

SUMMARIO

Novissima reforma ferro-viaria, por J. Fernando de Sousa	195
As aguas do Tejo	198
Parte Official — Secretaria das Subsistencias e Transportes	199
Uma obra gigantesca	200
Viagens e transportes	201
A electricidade nas vias fdrreas	202
Madrid-Zaragoza-Alicante e Norte de Hespanha	202

Assembleia da Companhia Portuguesa	203
Parte financeira:	
Carteira	204
Boletim commercial e financeiro	205
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	205
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	205
Atravez dos Pirineos	206
Companhia dos Caminhos da Ferro Portuguezes (relatorio)	206
« dos Caminho de ferro da Beira Alta (relatorio)	207
Arrematações	207
Horario dos comboios	208

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALLADAS NO CLYDE EM GLASGOW
Vão de cada comporta 21,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

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

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

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

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONE"

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



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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

PÓS DE KEATING
MATAM

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.^o
TEL-C. 1717 LISBOA

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 ESCRIVER 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"

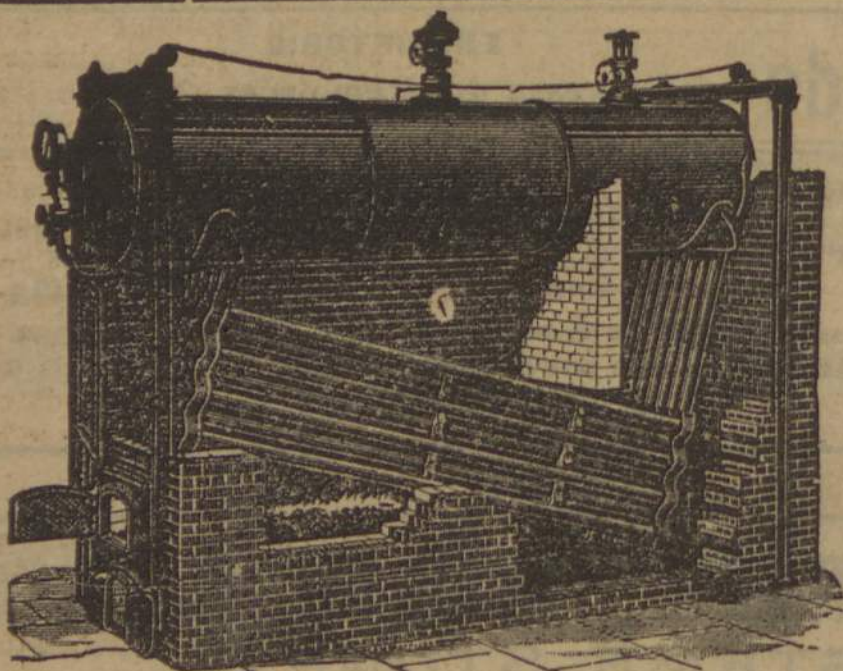
Capital emitido..... 1.344.000\$00

Capital desembolsado..... 67.200\$00

Reservas..... 810.585\$90

Prejuizos pagos..... 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcçãoando

Tambem se constroem : Superaquecedores de vapor. — Grelhas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas : «BABCOCK» — LISBOA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores

de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

Manual do Viajante em Portugal

DIZ TUDO — SABE TUDO — INDICA TUDO

Preço Esc. 1\$00

A' venda em todas as livrarias e nas principaes estações de caminhos de ferro

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES CARLOS GONÇALVES

13.º do 31.º anno

LISBOA, 1 de Julho de 1918

Numero 733

Novissima reforma ferro-viaria

IV

Está nomeada a comissão que deve rever tanto o regulamento geral dos caminhos de ferro, destinado a substituir o decreto de 1864 e o regulamento de 1868, como o das direcções dos caminhos de ferro do Estado e os capitulos do da Fiscalisação que fixam as attribuições dos respectivos funcionarios e acrescentam novos preceitos ao decreto 4205.

Fazem parte d'ella engenheiros competentes e conhecedores da materia. Os interesses do commercio e da agricultura estão representados por dois distinctos funcionarios, cuja elevada cathegoria official os designava para tal missão. O pessoal, tanto das linhas do Estado como das companhias, terá também representação com voto deliberativo nos assumptos que lhe dizem respeito.

Só não tem representação as companhias, associadas do Estado, que immobilisaram na construcção de 2.000 kilometros de linhas ferreas avultados capitales e ás quaes reconhecem os contractos direitos e conferem iniciativas em materia de exploração!

São assim collocadas numa situação d'inferioridade que se não justifica.

Ha também na comissão um vogal jurisperito, o que é necessario perante a substituição effectuada de todos os preceitos do Codigo Commercial relativos aos transportes e ainda pelas draconianas e não raro erradas invocações do Codigo Penal, que figuram no regulamento 4205.

O jurisconsulto escolhido foi, como secretario da justiça, um dos signatarios dos decretos. Terá occasião de reconhecer quanto se justificou o procedimento do seu collega do commercio, o snr. Pinto Osorio e quão proficua teria sido antes da publicação do regulamento a sua cuidadosa analyse sob o ponto de visto juridico.

E' d'esperar que ao menos sejam ouvidas as Companhias. A representação collectiva dos seus directores, de 21 de maio ultimo, sujeita á estreiteza do prazo que lhes fôra imposto pelo governo, não podia ser completa e minuciosa. Por isso foram n'ella feitas as devidas reservas, pondo-se ao mesmo tempo em relevo a inoportunidade do novo regulamento, como se vê da transcrição seguinte:

«Estavamos ha mais de 50 annos sob a vigencia do Decreto de 31 de Dezembro de 1864 e do regulamento de 11 de Abril de 1868, sabiamente moldados na lei franceza de 15 de Julho de 1845 e na Ordonnance de 15 de Novembro de 1846. A experiencia de largos annos e a evolução dos preceitos technicos e administrativos mostravam a conveniencia de rever esses diplomas, introduzindo-lhes prudentemente algumas modificações, que não careciam aliás, de ser profundas. Entretanto, o tacto e o senso pratico dos representantes do Estado na applicação dos regulamentos tornavam possível, sem inconveniente de maior, o adiamento d'essa revisão. regulamentos e tarifas das Companhias e das linhas do Esta-

do, approvadas pelo Governo, completavam o systema de preceitos e normas porque se regia a exploração.

Não parecia pois asado para essa revisão o momento actual em que as dificuldades crescem de dia para dia, tornando-se, por assim dizer, insuperaveis, e é quasi impossivel assegurar a regularidade do serviço.

Se o presente é altamente embaraçoso para quem dirige caminhos de ferro e vê crescer os encargos, sem lograr obter os materiaes precisos, não se antolha mais desanuviado o futuro. Nem é possível prevér o termo da terrivel guerra mundial, que determinou tal crise, cada vez mais grave, nem se pode calcular o tempo que será preciso para que a vida economica se normalise depois d'ella, nos differentes paizes, voltando o intercambio commercial a situação, não diremos já semelhante á que antecedeu a guerra, mas a uma razoavel facilidade e relativa barateza de aquisições.

Como é que se podem agora remodelar profundamente regulamentos, impondo ao mesmo tempo ás Companhias uma tutela depressimente, de tal modo minuciosa e sancionada com penalidades draconianas, que mais valera decretar a sua morte legal e empossar-se o Estado de todas as linhas, rasgando violentamente os contractos, que firmára?

Preciso é justificar esta asserção, analysando com respeito e desasombro o novo regulamento.

Tão curto é porém o prazo que por V. Ex.º foi indicado para formularmos reclamações acerca do decreto N.º 4.205, que impossivel se torna a analyse completa e methodica que deveria soffrer diploma de tal importancia.

As dificuldades inherentes á vastidão e complexidade do assumpto são aggravadas pela singular promiscuidade dos preceitos, dispersos sem vislumbres de ordenação pelos 263 artigos do decreto, aos quaes notamos com surpresa da ultima hora que se devem juntar os artigos 56.º, 57.º, 58.º, 64.º, 66.º, 67.º, 69.º, 77.º e 78.º do decreto n.º 4206, Titulo III. Regulam esses também a acção das empresas, collidindo até alguns com certos contractos. Teriam por isso melhor cabimento no regulamento dos caminhos de ferro, que na organização dos serviços fiscaes, onde por acaso os fômos descobrir.

Da ausencia de agrupamento methodico dos artigos resulta ainda a dificuldade do confronto do novo regulamento com os que vem substituir de surpresa substituição que até abrange os 28 artigos do Codigo Commercial relativos ao transporte, trasladados com ligeiras alterações e incorporados no regulamento, de mistura com varias novidades por vezes estranhas e em geral pouco felizes, quando não inaceitaveis.

Em nome dos interesses que representamos e reservando muito explicitamente a acção que as Administrações das Companhias, cuja exploração dirigimos, tiverem por conveniente exercer para inteira salvaguarda dos seus direitos, não podemos pois deixar de resalvar a provavel e forçosa deficiencia d'esta nossa representação, que deliberámos tornar collectiva em vista da comunidade de situações perante uma providencia geral, que a todos affecta.

Protestando contra a exiguidade e insuficiencia do prazo que nos foi marcado para a apresentar—sem que descortinemos a urgencia da modificação de um regulamento com 50 annos de vigencia—, esperamos que bastará este nosso primeiro depoimento para determinar o Governo a mandar proceder justiceiramente á revisão ponderada do novo regulamento.

Não foram ouvidas as Companhias quando o deviam ser.

Ouças ao menos agora a comissão, respeitando um direito explicito e procedendo como é justo e conveniente.

Assim o ponderava a mencionada representação.

Está garantida essa prévia audiencia em quasi todos os contractos de concessão (art. 73.º Norte e Leste; art. 56.º Beira Alta; art. 63.º Cint-a-Torres; art. 50.º Torres-Figueira-Alfarellos; art. 78.º Beira Baixa; art. 77.º Foz-Tua a Mirandella, Santa Comba a Vizeu), pactos bilateraes, que tem força de lei. Faltou pois ao novo regulamento esse requisito legal, o que o faz enfermar de nulidade e dá direito ás Companhias de recorrer ao juizo arbitral, nos seus contractos previsto.

Ainda quando os contractos não lhes dessem o direito de ser previamente ouvidas acerca das modificações dos regulamentos de policia, aconselhava-o a judiciosa observancia do art. 4.º § unico do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, que manda attender na elaboração d'esses regulamentos ao que estiver estipulado nos contractos. Mereciam essa deferencia empresas que são uteis auxiliares do Estado e tem prestado ao paiz relevantissimos serviços.

O decreto de suspensão dos regulamentos deixou de pé o titulo I do decreto 4.206. Manteve pois a supressão da Administração dos caminhos de ferro do Estado e do Conselho de tarifas, substituindo-os pela Direc-

ção Geral dos transportes terrestres, e pela aparatosa e composita Junta Consultiva, que junto della funciona.

Se não é função directa da Commissão rever uma parte do novo e malfadado código ferroviário, tem indirectamente faculdades para essa revisão, pois a portaria encarrega-a d'esse trabalho, não só em determinados diplomas, como ainda dos preceitos de outros que tenham com os de aquelles connexão.

Dadas pois as intimas relações entre a lei organica das Direcções dos caminhos de ferro e da Direcção Geral, a revisão de uma implica a da outra, de modo que, mesmo dentro do principio basillar da existencia de uma Direcção Geral, as suas funções e attribuições sejam melhor reguladas e a gerencia de valores tão importantes offereça mais serias garantias.

A seu tempo ponderaremos o que nos parece mais viavel para obtemperar os defeitos de que enferma a nova organização.

O presente artigo será consagrado á conclusão da analyse do Decreto 4.205.

E a esse proposito observaremos que a Commissão para o tornar viavel e comprehensivel, carece primeiro que tudo de adoptar um plano de classificação methodica de matetias por capitulos, como succedia com o decreto de 1864 e o regulamento de 1868.

Por esses capitulos seriam previamente distribuidos os artigos do regulamento 4.205 e varios preceitos do 4.206, tit. III, que aquelle pertencessem.

Só depois de ordenadas e classificadas as materias é possivel a sua critica e revisão efficaç.

A não ser isso, mantem-se a confusão cahotica do novo regulamento, em que alhos e bogalhos se acotovellam em fraternal promiscuidade, sendo mais facil encontrar agulha em palheiro que dar com os artigos que regem determinada materia.

Ousariamos propôr o seguinte esquema de distribuição de materias:

Cap. I	— Direitos e obrigações do Estado.
" II	— Obrigações e direitos das Empresas.
" III	— Do pessoal de Fiscalisação.
" IV	— Do pessoal das Empresas.
" V	— Direitos e obrigações dos proprietarios confinantes.
" VI	— Regras de policia nas linhas e suas dependencias.
" VII	— Via e estações.
" VIII	— Material circulante.
" IX	— Composição de comboios.
" X	— Circulação de comboios.
" XI	— Horarios.
" XII	— Passageiros.
" XIII	— Tarifas.
" XIV	— Do contracto de transporte.
" XV	— Regras de transporte e suas sancções.
" XVI	— Prastos de transporte.
" XVII	— Reclamações e indemnisações.
" XVIII	— Disposições geraes.
" XIX	— " transitorias.

Como exemplo da arrumação methodica dos artigos do regulamento, segundo o plano indicado, tomaremos os Capitulos I e II com os artigos correspondentes do Decreto de 1864 e do regulamento de 1868, que designaremos respectivamente pelas letras D e R. Os artigos do novo regulamento de Fiscalisação são designados pela letra F.:

Capitulo I — Direitos e obrigações do Estado:

Art.	1, 2	1 D
"	4 § 1.º e 2.º	2 D
"	6	15 D
"	7	16 D
"	17	2, § 8.º D

Capitulo II — Obrigações e direitos das Empresas:

Art.	5	11 D	Art.	180	75 R
"	8	12 "	"	206	
"	10	12 "	"	207	
"	11	13 "	"	208	
"	15	18 "	"	209	
"	16	9,38 "	"	202	89 R
"	33	37 "	"	199	
"	34	38 "	"	204	91 R
"	35	39 "	"	205	
"	110		"	255	85 R
"	187		"	256	25 D
"	188		"	77 F	
"	180	75 R			

Convém ainda observar que por um prurido de multiplicar artigos reproduziram-se no novo regulamento todos os artigos do Codigo Commercial, Titulo X, que regulam os transportes. Na sua quasi totalidade foram transcriptos sem alteração: alguns porém foram ligeiramente modificados ou se lhes accrescentaram disposições que os alteram. Receberam a numeração do regulamento e como ficou revogada e substituida toda a legislação em contrario, segue-se que desapareceu do Codigo aquelle titulo, que rege não só os transportes ferro-viarios, mas todos os outros.

Ao tempo mesmo o regulamento da Fiscalisação (Decreto 4.206, Titulo III) determina no art. 20.º al. 52 que os fiscaes do movimento e trafego farão cumprir ás empresas as disposições do titulo X, art. 366.º a 383.º do Codigo Commercial, que assim fica em vigor, depois de ter sido revogado e substituido. E os artigos 384.º a 393.º onde ficam?

Uma trapalhada, como todo o regulamento, aliás. Eis a equivalência dos artigos do Codigo:

211 —	367 C
212 —	367 § unico C
213 —	368 C
214 —	369 " modificado
216 —	370 C
217 —	371 "
219 —	372 "
223 —	373 "
224 —	374 "
225 —	375 "
227 —	376 "
228 —	377 "
229 —	378 "
230 —	379 "
231 —	380 " modificado
232 —	381 "
233 —	382 " "
235 —	383 " "
236 —	384 "
237 —	383 " "
239 —	385 "
240 —	386 "
241 —	387 "
242 —	388 "
243 —	389 "
244 —	390 "
246 —	391 "
249 —	392 "
254 —	393 "

A meu ver o que se deveria fazer era rever no Codigo Commercial o Titulo dos transportes, introduzindo-lhe as ligeiras modificações de que careça e eliminar do regulamento de policia a reproducção dos seus artigos, substituidos por um só, analogo ao art. 19.º do decreto de 1864 sujeitando as empresas ás disposições do Codigo.

Nas edições em folheto do regulamento deveriam ellas reproduzir em annexo aquelle titulo do Codigo para facilitar ao pessoal o seu conhecimento.

Esta arrumaçã de materias é muito mais logica e simplifica o regulamento de policia.

Vejamos agora como no Regulamento se attende aos interesses dos passageiros, Manda-se fechar "*o recinto destinado ao transitio dos passageiros para a gare d'embarque*" tres minutos antes da partida do comboio (art. 106). Ora esse recinto pode ser o vestibulo em muitas estações. E todavia o artigo 90 dá direito aos passageiros sem bilhete a dirigirem-se a qualquer empregado das estações para que lhes forneça uma senha carimbada, em troca da qual o revisor cobrará a importancia do bilhete — *sem sobretaxa*.

Tem então carregadores, agulheiros, factores, fieis, e chefe que andar todos munidos de senhas para dar aos passageiros?! Na falta d'essa senha o passageiro paga o dobro do preço do bilhete com o minimo de cobrança de 1\$00!

A obrigação de um compartimento reservado para senhoras torná-se universal e absoluta, em vez de ser limitada aos casos em que fôr possível, como succedia com o art. 82 do Regulamento de 1868. E ainda se acrescenta a obrigação de compartimentos para fumadores.

Linhas e comboios ha cujo material nem todo comporta a execução d'sse preceito generico. O art. 99 torna as empresas responsaveis por perdas e danos para com os passageiros quando por "deficiencia e irregularidade de serviço ou carencia de material" não poderem seguir a viagem para que estavam munidos de bilhetes. Ao mesmo tempo o art. 93 prohibe em absoluto que se exceda a lotação (com a sancção de multa no 94) e o 98 obriga a assegurar logares equivalentes aos bilhetes vendidos.

Assim pois a lotação do comboio ficou preenchida n'uma estação, quando na seguinte o chefe vendera já bilhetes. Pois os passageiros não podem seguir viagem e a empresa deve-lhes indemnisação.

O unico capitulo homogenio do Regulamento é o Cap. V, sem titulo, que se poderia denominar *Do contracto de transporte*, (art. 210.º a 254.º). D'esses 44 artigos, 27 são reproduzidos do Codigo Commercial, como já mostrámos, com ligeiras modificações apenas em 6.

Entre os preceitos novos alguns ha acceitaveis, que reforçam as garantias do publico, embora alguns suscitem questões delicadas que o regulamento não resolveu.

Assim por exemplo, o art. 250.º declara justificadamente que se não considera caso fortuito ou força maior o incendio, molha ou roubo, seja qual for a causa que lhe deu origem. N'este momento, com o emprego das lenhas, essa clausula implicaria a cobrança de uma taxa especial de garantia ou seguro, que o regulamento não comporta, apesar de ter sido introduzida nas tarifas do Estado e abusivamente generalizada, não só a mercadorias em que não é admissivel, como a todos os casos de perda e avaria. Tambem mercadorias ha que as tarifas especiaes podem, em troca de preços reduzidos, deixar ao cuidado do expedidor resguardal-as da chuva com encerados seus ou alugando-os á empresa.

Imposta a responsabilidade de molha tem a tarifa que ser augmentada.

O art. 237.º que substitue o 383.º § 1.º do Codigo, é inadmissivel, pois restringe as quebras naturaes a um pequeno numero de mercadorias, em contradicção com todas as tarifas, incluindo as modernissimas tarifas das linhas do Estado e contém principios novos bem extraordinarios.

Basta que haja indicios de avaria no volume para

se não descontar a quebra natural e esta incide, não sobre o peso á partida, mas sobre o que se verificou á chegada!

Assim, uma caixa de peixe em gelo, se vier ligeiramente avariada ou houver indicios de violação, tem de se pagar indemnisação pela differença total de peso e é o peso á chegada que serve de base á percentagem de quebra!

E' vantajoso para o publico que a senha da remessa possa seguir com a escripturação (art. 220.º). Como se pode porém impor esse serviço postal ás empresas, não as isentando das responsabilidades correlativas?

Tambem não é admissivel que o regulamento venha impor uma formula minuciosa de nota d'expedição e carta de porte com excesso de indicações dadas pelo expedidor.

Que se declarasse que deveria ser adoptado um modelo uniforme de notas d'expedição, que são o typo do contracto, que as empresas submetessem á approvação do Governo, comprehende-se, tanto mais que essa uniformidade já existe sensivelmente. Tudo o mais é invasão de attribuições pela agencia de reclamações, legislando a seu bel prazer.

Contém o regulamento algumas disposições novas aproveitaveis. Não é contra essas que protestaram as companhias, como se affirma n'um miseravel papel anonymo para ahi distribuido e que tem manifestamente a mesma baixa procedencia que os disparates do famoso regulamento.

Não liguemos a esses profissionaes da calumnia importancia que não merecem.

E' rasoavel que se prescreva a desinfecção de vagões que a necessitem (art. 147.º) desde que esse preceito, pela redacção do § 1.º, não dê logar á exigencias excessivas.

Tambem é admissivel o recibo provisorio de mercadorias apresentadas com a nota por conta de uma remessa que não pode entrar de uma vez (art. 158.º) embora possa essa garantia dada ao expedidor originar difficuldades.

O mesmo se não pode dizer da obrigação de acceitar o peso indicado pelo expedidor no caso de não poder ser pesada a remessa á partida. Casos ha em que um preceito demasiado absoluto pode originar abusos por parte do publico; nem se pode exigir ás empresas que tenham em todas as estações, ainda as mais insignificantes, basculas para pesagem de vagões.

É materia delicada que se não pode resolver assim á turca.

No que respeita a prazos e respectivas sancções o regulamento contém disposições espantosas, que pelo seu excessivo rigor se tornam inapplicaveis e são pois contraproducentes.

Assim a multa por atraso das remessas de grande velocidade é de 30 .lº do valor da mercadoria no logar da entrega, alem da perda da differença de porte da grande para a pequena velocidade e das perdas e danos.

Se a remessa de grande ou pequena velocidade é de valor inferior a 20\$00, logo que a demora exceda certo praso tem que ser pago o seu valor ao consignatario com o acrescimo de 10 .lº por cada dia a mais (art. 171).

Considera-se acceita a remessa logo que é apresentada a nota d'expedição com a mercadoria, começando logo a correr os prazos (art. 139). E se a nota não estiver em termos e a estação se recusar a acceita-la?

O art. 234 eleva até 80 .lº a redução de preços de transporte por demora, que no regulamento de 1868 não excedia 60.

Junta-se a essa redução a de 10 .lº por cada dia e demora no fornecimento do vagão (art. 175.º).

São na verdade singulares os preceitos relativos á venda de objectos abandonados. Declara o Código Civil no art. 411 que as coisas moveis abandonadas podem ser livremente occupadas pelo primeiro que as encontre e no art.º 412 que essa occupação em estações de transporte se fará nos termos dos respectivos regulamentos. Que fazem hoje as empresas? Annunciam a existencia d'esses objectos e em seguida procedem á venda dos que não são reclamados, revertendo em seu proveito o producto da venda.

Pois os art. 156 e 157 do regulamento 4205 declaram essas quantias propriedade do Estado e tanto estes como o art. 66 do regulamento de Fiscalisação obrigam as empresas a depositar-as na Caixa Geral dos Depósitos com o complicado formulario de levantamentos, esbulhando-as pois e vexando-as, como se fosse incapaz de guardar nos seus cofres por algum tempo essas minúsculas quantias quem tantos contos de impostos arrecada por conta do Estado e guarda até á liquidação.

No capitulo indemnisações muito haveria que esmerilhar, mas seria inexgotavel.

Assim a indemnisação por bagagens extraviadas é elevada a 2\$50 por kilogramma, não do peso total mas da parte transportada gratuitamente.

Ao peso excedente applica-se o preço de 5\$00 por kg. D'este modo o valor da bagagem varia com o numero dos bilhetes com ella apresentada para despacho! E todavia na nova tarifa geral do Estado lá vem um só preço de 1\$00 por kg.

As empresas passam a ser obrigadas a verificar todas as taxas, o que é praticamente impossivel. As importancias cobradas a mais são depositadas na Caixa Geral segundo um complicado formulario em que intervem a Fiscalisação (art. 67.º do regulamento da Fiscalisação e 168.º a 170.º do decreto 4.205).

Que se fixe um praso para a resolução das reclamações, que se procure tornar as companhias mais promptas em attender os reclamantes; comprehendese. O que se não pode é forçar a depositos na Caixa Geral, o que é deprimente, nem impor uma verificação universal, que em parte alguma se pode effectuar sem elevar o numero de empregados além de todos os limites rasoaveis.

A verificação faz-se, como a recepção de materiaes, por lotes, em cada um dos quaes se verifica um certo numero de expedições, maior ou menor conforme o prudente criterio pratico aconselhado pelas circumstancias. Tudo o mais é o mesquinho proposito de vexar e deprimir.

Egualmente censuravel é o disposto no art. 164.º para o juizo arbitral na verificação de remessas. Se a nomeação dos arbitros tarda 12 horas, o consignatario tem o direito de vir levantar auto com duas testemunhas, como se fosse agente da auctoridade, sem comparencia do fiscal nem de empregado da empresa, e n'elle inscreve o valor total dos prejuizos incluindo perdas e danos e levanta a remessa, deixando o auto.

A empresa tem que o acceitar por bom, salvo prova em contrario... depois de levantada a remessa! A quantas fraudes se não prestaria preceito tal, com a connivencia até de empregados, que propositadamente demorassem a nomeação d'arbitros, que só pode ser feita por inspectores ou por chefes de 1.ª e 2.ª classe.

Se ha arbitragem, a demora no pagamento da indemnisação dá logar a um acrescimo de 20 % por cada mez ou fracção!

Do mesmo modo para o pagamento das quantias cobradas a mais ha o acrescimo de 25 % por cada mez a mais!

Não, não é com brutalidades grosseiras e draco-

nianas como as que esmaltam o regulamento, que os serviços podem ser melhorados. O commercio só teria que perder com os vexames e extorsões, com as exigencias excessivas ás companhias, tuteladas e inibidas de fazer exploração em boas condições.

Tambem não é com imposições á turca que se resolve o grave problema de obras complementares e do material circulante.

Segundo os art. 174.º e 175.º, quando as installações das estações ou o material circulante forem insufficientes, o Governo intima as Companhias a fazer as obras e aquisições necessarias e se a intimação não é cumprida, realiza-a por conta d'ellas.

Nem mais, nem menos. E todavia as empresas, pelos seus contractos, são obrigadas a executar determinados projectos e a conservar as obras feitas.

Obras complementares de certo vulto, que vão enriquecer o patrimonio do Estado, teriam que ser objecto de convenção, tanto mais quanto mais se aproxima o fim da concessão, faltando pois o tempo para as amortisar.

E se a Companhia, por circumstancias extranhas á sua vontade não tem recursos para esse dispendio consideravel que lhe impõem?

O assumpto é grave e não se resolve com uma pennada ajacobinada.

Prende com as convenções, que são contractos d'associação, devendo, como taes, ser equitativamente revistos sempre que as circumstancias o aconselhem.

Pode-se armar á popularidade com essas bravatas regulamentares, mas não se faz obra racional e duravel.

Fiscalisação séria e efficaz não se faz de vara na mão, nem se exerce por inconveniencias epistolares e injurias a altos funcionarios e ás companhias.

Não é recrutando incompetentes e leigos, que se improvisa um pessoal dirigente de serviços officiaes ferro-viarios em condições d'idoneidade profissional e moral.

Corrijam-se abusos, promovam-se melhoramentos mas em termos e por forma correcta e efficaz.

J. Fernando de Souza



As aguas do Tejo

Estamos em frente d'uma iniciativa de tão largo alcance, que a muitos tem causado estranheza que ella tenha nascido entre nós.

E especialmente de uma entidade que desde largos annos, por mal da nossa cidade, se não tem evidenciado por trabalhos de verdadeiro arrojo, por simples projectos, realizaveis, que colloquem a nossa capital no logar que lhe compete, vista a sua maravilhosa situação geographica, que a destina a ser uma das primeiras da Europa.

Já se vê que em volta d'uma ideia grandiosa apparecem, entre nós, especialmente, enxames de descrentes até certo ponto com razão, porque o publico foi creado e habituado na tepidez de uma indolencia governativa que nos tem deixado estacionarios por um larguissimo periodo, enquanto que nos outros paizes a palavra — progresso — não tem como significado os arremedos das minúsculas manifestações que entre nós se definem.

Não pertencemos ao bando dos descrentes, e por mais que conheçamos a indolencia da nossa gente, e a modestia do nosso applauso, entendemos que elle se deve levantar, caloroso e entusiasta, perante uma iniciativa de uma obra, gigantea sim, mas de realisação possivel, embora difficil, que viria — e virá, se os varios elementos de que depende lhe facilitarem a carreira — produzir a to

tal transformação da nossa atrozada capital, e concorrerá para uma grande prosperidade em todo o paiz.

Referimo-nos á proposta apresentada em sessão da Camara Municipal de 16 de maio ultimo, pelo seu digno vice-presidente em exercicio, o snr. Adães Bermudes, para que a Camara requeresse ao Governo — o que, com effeito já fez em data de 25 — a concessão das aguas da bacia hidrografica do Tejo e seus afluentes, afim de, exclusivamente por si ou com o concurso das Camaras Municipaes comprehendidas nessa região e que com ella queiram, para esse fim, confederar-se, utilizar essas aguas na produção da energia electrica e na transformação, transporte, distribuição e venda d'essa energia para ser principalmente applicada:

1.º A' iluminação pública e particular da cidade de Lisboa e das outras cidades e centros de população das regiões que praticamente possam utilizar-se d'essa energia;

2.º Aos serviços de transportes de passageiros ou de cargas, sobre carris de ferro, nas mesmas regiões;

3.º A's industrias fabris, comprehendendo a distribuição de força motriz aos domicilios, para as pequenas industrias;

4.º A's industrias chimicas e especialmente as que se se destinem á produção dos adubos agricolas modernos e aperfeiçoados;

5.º A's industrias metallurgicas, principalmente as que se proponham utilizar minerios nacionaes na fabricação dos aços superiores;

6.º Ao abastecimento, purificação e distribuição das aguas para consumo publico e ao transporte e distribuição das aguas do rio e das aguas dos esgotos para irrigações agricolas.

Os resultados d'esta iniciativa do intelligente e estudioso artista que hoje preside aos trabalhos da nossa municipalidade, produzirão, ainda, outros beneficios, taes como:

A navegabilidade do Tejo até á fronteira para que o porto de Lisboa possa ser melhor utilizado no trafego peninsular;

A regularisação do regimen das aguas do Tejo e seus afluentes;

O aproveitamento da elevação do nivel dos respectivos caudales para a irrigação dos vales por elles atravessados, de modo a permitir a obtenção de duas colheitas anuaes e a criação de prados para o desenvolvimento pecuario;

O estabelecimento de grandes bacias de piscicultura.

Finalmente, entre as ideias derivadas da hypothese da realização de uma tão grandiosa obra figura tambem a da municipalisação dos serviços do abastecimento de aguas, da iluminação e da tracção electrica, mediante o resgate das concessões existentes e as indemnisações aos actuaes concessionarios, que forem consideradas justas.

O requerimento foi, como dissémos, entregue ao Governo em 25 de maio. Que este não demore o seu despacho favoravel, é o que desejamos, porque com isso prestará um grande serviço ao paiz.

Pela nossa parte não deixaremos de acompanhar o assumpto, e se uma pá de areia alguma coisa representa na construcção d'um grande edificio, a Camara tem-nos á sua disposição para concorrermos, no pouco que valemos, para a realização da sua brilhante iniciativa.



PARTE OFFICIAL

Secretaria das Subsistencias e Transportes
Direcção Geral dos Transportes Terrestres
Repartição do Caminho de Ferro

PORTARIA N.º 1:276

Terminando em 30 de Abril proximo o prazo para applicação das sobretaxas concedidas nas tarifas ferroviárias, por motivo dos encargos provenientes do estado de guerra, manda o Governo

da República Portuguesa, pelo Ministro das Subsistências e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho de Tarifas, manter as sobretaxas autorizadas e prorogar o prazo para a sua applicação até ao fim do corrente ano civil.

Paços do Governo da República, 27 de Março de 1918. — O Ministro das Subsistências e Transportes, *António Maria de Azevedo Machado Santos*,

2.ª Secção

PORTARIA N.º 1:277

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para alienar uma parcela de terreno entre os quilómetros 201,66308 e 201,72785, da linha do Norte, com a área de 175^{m²},78:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro das Subsistencias e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho de Obras Publicas, que a referida parcela de terreno, cujas confrontações estão indicadas na planta junta ao processo, seja declarada sobranter.

Paços do Governo da República, 27 de Março de 1918. — O Ministério das Subsistencias e Transportes, *António Maria de Azevedo Machado Santos*.

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para alienar umas parcelas de terreno na linha férrea da Norte, entre os quilómetros 317,61218 e 317,6736:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministério das Subsistencias e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que as referidas parcelas de terreno, cujas áreas são de 691^{m²},25 e 2:856^{m²},47, sejam declaradas sobranter.

Paços do Governo da República, 6 de Maio de 1918. — O Secretario de Estado das Subsistencias e Transportes, *António Maria de Azevedo Machado Santos*.

Tendo em vista o disposto no artigo 3.º do decreto n.º 4.389, de 11 do corrente mês, que manda nomear uma comissão que, tendo em vista as disposições dos decretos n.ºs 4:205 e 4:206, de 4 do mesmo mês, e apreciando as reclamações que o seu conhecimento e execução suscitaram, proponha todas as modificações, supressões ou acrescentamentos que julgue deverem ser feitos ás prescrições que foram suspensas e ás que com elas se relacionam:

Manda o Governo da República Portuguesa, pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres, que a comissão seja constituída pelos membros seguintes:

Augusto César Justino Teixeira, inspector geral do corpo de engenharia civil, António Lourenço da Silveira e Policarpo José da Costa Lima, engenheiros inspectores, Manuel Francisco da Costa Serrão, engenheiro chefe de 1.ª classe do referido corpo; engenheiro José Maria de Oliveira Simões, director geral do comércio; engenheiro-agrônomo Bernardino Cincinato da Costa, inspector geral de agricultura; Martinho Nobre de Melo, professor da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, e António Paiva Mourão, engenheiro e assistente da cadeira de caminhos de ferro do Instituto Superior Técnico, dos quais o primeiro será o presidente e o último o secretario.

Ficarão igualmente fazendo parte integrante da comissão, para a discussão e deliberação sobre assuntos referentes ao pessoal do serviço dos caminhos de ferro do continente, com voto consultivo e deliberativo nesses assuntos, dois representantes do pessoal ferro viário, sendo um nomeado pelo pessoal dos caminhos de ferro do Estado e o outro pelo das companhias concessionárias.

Paços do Governo da República, 17 de Junho de 1918. — O Secretario de Estado, interino, das Subsistências e Transportes, *Eduardo Fernandes de Oliveira*.

PORTARIA N.º 1:407

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para alienar uma parcela de terreno sita entre os quilómetros 21,98336 e 22,00625 da linha ferrea de Cascais, com a área de 72^{m²},64 para a reconstrucção do muro de suporte e vedação;

Atendendo a que a Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente pondera que, devido á exploração da linha férrea, as condições de estabilidade dos muros de revestimento e vedação que actualmente existem, ocupando parte do talude da trincheira que se pretende alienar, deixam muito a desejar; e

Considerando que, levada a effeito a alienação, os referidos muros serão substituidos por outros:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Continente, que a referida parcela de terreno, cujas confrontações estão indicadas na planta junta ao processo, seja declarada sobranter e aliénavel para a construcção do referido muro de suporte e vedação.

Paços do Governo da República, 17 de Junho de 1918. — O Secretario de Estado, interino, das Subsistencias e Transportes, *Eduardo Fernandes de Oliveira*.

DECRETO n.º 4.454

Tendo o decreto n.º 3:699, de 22 de Dezembro de 1917, permitido que o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado pudesse levantar adiantamentos pela Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdência, nos termos da lei n.º 770, de 17 de Agosto do mesmo ano, e sendo-lhe imposta, porém, a restrição de que não podiam ser-lhes feitos novos adiantamentos pela sua Caixa de Reformas e Pensões sem terem saldado os que tivessem levantado na Caixa Geral de Depósitos, representou o referido pessoal que aquella prescrição restringia as garantias que até então lhes tinham sido sempre facultadas pela sua Caixa de Reformas;

Tendo o assunto sido submetido á apreciação da comissão administrativa da mencionada Caixa de Reformas considerou ella quanto necessario era na presente conjunctura, em que são grandes as dificuldades da vida, atender o pessoal; e por isso manifestou-se no sentido de se pedir aos Poderes Públicos que fossem mantidas integralmente as garantias que a Caixa de Reformas e Pensões concedia;

E porque se torna conveniente deferir as pretensões que são solicitadas com o fim de facilitar as condições de vida no momento actual:

Manda o Governo da República Portuguesa que sejam restabelecidas as regalias suspensas pelo decreto n.º 3:699, de 22 de Dezembro de 1917, podendo os empregados administrativos dos Caminhos de Ferro do Estado levantar novos adiantamentos pela Caixa de Reformas e Pensões, com a condição porém, de ficarem integralmente saldados os empréstimos, á data do desconto da primeira prestação dos adiantamentos concedidos pela Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdência.

Paços do Governo da República. 22 de Junho de 1918.—SIDONIO PAIS—Eduardo Fernandes de Oliveira.



Uma obra gigantesca

Ainda o tunel sob a Mancha

D'esta obra gigantesca, com effeito, por enquanto apenas em projecto, nos temos por varias vezes occupado na *Gazeta*. Mas nunca serão demasiadas as referencias que se lhe façam, tanto mais justamente quando estamos sempre encontrando essas referencias nos diversos órgãos da imprensa estrangeira.

Já se disse e é bem sabido, que quando terminar a grande guerra, a necessidade de meios de transporte, numerosos e rapidos, hade tornar-se mais imperiosa do que nunca, para facilitar o regresso da humanidade á vida normal e permittir aos alliados sahirem victoriosos da guerra economica, formidavel tambem, que ha-de necessariamente seguir-se á cessação das hostilidades nos campos de batalha. Ora, sendo assim, e tudo leva a crer que assim succederá, o tunel sob a Mancha virá a ser para os anglo-francezes o meio mais proficuo de consolidar o fructo das suas victorias e de reforçar a sua união. Poder-se-ha comparar essa nova arteria commercial com o canal de Suez, porque permittirá dar vasão a um enorme trafego.

Se o tunel ha tantos annos em projecto, estivesse já concluido quando se iniciou a grande guerra, essa importante via de comunicação teria absorvido:

1.º—Todos os transportes militares (homens, munições e material) da Inglaterra para a «frente» occidental e vice-versa;

2.º—Todos os transportes para Marselha, Brindisi, o Oriente, a Africa e vice-versa.

3.º—Todos os transportes commerciaes entre a França e a Inglaterra.

Quando se pensa que só para o transporte de tropas inglezas se fizeram, atravez da Mancha, mais de 20 milhões de viagens, e que só para o material de guerra cerca de 8 milhões de vagões passaram por conta da Inglaterra, sobre a rêde ferro-viaria da companhia do Norte; quando se pensa que o deslocamento de um objecto, ou de uma pessoa, de um ponto interior da Inglaterra para um ponto interior da França, não exige menos de seis operações de carga e descarga, vê-se qual teria sido a simplificação dos serviços e a economia da mão de obra que se teriam devido á existencia de um tunel entre as duas nações aliadas. A tudo isto deve ainda acrescentar-se a economia

da tonelagem e a vantagem da segurança dos transportes, que não estariam submettidos ao perigo dos submergíveis, em todo o sector que vae das costas inglezas até Marselha e Brindisi.

E os feridos? Quanto mais rapida e menos difficil, menos dolorosa e sobretudo menos perigosa, teria sido para elles a viagem pela via submarina!

É hoje crença quasi geral que apoz a cessação das hostilidades, tanto em França como na Inglaterra se voltará a pensar a serio no projecto, já agora aperfeiçoado por toda a experiencia adquirida em trabalhos do mesmo genero, e pelos progressos effectuados no campo dos estudos geologicos.

O tunel sob a Mancha deverá ter um perfil concavo, com os pontos mais elevados á entrada e á sahida, para o fim de abreviar o curso submarino. Por baixo do tunel será necessario construir um escoamento, de um diametro de 3 metros, pouco mais ou menos, para impedir a accumulção das aguas, que poderiam filtrar. Esta galeria poderá servir, durante a construcção do tunel, como galeria de exploração ou de serviço.

D'esta galeria partiriam muitos ramos obliquos no sentido da linha theorica do tunel propriamente dita. Nos pontos de intercepção d'esta linha poderiam collocar-se estaleiros; cada um dos quaes teria a seu cargo a escavação de um determinado ponto da galeria. Finalmente, as secções apromptadas por cada um dos estaleiros seriam reunidas, tornando por este modo o trabalho muito rapido e seguro.

O tunel principal deverá comprehender duas galerias tubulares, independentes, á distancia de cerca de 15 metros uma da outra, ligadas a intervallos regulares por passagens transversaes. O comprimento total da linha andará por 60 kilometros, dos quaes 39 por baixo do mar, 14 por baixo da terra e 7 á superficie. Na costa franceza os comboios irão desembocar perto de Marquise, na linha Calais-Boulogne; em Inglaterra os comboios surgirirão do sólo sob a protecção das baterias do Castello de Dover; construindo-se n'esta localidade um porto fortificado que permittirá defender a entrada do tunel. De resto, como se trata de um caminho de ferro electrico, em caso de hostilidades, bastaria a ruptura dos fios para o inutilisar.

Hoje poder-se-ha executar este enorme trabalho em muito menos tempo do que teria sido possivel ha quarenta annos. Se então se julgavam necessarios 10 annos para o completar, bastaria hoje metade d'esse tempo para atttingir o mesmo fim. Ha até quem pretenda que os Estados Unidos se offereceram para executar esta cyclopica tarefa, durante a guerra... em tres mezes.

Não acreditemos, porém, em tal brevidade; acreditemos todavia em que os 10 annos do projecto primitivo poderiam ficar reduzidos a pouco mais da terça parte.

É superfluo insistir sobre a importancia da via submarina para a ressureição economica da França e da Inglaterra depois da guerra, e para a intensificação do commercio, pois é sabido que nenhum serviço maritimo, por mais bem organizado que esteja, póde prestar os mesmos serviços que uma linha ferrea. Um comboio poderá partir de Londres para Pariz e voltar no mesmo dia, como acontece entre Paris e Bruxellas.

A França e a Inglaterra deixarão de ser então tributarias da Allemanha e cada um dos dois Estados tomará o lugar d'esta ultima com respeito ao outro. Por meio da França a Inglaterra poderá desenvolver as suas relações com o continente e obter que o seu mercado se torne o esteio da actividade commercial da Europa e talvez até do mundo. A linha Londres-Bagdad poderá bem substituir a de Hamburgo-Bagdad.

É quando se completarem os tuneis transalpinos e se intensificar o trafico para a Italia, os trez paizes transformar-se-hão n'uma unica fortaleza — a cidadella inexpugnável da liberdade mundial.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas Tarifas dos Caminhos de Ferro do Estado

Para concluir o rapido exame que nos propuzemos fazer ás Tarifas do Estado, falta-nos dizer alguma coisa sobre os complementos á Tarifa geral.

Esses complementos estão divididos em duas secções, grande e pequena velocidade, e correspondem:

No Sul e Sueste — 1.^a secção — grande velocidade
Cap. I. Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre varias estações — Corresponde á antiga Tarifa 7 com um augmento de 75 % nos preços.

Cap. II — Bilhetes collectivos para grupos de 12 ou mais individuos.

N.º 1 — Trabalhadores ou operarios em 3.^a classe. De 700,635 que offereciam as antigas tarifas D. e B. foi o preço elevado a \$012 por passageiro e kilometro.

N.º 2 — Estudantes e seus professores ou prefeitos. — Até 50 kms. de \$01,2 em 2.^a e \$10,8 em 3.^a classe da Tarifa D, foram os preços elevados a \$01,2 e \$11,4 respectivamente.

Alem de 50 kilms. de \$00,8 e \$00,6 foram elevados a \$01,4 e \$01 respectivamente em 2.^a e 3.^a classes.

Capitulo III — a) Bilhetes d'assignatura, trimestraes, semestraes e annuaes. — Antiga Tarifa B. — Os preços foram elevados em 45 %.

b) — Assignaturas annuaes durante a epocha balnear entre Lisboa e as estações de Barreiro a Setubal — augmentados em 45 %.

c) Bilhetes d'assignatura para estudantes até aos 21 annos. — A redução de 50 % que desfrutavam sobre a Tarifa Geral foi elevada a 75 %.

Cap. IV — Bilhetes de 2.^a e 3.^a classes entre Portimão e Faro e Villa Real e Faro. — Antigas tarifas E — Augmentados os preços entre 75 e 100 %.

Cap. V. — Bilhetes de gare. — Poucas alterações teve a antiga Tarifa. O preço de uma só entrada continua a ser de \$05.

Cap. VI. — Aluguer de Salões. Os preços da Antiga Tarifa G foram augmentados em 80 %.

Cap. VII. — Toiletes-camas. — Antiga Tarifa 2 — Augmento de 50 a 80 %.

Cap. VIII — Volumes de peso não superiores a 10 kilogrammas. — Antiga tarifa 8 — Augmento de 87 %.

Cap. IX — Automoveis para passageiros. — Transporte entre quaesquer estações. — Os preços da antiga Tarifa 9 foram elevados ao dobro.

Cap. X — Telegramas — Antiga Tarifa 6. — Augmento de 80 %.

2.^a Secção — Pequena Velocidade — Capitulo XI — Materias inflamaveis, explosivas e perigosas — Antiga tarifa 4 — Augmento de 80 %.

A classificação é a mesma da tarifa annullada.

Capitulo XII — Touros, animais ferozes, etc. — Antiga Tarifa 6 — Augmento de 80 %.

Os Cap. XIII, XIV e XV, que dizem respeito ao aluguer de terrenos para deposito de mercadorias, ao serviço do ramal particular das Lezírias da Companhia União Fabril, e ao serviço de camionagem em Lisboa, substituem as tarifas que regulavam esses serviços com varios augmentos.

No Minho e Douro — 1.^a Secção — Grande Velocidade — Bilhetes de ida e volta entre varias estações — Antiga Tarifa 16 — Augmentos de 45 a 80 %.

Capitulo II e Capitulo III — Viagens de recreio aos domingos e dias feriados e «Bilhetes reduzidos nos comboios tramways» — Augmento de 80 %.

Capitulo IV — Bilhetes de assignatura — a) bilhetes mensaes entre varias estações e Porto e Campanhã — b) bilhetes de assignatura trimestraes, semestraes e annuaes — c) bilhetes mensaes, em 3.^a classe, para operarios e trabalhadores — (antigas Tarifas 4 e 4-bis) — Augmento de 80 %.

d) — Bilhetes de assignatura para estudantes — Antiga Tarifa 8.E' mantida a redução de 50% sobre os preços dos bilhetes de assignatura, que são objecto da alinea b), para o percurso maximo de 35 kilometros.

Capitulo V — a) — Bilhetes colectivos de 3.^a classe para grupos de 12 ou mais individuos — Antiga Tarifa 14 — Augmento de 80 %.

b) — Excursões scientificas e de artistas — Antiga Tarifa 10 — Mantidas as reduções de 50 % para excursões scientificas ou litterarias, etc, e o de 25 % para os artistas e 50% para as suas bagagens, sobre os preços da Tarifa Geral.

Cap. VI — Bilhetes de gare — (antiga Tarifa A. E. n.º 2) Os bilhetes de uma só entrada, cujo preço era para todas as estações de \$05, foram classificados, conforme as categorias das estações, em quatro grupos, aos preços de \$05, \$04, \$03 e \$02. Os de assignatura mensal e semestral foram augmentados em 80%.

Cap VII — Aluguer de salões — VIII — Volumes de peso até 18 kilos — IX — Transporte de productos hortícolas e agricolas etc. — (antigas Tarifas 2,8 e 9) — Augmentos de 80%.

Capitulo X — Transporte de animais, instrumentos, machinas, etc, para concursos agricolas ou exposições officiaes — Mantida a redução de 50% nas mesmas condições da antiga Tarifa 23.

Cap. XI e XII — «Transporte de automoveis para passageiros» e «Transmissão de telegramas», augmento de 80% sobre os antigos preços.

A 2.^a secção — P. V. comprehende o Cap. XIII — Transporte de materias inflamaveis, explosivas e perigosas; o Cap. XIV — Touros, animais ferozes, etc, por vagão completo — antigas Tarifas 9 e 10, cujos preços foram elevados de 80 %; o XV — transporte de vinho em vagões-cubas em que foi mantido o preço de 01,8 por vagão e kilometro, e elevado de \$0,3 a \$0,6 por vehiculo e kilometro do material vazio.

Finalmente o Cap. XVI occupa-se do aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações, estabelecendo 4 categorias de preços, conforme a importancia das estações.

As condições de todos estes capitulos são quasi a reprodução das dos capitulos das antigas tarifas, com algumas pequenas modificações.

Resta-nos falar da Tarifa de transportes fluviaes, que teve o augmento de 80% no preço dos bilhetes de passageiros e o de 100% no de bagagens e recovagens; 80 % nos transportes de cães, dinheiro e valores, carreiras especiaes ou para transportes funebres, animais, e vehiculos em grande velocidade.

Nos transportes em P. V. houve augmento de 65 a 75 %.

De tudo quanto temos escripto uma conclusão bem evidente se tira, qual a de que o regimen tarifario provisório, que o Estado tem actualmente em vigor, é muito mais oneroso para o Publico do que os das Companhias, mesmo com a sobretaxa de 57% para que tanto lhes custou a obter a auctorisação governamental.

Romaria de S. Torquato em Guimarães

Nos dias 6 e 7 do corrente tem lugar a romaria annual de S. Torquato em Guimarães, uma das mais notaveis que se realisam no Minho.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães effectua n'estes dias alguns comboios especiaes entre Trofa e Guimarães, para accudir á grande affluencia de romeiros que costuma haver.

Para este serviço vendem-se bilhetes de ida e volta da Tarifa N.º 1 de Grande Velocidade, que são validos para todos os comboios dos dias 6 a 8.

Supressão da venda de bilhetes para as linhas de Orense a Vigo

A Companhia Portuguesa publicou um aviso dando a conhecer que, em virtude da resolução da Companhia Hespanhola de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, desde hoje é suprimida a venda, em Lisboa-Rocio, de bilhetes directos e despacho de bagagens, para as estações de Tuy, Guillarey, Pontevedra, Vigo, Orense e Monforte, a que se refere o Aviso ao Publico B, 1367 de 12 de Outubro de 1904, que fica annullado.



A electricidade nas vias ferreas

A actual escassez de carvão, que tem collocado em graves dificuldades as industrias que empregam esse combustivel e que determinou em todas as linhas ferreas a supressão de não poucos comboios, prejudicando enormemente o trafego, o commercio e as subsistencias, veiu pôr em maior relevo a importancia da electrificação de algumas linhas, com o aproveitamento da enorme quantidade de potencia hydraulica que até agora se desperdiçava.

A vertente meridional dos Pyreneus poderia ser um manancial d'onde se obtivessem muitos milhares de cavallos de força, se o problema se estudasse com a attenção devida, e com a que inquestionavelmente merece, para evitar futuras perturbações devidas á carencia tanto de carvão como de combustivel liquido.

Onde tem sido substituido o vapor pela electricidade, nas linhas ferreas de todos os paizes, tem-se conseguido um augmento de capacidade de trafego de 50 %., além de facilitar muitas outras operações.

Aquelle augmento de capacidade é devido á segurança e ás condições de serviço das locomotivas electricas, que permite velocidades maiores em 25 %., com inteira segurança, sobre as que possuem as machinas movidas por vapor.

Nos paizes extremamente frios, onde por vezes as locomotivas ficam paralyzadas, a electricidade permite a continuação do serviço, mesmo com as mais baixas temperaturas, a plena carga, como em tempo quente, enquanto que nas locomotivas de vapor, se perde calor desde a caldeira da maquina para a atmospheria.

A importancia da electrificação comprehende-se facilmente tendo-se em conta o grande consumo de carvão nos caminhos de ferro, que durante o anno de 1917, ascendeu, só nos Estados Unidos, a cerca de 150.000.000 de toneladas, de cuja quantidade se poderiam economisar dois terços, ou 100.000.000 toneladas, se estivessem electrificadas as linhas em que isso fosse possivel.

A capacidade do transporte depende do carvão, nas linhas de tracção a vapor; devendo transportar o os comboios, com o que se diminuem muitos elementos do trafego.

Qualquer coisa parecida poderiamos dizer do petroleo, do qual se consumiu 13 % da produção mundial em 1915.

Calcula-se que os Estados Unidos podem dispor de 25.000.000 cavallos de vapor.

Somente as cataractas do Niagara podem proporcionar 10.000.000 de kilowats.

Applicada essa força á tracção de linhas ferreas, poderiam economisar-se de 2 a 3 kilogrammas de carvão por

cavallo-hora, e o total consumido nas locomotivas, se fosse queimado em uma central de electricidade produzi-ria uma potencia tripla nos motores de uma locomotora electrica, mesmo incluindo as perdas de transmissão, desde os geradores até á machina.

Na fabrica Brown Roveri foram recentemente construidas umas locomotaras especiaes para a linha ferrea electrica do Jungfran, linha que tem o trajecto total de 6,2 kilometros em cremalheira e 3,2 kilometros em fórmula de advencia.

As locomotivas em referencia são para rebocar comboios de 35 toneladas a 8,5 ou 9 kilometros por hora na secção de cremalheira e a 18 kilometros por hora nas restantes secções.

Teem essas machinas dois eixos, dois motores electricos de 125 H-P de maximo rendimento. O funcionamento do seu freio electrico verifica-se mesmo que o trolley perca o contacto, pois é, n'esse caso accionado por uma machina de corrente continua, a qual excita as duas phases do motor.

Estas locomotoras estão ligadas a um motor de 13 H-P e a uma machina Compound, de 6 kilowats, de corrente continua, servindo esta ultima para a iluminação do comboio e para o freio electrico.

Cada locomotora peza 18.020 kilogrammas e o equipo electrico tem o pezo de 10.000 kilogrammas.



Madrid-Zaragoza-Alicante e Norte de Hespanha

Resultados do anno de 1917

Com uma attenciosa offerta do snr. secretario do conselho da primeira, e um estimavel B. L. M. do nosso querido amigo e antigo companheiro de viagens, em tempos mais felizes, o snr. D. Felix Boix, director da segunda, recebemos os relatorios da gerencia do anno findo destas duas redes ferroviarias, as mais importantes da Peninsula.

D'elles respigaremos os mais interessantes detalhes sobre a situação das duas Companhias e seu viver atravez do anno findo.

Madrid — Zaragoza — Alicante. — A assembleia reuniu em 12 de maio. Do relatorio consta que a conta do *Primeiro Estabelecimento* estava, em fins do anno, em pesetas 1.134.888.879, tendo augmentado 13.945.258 pesetas com a aquisição do material movel e outras despesas.

A existencia do material era de:

Locomotivas.....	879
Carruagens	1.644
Furgões	799
Vagões	20.228

A conta da exploração accusa uma receita de 167.767.201 e a despesa de 101.705.431. Augmentados os productos da exploração de minas, e deduzidos os encargos fixos, a conta de Ganhos e Perdas apresentou um saldo de pesetas 15.915.091, a que foi dada para a applicação seguinte:

Para amortisação do material.....	8.600.000
« reserva especial	1.000.000
« dividendo de 12 pesetas por acção	5.963.256

applicando-se o saldo a «Fundo de Melhoramentos».

Tambem esta Companhia se viu affectada, nas suas despesas, pelo consideravel augmento do custo dos materiaes, não obstante a Hespanha ter no seu sólo carvão, mineraes de ferro e outros, e no seu sobresolo altos fornos e grandes officinas siderurgicas.

Por motivo do augmento de movimento, o consumo de carvão augmentou, de 338.564 toneladas em 1910 a 543.472 em 1917; tambem o custo medio de tonelada subiu de 27,62 pesetas para 72,26, ou seja 161 %.

Os aços, em tubos de fumo, doces ou, laminados subiram respectivamente, 569, 378 e 320 por cento; os aros para rodas tiveram um augmento de 954 por cento; parafusos e tirafundos 562 por cento, etc.

Os augmentos ao pessoal absorveram 4.867.759 pesetas.

O augmento nos productos foi importante, cifrando-se por 14.921.885 pesetas, por motivo de mais 1.586.943 passageiros e mais 806.852 toneladas de mercadorias transportadas em pequena velocidade. Na quasi totalidade, esta differença, é proveniente da *Réde Catalã*.

Norte de Hespanha — A reunião da assembleia desta Companhia foi em 18 de maio.

Foi dos menos felizes resultados a exploração d'esta grande rêde (3.692 kilometros) em 1917, pela continuação e, até certo ponto, agravamento das condições difficeis em que a exploração teve que exercer-se; devido não só á guerra que motivou extraordinaria elevação no custo dos materiaes que lhe são indispensaveis, como ás consequências da grêve do pessoal em 1916 e aos resultados da nova grêve de agosto ultimo, que teve particular importancia nas Asturias, pela paralyção das minas, inclusive as da Companhia, collocando esta em serias difficuldades, visto aquella paralyção coincidir com a falta de importação do estrangeiro, vendo a Direcção quasi esgotados os seus depositos de carvão.

O total das receitas foi de pesetas.....	180.319.651
(com augmento de 7.605.710 sobre 1916)	
e as despesas foram.....	123.663.701
(com augmento de 23.437.941 sobre 1916).	
Dando um excedente de.....	56.655.940
Deduzidas as pensões ao pessoal.....	1.920.805
Liquido.....	54.735.135
(Menos 16.010.900 que em 1916)	
sendo os encargos de juros e amortização de obrigações.....	55.740.617
A insufficiencia de productos foi de.....	1.005.483
Deduzido o deficit da linha de Valencia a Utiel.....	339.845
Deficit effectivo.....	665.638
Mas como o saldo de 1916, juntando aos beneficios da exploração das minas....	775.175
fica o pequeno saldo positivo de.....	109.537

que passou a conta nova.

Só o Estado e o paiz lucraram, no anno findo, com a exploração desta rêde, porque d'ella auferiu o Thesouro 24.750.115 pesetas em impostos pagos pela Companhia, participação nas receitas (transito e outras) e economias em transportes.

No augmento das despesas de exploração, a que acima nos referimos, nota-se o da verba do pessoal, por 2.751.307 pesetas; o de combustiveis, por 14.269.938 pesetas; o de outros materiaes por 2.757.387 pesetas.

O material movel era em 31 de Dezembro, composto de:

Locomotivas.....	904
Carruagens.....	1.970
Vagões e furgões....	20.771

É curioso que sendo a extensão total da rêde 3.692 kilometros, superior em 29 kilometros á da Companhia de Alicante, a existencia do material circulante mantém muito approximadamente a mesma proporção.

Assembleia da Companhia Portugueza

O relatorio da gerencia do anno findo, que hoje, como sempre ha 31 annos, começamos a reproduzir, principia por expôr, com a evidencia dos numeros, a situação da conta do *Primeiro Estabelecimento*, e como é essa parte que adiante inserimos, dispensamo-nos de transplantar para aqui os elementos que ela nos fornece, limitando-nos a consignar que essa conta que, em fins de 1916, estava em 63:875.202 escudos, se elevava, findo o anno de 1917, a 64:397.584 escudos, pelo augmento de 522.382 escudos nas contas de Novas Construcções e Trabalhos Complementares, transferencia das officinas de carruagens e compra de rails e éclisses na America.

Vem em seguida a parte que se refere aos *Resultados da Exploração*, que principia por nos dizer que durante o anno nada se accrescentou á segunda via da linha do Norte, ficando esta nos 305.862^m já existentes; e por declarar que a sobretaxa de 57% que hoje se cobra sobre os preços dos transportes, ainda não compensa o actual augmento de encargos, como a Companhia já expoz ao Governo, segundo é sabido.

As difficuldades para a aquisição de materiaes continuam a ser enormes, não só pela sua carestia como pela falta d'elles nos mercados; e é interessante o mappa comparativo, que o Relatorio publica, dos preços antes da guerra, depois della em 1916 e durante o anno findo.

Muitos preços mais que duplicaram de 1916 para 1917 e alguns ha, como o do aço, que tendo quasi duplicado de 1914 para 1916, quasi triplicou de novo, isto é que passou de 19,50 fr. os 100 kilos para 101; o ferro, de 13,30 para 36,51 e para 110; o oleo mineral, de 23 para 27,25 e para 160,30; o carvão de pedra, de Sch. 17,11 a tonelada para 23 e para 117,6.

Assim, o consumo de carvão, teve que ser quasi por completo substituido pela lenha, passando a importação, de 125.793 toneladas em 1916 a simples 36.249 toneladas.

Em melhorias de situação ao pessoal gastaram-se durante o anno approximadamente 750 contos, e já no anno que vae correndo novas concessões foram feitas no valor de uns 1.791 contos, incluidos 576 contos que passaram do encargo temporario a augmentos de vencimentos.

As receitas da exploração na rêde propria foram 10.897 contos, mais 1.318 contos do que em 1916; as despesas elevaram-se a mais 1.203 contos; as receitas fora do trafego a mais 76 contos; as garantias de juros foram de menos 47 e os reembolsos ao Estado de mais 32, pelo que o Thesouro lucrou 79 contos. O excesso, pois, da conta da exploração foi apenas de 106 contos.

O movimento do passageiros diminuiu, como era natural devido á diminuição dos comboios, augmento de preços e suppressão de muitos serviços especiaes, especialmente o de Banhos.

Tambem diminuiu consideravelmente o numero de bilhetes de assignatura, especialmente da linha de Cascaes; e tanto que, apesar do augmento das sobretaxas, os productos baixaram todos, no total de 15 contos, sendo metade d'esta differença na linha de Cascaes.

Os productos de mercadorias augmentaram: em 375 contos a grande velocidade e em 523 a pequena.

É muito maior seriam se a Companhia tivesse material sufficiente para a enorme tonelagem de mercadorias a transportar, o que se vê não succedeu, faltando-lhe, em média, diariamente, cerca de 10.300 wagons a fornecer, o que é pasmoso.

As despesas elevaram-se a 7.051 contos, sendo destes 4.535 no serviço de Tracção, em que as despesas de machinás e conservação do material circulante figuram por 4.370 contos; quando em 1914 foram apenas de 1.108 contos.

O consumo de carvão desceu a 46.785 toneladas, ten-

do sido em 1916 de 110.975; isto devido á applicação da lenha como alimentação das caldeiras, em que foram empregadas 220 297 toneladas de lenha, que custaram 1.834 contos, ou a media de 835 escudos por tonelada, incluindo neste preço os gastos da descarga, empilhamento, carga para os tenderes e ainda outras despesas, o que prova que carece de fundamento o que temos ouvido sobre o elevado custo da lenha adquirida pela Companhia.

No total da rede houve de

Receita	11:370.156\$22
Despeza	7:598.230\$40
Impostos pagos	699.556\$27
Receita liquida	3:671.925\$82
Saldo, depois de feitas varias operações	2:923.584\$62
do qual foram retiradas para juro do 1.º grau e amortizações do 1.º e 2.º grau	2:676.176\$52
Liquido	247.408\$10

para distribuir ás obrigações do 2.º grau e saldo para conta nova.

*

A assembleia geral, que se devia realizar hontem 29, não poudo ter lugar, porque tendo o Governo retirado as 7.250 que depositara, ao deposito, que era de 18.840 acções, por 87 accionistas com 255 votos, ficou reduzido a 13.590 e 230 votos (o que, ainda assim permittiria a constituição da assembleia para a qual são necessarias só 13.332 acções) mas os accionistas faltaram, e portanto, por falta de capital representado e mesmo de numero de accionistas presentes, pois estes eram apenas 31 quando os estatutos preceituam 60 pelo menos, ficou addiada, devendo ser de novo convocada conforme a lei dispõe.



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 21 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 por cento, emittidas em 1 de Julho de 1889, foram extrahidos os numeros que constam do annuncio do *Diario do Governo* e das relações affixadas no edificio do Banco.

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1918, realisa-se na thesouraria do Banco, em todos os dias impares, uteis (excluindo as 5.ª feiras, destinadas a atrasados) das 10 ás 13 horas, aos (sabbados das 10 ás 12 horas), nas suas Filiaes no Porto, Braga, Figueira da Foz e Faro, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação das obrigações sorteadas, que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1918. Eguamente e na forma do costume serão pagos os coupons e a amortisação das respectivas obrigações em Londres — *Comptoir National d'Escompte*, contra apresentação dos coupons ou dos titulos.

*

O dividendo do 1.º semestre do corrente anno, na razão de 5.º ou Esc. 4\$50 por acção, livre do imposto de rendimento, paga-se na sede d'este Banco, nas suas Filiaes do Porto, Braga, Figueira da Foz e Faro e nas Agencias em Vianna do Castello e Vizeu, em todos os dias pares, uteis, excluindo as quintas feiras em que se fará o pagamento de atrasados, das 10 ás 13 horas (aos sabbados das 10 ás 12), a começar no dia 2 de Julho p. f.

Só se effectua o pagamento do dividendo todos os dias, conjuntamente com o do juro das obrigações, a partir do dia 12 do mesmo mez.

O coupon n.º 11 das acções ao portador, é tambem pagavel em Paris, ao cambio do dia, no Credit Mobilier Français, Rue Taitbout, 32.

*

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22 dos estatutos d'este Banco, ao sorteio de 740 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emittidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extrahidos os numeros que constam do annuncio do *Diario do Governo* e das relações affixadas no edificio do Banco.

São portanto prevenidos os srs. portadores d'estas obrigações

de que a começar no dia 1 de julho de 1918, realisa-se na thesouraria do Banco, em todos os dias impares, uteis (excluindo as 5.ª feiras, destinadas a atrasados), das 10 ás 13 horas (aos sabbados das 10 ás 12 horas), nas suas Filiaes no Porto, Braga, Figueira da Foz e Faro, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortisação das obrigações sorteadas, que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1918.

Lisboa, 22 de junho de 1918.

O Governador

(a) João Henrique Ulrich

Banco Commercial de Lisboa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Emissão da 2.ª serie do capital

20.000 acções (2.000 contos)

São convidados os Snrs. accionistas, nos termos estatutários a virem subscrever, desde o dia 27 de Junho a 10 de Julho (inclusive, nos logares adiante mencionados, o numero de acções que desejem tomar da nova emissão, de conformidade com as resoluções da Assembleia Geral extraordinaria hoje efectuada.

As condições da emissão são as seguintes:

A emissão é de 20.000 acções do valor nominal de 100 escudos (100\$000 reis).

O preço da emissão é de 220 escudos (220\$000 reis).

O direito de preferencia é inteiro e completo para os Snrs. accionistas, sendo-lhes garantido o minimo de uma para uma acção, e a preferencia proporcional pelo excedente, sujeito a rateio, se o houver.

O pagamento em prestações:

A 1.ª no acto da subscrição (ratificação) de 5%.	Esc.	11\$00
A 2.ª em 12 de Agosto, de 20%.	"	44\$00
A 3.ª em 12 de Setembro, de 20%.	"	44\$00
A 4.ª em 14 de Outubro, de 20%.	"	44\$00
A 5.ª em 14 de Novembro, de 20%.	"	44\$00
A 9.ª em 16 de Dezembro de 15%.	"	33\$00
Total	"	220\$00

Estas prestações vencem o juro de 4 1/2% ao anno contado até 31 de Dezembro de 1918, a deduzir na ultima prestação, sem direito ao dividendo do anno corrente.

O subscritor tem o direito de liberar o pagamento no acto da segunda prestação ou nas seguintes, sendo-lhe imediatamente deduzido o juro á taxa de 4 1/2% ao anno, pela antecipação contada até 31 de Dezembro de 1918, sem direito ao dividendo do anno corrente.

Os Snrs. accionistas devem apresentar, no acto da subscrição, ás suas acções, para verificação do direito de preferencia.

As acções, nos termos do artigo 9.º dos estatutos, são nominativas, mas podem ser passadas ao portador, depois de integralmente pagas ou liberadas.

Na falta de pagamento de qualquer das prestações nos prazos estipulados, fica o subscritor sujeito ás disposições legais e dos estatutos.

Se o total das acções subscrito pelos Snrs. accionistas for inferior ao numero de 20.000 acções da emissão, será entregue o saldo restante ao grupo financeiro que garantiu firme a integral colocação.

As subscrições recebem se nos dias mencionados (27 de Junho a 10 de Julho) das 10 ás 16 horas, nos seguintes locais:

Em Lisboa: Na sede do BANCO COMMERCIAL DE LISBOA — 199, Rua do Comercio.

No Porto: Em casa dos agentes do Banco, Snrs. Manuel Pereira Pena & C. — Praça de Carlos Alberto, 128.

Lisboa, 23 de Junho de 1918.

BANCO COMMERCIAL DE LISBOA

Os Directores:

José A. de Mello e Souza
A. Mello.

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Sociedade anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1918, conforme o disposto no titulo 4.º dos Estatutos, coube a sorte aos numeros: 2028—2118—2823—3088—5600—7933—8853—9179—9316 de 450 escudos e 9979—10384—10423—10801—11474—12237—12309—13036—13640—14273—14364—15390—15711—15845—15876—17396—18772—19284—20471—20827—21228—21521—22438—22160—25510—25344—28210—28834—30410—31127—32583—33906—35466—35677—37703—41556—41672—42699—42963—44792—47423—47643—48419—49086—49191—50826—51338—53514—54184—56113 de 90 esc.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de Julho de 1918.

No Porto, na sede da Companhia—Rua de Belomonte, 49.

(a) *Augusto Gama*

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de Junho de 1918.

Banco Commercial de Lisboa. — Tem sido já grande o pedido de acções por parte dos actuaes accionistas d'este Banco, para a subscripção da emissão de novas acções, a qual lhes foi reservada, apesar de estarmos ainda no terceiro dia do praso para a subscripção.

Além dos créditos d'esta casa bancaria, uma das principaes do paiz, sabe-se que a casa Fonseca, Santos & Vianna e a «Sociedade Commercial Financeira Limitada» com o aval de todos os seus socios, garantem a subscripção das acções que não forem tomadas.

Bolsa — Não obstante o capital designado para as subscrições actualmente abertas para constituição e augmento de capital de

bancos e companhias ser avultado, o nosso mercado de fundos continua na sua carreira ascensional, sendo a procura de titulos superior á offerta e de ali a alta nas cotações da maioria dos valores.

Durante a quinzena effectuaram-se largas operações em todos os valores, principalmente nos bñcarios.

Cambios — O mercado cambial manteve-se firme, porém nos ultimos dias, devido a ofertas mais avultadas, afrouxou um pouco. Sendo pequenas as necessidades da praça, a tendencia parece frouxa.

O Cambio do Rio sj Londres ficou a 12 ¹³/₁₆ ou seja a libra a 48.732 réis.

Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	30 ⁷ / ₈	30 ⁵ / ₈	30 ³ / ₄	30 ¹ / ₂
" 90 d/v.....	31 ¹ / ₄	—	31 ³ / ₁₆	—
Paris cheque.....	285	288	280	290
Madrid cheque	445	455	460	470
Amsterdam cheque	825	845	830	840
New York cheque.....	1630	1660	1630	1660
Italia cheque.	173	178	170	180
Suissa "	410	420	415	425
Libras.....	11\$00	11\$20	11\$20	11\$40

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — JUNHO

Bolsas e titulos		Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JUNHO													
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento		44,70	44,70	44,70	44,70	44,70	44,70	—	—	—	—	—	—	—	—
Divida interna 3 % coupon.....		43,60	43,65	44,75	43,70	44,70	—	—	—	43,65	44,80	44,70	—	—	—
" 4 % 1888, c/premios.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % 1888/9 c.....		—	—	62,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 c.....		—	53,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 1905 c/premios.....		10,565	10,565	—	—	—	10,560	10,65	—	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2 % 1905, (C.ª de F.ª E.) c		—	—	83,500	—	—	—	—	—	—	10,565	—	10,560	—	—
" 5 % 1909, ob. (C.ª de F.ª E.) c		82,500	—	83,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2, 1912, ouro.....		—	124,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externa 3 % coupon 1.ª serie.....		92,560	92,560	92,560	93,520	92,530	92,520	92,550	93,550	93,550	—	93,500	93,550	—	—
" 3 % 2.ª serie.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 3.ª serie.....		93,580	93,550	—	93,550	93,570	—	—	95,500	95,500	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....		312,500	311,500	311,500	311,500	310,500	310,500	310,500	301,500	301,500	295,500	310,500	311,500	—	—
" Commercial de Lisboa.....		—	—	291,500	291,500	290,500	290,500	385,500	—	—	230,500	235,500	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....		—	360,500	358,500	—	—	—	351,500	352,500	348,500	344,500	342,500	345,500	—	—
" Lisboa & Açores.....		210,500	205,500	205,500	195,500	195,500	—	195,500	195,500	195,500	191,500	141,500	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....		—	—	—	—	—	—	47,500	46,500	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....		—	—	5,560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....		155,570	158,550	158,500	202,500	157,530	157,540	157,530	157,520	157,550	157,530	157,510	157,500	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon		29,550	59,550	59,550	59,550	—	59,500	59,500	—	—	—	56,500	58,500	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....		—	124,500	—	—	124,500	—	—	—	—	124,550	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1		99,550	—	—	99,560	—	—	99,500	99,500	—	—	—	—	—	—
tit. 5.....		99,510	99,556	—	99,560	99,560	—	99,500	99,500	99,500	99,500	—	99,530	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 % 1.º grau		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 % 2.º grau		41,550	41,590	41,500	40,570	40,500	39,530	39,500	39,500	38,500	37,500	37,550	37,550	—	—
Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau		—	—	—	14,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie		—	—	—	—	76,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6 %.....		—	—	87,500	—	—	—	87,500	—	—	—	—	87,500	—	—
" 5 %.....		—	—	—	—	—	92,550	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 % 2.ª ".....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 % 1.º grau..		—	283	—	270	273	—	—	—	284	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4 % 1.º grau..		—	—	141	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3 % 2.º grau..		—	150	—	—	—	—	—	—	136	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Onres: 3 % portuguez.....		—	59 3/4	—	—	59 3/4	—	—	—	58 7/8	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Caml- Rêde geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
inhos de ferro Vendas Novas....	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas... (Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	10 Junho	746	2.044.999,567	722	1.346.073,576	+ 698.925,591	2.741,528	1.011,92	92
Vinho e Douro	—	484	—	484	—	—	—	—	—
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30 Abril	485	71.560,583	485	67.137,552	+ 4.423,531	386,581	362,590	+ 23,591
Valle do Vouga... ..	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Pova e Famalicão	30 Abril	64	64.163,507	64	61.089,548	+ 3.073,559	1.002,555	954,502	48,503
Guimarães	31 Março	56	51.241,535	56	28.457,568	+ 12.783,567	915,502	228,527	+ 686,575
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	30 Maio	3.681	78.465.873	3.681	71.705.305	+ 6.760.568	2.316	1.923	+ 2.393
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	30 Maio	3.664	73.774.856	3.664	65.123.726	+ 8.651.129	20.140	17.778	+ 2.362
Andaluzes.....	10 Junho	1.261	16.265.169	1.261	15.145.766	+ 1.119.403	12.898	12.010	+ 888
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	10 "	777	3.552.966	777	3.059.176	+ 493.790	8.280	7.130	+ 1.150
Lorca a Baza e Aguilas	15 "	168	704.270	168	2.281.998	— 1.577.728	4.190	13.583	— 9.395

Atravez dos Pirineos

As linhas transpirinaicas

Acha-se designado o dia 12 do corrente mez de julho para ser arrematada a construcção do duodecimo e ultimo trôço do caminho de ferro transpirinaico de Ripoll a Puicerdá, que é uma das linhas que o Estado hespanhol está construindo para ligar a França com o seu paiz, á parte uma outra linha cujo projecto está já approvedo, qual é a linha directa, que hade partir de Madrid e que cruzará os Pirineos em Navarra, pelo vale dos Alduides.

Comçando no Mediterraneo, a primeira linha, ligará Barcelona com Paris, por Puigcerdá, Ax-les-Thermes e Foix.

A segunda linha parte de Lerida e por Balaguer, Tremp, Sort e Porto des Salau, entra em França, seguindo a Saint-Girons e a Toulouse.

A terceira liga Zaragoza com Pau, por Huesca, Jaca, Canfranc, Bedons e Oloron.

A parte que o Estado hespanhol está construindo, da primeira d'estas linhas, tem uma extensão de 50,678 kilometros.

A construcção foi dividida em 12 trôços ou lanços. O traçado começa com um muro de 430 metros de extensão e da altura de 10 metros, na sua maior parte, destinado a roubar ao rio Ter 20 metros da sua largura, com o fim de construir em parte do terreno assim conquistado a estação de Ripoll.

Seguem-se logo as pontes sobre os rios Ter e Fresser, com 5 tramos metallicos de 22 metros de extensão, a passagem inferior para o passeio de Ripoll e o tunel do Calvario, com uma extensão de 242 metros, cuja construcção ficou inferior ao que se havia calculado em cerca de 65.000 pesetas, por se haver estudado e executado uma variante que o encurtou em 25 metros, verificando-se tambem que o terreno encontrado, sendo mais consistente do que se suppunha, permittia o emprego de revestimentos de menor espessura do que a orçamentada.

Na totalidade do lanço a que o tunel portence, que estava orçamentada em 780.076,16 pesetas, realisou-se uma economia de 258,567,01 pesetas, pois que esse lanço ficou apenas por 521.509,15 pesetas.

No segundo lanço, tambem mercê de uma variante estudada e executada no traçado, a economia entre o que se havia orçamentado e o que realmente se dispendeu, foi de 301,297,35 pesetas.

No terceiro lanço, ainda em construcção, porque tem sido dos mais demorados, em razão das difficuldades supervenientes, não pode ainda saber-se se haverá economia ou não entre o orçamento e a despesa realmente levada a effeito.

As verdadeiras difficuldades, porém, foram as do quarto lanço, onde ha alcantis de mais de 100 metros de altura, cortados a pique, tendo sido necessario apoiar a linha na margem esquerda do rio Fresser, sobre muros, que chegam a attingir 17,30 metros de alto.

A concessão d'esta linha foi posta em praça com uma subvenção de 100.000 pesetas por kilometro, mas por duas vezes ficou deserta a arrematação.

Foi então augmentada a subvenção em 6.500.000 pesetas, que era o que se suppunha que custaria o tunel de Tosas. Tambem esta praça ficou deserta, tendo, portanto, em vista da lei de 30 de Julho de 1910, ficado a construcção a cargo do Estado.



Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Temos ainda alguns exemplares d'este mappa á disposição dos nossos assignantes, conforme temos annuciado.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

SENHORES:

Em cumprimento do que preceituam os nossos Estatutos vem o conselho de Administração expôr os actos da sua gerencia no exercicio que findou em 31 de Dezembro de 1917, vigessimo terceiro depois do Convenio de 4 de Maio de 1894.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a seguinte ordem:

- 1.º — Estabelecimento e Diversos.
- 2.º — Resultados da exploração.
- 3.º — Factos geraes.
- 4.º — Caixa de Reformas e Pensões.

PRIMEIRA PARTE

Estabelecimento e diversos

Estabelecimento.

O saldo devedor desta conta em 31 de Dezembro de 1916 era de..... 63:875.209,53
Em 1917 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com Novas Construcções e Trabalhos Complementares.....	203.838,52	
Transferencia das Officinas de carruagens e wagons para a Pedra Furada..	140.690,23	
Compra de rails e eclis-ses, feita na America do Norte, á casa United States Steel Products Company...	170.520,00	515.048,75

Diferença entre o valor do inventario de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e o valor attribuido á parte utilisavel do referido material.....	9.362,40	
Somma.....	524.418,15	

a credito:

Recebido de Annibal de Sousa Dias e Cezar José de Figueiredo, por venda de 201 ^m 2,60 de terrenos conquistados ao Tejo, a 8\$50 cada metro quadrado, em conformidade com a escriptura de 7 de Junho de 1917, lavrada pelo notario Tavares de Carvalho.....	1.713,60	
---	----------	--

Transferencia para a c) «Mobilia, Utensilios e Ferramentas», do valor de 6 vagonetes em serviço na estação de Lisboa-P.....	315,36	2.028,96	522.382,19
---	--------	----------	------------

Saldo devedor do «Estabelecimento» em 31 de Dezembro de 1917.....	64:397.584,72
---	---------------

Material circulante.

O inventario do Material Circulante era representado em 31 de Dezembro de 1916 por..... 6:224.495,99
Em 1917 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com a construcção e transformação do material circulante, a saber:

Acquisição de 6 locomotivas (ultimo decimo e despesas).....	58.769,93
---	-----------

Transformação de 2 carruagens de 1.ª classe de 9 ^m 10 e de 2 de 2.ª do mesmo typo, em 4 carruagens AB de corredor lateral e retrete.....	6.823,81
---	----------

Dita de 20 vagon L em vagon L ^M	347,35
--	--------

Mão d'obra e madeiras para 50 vagon J.....	31.509,53
--	-----------

Modificação em 916 vagões para adaptação de encerados	2.253,34
---	----------

Montagem de tubos de intercommunição em 100 vagon fechados.....	1.966,45	101.370,41
---	----------	------------

a credito:

Baixa no inventario, do material adquirido anteriormente a 1894 que foi demolido e se inutilisou, liquidada:

Pelo Estabelecimento..... 9.362\$10
Por Abastecimentos — materiais aproveitaveis..... 5.323\$66 14.686\$06

Baixa no inventario, do material adquirido posteriormente a 1894 que foi demolido e se inutilisou, liquidada pela despesa de Conservação. 80\$60 14.766\$06 86.604\$35

Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1917 6:341.100\$34

(Continua)

Companhia da Beira Alta

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

(Continuação)

A diferença a menos em bagagens é resultante do menor numero de passageiros.

Em mercadorias o importante augmento registado deriva, em grande parte — como no anno transacto — das difficuldades que houve nos transportes de pequena velocidade, por carencia de material circulante; contribuindo, tambem, n'uma menor parcella, os comboios militares e os especiaes.

A tonelage transportada em 1917, ao abrigo das tarifas de grande velocidade, foi de 16 631, contra 11.168, em 1916.

O serviço internacional accusou um augmento de 38 % no sentido França-Portugal; não tendo registado movimento apreciavel no sentido inverso, pelos obstaculos e impedimentos que foram postos á entrada de varias mercadorias em França.

O excedente, que se verifica na rubrica «Armazenagem e diversos» é especialmente produzidos pelos transportes de encomendas postaes.

Pequena velocidade — Os resultados apurados em 1917, em relação ao anno anterior, constam do seguinte mappa:

Classificação	1917		1916		Diferença em 1917	
	Porcentagem	Productos liquidos	Tonelage	Productos liquidos	Tonelage	Productos liquidos
Mercad.ª e gado	177.817	304.727\$19,5	202.025	302.357\$01,9	-24.208	+ 2.370\$17,6
Armazenagem e diversos.....		18.423\$04,4		9.259\$82,1		+ 9.163\$22,3
		323.150\$23,9		311.618\$84		+11.533\$39,9

O facto de a uma diminuição importante de 24 208 toneladas não corresponder uma diminuição elevada nas receitas, deve-se unicamente ás sobretaxas. Se não fôra esse acrescimo de cobrança, teriamos soffrido uma quebra de receitas na importancia de Escudos: 27.222\$25,4.

A importantissima perda que a nossa Companhia supportou n'este ramo de trafego, é apenas attribuida á absorção dos nossos vagões pelas Companhias vizinhas; as quaes, retendo — apesar das nossas insistentes reclamações — durante longo tempo nas suas linhas, o material de que carecemos para as necessidades do nosso trafego, teem-nos creado enormissimos attrictos e difficuldades.

Por isso, as condições anormaes em que se efectuou o transporte de mercadorias em 1917, não nos permitem tirar conclusões uteis das diferenças de tonelage por natureza de mercadorias.

Só a titulo de informação vamos dar a nota d'essas diferenças:

Classificação	1917	1916	Diferenças
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Augmento			
Madeiras e lenhas.....	51.438	50.374	+ 1.064
Metaes.....	4.206	3.237	+ 969
Sal.....	10.453	8.445	+ 2.088
Diminuição			
Carvão mineral.....	1.266	2.636	- 1.370
Cereaes.....	4.198	5.670	- 1.472
Farinhas e sêneas.....	1.983	6.127	- 4.144
Fructas.....	1.078	2.113	- 1.035
Cal, gesso e cimento.....	22.385	25.981	- 3.596
Productos ceramicos.....	4.830	5.937	- 1.107
Vasilhame.....	5.117	9.633	- 4.516
Vinho.....	15.488	22.866	- 7.378

Podemos, entretanto, indicar com precisão que a diminuição nos transportes de vinho e vasilhame foi proveniente da falta de exportação para França, por via terrestre, e das difficuldades, cada vez maiores, nos transportes pela via maritima.

Em «Armazenagem e diversos» o augmento deriva, sobretudo, de avultadas cobranças por manutenção, que foram feitas no intuito de promover uma rapida mobilisação de material circulante, e, tambem, por diferenças de cambio nas operações de troca de material com a Companhia de Salamanca á Fronteira.

(Continua)

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro de Cintura — Lanço de Contumil a Leixões

Empreitada B

Construcção da passagem superior da estrada municipal ao kilometro 2,750

Empreitada C

Construcção da passagem superior da estrada nacional n.º 32 ao kilometro 3,510

No dia 13 do corrente mez pelas 13 horas, se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para adjudicação das empreitadas de construcção acima referidas.

Os depositos provisorios para ser admittido como licitante, serão de 142\$00 para o B e de 118\$00 para o C e poderão ser feitos até ás 15 horas da vespera do concurso, nas tesourarias de qual quer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

Os definitivos, que deverão ser feitos na mesma tesouraria, onde houverem sido os primeiros, serão de 5% da adjudicação.

As propostas serão 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 recibo do deposito provisorio e do attestado 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 anexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 horas ás 15, no Serviço de Construcção e Estudos d'esta Direcção.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

ÉDITOS DE 30 DIAS

A contar da publicação do presente annuncio correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do fallecido agente reformado — Torcato Pires, mais conhecido por Joaquim Pires ou Antonio Joaquim Pires, ex-maquinista de 2.ª classe da Reserva d'Alfarellos, da Divisão do Material e Tracção, á pensão por elle legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da viuva Maria José Peralta.

Findo este praso será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos effeitos.

A contar da publicação do presente annuncio correm éditos de 30 dias para se habilitarem junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes os herdeiros do fallecido agente — José da Costa Pereira, ex-chefe d'estação em Cella, da Divisão da Exploração-Movimento, por elle legada como pensionista da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do Regulamento de 26 de Maio de 1887, concorrendo á divisão ou impugnando o pedido em requerimento da viuva Maria da Nazareth Pereira da Cruz, que tambem usa o nome de Maria da Nazareth Pereira.

Findo este praso será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado Regulamento, para os devidos effeitos.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todes os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Os Mystérios de Paris

3.ª e 4.ª series — 7 partes

Jornal Britanico n.º 211

