

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

ovissima reforma ferro-viaria, por J. Fernando de Sousa.....	211
Parte Official — Secretaria das Subsistencias e Transportes.....	215
Linhos ferreas coloniaes.....	215
Viagens e transportes.....	216

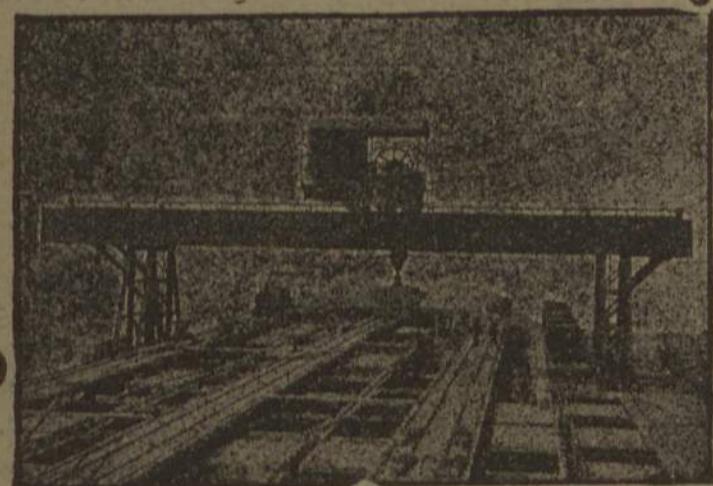
A guerra s os caminhos de ferro.....	217
Julzo arbitral.....	218
O Governo e a companhia portugueza.....	218
Parte financeira:	
Carteira	220
Boletim commercial e financeiro.....	220
Gotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	221
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hesianhos.....	221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

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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

ESCRITORIO
Travessa dos émolares, 23, 1.º
LISBOA

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindaste a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabras

Também unicos Fabricante da Comporta Reguladora, Sy tema Stoney, com aperfeiçoamento privilegiado, Sy tema Stcke. Mai de 100 juntas.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: «Ransomes & Rapiere, London»
• Cablegrammas: «Sluice London»



Appareil hydraulique de parage de trains à 7 pés
fornecido ao Caminho de Ferro Paris Orléans

“A Glória Portuguesa”

COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.^o

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

Telephones

{ Expediente: C. 1202
Direcção: C. 3376

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

FILIAIS EM:

COIMBRA

R. Ferreira Borges, 122, 1.^o

PORTO

R. das Flores, 48, 1.^o e 2.^o

Inspectores, agentes
e correspondentes em todas
as terras do País



DELEGAÇÕES EM:

Braga

Tomar

Torres Vedras

Funchal

Faro

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

Effectua os seguintes seguros:

Ramo vida — Vida inteira, temporaria, mixto, prazo fixo,conjunto, 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 conjunto), transportes terrestres e maritimos, postaes, agricolas, pecuarios, gréves e tumultos, crystaes e riscos de guerra.

DIRECÇÃO DA COMPANHIA

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

BANQUEIROS GERAES

José Augusto Dias, Filho & C.^a

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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 | Número 734

Novissima reforma ferro-viaria

V

Para completarmos a analyse do novo regulamento de polícia e exploração, de que tão minuciosamente nos temos ocupado, 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 comissão, em que tinham larga representação as companhias. E porque se resolvera incluir no novo regulamento os preceitos relativos aos *tramways*, caminhos de ferro de interesse local, assentes no leito d'estradas, faziam parte da comissão 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 atenções 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 negócios 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 materiais demorados. A política impunha-se em tudo que respeitava a nomeações e colocações do pessoal.

Todos os defeitos da administração burocrática 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 construções.

Unicamente se emprehendera, após a visita d'El-Rei D. Carlos, a do ramal de Portimão e do trôco de Faro. a Olhão, com exiguis 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 construções, obras complementares e aquisição de material circulante, alimentado com o excesso das receitas de impostos e das do tráfego 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 comissão de competentes de o minudenciar e de preparar as bases da nova organisação.

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

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 atribuições 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 instruções 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 contribuira para implantar. Era garantia poderosa de exito o prestigio do Presidente e o disvelo, ponderação e senso pratico, por elle dispensados aos negócios da novel Administração.

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

Nesse duplo propósito de rapida resolução dos negócios 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 dívidas de fornecimentos e pela pontualidade dos pagamentos e promptidão das resoluções reconquistar o crédito perdido.

Em todos os assumptos se teve em mira o seu rápido andamento. Os directores tinham sido conferidas mais largas atribuições. 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 quais figurava a entrega mensal de 62:500\$00 ao Thesouro, como quota dos 750:000\$00 de receita líquida annual, que a lei lhe assegurava e a da importancia dos impostos que lhe pertenciam. Na Caixa Geral de Depósitos 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 política do Presidente não deixou vingar, tornará preceito explícito o que era já uso introduzido, a constituição de uma comissão executiva encarregada da expedição e resolu-

ção dos negócios correntes, da inspecção das linhas e responsável perante o Ministro pelo andamento dos serviços. Constituiam-na os tres engenheiros vogaes do Conselho. Pertencia-lhe pois a destrinça e preparação dos assumptos que pela sua natureza deviam ser submetidos ao Conselho na sua sessão semanal.

Os serviços centraes do expediente e contabilidade, limitados ao essencial a principio, foram desenvolvidos e organisados 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 atribuições, 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 conflictos.

O Conselho resolvia conforme a lei e no uso das suas atribuições, e todavia a execução d'essas resoluções ficava dependente do acordo 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 matérias 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 discordância de vistas acerca de algum assumpto resolvido, fosse exarada.

Penso 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 sistema 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 realisados n'esse decennio:

	1899-1900	1909-1910	
Extensão das linhas.....	818 ^{km}	1.148 ^{km}	+ 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

Graças á rasgada iniciativa do Sr. Conde de Paço Vieira, que veiu, com a lei de 1 de julho de 1903, completar a accão da de 1899, pôde-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 ⁰ 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 ⁰.

Até fins de 1910 gastaram-se 9500 contos em construções 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 furões, 2 automotrices, 1 vapor de passageiros, 2 rebocadores, 4 lanchões de ferro, numerosas machinas-ferramentas.

Alem 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 construção de estradas de accesso 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 tivou demonstrada a excellencia do sistema, que serviu de modelo para a organisação 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 negócios directamente com o pessoal e com os directores, sem ouvirem o Conselho, foi-se amesquinhando a auctoridade d'este, apesar da competencia da sua commissão 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*, enquanto 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, exagerando-os, foram aggravados em consideraveis proporções exactamente pela sua intervenção.

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

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

Os serviços do comércio, juntos aos que hoje pertencem ao ministério do Trabalho constituiriam o ministério do *Commerce e Industria*.

Nos caminhos de ferro do Estado era preciso dar ao Conselho um presidente à 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 comissão executiva comprehendesse mais largamente o seu papel, resolvendo os negócios correntes e guardando apenas para o Conselho os de maior ponderação, por ella estudados e ponderados; evitar demoras no despacho do ministro, suprimindo a homologação prévia das resoluções que eram da alçada do Conselho.

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

Quanto aos caminhos de ferro de companhias, nada havia que alterar. A Direcção fiscal é uma repartição, por onde corressem os negócios das companhias e á qual incumbissem mais largos trabalhos d'estatística especial e d'estudo de problemas ferroviários, eram os organismos necessários e suficientes.

Havia que aproveitar em boa parte o notável projeto de lei de 1910, do conselheiro Moreira Junior e criar 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 aplicação de uma percentagem fixada nos contratos, chegando ao ridículo de semestralmente se submeterem ao Conselho Superior 8 processos em que não ha matéria para discussão nem deliberação e em que o visto do Director Fiscal dispensa todos os pareceres, salvo quando houver matéria para discordância ou litigio.

Pois bem: após a arbitraría invasão de atribuições do Conselho d'Administração, vem o decreto 4205 suprimi-lo, 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 também subordinada a Direcção Fiscal, exactamente quando se lhe davam poderes discricionários 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 prestígio que dá o saber d'experiências feito... na linha de Mossamedes.

Essa junta, em que figuram 5 directores gerais, o governador do Banco de Portugal, delegados varios, é ouvida... quando o Ministro quiser, pois, funções 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 Comércio.

Os serviços centrais do Conselho foram substituídos 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 autoridade em matéria de fiscalização de caminhos de ferro, como chefe de secretaria manuseia todo o expediente.

E na pessoa do Director geral se concentra toda a autoridade do Conselho e da sua comissão executiva, a gerencia dc 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 gerência, até agora presidida por um vogal do Conselho.

Se ao menos se tivessem limitado a transferir para um Director geral, sob a estreita dependência do Ministro, as funções que eram exercidas por uma corporação com mais garantias de independência e na qual uma comissão executiva de três técnicos competentes presidia ao andamento dos negócios correntes e fiscalizava a gerência financeira!

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

Não se limitou porém a essa inconveniente transference de funções, já condemnada pela curta experiência 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 mensais de impostos, a conferencia de liquidação de serviços combinados com as companhias, os balanços ás thesourarias, o movimento de depósitos 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 centralização, que nunca se praticará.

Demais, as responsabilidades dos contratos para fornecimento de materiais 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 necessárias 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 contradições e cuja genesis importa conhecer.

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

Deu este larguissima interpretação ao seu mandado 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 sistema, não só porque um funcionário isolado mais difficilmente se defende de pressões inevitáveis e ingerências abusivas do favoritismo político, como ainda porque a gerência de fundos avultados e a celebração de contratos importantes mais se coaduna com uma gerência collectiva.

Ao mesmo tempo, e n'um propósito d'economia, eram suprimidas as duas direcções d'exploração, concentrando-se na Direcção Geral os serviços de contabilidade, fiscalização, estatística, armazéns gerais e serviço sanitário, que se unificavam. Ficavam apenas na sede de cada antiga Direcção tres serviços externos de exploração, via e obras, tracção e officinas e as necessárias inspecções.

Havia manifesta economia de pessoal superior.

O Director Geral tinha os adjuntos técnicos que fosse necessário. O Conselho Consultivo era composto de 5 membros apenas: o Director Geral, um adjunto, um funcionário superior do Ministério das Finanças, um representante da Agricultura e um da Indústria, para dar parecer sobre os assumptos que fossem submetidos 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 *Réde 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.

Supriu-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 assuntos 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 hidraulicos), *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 edade, pela fadiga ou por circunstancias 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 acceso 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 accão e competencia o Director Geral e os chefes de divisão. Aos directores nenhuma é atribuida. 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 euphonía e porque quasi rimam, as obras hidraulicas, 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 atribuiu a multa como castigo a casos disciplinares 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 commun 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 tōa, de um capitulo importante da legislacão, em *petit comité*, sem audiencia dos competentes, sem nexo, nem logica, nem grammatica por vezes.

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

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

A' Comissão encarregada da revisão incumbe tarefa difficult e espinhosa.

E como lhe não foi restricta a facultade de propor,

é d'esperar que ella alvitre a reconstituição dos serviços sobre bases racionaes 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 mera caixa de correio e resolva os assumptos correntes, presidida por entidade competente e com prestigio, alargando-se as atribuições das direções e assegurando-se de novo a isenção política 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 OFICIAL

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 sobrante 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^{m²}, 21 seja declarada sobrante.

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 coloniaes

O Montepio ferro-vlario de Moçambique

Trouxe-nos um dos ultimos correios da África, o interessante e bem desenvolvido relatorio do Montepio Ferrovial da província 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 acréscimo 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, segundo os precedentes anteriores, reverteu a favor do Fundo permanente.

Além da despesa mencionada no mappa, outras se fizaram, que não veem mencionadas por terem sido saldadas com a propria receita, como consta da conta de gerencia, e são provenientes de multas por aprehensão 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 inclue tambem o capital da Caixa Económica.

Designação	1914		1915		1916		1917	
	Escudos	Ouro	Escudos	Ouro	Escudos	Ouro	Escudos	Ouro
Capital próprio.....	17.298\$52	—	60.531\$90	60-09-2	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	43-375-16-3	259.398\$52	
Soma....	17.298\$22	20-0-0	79.975\$72	5-341-10-8	288.549\$45	13-740-09-1	409.670\$95	

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 dívida, 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 construção 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 papéis de crédito, a 8 por cento.	—	100\$00
De metais e pedras preciosas, a 12 por cento.....	—	47\$00
Idem ao Depósito de Gêneros, a 6 por cento.....	—	36.352\$77
Empréstimo ao Conselho de Administração do Pôrto e C. F. L. M., a 6 por cento.....	—	100.000\$00
Empréstimos à Comissão de Melhoramentos do Distrito 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, também o relatorio é muito elucidativo.

As operações realizadas foram 5.373, das quais 2.409 depósitos e 2964 levantamentos, incluindo 9 depósitos a prazo fixo no valor de £ 2.150. Os depósitos atingiram £ 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 realizadas até agora atinge 9.780, na importancia de £ 88.266-14-10 e Esc. 1.301.189\$08.

N'este anno aumentaram os depósitos em ouro, não obstante a excessiva elevação do agio, conservando-se a normalidade nas operações realizadas d'este 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 Capítulo I, entre as estações de Lisboa, Faro, Setúbal, Aldeagalega e as de Pinhal Novo até Barreiro, Aldeagalega, 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 aplicação 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 expedidores e consignatarios.

Sobretaxas nas linhas do Valle do Vouga

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

Estação de Vila 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 detritos de papel ou papel farrapo só são aceites 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 su-primido 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 rl° .

Transporte de mercadorias de primeira necessidade e de gado

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

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

Assucar, arroz, batatas, ceraes panificaveis, (trigo, milho e centeio) e suas farinhas, feijão, mel e nitradto de sódio. — Só se aceitam a transporte remessas d'estes géneros quando sejam acompanhadas de guia de transito da Secretaria de Estado das Subsistencias e Transportes:

— Para a circulação entre concelhos que não sejam o de Lisboa, as guias de transito 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 transito.

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

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

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

Gado para concelhos fronteiriços — Não se aceitam remessas de gado de qualquer das especies comestiveis para as estações abaixo indicadas, sem a apresentação de uma guia de transito 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

iMnho (ap.), Caminha, Seixas, Lanhelas, Gondarem, Cer-veira, 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 á 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 Código 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 sello branco da Manutenção Militar.

Estação hespanhola de San Morales

No dia 25 do mez findo foi aberta á exploração uma nova estação hespanhola na linha de Avila a Salamanca, situada entre as estações de Babilafuente e Aldealengna, denominadade 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 aplicarão as tarifas geral ou especiaes internas como proceder.

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

Restrição no serviço de Portugal para Hespanha

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

Companhia de Madrid-Zaragoza e Alicante

Entroncamento de Fuente del Arco — Por este entroncamento não se aceitam 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 aceitam remessas de pequena velocidade.

TINTURARIA DE P. J. A. Cambourzac

TINTAS PARA ESCRVER 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. Encarregue-se da reexpedição pelo caminho de ferro, ou outra qualquer via.

Caminhos de Ferro Vascongado

Estação de Vergara — Para esta estação não se aceitam remessas de qualquer espécie.

Outras Companhias

Caminho de Ferro de La Robla a Valmaseda e Luchana — Para as estações d'este caminho de ferro só se aceitam expedições em pequena velocidade; pelo entroncamento de La Robla, para estações comprehendidas entre La Robla e 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, enquanto se não dispuser 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, realizado, de forma que pode dizer-se irreprahensivel, as missões essenciaes que lhe foram successivamente impostas pelo plano da mobilisação e pelo alto commando militar.

Referindo-nos particularmente aos caminhos de ferro franceses, 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 realizados durante 15 dias, por 4.000 comboios de tropas e de material.

Depois, apezar da ocupação 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 lugar a salvaguarda de todo o material descido a toda a pressa para o sul. 2.700 locomotivas belgas foram assim repatriadas, enquanto 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, permitiu 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 deram á mobilisação menos precioso concurso, as tres primeiras assegurando o transporte de homens e de material para o Norte, a ultima contribuindo, de acordo com a rede do Norte, para o transporte das tropas de Oeste e dos exercitos ingleses.

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

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

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

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

Durante os meses 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 encomendas postaes, etc.

Não pode esquecer-se tambem a sua accão 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 comando, por occasião do recomeçar 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 defesa 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 teem sido averbadas aos agentes das diversas rôdes. Quiz ainda levar «ao conhecimento do paiz a bella atitude do pessoal dos caminhos de ferro das rôdes do Norte e d'Este e da rôde 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 circunstancias, novas provas de seu esprito de sacrificio e da sua admiravel dedicação 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 assunto, 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. 111º do Código Commercial e sujeita, como, empresa de caminhos de ferro, ás leis e tribunaes portugueses 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 distintos e respeitaveis magistrados e jurisconsultos.

Eram arbitros por parte do Governo os srs. conselheiro Pereira dos Santos, distinto engenheiro e antigo ministro das obras publicas, e o sr. engenheiro Costa Serrão, ornamento da sua classe, e por todos estimado e considerado pelo seu saber e pelo seu caracter. 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 Taborda, antigo secretario

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

Foi advogado da Companhia o distinto causídico 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.

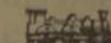
Não podia ser mais competente e respeitável o Tribunal.

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

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

Folgamos por ver que justiça foi feita e por forma 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 efeitos 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 anunciada para amanhã 17, e para a qual o prazo 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 griffada, explica-se porque é moda agora o que se lê no *Diario* em primeira vez ser sempre como que uma prova typographic, sujeita a correções futuras.

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

Pareceria natural que tudo que tem que vir a publico com carácter oficial, 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 prazo, quaes as rectificações, modificações ou alterações que ella vae sofrendo 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 património individual em todos os países 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 atenção a constituição orgânica das sociedades anónimas que disfrutem de concessões do Estado ou com ele tenham contratos permanentes;

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

3 de Abril de 1896, o Goyerno da Republica 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 desses bens em hasta pública devidamente anunciada e com a intervenção do corretor, nos termos do artigo 66.º, n.º 4.º, do Código Comercial.

§ 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 contrrreto e por élle será fixado o rendimento colectável do prédio objecto d'esse contracto.

Art. 2.º Em qualquer sociedade anónima, que disfruta concessões do Estado ou que ccm elle tenha contractos permanentes seja qual for 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 for 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 quais entram imediatamente em vigor, as sociedades em cujos corpos gerentes e conselhos fiscaes se verifiquem 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 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 Espírito 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 considerando que defini que o decreto se applica ás sociedades que etc., apenas dizia «taes contractos;» o que dava ao decreto uma tal amplitude que ia ferir inutilmente sociedades e companhias sem que ninguem com isso lucrasse, nem mesmo o Estado.

Um jornal diz que a carta teve sobreescrito 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 edifícios que lhes sobraram das suas construções, e não lhes convindo alienal-os porque lhes poderão ser necessarios para novas construções, e tendo mesmo instalações de restaurantes, buffetes e cantinas nalgumas 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 collectável».

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 atinge 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.

Comprehende-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 compadaria estar no regimen de um convenio que dá privativos direitos a obrigatorios estrangeiros, que não podem ser postergados.

Mas resulta, theoreticamente na generalidade, uma injustiça flagrante, na diferença 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 capitais sem remuneração certa; os fundadores, — os paes — sem os quaes a companhia não nasceria, teem um tratamento diferente 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 diferença de situação, podendo produzir prejudicialissimos efeitos entre as duas entidades, quando os seus interesses se encontrarem em antagonismo, poderá dar em resultado uma depreciação da acção sobre a obrigação, o que representará naturaes prejuízos 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 estranhos 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 vogais 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 se-rá annulla-lo porque não é creança que dê esperanças de vida.

O ensesado 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 oficiais 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.

Montejo 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 Marítimos.

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

Art. 2.º Para os efeitos d'este 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 imediatamente em vigor.

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

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'ele 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—Amílcar de Castro Abreu e Mota—Joaquim do Espírito 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 necessárias 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 prohíbe-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, tales 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 relatórios e de eleições, mas também de «apreciar quaisquer 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 desfazer-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 assigura será importante, para se fixarem princípios, pelo menos.

PARTE FINANCEIRA**CARTEIRA DOS ACCIONISTAS****Companhia Nacional de Viação e Electricidade**

Sociedade anonyma de Responsabilidade Limitada

Séde — Rua da Madalena, 85 1.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 subscrição.

Faz publico: que se acha aberta até às 12 horas do dia 20 do corrente a subscrição publica de 50.000 acções d'esta Companhia, sujeita a rateio, nas seguintes

CONDICÕES

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

50% pagos no acto da subscrição, e

50% pagos 60 dias depois.

Tem direito de preferencia na subscrição a Comissão Organizadora.

A subscrição publica encontra-se aberta nos seguintes locaes:

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

PORTE : 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 acordo 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 Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

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

3.º Eleger dois vogais 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 vogais 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 prazo de dez dias a contar de hoje, depositos que deverão ser feitos na séde d'esta Companhia.

Os documentos legaes 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 censura politico-social que se lhe ha-de seguir, será sem duvida, uma vez esta calmada, o alargamento dos actuais horizontes do campo economico.

As enormissimas despesas da guerra, obrigando a um aumento fabuloso da circulação fiduciaria, terão fatalmente a consequencia logica de um esforço colectivo para a valorisação dessa moeda muito principalmente n'aqueles países, como o nosso tão atrasado ainda com um magnifico campo aberto ás iniciativas arrojadas e empreendedoras.

Tudo depende da boa orientação a adoptar, não só pelos governantes, incutindo o espírito especulativo por uma forma intelectual e patriótica, mas tambem pelos que tendo acumulado ca-

ditaes se convençam e resolvam a aplicar os pela forma mais coe-
rente com os interesses da Patria e os seus proprios.

São, porém, tão viciosos e rotineiros os processos seguidos pelos nossos capitalistas, (com raras exceções) a maioria dos quais preferem a commodidade ao trabalho, embora lucrativo, proveniente de uma applicação criteriosa e de utilidade geral, que para recaer é a continuaçao da criminosa indiferença pelo progresso e prosperidade da Nação. Assim ha quem perfira o jogo da bolsa ou o emprego de capitais, exclusivamente em papeis de credito a qualquer outra applicação cujos lucros, superiores até, tem a grande vantagem de contribuir para o bem da comunidade.

Estão n'estes casos os trabalhos de irrigação do Alemtejo, o aproveitamento das correntes de agua como fontes de energia eletrica, e constituição de empresas marítimas, adoptando os grandes veleiros, no genero dos usados pelos norte-americanos, que nos fossem buscar ao Oriente os productos das nossas colonias, podendo até fornecer-nos directamente o chá e outros productos da China que hoje nos chegam sobrecarregados pelas enormes despezas de transporte, e de mercados ou depositos intermediarios.

E' tempo de se começar a pensar a serio n'este complexo problema de que deixámos esboçada uma pequena ideia, e de cuja solução depende seguramente a vida ou morte da nossa nacionalidade.

Bolsa — O nosso mercado de fundos mostrou-se n'esta qui-

zena um tanto irregular, porém nos ultimos dias firmou-se de novo, tendo-se efectuado volumosas operações na maioria de valores, sendo bastante grande a affluencia de compradores.

Cambios — Foi escasso o movimento no mercado cambial, o qual não obstante o importante carregamento de cacau chegado ultimamente a Lisboa, se conservou com mais tendencias para firmeza do que para melhorias, ficando com tendencia indecisa.

Cambio do Brazil — Ultimo telegrama recebido é de 12³/₃₂ ou seja a libra a 19¹⁵/₃₂

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 29 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	30 3/8	30 1/4	30 7/8	30 5/8
» 90 d/v.....	30 3/4	—	31 1/4	—
Paris cheque.....	2 8	293	285	288
Madrid cheque	485	465	445	455
Amsterdam cheque	830	860	825	845
New York cheque.....	1655	1675	1630	1660
Italia cheque	175	185	173	178
Suisse	415	420	410	420
Libras.....	11500	11520	11500	11520

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JULHO

Bolsas e títulos	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — JULHO														
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	43,65	43,80	43,80	44,85	43,80	—	44,85	43,80	43,80	43,80	43,70	—	—	43,60	—
Dívida interna 3% coupon.....	43,65	43,70	—	43,60	—	—	43,50	43,50	43,50	43,45	—	—	—	43,40	—
» 4 1/2% 1888, c/premios.....	22560	22550	—	—	22570	—	—	22575	—	22570	—	—	—	22530	—
» 4 1/2% 1888/9 c.....	62550	—	62550	62550	—	—	62520	—	62510	62550	62550	—	—	62530	—
» 4 1/2% 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3 1/2% 1905 c/premios.....	—	—	10560	10560	—	10565	—	10565	—	10565	10565	10560	10565	—	—
» 5 1/2% 1905, (G.º de F.º E.) c	83500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5 1/2% 1909, ob. (G.º de F.º E.) c	83500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2% 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie	93535	—	91560	91550	91540	91500	91550	91550	91550	91550	92500	93550	91550	—	—
3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	90500	—	93500	93500	92550	93550	—	93500	—
3% 3.ª serie	92550	93500	93530	93550	93550	93500	—	93500	93500	92550	93550	—	93500	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%	312500	311500	308500	—	—	300500	291500	284500	285500	286500	289500	311500	288500	—	—
Acções Banco de Portugal	245500	—	240500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Commercia de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	330500	332500	332500	327500	323500	322500	345500	321550	—
» Lisboa & Açores	194500	195500	195500	191500	190500	190500	187500	187500	187500	—	—	181500	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	47500	—	—	48500	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon	158500	159500	159550	159500	159500	159530	160500	160550	167500	172500	175500	174550	174550	174550	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	57520	—	56550	57500	57510	57550	57500	57530	58500	57550	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	120550	120550	—	—	—	—	—	120500	—	—	—	—
» Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	96500	95550	—	96500	—	96500	96500	96500	96500	—	—	—	—	—
» tit. 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79500	99530	—	—	—
» Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	83500	—	—	—	—	—	—	80500	—	78500	—	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	38500	37570	38500	39500	39500	38530	38550	38500	—	37560	37550	37550	37550	37550	—
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	15500	—	14580	14560	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	85550	—	—	—	—	—	85500	—	85500	—	—	—
» prediaes 6%	—	95500	—	95500	90500	95500	95500	90500	90500	—	90500	—	94550	—	90550
» 5%	—	—	—	—	90500	90500	90500	90500	90500	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau	278	275	280	—	—	—	—	—	—	—	270	—	—	—	—
» Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	121	135	—	—	—	—	—</td							

Signaes nocturnos nas linhas ferreas

O sistema A G A

O augmento constante do trafego ferro-viario, seguido do augmento da velocidade dos comboios, tem exigido os maiores cuidados no apparelhamento de signaes aperfeiçoados para funcionarem 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, sistema 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 ocasiões 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 sistema 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 funcionado até agora com magnificos resultados, além da economia do seu custo.

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 funcionamento torna-se um apparelho de toda a confiança na illuminação da costa do mar, nas entradas dos portos, na navegação dos rios, nas baías e ancoradouros, etc.

O engenheiro Gustaf Dalén teve a feliz lembrança de applicar este mesmo sistema de signaes de luz de lampejos, aos signaes das linhas ferreas, accommodando os depósitos-accumuladores de gaz acetylene, nos mesmos postos semaphoricos já existentes na linha e nas cabines reguladoras do movimento dos comboios durante as entradas e saídas 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, Suedia, 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 funcionamento 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 apparelho principal da nova installação, que devido a um dispositivo simples e bem combinado de peças accessórias 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 incontestável 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 aumentará o movimento de comboios em todas as direcções, • por mais cuidado que haja nunca será de mais procurar reduzir, tanto quanto possível, as causas de que possam resultar não só estragos no material das linhas como lamentaveis desastres pessoais.

Que as auctoridades competentes se deem ao estudo do novo systema de signaes, é o que nos é lícito 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 Construções»	315\$36 75.175\$28
	<hr/>

a credito :

Baixa no inventario, por inutilização de diferentes artigos	3.051\$03
Valor do inventario em 31 de Dezembro de 1917 ...	1:239.582\$63

Subsídio Necessario da Exploração ao Estabelecimento.

O saldo créditor em 31 de Dezembro de 1916 era de... Em 1917 foi aumentado da importância das despezas feitas com :	8:671.444\$08
--	---------------

Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros.....	515.048\$73
Material circulante.....	101.370\$41
Mobilia, Utensilios e Ferramentas.....	74.858\$92
o que o elevou em 31 de Dezembro de 1917 a	691.279\$08
	<hr/>
	9:362 723\$46

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria :

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

Por memoria

Especial :

Carteira — Titulos :	Existencia em 31 de Dezembro de 1917
7.493 Acções da Soc.º de Madrid-Cáceres-Portugal	
1.420 Titulos de Fundador, da nossa Companhia	
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena	
500 Acções do Banco Lusitano (uma cautela)	
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego	

Por memoria

Immoveis:

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

Por memoria

Reserva metallica:

Existencia em 31 de Dezem-

bro 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

Produto de vendas:*Immoveis:*

Em Lisboa — Nos exercicios anteriores... 13.326\$01

Titulos:

1.446 accões da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal.—Nos exercicios anteriores..... 13.075\$46

26.401\$47

Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego..... 28.350\$00

Juros dos depósitos 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

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

(Continuação)

Receitas fóra do tráfego: — O aumento 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 extra-horas.

Despesas

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 Relatório anterior, foi obtido por meio d'uma rigorosa economia em todas as despesas.

Ha, ainda, a notar que o aumento 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 Tração...	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
Totaes...	428.691\$694	405.823\$41,3	+ 22.868\$52,7

O aumento das despesas obedeceu ás mesmas causas que foram assinaladas em 1915 e 1916; sendo as principaes, como já deixámos dito no começo do presente Relatório, as novas e importantes melhorias de vencimentos ao pessoal e o crescimento constante do custo de todas as matérias 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 Tração.

(Continua)

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

A hora da Justiça, 2 partes

Ravengar, ultma série

Coração de Criança, 15 partes (na matinée)

PÓS DE KEATING

MATAM

FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENTA

103. Rua dos Fanqueiros, 1º

TEL. C. 1717 LISBOA

Sociedade Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

Succursaes: Ventura de la Vega, 1, Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

RUA DO COMMERCIOS, 84 e 86 — LISBOA

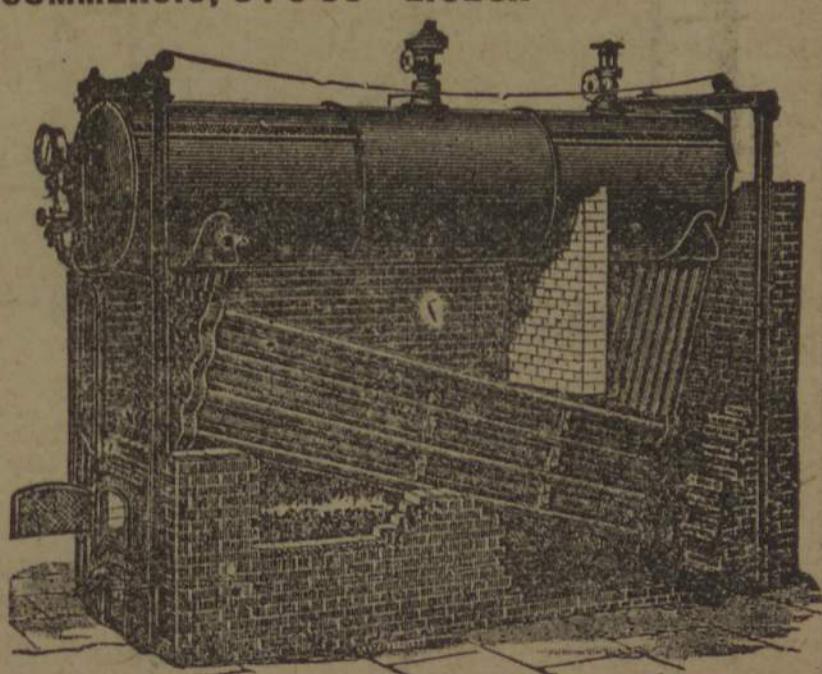
Constructores de caldeiras

Aquo-Tubulares

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.



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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Alfarelos	Aveiro	Alfarelos		Pampilh.	V. Formoso
5 10	7 41	6 15	7 23	2 50	6 3	8 54	11 25	7	6 1
10	11 23	b 8 30	9 28	Alfarelos	Figueira	Alfarelos		11 15	8 32
12 5	138	12 5	1 14	2 50	4 45	7 30	8 21		
b 6 38	8 48	10	30						
8 20	1 48	8 20	9 26						
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. Sodré	Cascaes	C. Sodré							
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 80	7 55	7 25	8 41						
9 25	11 45	10	11 36						
b 12 30	1 39	12 15	1 31						
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré							
7 15	7 57	8 36	9 15						
11 40	17 28	12 45	1 34						
6 55	7 37	9 15	9 34						
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 6	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							
e 7 55	8 5	e 7 20	7 30						
e 5 25	5 37	e 9 20	9 30						
e 6 25	6 35	e 5 57	6 7						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R							
5	7 30	—	—						
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R							
—	—	8 54	11 42						
Lisboa-R	Entrone.	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	a 1 33	a 10 20						
8 5	7 57	7 55	8 30						
8 40	d 1 40	d 10 30	3 48						

BEIRA ALTA

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

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
6 15	6 30	7 10
8	8 40	8 5
11 25	10 40	10 5
4 35	9 25	12 20
12 30	11 10	1 20
	5 10	2 45
	8 15	6 50
	8 45	8 10
t 11 30	12 15	9 20
	t 9 50	10 35

Lisboa	Molita	Lisboa
2 35	3 43	4 25
6 45	7 59	8 10

Lisboa Setubal Lisboa

8 9 45 10 5 8 55

10 5 10 5 8 55

8 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10 5 10 5 10 35

10