

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

PUBLICA-SE  
NOS  
DIAS 1 E 16  
DE  
CADA MEZ

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

14.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Julho de 1918

Numero 734

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — 1.º aditamento ao capitulo I do complemento á Tarifa geral.

## SUMMARIO

aviselma reforma ferro-viarla, por J. Fernando de Sousa.....	211
Parte Official — Secretaria das Subsistencias e Transportes.....	215
Linhas ferreas colonias.....	215
Viagens e transportes.....	216

A guerra e os caminhos de ferro.....	217
Julzo arbitral.....	218
O Governo e a companhia portugueza.....	218
Parte financeira:	
Carteira.....	220
Boletim commercial e financeiro.....	220
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	221
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	221
Signaes nocturnos nas linhas ferreas.....	222
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (relatorio).....	222
" dos Caminho de ferro da Beira Alta (relatorio).....	223
Horario dos combolos.....	224

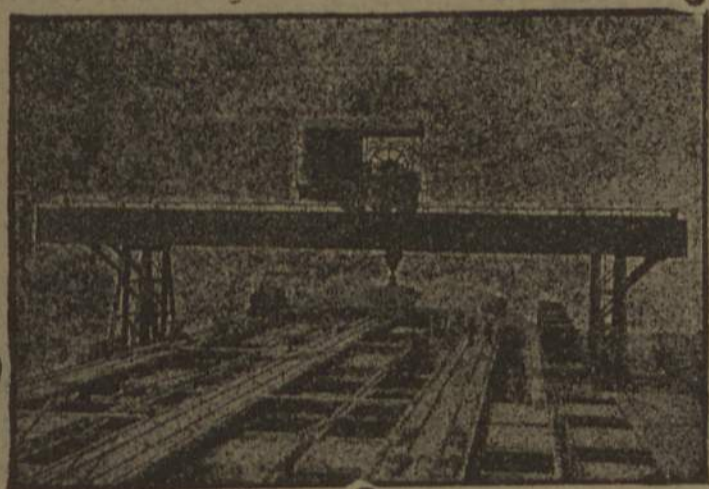
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO  
Travessa dos emolares, 23, 1.º  
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindaste a vapor de 42 toneladas, typo Goliath

## GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro. Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

**Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabreas**

Tambem unico Fabricante da Comporta Reguladora, Sy tema Stoney, com aperfeçoamento privilegiado, Sy tema Stoke. Mai de 1900 jti a ulio.

**RANSOMES & RAPIER, LTD.**

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas } «Ransomes & Rapier, London»  
• Cablegrammas } «Sluice London»



Appareho hydraulico de parada de curso de 7 pns fornecido ao Caminho de Ferro Paris Orleans

# “A Gloria Portuguesa”

## COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.º

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

Telephones

Expediente: C. 1202

Direcção: C. 3376

Escriptorio agencial: Rua do Ouro, 184, 1.º — Telephone C. 1354

FILIAIS EM:

**COIMBRA**

R. Ferreira Borges, 122, 1.º

**PORTO**

R. das Flores, 48, 1.º e 2.º

Inspectores, agentes

e correspondentes em todas  
as terras do País



DELEGAÇÕES EM:

Braça

Tomar

Torres Vedras

Funchal

Faro

Brevemente serão instaladas  
as delegações em NEW-YORK  
e RIO DE JANEIRO

Effectua os seguintes seguros:

**Ramo vida** — Vida inteira, temporaria, mixto, prazo fixo, conjuncto, combinado, efeitos multiplos, capital progressivo, capital differido, rendas vitalicias, immediatas e differidas, seguro complementar, nas combinações da vida inteira, mixto, prazo fixo e efeitos multiplos, e seguro de accidentes de trabalho.

**Seguros reaes** — Incendio, roubo (isolado ou em conjuncto), transportes terrestres e maritimos, postaes, agricolas, pecuarios, grèves e tumultos, crystaes e riscos de guerra.

DIRECÇÃO DA COMPANHIA

Dr. Francisco Maria da Cunha, Dr. João dos Santos Monteiro e Francisco Alves (Director gerente).

BANQUEIROS GERÆS

José Augusto Dias, Filho & C.<sup>a</sup>

# 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

14.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Julho de 1918 Numero 734

## Novissima reforma ferro-viaria

V

Para completarmos a analyse do novo regulamento de policia e exploração, de que tão minuciosamente nos temos occupado, conviria confrontal-o com o que em novembro de 1917 foi promulgado em França.

Que contraste de processos!

Tratava-se de rever o decreto de 1901, que havia alterado a *Ordonance* de 1846. Nomeou-se para isso, em 1914, uma commissão, em que tinham larga representação as companhias. E porque se resolvera incluir no novo regulamento os preceitos relativos aos *trams-ways*, caminhos de ferro de interesse local, assentes no leite d'estradas, faziam parte da commissão tres directores de linhas d'essa natureza. Depois de elaborado o projecto do regulamento, foi sobre elle ouvido o Conselho de Estado e só em fins de 1917 foi publicado.

Que ponderação de um lado, que atabalhoamento do outro! Que menosprezo dos direitos das companhias cá, que deferencias e justas attenções lá!

O confronto dos preceitos dos dois regulamentos é sobremodo instructivo.

Fal-o-hemos n'outro artigo, para não adiarmos o exame da reforma das direcções dos caminhos de ferro do Estado, cuja legislação, com pequenas alterações, datava de 1899.

São conhecidas as suas origens.

Até aquella data as direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro viviam, na estreita dependencia do Ministro das Obras Publicas, por intermedio da Repartição de Caminhos de Ferro e do Director Geral das Obras Publicas.

Os negocios mais insignificantes dependiam de despacho do Ministro e de consultas do Conselho Superior de Obras Publicas.

Decorriam mezes para a adjudicação dos fornecimentos. As dotações dos orçamentos eram deficientes, os pagamentos dos materiaes demorados. A politica impunha-se em tudo que respeitava a nomeações e collocações do pessoal.

Todos os defeitos da administração burocratica faziam-se sentir na gerencia das linhas do Estado, desgostando os directores e inutilizando a sua boa vontade e competencia. Escasseavam os recursos para dotar devidamente a exploração e para emprehender novas construcções.

Unicamente se emprehendera, após a visita d'El-Rei D. Carlos, a do ramal de Portimão e do trôço de Faro a Olhão, com exiguas dotações.

Em setembro de 1898 esbocei um plano de organização de serviços, baseado na constituição de um Conselho de Administração, delegado do Ministro, com relativa autonomia e na criação de um fundo especial

destinado aos encargos de construcções, obras complementares e aquisição de material circulante, alimentado com o excesso das receitas de impostos e das do trafego sobre as quantias que ao tempo o Thesouro recebia.

Perfilhou Elvino de Brito, que era homem de rasgada iniciativa, esse plano, que foi exposto, nos seus traços geraes, no relatorio do decreto de 6 de outubro de 1898, o qual encarregou uma commissão de competentes de o minudenciar e de preparar as bases da nova organização.

Dos trabalhos d'essa commissão, a que presidiu o Conde de S. Januario e de que fui relator, sahiu a proposta de lei, que a muito custo Elvino de Brito conseguiu dos seus collegas do Ministerio que fosse apresentada ás côrtes, e n'ellas votada mediante a accettazione de alguns additamentos, propostos pelos parlamentares da opposição.

Promulgou-se afinal a lei de 14 de julho de 1899 e foram nomeados os vogaes do Conselho de Administração, sendo a sua presidencia confiada ao Conselheiro Antonio Augusto Pereira de Miranda.

Entrou o Conselho em funcções, cabendo-lhe attribuições analogas ás da Direcção Geral. A transição fez-se sem perturbações do serviço. Dentro em pouco eram publicados o regulamento do Conselho, de 2 de novembro de 1899, as instrucções para arrematações de 10, e o regulamento geral das direcções, de 14 do mesmo mez.

Como vogal secretario do Conselho e encarregado de presidir aos serviços centraes do mesmo, entendi que me cumpria dedicar o maximo esforço á applicação das novas normas da administração, que tanto contribuiu para implantar. Era garantia poderosa de exito o prestigio do Presidente e o disvelo, ponderação e senso pratico, por elle dispensados aos negocios da novel Administração.

A sua alta situação politica punha o Conselho ao abrigo de interferencias abusivas dos politicos e presções dos ministros das diversas parcialidades e asseguravam a independencia politica de que se carecia. A sua qualidade de representante do commercio traduzia-se na feição pratica e alheia a delongas e bysantinismos burocraticos, impressa á gerencia dos caminhos de ferro.

N'esse duplo proposito de rapida resolução dos negocios e inteira isenção politica, achavam-se identificados com o Presidente todos os vogaes do Conselho, não tendo havido durante onze annos uma nota discordante.

Procurou-se, primeiro que tudo, liquidar as dividas de fornecimentos e pela pontualidade dos pagamentos e promptidão das resoluções reconquistar o credito perdido.

Em todos os assumptos se teve em mira o seu rapido andamento. Aos directores tinham sido conferidas mais largas attribuições. O que excedia a sua alçada e vinha ao Conselho era sem demora resolvido.

As receitas diariamente depositadas á ordem do Conselho asseguravam os recursos para o immediato pagamento das despesas, entre as quaes figurava a entrega mensal de 62:500\$00 ao Thesouro, como quota dos 750:000\$00 de receita liquida annual, que a lei lhe assegurava e a da importancia dos impostos que lhe pertenciam. Na Caixa Geral de Depositos iam entrando as receitas que revertiam para o fundo especial.

O decreto de 24 de dezembro de 1901, publicado após as velleidades de substituição do Conselho por uma Direcção Geral, que a influencia politica do Presidente não deixou vingar, tornára preceito explicito o que era já uso introduzido, a constituição de uma commissão executiva encarregada da expedição e resolu-

ção dos negocios correntes, da inspecção das linhas e responsavel perante o Ministro pelo andamento dos serviços. Constituíam-na os tres engenheiros vogaes do Conselho. Pertencia-lhe pois a destrição e preparação dos assumptos que pela sua natureza deviam ser submettidos ao Conselho na sua sessão semanal.

Os serviços centraes do expediente e contabilidade, limitados ao essencial a principio, foram desenvolvidos e organizados de modo que se implantasse a escripturação commercial por partidas dobradas.

Introduziu porém o decreto uma innovação, que podia ter sido funesta. Nenhuma resolução do Conselho podia ser executada sem previa aprovação do Ministro. Não careciam, nem as resoluções dos directores na esphera das suas attribuições, nem as da Comissão executiva, d'essa homologação, exigida para as do Conselho, que até então só submettia ao Ministro o que excedia a sua alçada e era materia de proposta. Além das delongas possiveis, o novo preceito podia ser origem de frequentes conflicts.

O Conselho resolvia conforme a lei e no uso das suas attribuições, e todavia a execução d'essas resoluções ficava dependente do accordo do Ministro!

Felizmente a pratica evitou os inconvenientes da innovação.

Finda a sessão semanal do Conselho, as resoluções por elle tomadas, que não devessem fazer objecto de proposta especial ao Ministro, eram methodicamente registadas n'uma synopse, onde, por natureza de materias e devidamente numeradas, se indicava o assumpto e a decisão tomada e no proprio dia ou no dia seguinte era apresentada ao Ministro, que por um unico despacho as homologava todas. Entretanto fazia-se o expediente para as direcções, que seguia logo que houvesse a homologação. Assim se conseguiu assegurar a continuação da rapidez de expediente.

A maior parte dos ministros tinham tal confiança no escrupulo de legalidade do Conselho, que concediam o despacho de homologação sem examinar a nota, nem pedir esclarecimentos. Contentavam-se com a leal declaração, que eu lhes fazia, de que tudo estava em termos. Durante mais de nove annos rarissimas foram as notas semanaes em que alguma observação do Ministro, revelando discordancia de vistas acerca de algum assumpto resolvido, fosse exarada.

Posso assegurar com ufania que nenhum serviço publico teve andamento mais rapido e mais alheio a influencias abusivas que o dos caminhos de ferro do Estado, no periodo decorrido até fins de 1910. Foi uma administração modelar, graças á excellencia do systema e sobre tudo á dedicação e prestigio do Presidente, por igual coadjuvado por todos os vogaes do Conselho, identificados no mesmo proposito de bem administrar.

Os resultados fallam bem alto e vou recordal-os, citando alguns dados estatisticos bem significativos acerca dos progressos realizados n'esse decennio:

	1899-1900	1909-1910		
Extensão das linhas.....	818 <sup>km</sup>	1.148 <sup>km</sup>	+	330
Receitas do trafego (contos)	1.899	3.176	+	1.277
Despesas de exploração (contos).....	1.118	1.927	+	809
Receita liquida (contos)...	781	1.249	+	468
Receita do fundo especial (contos).....	235	660	+	425

Grças á rasgada iniciativa do Sr. Conde de Paçõ Vieira, que veiu, com a lei de 1 de julho de 1903, completar a acção da de 1899, poude-se realizar o primeiro emprestimo em condições brilhantes.

Com effeito os 3:000 contos contractados com a

Companhia dos Tabacos foram tomados a 5,456 % para juro e amortisação em 60 annos. O emprestimo de 3920 contos em 1909, após o regicidio e em epocha menos favoravel, ficou sujeito á annuidade de 6,186 %.

Até fins de 1910 gastaram-se 9500 contos em construcções de linhas, obras complementares e material circulante.

Em fins de 1910 os encargos annuaes de operações de credito representavam 558 contos, quantia inferior em 100 aos recursos do fundo especial, isto sem se deixar d'entregar pontualmente ao Thesouro as mensalidades que lhe pertenciam e de dotar convenientemente a exploração.

N'esse decenio adquiriu-se ou fabricou-se nas officinas o seguinte material de via larga e via estreita:

58 locomotivas, 94 carruagens, 347 vagões e furgões, 2 automotrices, 1 vapor de passageiros, 2 rebocadores, 4 lanchões de ferro, numerosas machinas-ferramentas.

Além de 330 kilometros de linhas abertas á exploração, muitas ficaram em construção e deu-se, pelo fundo especial, garantia e juro a 109 kilometros de linhas de companhias, sem fallar nas do Alto Minho e Portalegre, cuja concessão subsidiada se assegurára. Dispenderam-se tambem cerca de 580 contos na construcção de estradas de acesso e das pontes do Pinhão e Pocinho, sobre o Douro.

Foram-se gradualmente melhorando successivamente vencimentos e promoção do pessoal e creou-se a Caixa d'aposentações, que no fim de 1910 tinha o capital de 300 contos, contava 4:000 agentes inscriptos e distribuia annualmente 58 contos de pensões.

Manteve-se o Conselho até janeiro de 1911 sem outra alteração que não fosse a substituição do sr. D. João d'Alarcão, que deixára de ser ajudante da Procuradoria Geral.

N'um periodo de quasi onze annos ficou demonstrada a excellencia do systema, que serviu de modelo para a organização de varios serviços publicos, como a administração das matas, do porto de Lisboa e outras, a que se concedeu relativa autonomia e economia separadas.

De 1911 para cá, mercê das circumstancias excepcionaes do meio, da substituição do Conselheiro Pereira de Miranda, na presidencia, por uma figura apagada, sem competencia d'especie alguma nem prestigio, da invasão crescente de attribuições pelos ministros, que tratavam os negocios directamente com o pessoal e com os directores, sem ouvirem o Conselho, foi-se amesquinhando a auctoridade d'este, apesar da competencia da sua comissão executiva e da coadjuvação de alguns elementos de valor.

N'um dado momento, creado o Ministerio das Subsistencias e Transportes, ainda antes de promulgados os decretos 4205 e 4206, o Conselho foi arbitrariamente subordinado ao Director geral de transportes, por intermedio do qual e *contra lei*, emquanto não fosse revogada a de 1899, lhe era dado o despacho do Ministro.

Foi então que mais se accentuaram as demoras de resolução dos assumptos e se fez do Conselho um simples orgão intermedio burocratico.

Os defeitos de que ultimamente enfermava aquella Administração e que o Sr. Director geral de transportes lhe veiu assacar, exaggerando-os, foram aggravados em consideraveis proporções exactamentepela sua intervenção.

Deviam-se ter deixado os caminhos de ferro no Ministerio do Commercio, que mais rasoavelmente se devia designar *de obras publicas e communicações* reunindo em si, além das estradas e edificios publicos

e trabalhos hydraulicos, os serviços dos portos, os caminhos de ferro e os telegraphos.

Os serviços do commercio, juntos aos que hoje pertencem ao ministerio do Trabalho constituiriam o ministerio do *Commercio e Industria*.

Nos caminhos de ferro do Estado era preciso dar ao Conselho um presidente á altura da sua missão, subordinar mais intimamente as direcções ao Conselho, acabando com o abuso dos entendimentos directos entre ministros e directores; fazer com que a commissão executiva comprehendesse mais largamente o seu papel, resolvendo os negocios correntes e guardando apenas para o Conselho os de de maior ponderação, por ella estudados e ponderados; evitar demoras no despacho do ministro, suprimindo a homologação previa das resoluções que eram da alçada do Conselho.

Era, no fim de contas, a criteriosa applicação da lei de 1899.

Quanto aos caminhos de ferro de companhias, nada havia que alterar. A Direcção fiscal e uma repartição, por onde corressem os negocios das companhias e á qual incumbissem mais largos trabalhos d'estatistica especial e d'estudo de problemas ferroviarios, eram os organismos necessarios e sufficientes.

Havia que aproveitar em boa parte o notavel projecto de lei de 1910, do conselheiro Moreira Junior e crear o fundo especial dos caminhos de ferro da zona central.

Havia ainda que simplificar o processo de liquidação das garantias de juro, que é uma simples verificação de contas de receita, feita pela Direcção fiscal, com applicação de uma percentagem fixada nos contractos, chegando ao ridículo de semestralmente se submeterem ao Conselho Superior 8 processos em que não ha materia para discussão nem deliberação e em que o visto do Director Fiscal dispensa todos os pareceres, salvo quando houver materia para discordancia ou litigio.

Pois bem: após a arbitraria invasão de atribuições do Conselho d'Administração, vem o decreto 4205 suprimil-o, assim como á Repartição de Caminhos de Ferro e ao Conselho de tarifas, e concentrar todas as atribuições nas mãos do Director Geral, ao qual ficou tambem subordinada a Direcção Fiscal, exactamente quando se lhe davam poderes discricionarios sobre todos os caminhos de ferro, incluindo os do Estado, ficando o Director Geral fiscal de si mesmo.

Cria-se ainda uma aparatosa *Junta consultiva de caminhos de ferro*, com 21 membros, presidida pelo novel Director geral, revestido do prestigio que dá o saber d'experiencias feito... na linha de Mossamedes.

Essa junta, em que figuram 5 directores geraes, o governador do Banco de Portugal, delegados varios, é ouvida... quando o Ministro quizer, pois, funcções definidas só tem a de conferir garantias de juro, para o que bastaria qualquer empregado de contabilidade, e o exame das tarifas.

E apesar de numeroso, *esqueceu* dar n'elle logar ao Director Geral do Comercio.

Os serviços centraes do Conselho foram substituidos por uma secretaria e uma repartição de contabilidade, cujo chefe, é, abaixo do Ministro e do Director Geral e acima do Director fiscal, a principal auctoridade em materia de fiscalisação de caminhos de ferro, como chefe de secretaria manuseia todo o expediente.

E na pessoa do Director geral se concentra toda a auctoridade do Conselho e da sua commissão executiva, a gerencia de milhares de contos de receitas e despesas dos caminhos de ferro do Estado e do fundo especial,

Na reforma *esqueceu* providenciar sobre a Caixa

de Aposentações. Nada se prescreve sobre a sua gerencia, até agora presidida por um vogal do Conselho.

Se ao menos se tivessem limitado a transferir para um Director geral, sob a estreita dependencia do Ministro, as funcções que eram exercidas por uma corporação com mais garantias de independencia e na qual uma commissão executiva de tres technicos competentes presidia ao andamento dos negocios correntes e fiscalisava a gerencia financeira!

Erro grave era, condemnado pela tradição burocratica, o da sujeição dos caminhos de ferro ao Director geral.

Não se limitou porém a essa inconveniente transferencia de funcções, já condemnada pela curta experiencia de algumas semanas, em que o expediente se atrasou enormemente, demorando algumas semanas a homologação das resoluções do Conselho, a reforma.

A' secretaria e contabilidade da Direcção Geral confia o regulamento serviços que ás direcções pertencem, como a elaboração de mapas mensaes de impostos, a conferencia de liquidação de serviços combinados com as companhias, os balanços ás thesourarias, o movimento de depositos de garantia, a organização das contas de transportes de ministerios, as contas correntes de fianças do pessoal, as contas com empregados demittidos ou aposentados, etc. Absurda e nociva centralisação, que nunca se praticára.

Demais, as responsabilidades dos contractos para fornecimento de materiaes e realização d'empreitadas, não podem pesar somente sobre um Director geral, que não é assistido do parecer de uma collectividade, pois a famosa Junta não pode ser reunida a toda a hora e só é ouvida quando ao Ministro apraz. Com a antiga organização as resoluções importantes, os compromissos de gravidade, resultavam sempre de deliberações collectivas, com as necessarias garantias e ao abrigo de suspeições.

Ha porém mais e peor. Além da organização da Direcção Geral, promulgou-se novo regulamento das direcções, que é um acervo de contradicções e cuja genesis importa conhecer.

Em 1915 uma Commissão, encarregada de rever regulamentos e quadros dos caminhos de ferro do Estado, confiou a uma sub-commissão, presidida pelo distincto engenheiro chefe de Tracção do Minho e Douro sr. Duro Sequeira, a preparação d'esse trabalho.

Deu este larguissima interpretação ao seu mandato e distribuiu um projecto de organização de serviços, baseado na substituição do Conselho por uma Direcção Geral, assistida de um Conselho.

Não concordo com o systema, não só porque um funcionario isolado mais difficilmente se defende de pressões inevitaveis e ingerencias abusivas do favoritismo politico, como ainda porque a gerencia de fundos avultados e a celebração de contractos importantes mais se coaduna com uma gerencia collectiva.

Ao mesmo tempo, e n'um proposito d'economia, eram suprimidas as duas direcções d'exploração, concentrando-se na Direcção Geral os serviços de contabilidade, fiscalisação, estatistica, armazens geraes e serviço sanitario, que se unificavam. Ficavam apenas na séde de cada antiga Direcção tres serviços externos de exploração, via e obras, tracção e officinas e as necessarias inspecções.

Havia manifesta economia de pessoal superior.

O Director Geral tinha os adjuntos technicos que fosse necessario. O Conselho Consultivo era composto de 5 membros apenas: o Director Geral, um adjunto, um funcionario superior do Ministerio das Finanças, um representante da Agricultura e um da Industria, para dar parecer sobre os assumptos que fossem submettidos ao seu exame.

Duas objecções podiam ser postas a essa concentração de serviços administrativos: a dificuldade do periodo transitorio, proveniente da deslocação de pessoal numeroso do Porto para Lisboa e a falta de um orgão coordenador dos serviços externos, sobre tudo da *Rêde Norte* que assegurasse promptamente a sua unidade de acção. Demais, se á construcção de linhas se der novo impulso, cada uma das direcções abrangerá uma extensão rasoavel de linhas, justificando a sua existencia distincta com os respectivos serviços administrativos.

A'parte estas objecções e admittido o principio, o projecto de novo regulamento era um trabalho methodico, cuidadosamente elaborado, logicamente deduzido.

Adoptou-se agora atabalhoadamente o principio.

Suprimiu-se o Conselho, substituido por um Director Geral, sem a cooperação de adjuntos e assistido apenas por uma variegada e numerosa Junta, impossivel de se reunir ameude e que não constitue um corpo de consulta frequente e de facil cooperação nos assumptos importantes.

Quanto ás direcções, copiou-se *ipsis verbis*, até nos erros typographicos flagrantes, o projecto Duro Sequeira, estropiando-o porém, mantendo as direcções, dotando-as com um estado maior pomposissimo.

Fica em cada uma, como hoje, um director e um sub-director com uma secretaria, dois serviços de contabilidade, um de saude em cada um e outro de armazens geraes. Criam-se tres divisões, presididas por engenheiros: *Divisão d'exploração* com 4 serviços: movimento, trafego, fiscalisação e estatistica e reclamações; *Divisão de Via e Obras* com tres serviços: conservação e reparação, estudos e construcções, serviços especiaes (obras metallicas e serviços hydraulicos), *Divisão de material e tracção* com dois serviços: material e tracção e officinas. De todas esses serviços seriam chefes engenheiros, excepto os de reclamações e secretaria, a contabilidade e saude.

Em cada Divisão assim como no serviço de armazens, haveria uma secção d'expediente e outra de contabilidade, o que perfazia, com as dos serviços da especialidade, 8 secções e 2 serviços de contabilidade em cada direcção!

Além de se reservarem para engenheiros certos logares de chefes de serviço, que bem podiam continuar a ser deixados para o pessoal administrativo, fez-se dos engenheiros dos Caminhos de Ferro do Estado um quadro privativo, mal definido, distincto do de obras publicas, com o seu recrutamento especial e aposentação pela Caixa dos caminhos de ferro. Erro grave. E' de grande vantagem que os engenheiros que n'elles servem possam passar para outras commissões de serviço, quando pela idade, pela fadiga ou por circumstancias especiaes, como um conflicto insanavel, uma incompatibilidade possivel, etc., não convenha que alli permaneçam.

Sahidos do quadro geral de obras publicas, para lá regressariam. Assim se tem procedido desde que o Estado explora caminhos de ferro, não tendo faltado, para presidir aos seus serviços, technicos distinctos, que mais tarde, com a pratica adquirida, vão prestar excellentes serviços no Conselho superior e n'outras commissões.

Quão mais larga e judiciosa é essa concepção tradicional dos serviços technicos em confronto com a maçonaria de caminhos de ferro, que agora se creava, tendo por grão-mestre o Director geral e offerecendo a ambições irrequietas o atractivo de numerosos logares de chefe de divisão e de serviço, com acesso a directores.

O mais curioso, porém, é que os directores ficam sem atribuições em relação ao pessoal, porque não as tinham no projecto Sequeira, em que o cargo era eliminado.

Todas as nomeações ficam sendo da alçada do Ministro ou do Director Geral. (Art.º 161.º)

Do mesmo modo na parte disciplinar só teem acção e competencia o Director Geral e os chefes de divisão. Aos directores nenhuma é attribuida. Eleva-se de 100\$00 a 500\$00 a importancia das aquisições que elles podem fazer sem concurso e a 250\$00 o das indemnisações que podem pagar, e eis tudo.

Depois da centralisação de todos os serviços na Direcção Geral, perguntaremos o que significa o seguinte § unico do art.º 5.º do decreto 4206:

“§ unico. Oportunamente escolhidos que sejam os elementos relativos á valorisação das linhas do Estado, conceder-se-ha autonomia financeira ás direcções das mesmas linhas”.

Autonomia financeira de cada Direcção?

Em que consiste?

Porque e como se estabelece quando se lhe não dá autonomia administrativa?

Que são esses enigmaticos elementos relativos á valorisação das linhas do Estado?

Procura-se debalde quaes sejam as funcções dos chefes de divisão e não se encontram. Não se comprehende tambem a necessidade de crear um serviço de obras metallicas, a que se juntam para euphonia e porque quasi rimam, as obras hydraulicas, com as suas officinas privativas. . . e mais um logarsinho de chefe de serviço para a engenharia privativa.

Francamente, n'uma epoca angustiosa de encarecimento da exploração, de incertezas pelo dia de amanhã, é revoltante que assim se agrave a despesa e se inventem cargos, cuja necessidade até hoje se não fez sentir.

Não entrarei na analyse das regras de acesso e outras relativas ao pessoal, que determinaram reclamações justificadas, nem á leviandade com que se copiou uma falta de revisão e se attribuiu a multa como castigo a casos disciplinaes graves, a que se deve applicar a suspensão; nem á omissão de regras de nomeação e promoção para pessoal telegraphico, de comboios, de via, de tracção, de conservação de material e de officinas. A thesoura e a colla cansaram-se de forragear no projecto Sequeira e não transplantaram d'elle para o decreto 4206 esses capitulos.

Renunciarei tambem, para não tornar o artigo interminavel, á analyse dos vencimentos fixados, notando apenas a singularidade de se attribuir vencimento fixo annual ao pessoal que se chama jornaleiro.

Mencionarei de passagem a contradicção de se declarar commum ás direcções o quadro do pessoal administrativo, para, no mesmo artigo se estabelecerem quadros distinctos para cada direcção.

Comunidade na distincção é algo de philosophia hegeliana com a identidade dos contradictorios.

E' tempo de findar esta extensa e fastidiosa critica, necessaria para justificar o severo juizo que formulei de que a reforma de caminhos de ferro foi uma vergonha nacional.

Nunca se ousou, com tal leveza de animo, a remodelação, á tôa, de um capitulo importante da legislação, em *petit comité*, sem audiencia dos competentes, sem nexos, nem logica, nem grammatica por vezes.

Escapa em boa parte á critica o que foi copia, como quasi todo o regulamento da Direcção Fiscal, reproducção do de 1899, com adições infelizes e inadmissiveis, aqui e acolá.

Está suspensa parte d'essa obra desastrada, mas a desorganisação consummou-se.

A' Commissão encarregada da revisão incumbe tarefa difficil e espinhosa.

E como lhe não foi restricta a faculdade de propor,

é d'esperar que ella alvitre a reconstituição dos serviços sobre bases racionais e estudadas com ponderação.

Oxalá saia do seu trabalho a restauração do Conselho, sem a inutil Direcção Geral, com uma Comissão executiva, que não seja méra caixa de correio e resolva os assumptos correntes, presidida por entidade competente e com prestigio, alargando-se as attribuições das direcções e assegurando-se de novo a isenção politica e a rapidez das soluções.

Creio que é essa a formula que mais convém. Trabalhei com afan para a fazer adoptar em 1899 e sacrificuei-me durante onze annos para que ella desse os fructos de que era susceptivel. O futuro justificará o passado.

J. Fernando de Souza.

## PARTE OFFICIAL

### Secretaria das Subsistencias e Transportes

#### Direcção Geral dos Transportes Terrestres

2.ª Secção

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para que seja declarada sobranete uma parcela de terreno situada entre os quilómetros 63,316 e 63,360 da linha da Beira Baixa: manda o Governo da República Portuguesa, pela Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que a referida parcela de terreno, cuja área é de 35<sup>m</sup>2,21 seja declarada sobranete.

Paços do Governo da República, 2 de Julho de 1918. — O Secretário de Estado das Subsistencias e Transportes, interino, Eduardo Fernandes d'Oliveira.

## Linhas ferreas coloniasaes

### O Montepio ferro-viario de Moçambique

Trouxe-nos um dos ultimos correios da Africa, o interessante e bem desenvolvido relatorio do Montepio Ferroviario da provincia de Moçambique, pelo qual se pode bem apreciar o desenvolvimento adquirido por aquella importante instituição, no anno findo.

A receita, em comparação com a do anno anterior, foi a seguinte:

	Libras	Escudos
Receita de 1916.....	93-17-00	49.174\$35
Receita de 1917.....	489-19-06	63.011\$78
Diferença para mais em 1917..	396-02-06	13.837\$43

A despesa, orçamentada em 16.950\$98, foi apenas de 12.576\$16, havendo um *superavit* de 4.383\$82.

Deduzida a despesa de £43-11-3 e 12.576\$76 da receita geral cobrada, na importancia de £ 489-19-7 e 63.011\$78, apura-se um acrescimo nos fundos do Montepio de £ 447-8-3 e 50.435\$62. Confrontando a despesa orçamentada com a que realmente foi paga, o saldo de £ 26-8-9 e 4.383\$82, seguindo os precedentes anteriores, reverteu a favor do Fundo permanente.

Além da despesa mencionada no mappa, outras se fizeram, que não veem mencionadas por terem sido saldadas com a propria receita, como consta da conta de gerencia, e são provenientes de multas por apprehensão de gado na linha férrea, água aos moradores das vilas Mousinho e Gorjão, restituição de leilões, etc., etc.

Analisadas as receitas e despesas, aprecia-se o aug-

mento progressivo do capital do Montepio, segundo o balanço, em comparação com os dois annos anteriores, em cujo quadro se incluye tambem o capital da Caixa Económica.

Designação	1914	1915		1916		1917	
	Escudos	Ouro	Escudos	Ouro	Escudos	Ouro	Escudos
Capital próprio.....	17.298\$52	—	60.531\$90	66-09-2	103.063\$55	364-13-1	150.272\$13
Capital da Caixa Económica e outros depósitos...	—	20-0-0	19.443\$82	3:275-01-6	185.486\$0	13:375-16-3	259.398\$52
Soma....	17.298\$52	20-0-0	79.975\$72	5:341-10-8	288.549\$55	13:740-09-1	409.670\$65

O emprego do capital da agremiação, á data do relatorio que estamos extractando, era o que consta do seguinte interessante mappa:

Empréstimos aos sócios por declarações de divida, ao juro de 6 por cento..	76-12-0	23.594\$33
Idem, a particulares, a 7 por cento....	485-07-8	8.480\$32
Idem para aquisição e construcção de casas a 6 por cento.....	—	60.352\$87
Idem hipotecarios a socios, a 6 e 7 por cento....	—	8.272\$17
Idem, a particulares, a 7 por cento....	3.350-00-0	36.383\$04
Idem, idem, a 6 por cento.....	5.300-00-0	—
Idem por letras, a 7 por cento.....	—	4.800\$00
Idem, a sócios, a 6 por cento.....	260-00-0	—
Idem sobre penhores:		
De papeis de crédito, a 8 por cento.	—	100\$00
De metais e pedras preciosas, a 12 por cento.....	—	47\$00
Idem ao Depósito de Géneros, a 6 por cento.....	—	36.352\$77
Empréstimo ao Conselho de Administração do Porto e C. F. L. M., a 6 por cento.....	—	100.000\$00
Empréstimos á Comissão de Melhoramentos do Districto de Inhambane, a 6 por cento.....	—	40.000\$00
Depositado no Montepio Geral de Lisboa, a 3 por cento.....	—	152\$81
Idem, na Caixa Económica Postal, a 3 por cento.....	—	5.000\$00
Idem na Caixa Económica do Montepio Oficial, a 3 por cento.....	—	3.000\$00
Idem no Banco Nacional Ultramarino em Lisboa, a 2 por cento.....	—	28.893\$83
Soma.....	9:471-19-8	355.429\$12

Com relação á Caixa Económica da agremiação, tambem o relatorio é muito elucidativo.

As operações realisadas foram 5.373, das quaes 2.409 depositos e 2964 levantamentos, incluindo 9 depositos a praso fixo no valor de £ 2.150. Os depósitos attingiram £ 42.469-17-2 e Esc. 479.390\$40 e os levantamentos £ 32.544-7-4 e Esc. 410.297\$94. O excesso do saldo, em comparação com o do anno anterior, foi de £ 9.925-9-10 e Esc. 69.092\$46. O número de operações realisadas até agora atinge 9.780, na importancia de £ 88:266-14-10 e Esc. 1.301.189\$08.

N'este anno augmentaram os depósitos em ouro, não obstante a excessiva elevação do agio, conservando-se a normalidade nas operações realisadas deste numerario.

Dos lucros havidos no Montepio couberam proporcionalmente ao capital da Caixa £ 473-6-1 e Esc. 11.508\$12. A despesa da Caixa n'este anno, obedecendo á mesma regra proporcional entre o capital da Caixa e do Montepio, eleva-se a £ 43-11-3 e Esc. 6.645\$97, resultando por isso uma diferença de £ 429-14-10 e Esc. 4.862\$15, que são os lucros da Caixa Económica, os quais adicionados aos dos annos anteriores perfazem o total de £ 483-9-1 e Esc. 6.770\$25.

Só o rendimento da Caixa Económica contribuiu este anno para pagar 89% das despesas totaes do Montepio!

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Bilhetes de ida e volta nas linhas do Sul e Sueste

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acaba de publicar um Aviso, como 1.º aditamento ao complemento á tarifa geral ferro-viaria, pelo qual são rectificados os preços dos bilhetes de ida e volta, constantes do Capitulo I, entre as estações de Lisboa, Faro, Setubal, Aldegalega e as de Pinhal Novo até Barreiro, Aldegalega, Santa Clara e S. Marcos, Montemór e Torre da Gadanha.

Com este numero distribuimos o Aviso aos nossos leitores, o qual começa a vigorar no proximo dia 1 de Agosto.

## Apeadeiro de Montenegro na linha do Sado

Abriu hontem á exploração um novo apeadeiro na linha do Sado, denominada Montenegro.

Este apeadeiro presta todo o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade.

Para a applicação das tarifas considera-se o apeadeiro como situado entre as estações de Garvão e Torre Vã.

O serviço de carga e descarga das remessas é feito por gente, conta e risco dos expeditorés e consignatarios.

## Sobretaxas nas linhas do Valle do Vouga

A companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga foi auctorizada a prorogar até 31 de Dezembro, do corrente anno, a cobrança da sobretaxa de 40 % sobre todas as tarifas intciras e todos os participios das Tarifas combinadas.

## Estação de Villa Franca-Trancoso

Desde hontem, a estação de Villa Franca das Naves, situada na linha da Beira Alta, passou a denominar-se Villa Franca-Trancoso, por servir além de Villa Franca das Naves a importante villa de Trancoso.

## Remessas de trapo

As remessas de trapo e de detricos de papel ou papel farrapo só são accites a despacho nas linhas do Minho e Douro quando acompanhadas de guia da auctoridade sanitaria, comprovativa de haverem sido convenientemente desinfectados.

## Despacho Central de Barco d'Avila

A partir do dia 1 do proximo mez de Setembro é suprimido o Despacho Central de Barco d'Avila, que faz o serviço de camionagem entre a povoação d'aquelle nome e a estação de Bejar, na linha de Oeste de Hespanha.

## Sobretaxas nas linhas francezas

Segundo um Aviso publicado pela Companhia Portugueza, as companhias de caminhos de ferro francezas elevaram a sobretaxa a cobrar em todas as tarifas de passageiros, de 25 a 39,5089 por cento, a partir de 1 do corrente mez.

Nos bilhetes para França, vendidos nos estações da

Companhia Portugueza, esta cobrança começa a fazer-se no dia 11.

A sobretaxa nas tarifas de mercadorias continua, por enquanto, a ser de 25 %.

## Transporte de mercadorias de primeira necessidade e de gado

A Companhia Portugueza publicou recentemente, sobre estes transportes, o aviso que a seguir transcrevemos para conhecimento dos nossos leitores.

De harmonia com as instrucções recebidas das instancias officiaes competentes, faz-se publico que, até aviso em contrario, o transporte das mercadorias abaixo indicadas, *qualquer que seja o seu péso*, está sujeito ás seguintes restricções:

*Assucar, arroz, batatas, cereas panificaveis, (trigo, milho e centeio) e suas farinha, feijão, mel e nitracto de sódio.* — Só se accitam a transporte remessas destes géneros quando sejam acompanhadas de guia de transitio da Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes:

— Para a circulação entre concelhos que não sejam o de Lisboa, as guias de transitio serão requisitadas á Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes *pelas Camaras Municipaes de origem* e as respectivas remessas só podem ser consignadas á *Camara Municipal do concelho do destino* indicado na guia de transitio.

— Para as remessas de feijão destinadas á cidade de Lisboa, as guias de transitio serão requisitadas pelos expeditorés á mesma Secretaria de Estado e as remessas podem ser consignadas e entregues a qualquer individuo ou firma designada pelo expeditor na respectiva nota de expedição.

*Azeite* — Para o transporte d'este genero é indispensavel a apresentação de «guia de transitio» excepto quando as remessas sejam despachadas directamente para Lisboa (Rocio, Caes dos Soldados, Caes do Sodrê, Alcantara-Mar e Alcantara-Terra). As remessas deste genero que estejam nas estações mais de 48 horas sem que pelo expeditor sejam concluidas as formalidades para a expedição ou serem retiradas pelo consignatario, serão consideradas aprehendidas e postas á disposição da Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes.

*Gazolina e petroleo* — Não se accitam expedições d'estas mercadorias nas estações que servem Lisboa, sem viem acompanhadas de guia de transitio passada pela Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes.

*Gado para concelhos fronteiriços* — Não se accitam remessas de gado de qualquer das especies comestiveis para as estações abaixo indicadas, sem a apresentação de uma guia de transitio passada pelo administrador do concelho de onde o gado procede, a qual acompanhará as remessas até ao destino.

As estações situadas em concelhos fronteiriços são:

*Nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses* — Castelo Branco, Alcains, Lardosa, Santa Eulalia, Elvas, Marvão, Portalegre e Castello de Vide.

*Nas linhas do Minho e Douro* — Ancora, Moledo do



**“GLOBO,” COMPANHIA DE SEGUROS**

**Capital 1.000.000\$00 Esc.**

**Effectua seguros contra todos os riscos**

Séde — Rua Nova do Amparo, 17 — Telephone 2966

**Escriptorio Agencial — Rua dos Retrozeiros, 68**

Succursaes: PORTO e FARO — Delegações e Agencias em todo o paiz e estrangeiro



imho (ap.), Caminha, Seixas, Lanhelas, Gondarem, Cerveira, S. Pedro da Torre, Valença, Ganfei (ap.), Verdoejo, Friestas, Lapela, Monção, Sabroso, Vidago e Barca d'Alva.

*Nas linhas do Sul e Sueste* — Vila Viçosa, Serpa-Brinches, Pias, Machados (ap.), Moura, Cacella, Monte Gordo, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio.

*Nas linhas da Beira Alta* — Cerdeira, Freineda e Villar Formoso.

*Na linha de Bragança* — Sendas, Salsas, Rossas, Sortes, Rebordãos (ap.), Mosca e Bragança.

Faz-se igualmente publico que as remessas despachadas à vista de guia da Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes não podem mudar de destino nem ser reexpedidas sem apresentação, em qualquer dos casos, de nova guia da Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes.

Como consequencia d'estas disposições, nas notas de expedição de remessas acompanhadas das referidas guias de transito devem os expedidores fazer a seguinte declaração: «Renuncio ao disposto no artigo 380 do Codigo Commercial».

**NOTA** — Para as remessas a expedir pela Manutenção Militar com destino a unidades e estabelecimentos militares, é dispensada a apresentação de guias de transito sempre que as respectivas notas de expedição venham autenticadas com o selo branco da Manutenção Militar.

### Estação hespanhola de San Morales

No dia 25 do mez findo foi aberta à exploração uma nova estação hespanhola na linha de Avila a Salamanca, situada entre as estações de Babilafuente e Aldealengna, denominada San Morales.

Esta estação está habilitada a fazer todo o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado com outras linhas hespanholas ou portuguezas.

A's remessas procedentes das linhas portuguezas destinadas a San Morales ou vice-versa, por via Barca d'Alva ou Villar-Formoso, applicar-se-hão as tarifas combinadas com a Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal, em vigor polos preços de Salamanca, estação de transmissão para a linha de Avila a Salamanca, na qual se applicarão as tarifas geral ou especiaes internas como proceder.

A distancia de San Morales a Salamanca é de 14 kilometros.

### Restricção no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo o ultimo Aviso da Companhia Portugueza, as restricções no serviço para Hespanha são extrictamente as seguintes:

#### Companhia de Madrid-Zaragoza e Alicante

*Entroncamento de Fuente del Arco* — Por este entroncamento não se acceptam remessas de pequena velocidade destinadas a estações da Companhia de Peñarroya a Fuente del Arco e a Conquista.

#### Companhia dos caminhos de Ferro Andaluzes

*Estações de Malaga e Malaga-Puerto* — Para estas estações não se acceptam remessas de pequena velocidade.

### Caminhos de Ferro Vascongados

*Estação de Vergara* — Para esta estação não se acceptam remessas de qualquer especie.

#### Outras Companhias

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

— Em conformidade com as determinações legaes em vigor no paiz vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, emquanto se não dispuzer o contrario.

## A guerra e os caminhos de ferro

### O seu papel militar

Desde o começo das hostilidades tem os caminhos de ferro, como é sabido, realisado, de fórma que pode dizer-se irreprensivel, as missões essenciaes que lhe foram successivamente impostas pelo plano da mobilisação e pelo alto commando militar.

Referindo-nos particularmente aos caminhos de ferro francezes, e utilizando as informações minuciosas que sobre este assumpto nos fornece uma publicação parisiense, diremos que na rede de Este os transportes de concentração foram realisados durante 15 dias, por 4.000 comboios de tropas e de material.

Depois, apesar da occupação de uma parte das linhas pelo inimigo, e dos danos infligidos ás obras de arte pelas batalhas ou pelos bombardeamentos, a actividade não afrouxou.

A rede do Norte assegurou em primeiro logar a salvação de todo o material descido a toda a pressa para o sul. 2.700 locomotivas belgas foram assim repatriadas, emquanto a vigorosa resistencia dos exercitos se oppunha ao furioso impeto allemão, e centenas de comboios esperavam até ao ultimo momento para salvar os canhões.

Na vespera da batalha do Marne, a rede do Norte, juntando os seus esforços aos da rede de Este, permittiu que fossem rapidamente transportados os corpos da extrema direita do exercito para a extrema esquerda, assegurando assim a victoria.

Sobre a rede do Norte, reduzida de 3.840 kilometros para 1.976, circularam, nada menos de 114.000 comboios militares.

Apesar do seu afastamento relativo da zona das operações, as outras redes: Paris-Orleans, Paris-Lyon-Mediterraneo, Meio-dia e Estado, não déram á mobilisação menos precioso concurso, as tres primeiras assegurando o transporte de homens e de material para o Norte, a ultima contribuindo, de accordo com a rede do Norte, para o transporte das tropas de Oeste e dos exercitos inglezes.

De 5 a 26 de Agosto do primeiro anno da guerra, no conjuncto das redes, foram postos em circulação 17.000 comboios de tropas e 250 de provisões de assedio.

# TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

## ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16—175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

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

Limpa pelc ocesso 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.

Durante os mezes seguintes, por occasião da extensão da linha de batalha para o mar do Norte, mais de 6.000 comboios transportaram 700.000 homens, em percursos que atingiram 220 kilometros. Mais tarde, os caminhos de ferro viram transformar pouco a pouco o seu papel, sem que elle diminuisse de importancia, com a natureza das operações. Tiveram então de transportar para as trincheiras do Norte, para a Italia, ou para os portos que serviam o exercito de Salonica, as tropas de reforço, os viveres, as munições — de trazer para o interior os refugiados civis, os feridos, os repatriados, os prisioneiros allemães, de transportar as tropas indias e americanas, de assegurar com os exercitos um serviço postal comprehendendo milhões de cartas e encommendas postaes, etc.

Não pode esquecer-se tambem a sua acção dedicada, o valoroso comportamento dos seus agentes, cahindo em tão grande numero no seu posto, os magnificos resultados obtidos pela sua intima collaboração com o alto commando, por occasião do recommençar da guerra de movimento na linha de fogo occidental e da paragem da grande offensiva allemã de março de 1918, sentindo que as necessidades da defeza nacional não permittam indicar tudo com a devida precisão.

O governo francez empenhou-se em reconhecer tão relevantes serviços por meio das numerosas citações que tem sido averbadas aos agentes das diversas rêdes. Quiz ainda levar «ao conhecimento do paiz a bella attitude do pessoal dos caminhos de ferro das rêdes do Norte e d'Este e da rêde dos exercitos»; o presidente do Conselho, ministro da guerra, o snr. Clemenceau, motiva como vae ler-se esta decisão: «Depois de ter mostrado, a partir do começo da guerra, a mais bella resistencia e coragem, e a maior energia na execução de um serviço particularmente árduo, tem dado, no decurso das operações militares recentes, e muitas vezes nas mais perigosas circumstancias, novas provas de seu espirito de sacrificio e da sua admiravel dedicacão pelo paiz».

## Juizo Arbitral

Reuniu-se no dia 11 o Tribunal arbitral encarregado de julgar o litigio entre a *Compagnie Française pour la Construction de Chemins de fer à l'étranger*, concessionaria da linha do Valle de Vouga e o Governo, acerca da legalidade da nomeação de um commissario do Governo junto da Companhia.

Os leitores da *Gazeta* conhecem a questão, que foi aqui minuciosamente versada.

O Tribunal arbitral, depois de cuidadoso exame do assumpto, foi unanime em reconhecer a procedencia da reclamação da Companhia, decidindo que nos termos das leis não tinha que haver commissario junto d'ella, pois é uma sociedade estrangeira, com a séde em Paris exercendo em Portugal a sua industria nos termos do art. 111.º do Código Commercial e sujeita, como, empresa de caminhos de ferro, ás leis e tribunaes portuguezes sob a fiscalisação da Direcção fiscal de caminhos de ferro.

Presidiu ao tribunal o sr. conselheiro Pinto Osorio, arbitro de desempate, antigo Presidente do Supremo Tribunal de Justiça e um dos nossos mais distinctos e respeitaveis magistrados e juriseconsultos.

Eram arbitros por parte do Governo os srs. conselheiro Pereira dos Santos, distincto engenheiro e antigo ministro das obras publicas, e o sr. engenheiro Costa Serão, ornamento da sua classe, e por todos estimado e considerado pelo seu saber e pelo seu character. Os arbitros por parte da Companhia eram os sr. conde de Paçô Vieira, distinctissimo juiz da Relação do Porto e ex-ministro das obras publicas, pasta cuja gerencia illustrou pelas suas rasgadas iniciativas e pelo impulso dado á viação acelerada, e o sr. engenheiro Brito Tabora, antigo secretario

da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, profissional justamente considerado e character primoroso.

Foi advogado da Companhia o distincto causidico dr. Alberto Navarro, que nas suas allegações defendeu proficientemente os direitos da Companhia.

O Governo era representado pelo Procurador Geral da Republica.

Era escrivão do processo o sr. Conselheiro Oliveira Simões, distinctissimo Director Geral do Commercio.

Não podia ser mais competente e respeitavel o Tribunal.

A unanimidade dada na decisão mostra bem quanta rasão assistia á Companhia.

A sentença, que foi redigida pelo sr. conde de Paçô-Vieira, é um notavel documento, que honra a sua alta competencia juridica.

Folgamos por ver que justiça foi feita e por fórma tão frisante.

Publicaremos a sentença no proximo numero.

## O Governo e a Companhia Portugueza

A operação financeira feita pelo Governo, comprando 33.500 acções dos caminhos de ferro, tem continuado a produzir effeitos inesperados, traduzidos por singulares providencias governativas, dando phases variadas ás questões que com ella se prendem.

Assim, no dia 10, começou a publicar o *Diario do Governo* dois decretos, pela Secretaria das Finanças, evidentemente forjados, um para garantir ao Estado votos na assembleia geral annunciada para amanhã 17, e para a qual o praso de deposito de acções terminava em 11, outro para excluir da administração da Companhia determinadas influencias, deixando á Fazenda campo mais desafogado para exercer as suas.

A palavra *começou*, acima griphada, explica-se porque é moda agora o que se lê no *Diario* em primeira vez ser sempre como que uma prova typographica, sujeita a correções futuras.

Com magua verificamos continuamente, que tudo que respeita a administração do nosso paiz, anda tão destrambelhado que raro é o diploma que não soffre uma ou mais rectificações depois da primeira publicação,

Pareceria natural que tudo que tem que vir a publico com character official, fosse bem pensado, bem revisto, antes de ir para o *Diario*; mas não succede assim: as leis publicam-se para serem revistas depois, do que resulta que, para saber aquella em que vivemos, temos não só que comprar o *Diario* em que vem publicada como de verificar nos numeros seguintes, e mesmo durante um certo praso, quaes as rectificações, modificações ou alterações que ella vae soffrendo depois.

Ha que ser assignante do *Diario*, o que custa tão caro como um fato de casimira.

Com os referidos decretos esse caso se deu e até o de vir primitivamente publicado pela Secretaria das Finanças e depois republicado, e triplicado com importantes alterações pela do Commercio.

Diz assim, hoje, na 3.ª edição:

### Secretaria de Estado Do Comercio

#### Secretaria Geral

DECRETO N.º 4:556

Considerando que uma grande parte do patrimonio individual em todos os paizes está hoje interessado nas sociedades anónimas e que, por esse facto, não pode ser indiferente ao Estado a boa ou má orientação administrativa das mesmas sociedades;

Considerando que o Estado deve ter em especial attenção a constituição organica das sociedades anónimas que disfrutem de concessões do Estado ou com elle tenham contratos permanentes;

Tendo ainda em vista as disposições do artigo 11.º da lei de

3 de Abril de 1896, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º As sociedades anónimas que possuam bens imobiliários sómente poderão fazer contractos de arrendamento d'esses bens em hasta pública devidamente annunciada e com a intervenção do corretor, nos termos do artigo 66.º, n.º 4.º, do Código Commercial.

§ único. Realizado o contracto, o corretor, sob pena de responsabilidade, é obrigado a enviar desde logo ao respectivo Secretário de Finanças uma nota do preço do contracto e por elle será fixado o rendimento coléctavel do prédio objecto d'esse contracto.

Art. 2.º Em qualquer sociedade anónima, que disfructa concessões do Estado ou que com elle tenha contractos permanentes seja qual fór o objecto da sua actividade, não pode fazer parte dos corpos gerentes eleitos pelos accionistas o individuo:

a) Que tiver parente até terceiro grau, segundo o direito civil, em qualquer dos corpos gerentes da mesma sociedade anónima;

b) Que fór socio ou parceiro de qualquer dos membros dos corpos gerentes da mesma sociedade anónima.

§ único. A doutrina d'este artigo observar-se-há dentro da mesma sociedade anónima, entre os corpos gerentes e o respectivo conselho fiscal.

Art. 3.º Para cumprimento das disposições d'este decreto, as quaes entram immediatamente em vigor, as sociedades em cujos corpos gerentes e conselhos fiscaes se verificarem as incompatibilidades estabelecidas, convocarão no prazo de quinze dias as suas assembleas gerais com o fim de procederem ao provimento das vagas que se derem por effeito d'este decreto.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

O Secretário de Estado do Comércio o faça publicar. Paços do Governo da República, 9 de Julho, de 1918. — SIDÓNIO PAES — João Tamagnini de Sousa Barbosa — Alberto Osório de Castro — Amílcar de Castro Abreu Mota — Joaquim do Espirito Santo Lima — Joaquim Mendes do Amaral — Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá — José Alfredo Mendes de Magalhães — Henrique Forbes de Bessa — Eduardo Fernandes de Oliveira.

Na primeira edição havia dois considerandos depois do primeiro assim redigidos:

Considerando que por isso se torna necessário que os corpos gerentes d'essas sociedades sejam constituídos em termos de inspirar a maior confiança áqueles que lhes confiam a administração dos seus haveres;

Considerando que a constituição orgânica de todas as sociedades anónimas deve ser idéntica qualquer que seja o objecto d sua actividade;

e o artigo 1.º em vez de explicar «contractos de arrendamento desses bens» referindo-se ao 2.º considerand que deffine que o decreto se applica ás sociedades qu etc., apenas dizia «taes contractos;» o que dava ao de creto uma tal amplitude que ia ferir inutilmente socieda des e companhias sem que ninguem com isso lucrasse, nem mesmo o Estado.

Um jornal diz que a carta teve sobrescripto para a Companhia das Lezírias. E' talvez certo que esta seja uma das mais fortemente attingidas; mas outras ha que, da mesma forma, ficam feridas com os estilhaços da bomba, sem que se saiba porquê, nem para quê.

Não fallamos já das dos caminhos de ferro, que, como se sabe, tendo terrenos e edificios que lhes sobraram das suas construcções, e não lhes convindo alienal-os porque lhes poderão ser necessarios para novas construcções, e tendo mesmo installações de restaurantes, buffetes e cantinas n'algunas estações, costumam aluga-los.

Fica-se sabendo que, d'ora avante terá que fazer-se o aluguer por concurso, com corretor... e tudo.

Todos os immoveis terão que ser postos em praça, com annuncios e corretor e auto enviado por este ao Secretario de Finanças, para «por elle se fixar o rendimento collectavel».

Então já não serve a lei do inquilinato, ainda tão recentemente reformada, em 27 do mez passado, cujo art. 2.º manda que um exemplar do arrendamento seja enviado ao Secretario de Finanças? Considera-se isso bas-

tante para o aluguer de uma grande propriedade feita por um particular, e passa a não o ser quando esse particular associado com outro tenha que alugar uma modesta barraca ou meio metro de terreno?

Deixemos os commentarios a quem nos ler.

Este artigo 1.º do decreto — que, como se vê attinge numerosissimas sociedades, por todo o paiz — é uma sphinge, mesmo porque todo o decreto é fabuloso.

Os artigos 2.º e 3.º não o são menos.

Por elles é prohibido aos accionistas (só aos accionistas) de qualquer companhia que tenha concessão do Estado eleger para os corpos gerentes individuo parente ou associado com outro existente na mesma companhia, como fazendo parte dos corpos gerentes.

Compreende-se com que fim este decreto foi promulgado, e vendo-se que elle se dirige em especial aos accionistas da Companhia dos Caminhos de ferro, é bastante extranhavel que o Estado, sendo accionista tambem, promulgue leis que o favoreçam com prejuizo dos demais, cuja liberdade de eleger fica restringida. Tambem se comprehende porque essa restricção foi só imposta aos accionistas, visto aquella compadhia estar no regimen de um convenio que dá privativos direitos a obrigatarios estrangeiros, que não podem ser postergados.

Mas resulta, theoreticamente na generalidade, uma injustiça flagrante, na differença de tratamento entre accionistas e obrigacionistas:

Aquelles, que são, n'uma companhia, a alma, a base da sua fundação; que são os que arriscam os seus capitales sem remuneração certa; os fundadores, — os paes — sem os quaes a companhia não nasceria, teem um tratamento differente e de inferiores garantias aos que, feita já a companhia e por elles apreciado bem o grau da sua prosperidade, lhe vão emprestar o seu dinheiro mediante uma remuneração fixa, assegurada, garantida, de preferencia á d'aquelles.

Esta differença de situação, podendo produzir prejudicialissimos effeitos entre as duas entidades, quando os seus interesses se encontrem em antagonismo, poderá dar em resultado uma depreciação da acção sobre a obrigação, o que representará naturaes prejuisos ás companhias presentes e futuras.

O artigo 3.º esse vem atropelar toda a lei fundamental d'essas sociedades, mandando-lhes convocar as assembleias geraes dentro de 15 dias «para o provimento das vagas» (!).

Quaes vagas? Vaga é a phrase que se emprega.

Nem todas as companhias teem possibilidade, mesmo materialmente fallando, de convocar a assemblea geral dentro de 15 dias. E muitas ha, em todo o paiz, em que se dá o caso de haver nos corpos gerentes membros de uma mesma familia ou associados em negocios extranhos á Companhia.

Mas dado mesmo que façam a reunião, como é que se fixam ou se destrinçam quaes as vagas que produzem a incompatibilidade? Como obrigar os vogaes de um corpo gerente a expôr em publico todos os negocios que tenham ou possam ter com outro vogal do mesmo corpo?

E dado este caso, ou de existirem na mesma gerencia dois ou mais associados entre si; dois ou mais membros da mesma familia, qual é o que sae e qual é o que fica? Como é pois que se produz a vaga?

Parece-nos que o decreto não fica ainda em trez edições; terá que fazer-se uma quarta e talvez o melhor será annulla-lo porque não é creança que dê esperanças de vida.

O enfesado aborto começou por ser repudiado pelo pae, das Finanças, para o padrinho, do Commercio, e não é organismo que resista a um ataque grippal de critica.

O outro decreto não é menos singular e de restricta applicação. Diz assim:

## Secretaria de Estado das Finanças

## Secretaria Geral

DECRETO N.º 4:557

Atendendo ás vantagens que podem advir para certas entidades officiaes pela aquisição de bens mobiliários :

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte :

Artigo 1.º As entidades abaixo designadas poderão adquirir mediante despacho do Secretário de Estado e manter em propriedade e posse quaisquer bens mobiliários :

Caixa Geral de Depósitos.

Montepio Official.

Caixa de Aposentações.

Exploração do Porto de Lisboa.

Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

Direcção dos Serviços Florestais.

Manutenção Militar.

Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Serviço de Transportes Maritimos.

§ único. É necessária auctorização do Governo para a alienação ou oneração dos bens mobiliários adquiridos.

Art. 2.º Para os efeitos deste decreto é autorizada a Fazenda Pública a fazer a cada uma das referidas entidades um suprimento de 135.000\$ a legalizar pela Contabilidade com a abertura dos respectivos créditos, logo que entre em vigor o orçamento do novo ano económico.

Art. 3.º Este decreto entra immediatamente em vigor.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto que todas as auctoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como n'elle se contém.

O Secretário de Estado, interino, das Finanças, o faça publicar. Paços do Governo da República, 9 de Julho de 1918.—SIDÓNIO PAIS. — *João Tamagnini de Sousa Barbosa—Alberto Osorio de Castro—Amilcar de Castro Abreu e Mota—Joaquim do Espirito Santo Lima—Joaquim Mendes do Amaral—Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá—José Alfredo Mendes de Magalhães—Henrique Forbes de Bessa—Eduardo Fernandes de Oliveira.*

Em virtude deste decreto o Estado já depositou, em nome das dez entidades n'elle citadas e no da Fazenda Nacional, as acções necessarias para dispôr do maximo de votos, que os estatutos lhe consentem, na proxima assemblea geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Esse maximo, tratando-se de 11 accionistas é de 1250 acções cada, para ter 25 votos.

Pecca este decreto por ser uma evidente illusão feita pelo proprio Estado da lei existente e lei basilar, como soe dizer-se, porque é o Código Commercial que o não permite.

E depois, cotejando os dois decretos, dá-se o caso extraordinario de um contradizer o outro.

Pelo 4556 prohibe-se a ingerencia nas companhias aos parentes ou associados entre si.

Pelo 4557 estabelece-se que possam ter influencia nas assembleias das mesmas, parentes e associados, e até entidades que teem interesses ligados a estas companhias, taes como a Exploração do Porto de Lisboa, a Direcção dos Correios, a Manutenção Militar (agora tanto dependente de companhias de transportes, pela sua interferencia no serviço de abastecimentos); as direcções dos caminhos de ferro do Estado, etc.

Como nas assembleias geraes da companhia não só se trata de discussão de relatorios e de eleições, mas tambem de «apreciar quaesquer propostas dos srs. accionistas» segundo o art. 38.º dos estatutos, nada impede que aquellas entidades apresentem e façam votar propostas e bem dos seus interesses e que aos accionistas da companhia, em geral, possam não convir.

E aqui temos o Estado-Floridor, a fazer moralidade e o Estado-Borromeu a desfazel-a.

A assembleia geral da Companhia deve reunir-se amanhã, em 2.ª convocação e deliberando, portanto, com qualquer numero de votos e de accionistas presentes. Veremos o que lá se apresenta, se discute e se resolve, o que se nos affigura será importante, para se fixarem principios, pelo menos.

## PARTE FINANCEIRA

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

## Companhia Nacional de Viação e Electricidade

Sociedade anonyma de Responsabilidade Limitada

Séde — Rua da Magdalena, 85 I.º — LISBOA

Capital: Cinco milhões de escudos (5.000 contos)

divididos em 50:000 acções liberadas de 100\$00, conforme as condições affixadas na séde da Companhia e Casas Bancarias onde se encontra aberta a subscripção.

Faz publico: que se acha aberta até ás 12 horas do dia 20 do corrente a subscripção publica de 50:000 acções d'esta Companhia, sujeita a rateio, nas seguintes

## CONDIÇÕES

As acções são liberadas e ao preço de 100\$00 cada uma, sendo

50 % pagos no acto da subscripção, e

50 % pagos 60 dias depois.

Tem direito de preferencia na subscripção a Comissão Organizadora.

A subscripção publica encontra-se aberta nos seguintes locais:

LISBOA : Banco Economia Portugueza, rua do Commercio, 35 a 41 — Godinho & Falcão, Successor, rua do Ouro, 61 — Séde da Companhia, rua da Magdalena, 85, 1.º

PORTO : Banco do Minho.

BRAGA : Banco do Minho.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Em harmonia com o disposto no § unico do Art.º 33.º dos Estatutos d'esta Companhia, tendo-se verificado na respectiva lista dos depositos de acções que não existia sufficiente representação de capital para que pudesse funcionar a Assembléa Geral annunciada para o dia 29 de Junho ultimo, motivo por que foi adiada, — de accordo com o Conselho de Administração, — é de novo convocada a Assembléa Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de cem ou mais acções, segundo os preceitos do Art.º 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 17 de Julho corrente, pelas 12 horas.

## ORDEM DO DIA

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

2.º Apreciar quaesquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do art.º 38.º dos Estatutos.

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

4.º Eleger dois vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art.º 24.º, dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Artigo.

Ainda, nos termos do citado § unico do Art.º 33.º dos Estatutos, continuará a recepção de depositos de acções durante o praso de dez dias a contar de hoje, depositos que deverão ser feitos na séde d'esta Companhia.

Os documentos legais continuam patentes na Contabilidade Central da Companhia.

Os bilhetes de Admissão à Assembléa Geral serão passados em vista acções averbadas, ou dos recibos dos depositos das acções ao portador.

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos do Artigo 39.º dos Estatutos.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Julho de 1918.

## Lembrando...

Uma das consequencias da actual guerra, além da cenvulsão politico-social que se lhe ha-de seguir, será sem duvida, uma vez esta acalmada, o alargamento dos actuaes horisontes do campo economico.

As enormissimas despesas da guerra, obrigando a um augmento fabuloso da circulação fiduciaria, terão fatalmente a consequencia logica de um esforço colectivo para a valorisação dessa moedas muito principalmente n'aqueles paises, como o nosso tão atrazado aindae com um magnifico campo aberto ás iniciativas arrojadas e emprededoras.

Tudo depende da boa orientação a adotar, não só pelos governantes, inculcando o espirito especulativo por uma forma intelligente e patriotica, mas tambem pelos que tendo acumulado ca-



## Signaes nocturnos nas linhas ferreas

### O systema A G A

O augmento constante do trafego ferro-viario, seguido do augmento da velocidade dos comboios, tem exigido os maiores cuidados no aparelhamento de signaes aperfeiçoados para funcționarem especialmente durante a noite, para que o machinista possa ter toda a confiança nas manobras que tiver de fazer na entrada das estações, na livre passagem pelos logares onde a sua linha atravessa outras estradas, ou quando tenha de parar em qualquer estação intermediaria.

Os signaes commumente empregados nas nossas linhas ferreas e em muitas do estrangeiro, ainda são feitos por meio de lanternas de luz fixa, auxiliadas com vidros brancos, encarnados e verdes, systema que nem sempre permite que os signaes sejam avistados de muito longe, como acontece em noites de cerração, durante aguaceiros fortes ou quando não são bem destacados das muitas outras luzes das grandes estações, pela reflexão que em certas occasiões produz a illuminação das localidades que a linha atravessa.

Todos estes graves inconvenientes foram removidos, com certa facilidade e economia, pelo engenheiro sueco Gustaf Dalén, que, em 1912, recebeu o premio Nobel pelos seus notaveis estudos de physica.

O systema de signaes luminosos por elle inventado, conhecido pela designação de A G A, acha-se adoptado em quasi todos os paizes, sendo um d'estes o Brazil, onde a sua adopção data de 1913, epocha em que foi oficialmente mandado applicar nos pharoes e nas boias luminosas, tendo funcționado até agora com magnificos resultados, além da economia do seu custeio.

Por meio de lampejos intermitentes, de duração variada, e, para casos especiaes, com o auxilio de vidros encarnados ou verdes, o «Systema A G A», pela simplicidade de seu dispositivo e funcționamento torna-se um aparelho de toda a confiança na illuminação da costa do mar, nas entradas dos portos, na navegação dos rios, nas bahias e ancoradouros, etc.

O engenheiro Gustaf Dalén teve a feliz lembrança de applicar este mesmo systema de signaes de luz de lampejos, aos signaes das linhas ferreas, accommodando os depositos-accumuladores de gaz acetylene, nos mesmos postos semaphoricos já existentes na linha e nas cabines reguladoras do movimento dos comboios durante as entradas e sahidas das estações.

A luz de lampejos A G A é presentemente usada com pleno exito para signaes de linhas ferreas, nos seguintes paizes: Inglaterra, Russia, Austria-Hungria, Finlandia, Suecia, Italia, Dinamarca, Hollanda e Mandchuria.

O combustivel empregado no systema A G A é o acetylene dissolvido, encerrado em accumuladores seguros e commodos, que mesmo de pequena capacidade contém quantidade de gaz sufficiente para bastante tempo de funcționamento dos signaes.

No processo de armazenamento de acetylene em estado de dissolução sob pressão na «acetona», consiste o privilegio do engenheiro sueco.

Uma lanterna com eclipsor é o aparelho principal da nova installação, que devido a um dispositivo simples e bem combinado de peças accessorias faz com que os lampejos possam ser regulados em duração e intervallos com toda a segurança e clareza para serem comprehendidos pelo machinista a grandes distancias.

A tabella, ou melhor dito, o codigo de signaes proprios para serem comprehendidos nas linhas ferreas, é trabalho que está feito e adoptado com reconhecidas vantagens para a segurança de manobras de locomotivas e garantia segura da movimentação dos comboios.

Trata-se com effeito, e a julgar por quanto refere a

revista d'onde extractamos estas informações, de um invento sobremaneira digno de nota e de incontestavel valor para as linhas ferreas, especialmente para as mais importantes e principaes, onde não—diremos já agora mas quando, com a vinda da tão ambicionada paz,—ha de voltar a dar-se e a desenvolver-se a intensidade do trafego, porque augmentará o movimento de comboios em todas as direcções, e por mais cuidado que haja nunca será de mais procurar reduzir, tanto quanto possivel, as causas de que possam resultar não só estragos no material das linhas como lamentaveis desastres pessoases.

Que as auctoridades competentes se deem ao estudo do novo systema de signaes, é o que nos é licito desejar desde que tantas parecem ser as vantagens que resultam da sua adopção.



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

### Mobilia, Utensilios e Ferramentas.

O inventario de Mobilia, Utensilios e Ferramentas era em 31 de Dezembro de 1916 no valor de... 1:167.458\$38  
Em 1917 teve o seguinte movimento:

a debito:		
Acquisição de mobilia, utensilios e ferramentas diversas .....	74.859\$92	
Transferencia para esta conta do valor de 6 wagonetes em serviço na estação de Lisboa-P. e que figuravam em «Novas Construcções»	315\$36	75.175\$28
a credito:		
Baixa no inventario, por inutilisação de diferentes artigos .....	3.051\$03	72.124\$25
Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1917 ...		1:239.582\$63

### Subsidio Necessario da Exploração ao Estabelecimento.

O saldo crédor em 31 de Dezembro de 1916 era de ...	8:671.444\$08
Em 1917 foi augmentado da importancia das despezas feitas com:	
Novas Construcções, Trabalhos Complementares e Outros .....	515.048\$73
Material circulante .....	101.370\$44
Mobilia, Utensilios e Ferramentas .....	74.858\$92
o que o elevou em 31 de Dezembro de 1917 a .....	9:362.723\$46

### Reservas (sua applicação)

#### Extraordinaria:

Obrigações d'esta Companhia, privilegiadas de 1.º grau .....	(de 3 % .....	9.442)	10.210 titulos	Por memoria
	(de 3 % «Beira Baixa» .....	44)		
	(de 4 % .....	56)		
	(de 4 1/2 % .....	668)		

#### Especial:

Carteira — Titulos:		Existencia em 31 de Dezembro de 1917	Por memoria
7.493 Accções da Soc.º de Madrid-Caceres-Portugal .....	)		
1.120 Titulos de Fundador, da nossa Companhia .....			
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena .....			
500 Accções do Banco Luzitano (uma cautela) .....			
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego .....			

**Immoveis:**

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras..... Por memoria

**Reserva metallica:**

Existencia em 31 de Dezembro de 1917..... £ 66.666-13-4, ao par — 300.000,00  
— Parte liquida, conforme o n.º 2.º do Art.º 63.º dos Estatutos.

**Fundo de reserva extraordinario**

Não teve movimento, em 1917, este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

**Fundo de reserva especial**

Não teve movimento, em 1917, este fundo de reserva, que está constituído como se segue:

Deduções segundo alinea b) do Art.º 61.º dos Estatutos.....	51.531,88		
Deduções segundo alinea c) do referido Artigo:			
Em 1899.....	8.440,38,7		
Em 1900.....	29.990,30		
Em 1901.....	42.474,84,8		
Em 1902.....	62.341,88,4		
Em 1903.....	56.752,58,1	200.000,00	251.531,88

**Producto de vendas:**

**Immoveis:**

Em Lisboa—Nos exercicios anteriores... 13.326,01

**Titulos:**

1.446 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.—Nos exercicios anteriores.....	13.075,46	26.401,47	
Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego.....		28.350,00	
Juros dos depositos em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 7 de Abril de 1913:			
£ 10.815-5-6, ao cambio do par...	48.668,74	103.420,21	
Somma—Escudos, a transportar		354.952,09	

(Continua)

# Companhia da Beira Alta

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

(Continuação)

**Receitas fóra do trafego:**— O augmento de Escudos 8.592,27,2, é resultante das quantias recebidas pelo aluguer do nosso material.

A receita arrecadada por esse facto ascendeu, em 1917, á extraordinaria somma de.....	Escudos 23.909,92
Em 1916 fóra de.....	> 15.417,17
A mais em 1917.....	» 8.492,75
Em 1915 a receita identica foi de.....	» 6.813,95
E em 1914 de.....	» 3.622,16

Por aqui se observa claramente que as receitas da Companhia poderiam ter sido sensivelmente superiores, se não fosse a falta de material originada na detenção dos nossos vagões nas linhas extranhas.

**Despezas**

O total das despesas ordinarias da Exploração eleva-se a Escudos 428.691,694, ou sejam Escudos 22.868,52,7 a mais do que em 1916.

Este resultado, que já havia sido previsto no nosso Relatorio anterior, foi obtido por meio d'uma rigorosa economia em todas as despesas.

Ha, ainda, a notar que o augmento global das despesas de exploração, em relação ás de 1914, excede pouco mais de 45 %, quando cada verba examinada isoladamente está agravada d'uma percentagem muitissimo maior. Para isso concorreram varios factores, como a supressão de comboios, a redução do percurso de outros, o maximo aproveitamento da tracção e da capacidade do material, o adiamento de varios trabalhos, etc.

Eis a comparação das despesas realizadas em 1917 com as do ano anterior:

Classificação	1917	1916	Diferença em 1917
Administração de Lisboa e Paris...	31.765,67,5	28.995,20,6	+ 2.772,46,9
Exploração e Movimento.....	96.451,34,3	83.789,61,7	+ 12.661,72,6
Material e Tracção...	214.003,16,6	208.283,56	+ 5.719,60,6
Via e Obras.....	86.471,76,6	84.757,03	+ 1.714,72,6
<b>Totales...</b>	<b>428.691,694</b>	<b>405.823,41,3</b>	<b>+ 22.868,52,7</b>

O augmento das despesas obedeceu ás mesmas causas que foram assignaladas em 1915 e 1916; sendo as principaes, como já deixámos dito no começo do presente Relatorio, as novas e importantes melhorias de vencimentos ao pessoal e o crescimento constante do custo de todas as materias primas e objectos utilizados na nossa industria.

O emprego de lenhas, tendo-se tornado mais intenso, melhorou consideravelmente a nossa situação; sendo-nos agradável mencionar os excelentes resultados obtidos, graças aos esforços e á dedicação do nosso pessoal da Tracção.

(Continua)

## OLYMPIA MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

### RENDEZ-VOUS MUNDANO

#### FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

A hora da Justiça, 2 partes

Ravengar, ultima série

Coração de Criança, 15 partes (na matinée)

## Sociedade Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

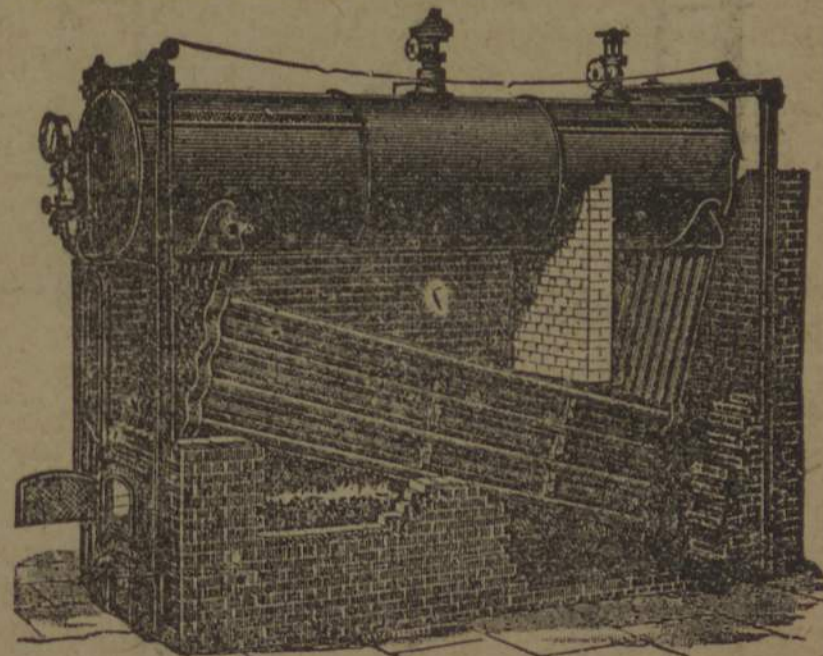
Succursaes: Ventura de la Vega, 1, Madrid—Fontanella, 8 Barcelona  
RUA DO COMMERCIO, 84 e 86 — LISBOA

### Constructores de caldeiras Aquo-Tubolares

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

**PÓS DE KEATING**  
MATAM  
FORMIGAS BARATAS  
PERCEVEJOS  
PULGAS  
TRACAS  
MORTOS TODOS MORTOS  
DEPOSITO PARA REVENDA  
105, Rua dos Fanqueiros, 1.  
TEL-C. 1717 LISBOA.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JULHO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10	11 23	b 8 30	9 28
12 5	138	12 5	1 14
b 6 38	4 48	10	20
8 20	1 49	8 20	9 76
12 26	54	10 20	11 27
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 14	8 45	9 19
5 50	6 33	7 8	7 40
C. Sodr�	Cascaes	C. Sodr�	
6 20	7 40	5 55	7 11
b 8 10	9 30	7 25	8 43
10 10	11 30	b 8 28	9 24
b 1 18	14 22	b 10 30	11 46
5 35	6 55	12	12 56
b 6 19	7 30	3 34	4 50
6 40	7 55	7 25	8 41
9 25	11 45	10	11 36
b 12 38	1 39	12 15	1 31
C. Sodr�	P. d'Arcos	C. Sodr�	
7 15	7 57	8 36	9 15
11 40	17 28	12 45	1 34
6 55	7 37	9 15	9 54
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
5	6 39	6 10	7 49
1 45	3 25	8	9 36
a 5 20	6 45	4 5	5 44
5 48	7 8	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
5	5 6	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 45	2 39	10 15	11 5
a 5 20	6 4	4 56	5 44
5 46	6 30	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 5	11 42
12 16	1 7		
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
c 7 55	8 5	e 7 20	7 30
e 5 25	5 37	e 9 20	9 30
e 6 25	6 35	e 5 57	6 7
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
5	7 30		
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
	8 54	11 42	
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
5 40	9 51	6 35	11 26
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 8	8 56
8 50	11 38	o 1 33	a 10 20
8 5	7 57	7 55	8 30
8 40	d 1 40	d 10 30	3 48

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
2 50	6 3	8 54	11 25
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
2 50	4 45	7 30	8 21
Coimbra	Figueira	Coimbra	
5	7 4	4 25	7 5
7 35	9 20	g 6 30	8 15
11 25	2 13	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 55
12 30	3 43	11 10	12 48
		12 55	3 45
Coimbra	Louz�	Coimbra	
7 10	8 30	7 10	8 39
11 40	1 30	3 30	5 17
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8	4 45	2 55	11 55
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	11 15	4 30	10 14
Caldas	Alfarellos	Caldas	
4 30	2 13	1 15	11 10
Porto	Aveiro	Porto	
7 8	9 36	4 40	7 40
2 20	5 10	6 25	9 32
5 21	8 12		
Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43
Porto	Espinho	Porto	
4 26	5 26	6	7 6
Mais os de Ovar e Aveiro.			
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
8 50	7 5	8 28	8 56
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
8 50	10 50	5	8 36
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
5 40	11 29	6 10	11 35
Entronc.	T. Vargens	Entronc.	
8	1 59	4 45	10
Entronc.	C. Branco	Entronc.	
12 15	10 5	3 45	1 25
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 6 5	10 20	h 8	11 50
Setil	Vendas Novas	Setil	
8 15	10 45	4 35	7 19

BEIRA ALTA

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
p 4 30	6 33	p 8 25	10 38
n 11 30	1 45	n 11 40	1 46
4 30	6 52	9 10	11 14
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
o 5	10 43	o 7 35	10 54
n 7 50	11 2	o 1 45	6 13

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
7	6 1	11 15	8 32
<b>SUL E SUESTE</b>			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
e 6 15	6 55	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10	10 40	9 25	10 5
11 30	12 10	11 40	12 20
1	1 40	1 20	2
4 30	5 10	3 3	2 45
t 7 30	8 15	6 10	6 50
8	8 45	m 8 10	8 55
t 11 30	12 15	n 8 35	9 20
		t 9 50	10 35
Lisboa	Molta	Lisboa	
2 35	3 43	4 25	5 35
6 45	7 59	p 8 10	
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 45	8 10	10 5
11 30	1 20	10 30	12 20
4 30	6 20	e 5	6 30
8	10 5	u 5 16	8 55
		u 8 35	10 35
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	10	8	10 5
11 30	1 20	10 20	12 20
4 30	6 20	e 4 45	6 30
8	10 5	u 8 25	10 35
Lisboa	Evora	Lisboa	
8	1 29	2 35	8 5
8	12 32	10 14	3 45
Gadanha	Montemór	Gadanha	
12 25	1	10 50	3 45
11 10	11 45	10	10 40
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	5 30	6 15	3 45
Lisboa	Mora	Lisboa	
8	4 30	6 30	3 45
Lisboa	Beja	Lisboa	
8	2 25	2 10	8 5
8	12 55	9 30	3 45
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	5 45	6	3 45
8	5 40	6 10	8 5
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8	10 50	3 40	8 5
Tunes	Portimão	Tunes	
7	8 17	5	6 33
10 15	11 32	1 55	3 15
8 10	9 30	6 10	7 23
Garvão	Grandola	Garvão	
3 55	7	8 45	12 18
1 5	4 15	6 50	3

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
3 30	8	8 30	11 4
C. Branca	Faro	C. Branca	
5 10	11 30	6 45	1 17
<b>MINHO E DOURO</b>			
Porto	Braga	Porto	
8 22	10 50	4 5	6 46
10 12	12 53	8 15	10 10
5 10	7 1	11 58	2 40
12 18	2 11	5 47	8 10
Porto	Valenç�	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
5 10	9 50	3 25	8 10
Porto	Mons�o	Porto	
8 22	1 53	4 26	10 10
5 10	10 34	2 47	8 10
Vianna	Valenç�	Vianna	
8	10 1	5 10	7 20
5 31	8 15	7 27	10 1
7 50	9 50	4 15	6 46
Vianna	Mons�o	Vianna	
8	10 45	4 26	7 20
7 50	10 34	4 2	6 46
Porto	Penafiel	Porto	
7 7	8 54	4 53	6 46
Porto	Marco	Porto	
9 52	12 44	3	5 50
Porto	Tua	Porto	
4 54	9 34	5 51	10 30
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	3 50	12	7 54
Regoa	B. d'Alva	Regoa	
6 41	11 52	5 6	10 13
Porto	Amarante	Porto	
8	11 5	7 55	10 30
4 54	7 27	4 52	7 54
Regoa	V. Real	Regoa	
8 32	9 51	5 27	6 37
Regoa	Vidago	Regoa	
12 45	4 20	10 46	2 34
Pocinho	Carviç�es	Pocinho	
3 20	5 5	10 30	12 12
<b>NACIONAL</b>			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
1 6	8 24	q 6 50	8 55
9 35	12	r 11 15	1 20
n 3 57	6 10	4 25	6 30
Tua	Braganç�	Tua	
c 9 40	5	8 15	1 55
3	9 5	r 11 40	6 30

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Sarnada	Espinho	
5 45	9 6	4	7 31
Espinho	Vizeu	Espinho	
8 36	3 46	12 20	7 40
Aveiro	Sarnada	Aveiro	
10	11 38	7	8 48
7 15	8 52	4 30	6 5
Viz-u	Sarnada	Vizeu	
q 4 30	8 36	n 5 30	10 2
t 6 36	10 36		
<b>POVOA DE VARZIM</b>			
Porto	Povoa	Porto	
8 45	10 24	5	6 57
11 15	12 40	8 20	9 54
c 5 35	7 10	x 12 20	1 50
8	9 34	5 10	6 45
		/ 9 10	10 39
Povoa	Famalicão	Povoa	
6	8 22	z 7 10	8 29
4	5 20	10 10	11 26
		k 2 45	4 43
		7 20	8 38
<b>GUIMARAES</b>			
Trofa	Guimarães	Trofa	
1 7 40	9 13	11 40	1 11
7 25	8 57	1 2	3 43
Trofa	Fafe	Trofa	
9 36	12 12	6 38	9 7
6 5	8 34	4 10	6 48

a Directos expressos ou rapidos  
 b Semi-directos  
 c Quintas e sabbados  
 d Porto-Campanh   
 e Dias uteis.  
 f Domingos e feriados.  
 g Dia 23 de cada mez.  
 h Segundas-feiras  
 i Terças feiras.  
 j Segundas, terças, quintas e sab  
 k Quartas-feiras.  
 l Sabbados  
 m N o ha aos sab. e domingos.  
 n Terças, quintas e sabbados.  
 o Segundas, Quartas e sextas.  
 p Seg. quarta a sextas e doza.  
 q Terças e quintas-feiras.  
 r Segundas e sextas feiras.  
 s Segundas e quintas f iras.  
 t Sabbados e domingos.  
 u Domingos.  
 v S o at  ao Barreiro.  
 x Nos dias de feira em V. Conde  
 z Quintas feiras.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnicas accomodaç es para passageiros. Nos preç os das passagens include-se vinho de pasto, comida   portuguesa, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Inglezes, 23. 1. 



PREMIOS NAS EXPOSIÇ ES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1883; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Mil o, 1906.

COMPANHIA DO

DIREC O — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belg ca

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e n o automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESS O PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acç o rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUC O SIMPLES

ACÇ O MODERNA

CONSERVAÇ O QUASI NULLA

