O Conselho concordou com a proposta do sr. Lopes Galvão, e deliberou dar-lhe todo o seu apoio.

Caminho de ferro Quelimane — Shire

N'um recente relatorio publicado acerca dos progressos do Caminho de ferro de Quelimane, o vice-consul inglez interino refere haver sido iniciada a construcção do caminho de ferro, que vae ligar com o Shire Highlands Railway, no Chindio. Na occasião em que foi escrito esse relatorio estavam já lançados de 16 a 20 kilometros de via, e dizia-se que estariam assentes 100 kilometros em fins do anno. Actualmente existem duas locomotivas pesadas de 25 toneladas e duas mais pequenas, bem como uma quantidade de fourgons e vagões importados da America, já fazendo serviço. A bitola da linha é a regulamentar e as travessas usadas são de madeira da Provín-

cia, pesando cada uma cerca de 70 kilos. Nas experiências feitas foram obtidos resultados satisfatórios, tanto em velocidade como em solidez.

Acrescenta-se no citado relatório que a abertura d'esta linha à exploração deve melhorar consideravelmente a vida comercial de Quelimane. A par da expansão do tráfego ha ainda a vantagem de ser feracíssimo o terreno por onde passa a linha. Espera-se que a linha de via reduzida, que parte d'um ponto situado 8 kilometros ao norte do rio Manage a Nhamacurra, esteja aberta ao tráfego dentro d'um anno.



As 33.500 acções da Companhia Portugueza

O facto financeiro mais importante, não só da ultima semana mas dos ultimos tempos, foi a compra, feita pelo Governo, de um grande bloco de 33.500 acções da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Essas acções representam mais de metade do capital acções da Companhia, que é hoje de 66.659, pelo que se vê o grande valor que representa a sua posse na mão de um só possuidor.

Isso fez despertar a cobiça de um grupo financeiro hespanhol que pretendia, quasi que a todo o preço, isto é por cotação muito superior não só á que estes titulos mantinham na Bolsa como á que poderiam atingir, dada que fosse uma procura incessante, cujos fins facilmente se descobriram, sabido como é que esses titulos desde muito não teem, nem se pode nas actuaes circunstancias prever quando terão, algum dividendo.

Segredo na boca de mais do que um é segredo perdido; não tardou que essa intenção transparecesse nas regiões financeiras, o que logo determinou que um grupo ou entidade commercial que o representou, planeasse um negocio altamente rendoso.

Os jornaes, mesmo, denunciaram o facto, de que o Governo não deixou de ser informado. A titulo, pois, de evitar a passagem a mãos estrangeiras de um tão importante bloco de acções, que de maneira tão efectiva garante a preponderancia na mais importante companhia de serviço publico do paiz, foi proposto ao Governo tomar elle esse bloco por conta do Thesouro, nacionalisando assim o capital d'essa Companhia em que o Estado é tão grandemente interessado.

O negocio attingiu proporções gigantescas, sobretudo em interesses para o agente ou grupo negociaador, não sendo já segredo para ninguem que aquelle foi o sr. Ricardo Malheiros, director do Banco Commercial do Porto, e que sendo adquiridas as acções a um preço muito inferior ao porque foram cedidas ao Governo, as margens de lucros foram importantes.

Também não é segredo que o grupo dos herdeiros do falecido capitalista Ferreira do Amaral concorreu para o bloco com 26.000 acções, a 80\$00, sendo as restantes 7.500 adquiridas de outras proveniencias.

Ora obtendo o Governo todas as 33.500 a 90\$00 vê-se que o grande bloco rendeu para o negociador, pessoa ou grupo o melhor de 260 contos, e que nas restantes, obtidas no mercado a preços que variaram entre 31\$50, cotação de 1 do corrente e 60\$00 unicamente obtida por um vendedor de pequena porção na 2.ª feira 27, descondo logo, no mesmo dia, a 56\$00.

Portanto não será de mais calcular que a media seria de uns 45\$00 por acção, ou metade do preço porque foram vendidas ao Governo, o que dá a brilhante margem de lucros de 240 contos ou o total de 500 contos.

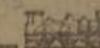
Deve-se convir que é uma bella negociação, digna sucedanea d'aquelle celebre Syndicato de Salamanca, tambem de germinação e benefícios portuenses, de eterna e infeliz memoria.

Então ameaçava-se o governo monarchico com a

herá que cresceria nas ruas do Porto, se o Syndicato não fizesse o seu negocio, agora patrioticamente se punha contra o peito do governo republicano o facalhão das acções irem para mãos estrangeiras,—que apesar da favorabilidade dos cambios talvez não as tomasse ao preço do par — para se exigir ao depauperado thesouro um sacrifício de trez mil contos, com benefícios de centenas para os intermediarios.

Pelo que respeito ao Governo, o sr. ministro ou secretario das Finanças convocou a imprensa para lhe dar explicações, mas estas nem satisfizeram a imprensa nem o publico; porque não se pode admittir que o Banco, protector das garantias do Estado, tivesse tanta falta de patriotismo que, dado que o Governo se não submettesse ás suas exageradas imposições, elle, conhecedor do perigo que o paiz corria, visto as acções irem parar a mãos estrangeiras, consentisse em as passar a essas mãos.

O caso, pela importancia que reveste, presta-se a variados commentarios que nos abstemos de fazer, e os dias que vão correr esclarecerão, esperamo-lo, as nebulosidades que o envolvem.



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembleia geral ordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos dos art.º 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assemblea Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do art.º 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 29 de Junho proximo futuro, pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

1.º — Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1917, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas.

2.º — Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos.

3.º — Eleger dois Vogaes do Conselho de Administração, nos termos do Art.º 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assemblea devem as *Acções Nominativas* ter sido averbadas até ao dia 29 de Maio corrente inclusivé, e as *Acções ao Portador* ser depositadas até ao meio dia do dia 14 do mez de Junho proximo futuro.

Em Lisboa — na sede da Companhia, — no Banco de Portugal, — no Banco Commercial de Lisboa, — no Banco Lisboa & Açores, — no Banco Nacional Ultramarino, — no Monte Pio Geral, e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto — no Banco Commercial do Porto.

Em Paris — nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, — do Crédit Lyonnais, — da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, — da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; — e da Banque et des Pays-Bas.

Em Londres — nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & Cº.

Em Genebra — nas Caixas da Société de Banque Suisse.

Os documentos legaes estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia, desde o dia 14 do mez de Junho proximo futuro.

Os bilhetes de admissão á Assemblea Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia; em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao Portador.

A Assemblea constituir-se e poderá validamente deliberar nos termos dos art.º 32.º 33.º 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 27 de Maio de 1918.

O Presidente da Mesa da Assemblea Geral
Augusto Victor dos Santos

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de Maio de 1918.

Com as acertadas medidas adoptadas pelo Sr. Secretario de Estado das Finanças, a situação cambial tem progressivamente melhorado.

O pagamento dos direitos alfandegarios em ouro, sobre as importações estrangeiras, era uma medida que de há muito se im-

púnha, embora tenha os seus naturaes contraditores. Mas para que esta medida surta os seus salutares efeitos é imprescindivel que as cambiaes, resultantes dos direitos em ouro, adquiridas parcialmente pelo Estado, sejam por este novamente lançadas na praça em grandes lotes em momentos inesperados e sem que a praça lhe conhega a origem.

Acerca da noticia, que ha dias circulou, de que o Governo iria tomar medidas excepcionaes contra presumidos especuladores da mobilisacão cambial, a exemplo do que já ha tempo se fez em Italia, somos de opinião que essa medida não dá o resultado que se pretende e que, além de ser uma violencia, é um vexame inutil para o commercio livre. Esta medida só resultaria benefica e se o Governo tivesse grandes disponibilidades em ouro, o que não acreditamos, ou então se contralisse um emprestimo externo em ouro, o que n'este momento não julgamos muito viavel.

Arrange o Governo transportes para a exportação dos nossos productos coloniaes e da metropole, de que tanto carecemos; fomente-se por todos os meios e em grande escala a nossa producção agricola e industrial, e depois se verá como melhoram todas as nossas condições economicas e financeiras.

Tudo isto depende da acção conjugada de um governo intelligent e patriota e tudo que não seja isto é musica celestial.

Bolsa. — Não foi grande o numero de operaçoes effectuadas no nosso mercado de fundos durante a quinzena, mostrando-se por isso as cotações um tanto irregulares, todavia o mez fechá com melhor tendencia, voltando de novo a afluencia de compradores

de titulos, tanto especulativos como de capitalisaçao. Entre os valores que mais movimento tiveram foram as accões do Banco Nacional Ultramarino, as mais procuradas e registaram preços elevadissimos.

Cambios. — Não obstante o movimento de baixo iniciado ha dias, o mercado oambial mostrou-se de novo firme, devido à liquidacão mensal e a necessidades de occasião, porém a tendência parece ser um tanto fruxa.

O cambio do Rio s/ Londres tem-se conservado a $13\frac{1}{16}$ ou seja a libra a $17\frac{1}{8}860$.

C. G.

Curso de cambios, comparados

		EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	32 $\frac{1}{4}$	32	31	30 $\frac{1}{2}$	—
» 90 d/v.....	33 $\frac{3}{4}$	—	31 $\frac{1}{2}$	—	—
Paris cheque.....	270	275	280	290	—
Madrid cheque	440	450	455	465	—
Amsterdam cheque	760	780	790	810	—
New York cheque.....	1540	1575	1625	1663	—
Italia cheque.....	165	175	180	185	—
Suissa »	385	395	385	395	—
Libras.....	11\$10	11\$30	11\$25	11\$45	—

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — MAIO

	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	43,80	43,90	44	44	44,05	44,10	—	44,25	44,25	44,30	44,40	44,30	—	—
Dívida interna 3% coupon.....	43,80	43,90	43,95	42,95	44	44,10	43,20	44,25	44,25	43,20	44,30	44,30	44,30	—
» 4%, 1888, c/premios	22\$80	22\$95	—	—	22\$95	—	23\$00	23\$00	—	—	—	—	—	—
» 4%, 1888/9 c.....	61\$50	—	61\$50	—	—	—	61\$50	61\$50	—	—	61\$50	—	—	—
» 4%, 1890 c.....	52\$00	52\$00	52\$00	—	—	—	—	—	—	—	52\$00	—	—	—
» 3%, 1905 c/premios	—	—	10\$70	—	—	—	10\$65	10\$65	—	—	—	—	10\$65	—
» 5%, 1905, ob. (G.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5%, 1909, ob. (G.º de F.º E.) c	—	—	—	83\$00	—	83\$00	—	—	—	—	—	—	—	83\$00
» 4 $\frac{1}{2}$, 1912, ouro	—	123\$00	—	—	—	—	123\$00	—	—	—	123\$90	124\$00	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	94\$00	94\$00	94\$00	94\$00	93\$50	92\$50	91\$50	91\$50	91\$50	92\$50	92\$50	92\$00	92\$00	—
» 3%, 2.ª serie	—	—	94\$50	95\$50	—	95\$00	—	93\$00	—	93\$20	93\$20	—	—	—
» 3%, 3.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	313\$00	320\$00	330\$00	327\$50	328\$00	327\$50	—	322\$00	313\$50	316\$00	318\$00	—	314\$00	313\$00
» Commercial de Lisboa	—	—	235\$00	—	—	—	240\$00	—	—	245\$00	250\$00	273\$00	—	—
» Nacional Ultramarino	340\$50	360\$00	366\$00	370\$00	372\$00	372\$00	368\$00	369\$00	364\$00	364\$00	362\$00	363\$50	365\$00	373\$00
» Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	218,00	225\$00	232\$00	230\$00	218\$00	—	225\$00	—
» Companhia Cam. F. Port	—	420\$00	46\$50	—	51\$00	53\$00	57\$55	55\$00	57\$00	60\$00	52\$00	45\$00	—	—
» Companhia Nacional	—	—	5\$10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon	139\$00	138\$80	—	138\$50	138\$80	138\$60	139\$00	139\$00	139\$50	139\$00	—	139\$20	140\$00	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	58\$50	61\$0	63\$00	63\$00	62\$50	62\$40	64\$00	63\$80	63\$00	62\$00	62\$50	62\$50	62\$50	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	129\$00	129\$00	—	—	127\$00	—	125\$00	125\$00	—	124\$00	123\$00	123\$00	123\$50	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	99\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198\$00	—
» tit. 5	98\$50	99\$00	99\$50	99\$50	98\$80	98\$00	98\$00	—	95\$00	97\$00	97\$00	98\$00	98\$00	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	36\$80	36\$50	37\$00	37\$50	38\$00	39\$00	41\$50	41\$30	41\$70	45\$50	46\$70	48\$30	49\$50	46\$50
» 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	138\$00	—	—	138\$80	138\$90	14\$00	14\$80	14\$70	14\$80	15\$00	15\$50	15\$80	15\$50	15\$80
» 3%, 2.º grau	80\$50	80\$50	80\$00	80\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	75\$50	—	75\$00	75\$00	—	—	75\$00	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	92\$00	—	—	—	—	—	92\$00	90\$00
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	92\$00	—	—	—	—	—	92\$00	90\$00
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	62,80	62,80	—	—	62,80	—	—	63	65,5	65,75	—	—	—	—
» 3%, 2.ª	—	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port	283	284	285	—	285	289	—	292	297	299	—	229	—	—
» Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	173	—	—	—	180	—	175	—	150	—	—	185	—	—
» Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	125	129	128	—	131	133	135	140	145	145	150	150	—	—
» Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	346	345	—	—	345	350	248	—	30	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta	57 $\frac{3}{4}$	57 $\frac{3}{4}$	57 $\frac{3}{4}$	—	58 $\frac{1}{2}$	—	—	—</						

Uma grande central electrica

São dignos de estudo os dados obtidos por M. G. M. Lacycer acerca da estação electrica central de Walsall, dos quaes se infere a grande economia com que pode obter-se a electricidade, empregando processos adequados.

Para uma producção de 8.000 kilovats, com um factor de carga de 30 %, o gasto por kilovat-hora pode calcular-se em 2,75 centimos; com factor de carga 50 % o custo da producção não excede de 2,2; e para certos usos, necessitando uma carga quasi constante de factor de 80 %, o preço pode baixar até 1,7 centimos por kilowat-hora.

Calcula-se que o limite além do qual não resulta vantajosa a concentração da producção de corrente nas grandes estações centraes, é de 40.000 a 50.000 kilowats, mas esse limite está em relação com a longitude das linhas conductoras, necessarias para o consumo da corrente.

Admitindo-se que os gastos de produção diminuem quando a capacidade aumenta, por exemplo desde 12.000 a 50.000 kilowats, em muitos casos, em que a corrente deva distribuir-se em superfícies cada vez mais extensas, esse decrescimento dos gastos não chega a compensar os adicionaes para a transmissão a maiores distancias.

A estação central de Walsall, na Inglaterra, pode considerar-se como a mais económica d'esse paiz, devido á sua especial installação no serviço de caldeiras e nos depositos de combustiveis, assim como no seu transporte.

A calefaçao effectua-se para seis unidades independentes, com caldeiras Babcock e Wilcox tubulares, com sobre-calefaçao e reaquecedor de agua. Cada uma d'essas unidades pode proporcionar 13.600 de vapor por hora, com agua a 40° c.

Fundados na potencia calorifera do combustivel, obteve-se nos ensaios um rendimento de 88 %; e conseguiu-se na referida estação, realisar a concentração da potencia de evaporação em uma reduzida superficie, sem diminuir as amplas dimensões da fachada e permittindo a circulação entre as caldeiras.

Os seis geradores de vapor produzem um total de 80.000 kilogrammas por hora, ou seja 150 kilogrammas de vapor por hora e por 1^{m²} de superficie, quantidade muito superior á obtida em caldeiras tubulares com paredes e chaminés de tijolo, ás quaes correspondem ordinariamente 70 kilogrammas de vapor por hora e por metro quadrado.

A camara de machinas está disposta para receber trez turbo-alternadores de 4.000 kilowats, do typo Compound horizontal, funcionando com vapor a 13 kilogrammas,

Taes são os dados que extrahimos do *Bulletin de Enginierie Civil de France*.

Nova locomotiva electrica

A grande economia que se obtém, assim como o augmento de tráfego que pode conseguir se empregando locomotivas electricas na tracção dos comboios, acham-se demonstradas por diversas estatísticas a que em tempo opportuno temos feito referencia, o que tem sido tomado em consideração por varias companhias poderosas, como a Pennsylvania Railroad, as quaes deliberaram substituir, nos trajectos mais dificeis, as antigas machinas pelas do moderno sistema.

O typo da locomotiva electrica que encontramos descripto no *Electric Railway Journal*, e a que vamos alludir, é o das empregadas pela citada companhia para a mais difícil secção da sua rede, a travessia dos montes Alleghany, entre Johnston e Altono, em um trajecto de 60 kilometros, onde ha curvas de muito pequeno raio, pendentes assaz pronunciadas com rampa de 2,1º continua, durante mais de 20 kilometros, além d'um extenso tunel.

A potencia dos seus motores é de 4.800 cavallos, muito superior á empregada nas locomotivas dos Alpes Bernezes, que é de 2.000 cavallos, e á dos caminhos de ferro italianos, que não vae além de 2.600.

A corrente é monofásica de 11.000 volts, a 25 periodos, tomada de uma linha aerea por meio de pantographos; podendo rebocar sobre uma pendente de 1,1º o peso de 3.350 toneiadas.

A sua longitude é de 23,32 metros, inferior á das grandes locomotivas do systema Mallet, como a construida pela Atchison Topeka and Santa Fé Railway, que tem 37 metros; e á de tender-motor dos caminhos de ferro de Esie, que tem 32,31 metros. O seu peso é tambem muito inferior a estas duas machinas.

Os dois *trucks* de que se compõe o bastidor são articulados, tendo cada um trez eixos motores, movidos por dois motores de 1.200 cavallos. Cada arvore d'esses motores tem uma disposição que communica com uma roda dentada, actuando como manivella.

Os motores vão adeante das rodas motoras, entre estas e o eixo-director. Os eixos extremos são montados entre dois resortes elipticos o que lhes permite um jogo lateral de bastante amplitude, pelo que podem girar facilmente em curvas de raio minimo de 85 metros.

Sobre a machine vae montado um conversor de phases, que transforma a corrente em triphasica para motores de inducção adequados, com cujo emprego se conseguem notaveis vantagens.

A velocidade media é de 33 kilometros por hora, não podendo ser maior por causa do perfil da linha em que trabalha e do enorme peso dos comboios de mercadorias que é chamada a rebocar. Para as manobras emprega-se uma velocidade reduzida, agrupando os motores de cada *truck* e adoptando ainda outras disposições.

Nas descidas, os motores são empregados de um modo especial que permite a frenagem electrica, com recuperação de energia, com menor desgaste no material do que se fosse empregado o freio ordinario, e com economia de corrente.

Calcula-se que uma locomotiva d'esta classe á cabeça e outra na cauda do comboio poderão rebocar 3.900 toneladas a 33 kilometros por hora e em rampa de 2,1º, de Altona a Gallitzin, ou 6.300 na vertente de Johnstown a Gallitzin, em rampa de 1,1º e n'uma longitude de 40 kilometros.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração
(Conclusão)

Comparado o rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 28.000 \$00 para mais.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no

2.º semestre de 1916

1.ª classe.....	104 ou 3,89 %
2.ª "	528 » 19,65 %
3.ª "	2.056 » 76,46 %

2.º semestre de 1917

1.ª classe.....	92 ou 4,34 %
2.ª "	561 » 26,32 %
3.ª "	1.479 » 99,34 %

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior na 1.ª classe, notando-se um augmento na 2.ª classe e uma diminuição na 3.ª classe, havendo, porém, na totalidade, uma diminuição de 13,44 % na quantitate e de 18,85 % no rendimento.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1915-1916.....	898 toneladas
De 1916-1917.....	1.012 "
Diferença: mais....	147 "

Em pequena velocidade:

De 1915-1916.....	28.731 toneladas
De 1916-1917.....	24.288 "
Diferença: menos....	4.443 "

Houve, pois, em mercadorias, uma diminuição de 4.294 toneladas do peso, o que dá a percentagem de 16,95 %, no rendimento; houve, porém, um aumento de 37.000 \$000, números redondos, o que corresponde a uma percentagem de 12,01 %.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

O Conselho Fiscal, tendo procedido, em cumprimento de disposições legaes e estatutarias, ao exame dos livros da Companhia, teve en-cjo de verificar que a escripturação d'elles estava ordenada com methodo e claréza e que as contas apresentadas no relatorio, respeitantes ao anno de 1916-1917, tinham sido extraídas com toda a exactidão.

Corre-nos a obrigação de vos comunicar que o exercicio findo foi em extremo laborioso para o digno Conselho de Administração, em virtude de se terem aggravado bastante as dificuldades criadas pela guerra a todas as empresas ferro-viarias, e que ás suas acertadas providencias deve esta Companhia em grande parte, a situação relativamente prospéra em que actualmente se encontra. E' certo que, sob o ponto de vista financeiro, as circunstancias não mudaram continuando improdutivo o nosso capital-acções, mas esperamos que essas circunstancias se modifiquem de maneira sensivel, logo que termine o pleito judicial que intentamos contra o Estado e que este procura protelar por todos os meios, ao vêr que ás nossas reclamações não pôde ser negada justiça. Deprehende-se da leitura do relatorio, que esta questão em breve chegará a seu termo e que a decisão nos será favorável, determinando a immediata liquidação de contas que há muito, baladamente, vimos exigindo.

Recommendar, portanto, á vossa consideração os serviços prestados pelo referido Conselho em defesa dos interesses d'esta Companhia constitue para nós um indeclinável dever.

Pela morte do Ex.^{mo} Sr. José Barbosa Colen antigo membro do Conselho de Administração, aqui deixamos consignada a expressão do nosso sentimento.

Somos de

Parecer

1.º — Que o balanço e contas do exercício merecem a vossa aprovação;

2.º — Que o Conselho de Administração é digno de louvor, pela maneira inteligente e zelosa por que vem defendendo os direitos e interesses da Companhia.

Porto, 7 de Março de 1918.

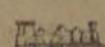
Arthur Maia Mendes

Ricardo Matheiros

Alfredo Vieira Peixoto de Villas Boas

(Conde de Paçô Vieira)

José da Motta Marques Junior



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

Lanço de Víago a Chaves

1.ª PARTE — VIDAGO A MOURE

EMPREITADA T
Construção do apeadeiro de Moure, comprendendo edifício de passageiros, retrete, plataforma, cais descoberto, vedações e calçada nos pateos.

No dia 4 do corrente mês, pelas 13 horas, se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede, nessa cidade, ao concurso público para adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisório, para ser admitido como licitante, será de 135.000, e poderá ser feito, até às 15 horas da véspera do concurso, nas tesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Di-

recção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do receipto do deposito provisório e do atestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

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

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

Lanço de Víago a Chaves

EMPREITADA U

1.ª PARTE — VÍAGO A MOURE

Construção do apeadeiro de Paranheiras, comprendendo edifício de passageiros, retrete, cais descoberto, plataforma, vedações e calçada nos pateos e avenida de acesso.

No dia 5 do corrente mês, pelas 13 horas, se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede n'esta cidade, ao concurso público para adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisório, para ser admitido como licitante, será de 111.000 e poderá ser feito, até às 15 horas da véspera do concurso, nas tesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 6 do corrente mês, ás 11 horas, na estação d'esta Companhia em Braga de Prata e em virtude do Avi-o ao Públlico B. 2.904 de 14 de março de 1918, proceder-se-ha á venda em hasta pública das remessas N.^o 935, 940, 941, 946, 949, 951, 952 e 62.958, as primeiras sete de Figueiró e a ultima de Figueira da Foz, todas para Braga de Prata expedidas as de Figueiró pelo S. Agostinho Gama e a de Figueira da Foz pelos Srs. Pinto & Gama a, todas consignadas á Manutenção Militar e constantes respectivamente de 70 quartolas vasias, 105 ditas, 70 ditas, 70 ditas, 70 ditas, 70 ditas, 34 meias pipas vasias e 9 meias pipas tambem vasias.

Avisa-se portanto, os interessados de que poderão ainda retirar-as pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á referida estação de Braga de Prata até ao dia 5 do corrente, todos os dias úteis das 7-30 ás 18-30 conforme o art. 77.^o da Tarifa Geral.

Concurso para enfermeiros

Perante o Serviço de Saúde d'esta Companhia está aberto, por 15 dias a contar da data d'este anuncio, o concurso documental e de provas práticas para provimento de dois lugares de enfermeiros.

As condições do Concurso podem ser pedidas ao Chefe do mesmo Serviço na estação de Santa Apolónia, das 10 ás 17 horas.

O concurso aberto em 4 de abril foi anulado.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

A Rainha do Dólar — 4 partes

Depois do Baile — 4 partes

Ultas — 5.^a, 6.^a, 7.^a e 8.^a series

