

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

18.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Setembro de 1918

Numero 738

SUMMARY

A estação do Sul e Sueste em Lisboa, por J. Fernando de Sousa.....	275
Parte Official — Secretaria de Estado do Commercio — Termo de contracto da linha de Cascaes — Direcção Geral dos Transportes Terrestres — Portos das n.ºs 1:490, 1:492, 1:493, 1:495 e 1:496.....	276
Os rapidos do Norte de Hespanha.....	279
Publicações recebidas.....	279
Viagens e transportes.....	280
Sanatorio Carlos Porto.....	281
Excursões no paiz — III — Abundancia de veraneadores. — Poucos hoteis novos. — Uma villa suja e uma cidade limpa. — O «record» dos grandes	

incendios. — A romaria de Lamego e as roletas. — Os enriquecidos pela guerra.....	282
Francisco José da Silva Falcão.....	283
O Hotel «Viriato» de Gouveia.....	284
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	284
Parte financeira:	
Carteira.....	284
Boletim commercial e financeiro.....	284
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	285
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	285
Linhas ferreas colonias.....	286
Horario dos combolos.....	288

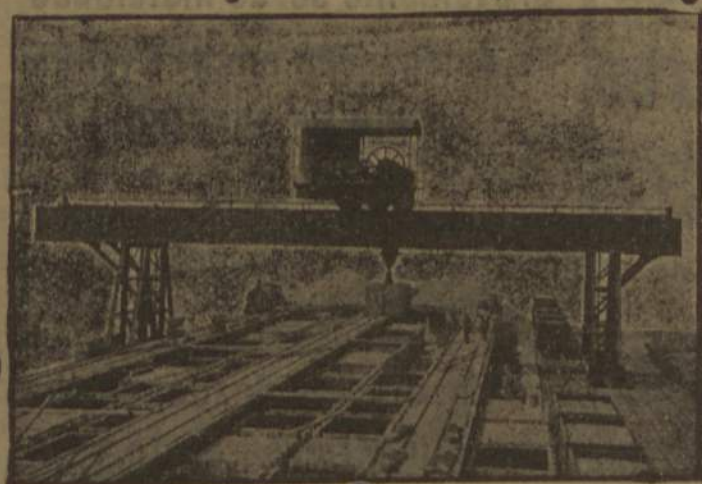
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pilas 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»**, depósito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



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 unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 já intallados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas («Ransomes & Rapier, London»
e Cablegrammas «Sluice London»



Appareilhydraulico de parada, de curso de 7 pes 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, grêves 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 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

18.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Setembro de 1918 Numero 738

A estação do Sul e Sueste em Lisboa

Como se perde tempo e se malbaratam recursos n'este paiz, por falta de methodo e de sequencia nos planos administrativos!

Em vez de se estudarem attenta e criteriosamente os problemas, assentando-se n'um plano, que depois de adoptado se realice sem tergiversações, oscilla-se entre soluções diversas, que vão ocorrendo e que determinam despesas dispensaveis, tornando cada vez menos possivel a substituição de um eterno provisorio por installações definitivas rasoavelmente estabelecidas.

Veja-se o caso da transferencia do Arsenal da Marinha para a margem Sul, que foi minuciosamente estudada. Em 1910 ia-se entrar na execução do plano adoptado, que se conjugava com as obras do troço do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas. O fallecido engenheiro Mancellos Ferraz, então director do Arsenal, chegou a ir a Inglaterra realisar os entendimentos necessarios para a execução immediata das obras, que interessavam sobremodo as esquadras da nossa velha alliada. Estavam assegurados os recursos financeiros e preparadas as convenientes combinações.

Vem a revolução de 1910. Surgem outros planos. Dentro em pouco iniciam-se novas construcções no Arsenal actual, apesar de destinadas a desaparecerem, realisando-se avultadas despesas dispensaveis.

Só agora se resolveu o que em 1910 esteve prestes a ser começado.

E o local para o edificio do correio, que ha talvez quarenta annos deu logar a longa serie de artigos do engenheiro Miguel Paes, acerca dos melhoramentos de Lisboa? Chegou-se a resolver a construcção do edificio e gastaram-se avultadas quantias nos alicerces, no local onde se encontra a casa da Assistencia aos Tuberculosos e se está construindo o novo mercado do Aterro. Abandona-se essa ideia, e adoptam-se ao serviço diversas partes dos edificios pombalinos do Terreiro do Paço. Aluga-se depois um palacio na rua de S. José e, por ultimo, planeia-se installar os edificios em terraplenos do porto.

Exemplo frisantissimo e ultra escandaloso d'este trabalho de Penelope da nossa administração é a estação fluvial do Sul e Sueste em Lisboa, assumpto tantas vezes versado na *Gazeta*.

Quando se elaborou o plano geral das obras do porto de Lisboa, em 1883, e se abriu o concurso para a sua execução, em 1885, assentou-se no local que devia ser attribuido á estação, de modo que o serviço fluvial ficasse assegurado n'um ponto central da margem e se permittissem as convenientes relações com a via ferrea marginal, embora fosse secundaria a sua importancia.

As vicissitudes por que passou a execução, afinal adiada e posta de parte, das obras entre a Alfandega e o Caes do Sodré, determinaram novos estudos em

1897 e 1898, por commissões technicas, cujos pareceres foram concordes em affirmar que era no terrapleno em frente da Alfandega que se devia installar a estação, não só por ser o unico local apropriado, mas ainda por se coadunar esse aproveitamento com a localização primitivamente indicada, mas tambem por não ser acostavel para navios o novo muro construido após a derrocada do primitivo."

Quando se constituiu o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado um dos melhoramentos que tomou a peito foi a construcção da nova estação fluvial. Dos estudos feitos, sucessivamente pelos distinctos engenheiros Costa Serrão e Santos Viegas, resultou o brilhante projecto da estação, elaborado pelo ultimo. Era previsto um desembarcadouro fluctuante, de 100 metros, para atracação simultanea de dois vapores e assegurava-se o acesso da estação pela Praça do Commercio, sem prejuizo das communicações entre os armazens da Alfandega e a doca respectiva.

Por portaria de 5 de maio de 1905, foi feita a divisão do terrapleno, reservando-se para a Alfandega uma faixa de 50 metros, ao lado da doca, e de 30 metros ao longo do edificio pombalino.

N'esse mesmo anno uma commissão nomeada para propôr o plano da conclusão das installações do porto de Lisboa, excluiu do serviço d'este o terrapleno da Alfandega, reconhecendo implicitamente a conveniencia e necessidade de o reservar para a estação.

Surgiu pouco depois a campanha da Associação Commercial, instigada por alguns dos seus membros, que facilmente levaram o grosso dos seus socios a reboque, appellando para o espirito de classe, excellente quando não fecha os ouvidos á razão. Temia-se infundadamente que os armazens pombalinos, em que era usufruida armazenagem gratuita para o commercio geral, fossem entregues á Direcção do Caminho de Ferro, que os não precisava nem n'elles pensou. Fez-se elaborar um projecto desastrado de estacada e de barracões para encher o terrapleno, pediu-se a sua execução e representou-se ao Governo contra a collocação da estação alli, alvitando-se que fosse para o Caes do Sodré, embora esse local se achasse condemnado pelos technicos competentes e a divisão dos terrenos feita entre o Arsenal, a Camara e a Companhia Real, de modo que impossibilitava a execução do alvitre. O chefe do Governo, Conselheiro João Franco, sem conhecimento do assumpto, comprometteu-se levianamente (no que o não acompanhou o ministro das Obras Publicas, Conselheiro Malheiro Reymão) a não deixar construir a estação no referido terrapleno.

Conseguira o seu fim o *empata*, que é sempre quem triumpho n'este paiz. Ficou por algum tempo sustada a construcção da estação e sem intuito conciliatorio.

Para aplanar difficuldades procurou a Administração dos Caminhos de Ferro installar os serviços de pequena velocidade no Jardim do Tabaco e em Santo Amaro, contando apenas com os de passageiros e recovagens na nova estação. N'esse sentido, foi, em 1910, encarregada uma commissão, pelo ministro Conselheiro Moreira Junior, de rever os estudos anteriores e propôr nova divisão do terrapleno.

A doença do presidente, Pires de Sousa Gomes e os acontecimentos politicos de outubro de 1910 impediram a commissão de se constituir. D'então para cá nada se fez.

Sem esses acontecimentos, como sem a inconsiderada opposição do commercio, estaria ha muito construida a estação e dotado o porto de Lisboa com um amplo desembarcadouro servindo não só o consideravel movimento fluvial das linhas do Sul e Sueste, como o movimento geral do porto, que o utilisaria para embarque e desembarque de passageiros. Esse melhora-

mento custaria então muito menos do que custará no dia em que se pretenda realisá-lo.

Nos oito annos decorridos, nenhuma diligencia se fez, que me conste, para remediar a vergonhosa situação em que se encontra installado, em eterno provisório, um serviço de tal importancia, pois em 1917 o movimento foi de 754:000 passageiros e 20:000 toneladas de recovagem. Quanto não crescerá no dia em que se concluir o troço do Barreiro a Cacilhas e se construir a linha do Seixal a Azeitão e Cezimbra, que ha muito estaria feita se o plano traçado em 1910 não ficasse inutilisado pelas convulsões politicas que felicitaram o paiz! D'então para cá, e apesar de se tratar de uma linha curta, de custo modico e rendimento certo, nada se fez para a construir.

Veu agora uma portaria, de 19 de agosto, nomear uma commissão composta do director da Alfandega, do sub-director do porto de Lisboa, de um engenheiro da Administração dos Correios, de estudar o meio de installar os serviços dos correios no local escolhido anteriormente, que é nada mais nada menos, que o terrapleno da Alfandega.

Foram para isso cedidos alguns milhares de metros quadrados, sem que estivesse revogada a resolução governativa que destinou parte do terrapleno para a estação do Sul e Sueste.

Dir-se-ha que a Administração do porto de Lisboa tem poderes suficientes para dispor dos terrenos, se bem que nas attribuições que lhe são conferidas na lei de 11 de março de 1907, taes poderes não figurem. Tenha-os ou não, o que não parece rasoavel é que se menosprezem resoluções do Governo acerca da localização de um serviço importantissimo e que não pode ser installado convenientemente n'outro ponto, o que não succede com o dos correios.

Já em 1909 a commissão encarregada de propôr o destino a dar ao actual Arsenal, quando se transfira para a margem esquerda esse estabelecimento fabril, alvitrou que os serviços dos correios se installassem nas edificações pombalinas do Arsenal.

Vimos ha dias que se pensa em collocar-os nos terrenos a Leste da Alfandega. Tudo, menos tornar impossivel o que ha muito devia e podia estar feito: a nova estação do Sul e Sueste.

Pensa-se em aproveitar o edificio do Arsenal para se fazer n'elle a grande estação central de caminhos de ferro, ligando-se, por via subterranea e electrificada as estações do Caes do Sodré e de Santa Apollonia. Esse vasto e dispendioso plano, caso venha a ser opportunamente executado, como conviria, não prejudica nem dispensa a estação fluvial do Sul e Sueste, que tem movimento proprio e distincto, de exiguas relações com o caminho de ferro marginal.

N'este momento, infelizmente, o preço de materiaes, especialmente de ferro, e a difficuldade de os obter, torna impossivel a prompta realisação do bello projecto do sr. Santos Viegas, para o desembarcadouro e estação no terrapleno da Alfandega. Indispensavel é, porém, que nenhum destino se dê a este que a contrarie e que se completem quaesquer estudos e projectos complementares, conforme fôra determinado em 1910, de modo que apenas o preço do ferro desça sufficientemente se possa acabar com a vergonha da velha barraca e da ponte chineza que lhe dá accesso.

Segundo o plano da commissão de 1899, cujo relatorio, illustrado com plantas, foi publicado na *Gazeta* de 1 de agosto de 1914, a cortina terminal da Praça do Commercio era avançada, conservando-se o seu actual aspecto, de modo que a avenida marginal podesse ter 25 metros de largura em frente dos torreões e receber uma das linhas electricas para desafogo da Jua do Arsenal. Contava-se tambem com o assenta-

mento n'ella da linha marginal entre o Caes do Sodré e a Alfandega.

Caso essa ligação se torne subterranea e se faça a estação central no Arsenal, á avenida marginal tem do mesmo modo que ser completada, o que desafoga o accesso da estação fluvial.

Creou-se a Junta Autonoma para a construcção do novo Arsenal.

E' de esperar que se não eternisem as obras do troço de Barreiro a Cacilhas e que a estação terminal, segundo o novo projecto elaborado, seja finalmente construida.

Consequencia forçosa será o enorme desenvolvimento do trafego fluvial de passageiros, que a mesquinha estação actual não comporta de modo algum.

E' preciso que dois vapores possam atracar simultaneamente, tornando as partidas independentes das chegadas, e por isso se contou com um desembarcadouro de 100 metros.

Acha-se á frente da Direcção Geral dos Transportes Terrestres um engenheiro distincto e conhecedor do assumpto, em que interveiu desde 1903 até hoje, como director do caminho de ferro e vogal do Conselho de Administração.

Ha um programma que urge executar e que abrange: a conclusão do troço Barreiro-Cacilhas; a construcção da linha do Seixal a Azeitão e Cezimbra; a construcção da estação fluvial em Lisboa com o respectivo desembarcadouro. Não pode ser feito tudo já, mas ha estudos e trabalhos preparatorios que ultimar e diligencias a fazer para que nada impeça a realisação de um plano, nem se disponha levemente de um local unico em que aquella estação pode ser convenientemente installada.

Deve existir na Alfandega uma planta da distribuição do terrapleno, em que se conta com a estação e a avenida marginal, organizada de accordo com a nota n.º 1.355 de 14 de agosto de 1906 e respeitando a portaria de 3 de maio de 1905.

Pode essa distribuição ser alterada; annullada, de modo algum, sem gravissimo prejuizo do interesse publico, que deve sobrepujar os caprichos dos homens e as rivalidades de serviços.

J. Fernando de Souza.



PARTE OFFICIAL

Secretaria de Estado do Comércio

Secretaria Geral

TERMO DE CONTRATO DA TRANSFORMAÇÃO DO SISTEMA DE TRACÇÃO E DO ARRENDAMENTO DA EXPLORAÇÃO DO TROÇO DA LINHA FERREA COMPREENDIDO ENTRE LISBOA (CAIS DO SODRÉ) E CASCAIS, FEITO PELA SOCIEDADE ANÓNIMA, DE RESPONSABILIDADE LIMITADA, ESTORIL, E A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, COM APROVAÇÃO DO GOVERNO.

Aos 7 dias do mês de Agosto de 1918, na Secretaria de Estado do Comercio e gabinete do Secretario de Estado, onde vim eu José Maria Cordeiro de Sousa, Secretario Geral da mesma Secretaria de Estado, aí estavam presentes: de uma parte, o Ex.^{mo} Sr. Joaquim Mendes do Amaral, Secretário de Estado do Comercio, primeiro outorgante, em nome do Governo; de outra parte, como segunda outorgante, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, com sede em Lisboa, representada pelos administradores os Srs. José Adolfo de Melo e Sousa e Manuel Francisco da Costa Serrão, com poderes bastantes para este acto, como consta do documento que fica arquivado na Secretaria Geral d'esta Secretaria de Estado; e de outra parte, como terceira outorgante, a Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, Estoril, com sede em Lisboa, representada pelos directores os Srs. José Correia de Sousa e João de Somm Ribeiro, tambem com poderes bastantes para este acto, como con

do documento que igualmente fica arquivado na mesma Secretaria Geral, assistindo também a este acto o Ex.^{mo} Sr. Augusto Vieira Soares, ajudante do Procurador Geral da Republica.

E por elle, Ex.^{mo} Secretário de Estado, foi dito na minha presença e na das testemunhas adiante declaradas e no fim assinadas, que, tendo o Governo resolvido usar da faculdade que lhe foi conferida pela lei n.º 275, de 8 de Agosto de 1914, e decreto n.º 1:046, de 14 de Novembro do mesmo anno, que consente o contracto de arrendamento até ao prazo máximo de cincoenta annos do troço da linha actualmente explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, compreendido entre Lisboa (Cais do Sodré) e Cascaes, a fazer entre a mesma Companhia e qualquer individuo, empresa ou sociedade, com obrigação por parte dos arrendatários, de transformar a tracção a vapor em tracção eléctrica, vinha em nome do Governo, conceder a aprovação a que se refere o artigo 4.º do referido decreto n.º 1:046, ao contracto de arrendamento do troço da mencionada linha férrea, que consta das condições abaixo exaradas, feito entre a segunda e terceira outorgantes, garantindo a sua efectividade durante o prazo fixado, porque nele se verificou terem sido observados todos os preceitos estipuladores no já citado decreto n.º 1:046.

E pelos representantes das duas sociedades anónimas, segunda e terceira outorgantes foi dito, de comum acôrdo que aceitavam, uma para com a outra e cada uma delas para com o Estado, na parte que respectivamente lhes caiba, as condições daquele decreto, bem como as do programa do concurso e caderno de encargos de 23 de Junho de 1915, cujas cópias devidamente autenticadas ficam arquivadas na Secretaria Geral desta Secretaria de Estado e cláusulas a que vem ser reduzido o presente contrato de arrendamento, declarando todos os outorgantes que, nos melhores termos de direito se obrigavam, na qualidade em que cada um outorga e pelas entidades que representam ao fiel e inteiro cumprimento do pactuado nas seguintes condições e termos:

Artigo 1.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, segunda outorgante, obriga-se a pagar ao Estado durante cincoenta annos, a contar do principio da exploração por tracção eléctrica da linha férrea do Cais do Sodré a Cascaes, um quinto (20 por cento) da renda que a sociedade «Estoril», terceira outorgante, lhe pague na conformidade da sua proposta, sempre que essa renda exceda a quantia de 63.190\$73, receita liquida esta verificada no balanço aprovado da mesma Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, referido ao exercicio de 1917, documento que também fica arquivado na Secretaria Geral desta Secretaria de Estado, incidindo porém, aquella percentagem de 20 por cento, apenas sobre a diferença entre a quantia acima indicada e a totalidade da renda paga pela sociedade «Estoril», terceira outorgante, ficando por esta forma cumprido o disposto no artigo 3.º e seus parágrafos do mencionado decreto 1:046.

§ único. O pagamento a que esta Companhia, segunda outorgante e obriga por este artigo será feito dentro do prazo de sessenta dias, a contar do recebimento que, nos termos do caderno de encargos realizar da sociedade, terceira outorgante, ou da data da aprovação das suas contas da exploração da linha, no caso de vir a faz ela directamente.

Art. 2.º A Sociedade Anónima Estoril, terceira outorgante, a qual a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes adjudica á empreitada para a electrificação e arrenda a exploração da linha férrea do Cais do Sodré a Cascaes, obriga-se para com o Governo, nas obras a fazer e na subsequente exploração pelo referido prazo de cincoenta annos, a cumprir as condições a que a segunda outorgante está obrigado pelas suas concessões constantes do contracto de 14 de Setembro de 1859 e do alvará de 9 de Abril de 1887 e mais disposições vigentes, e bem assim ás condições impostas no programa do concurso e caderno de encargos, que aceitou para com a segunda outorgante e para com o Estado, devendo designadamente restituir a este o imposto de transito que para elle cobra e pagar-lhe todos os mais impostos que legalmente lhe competir.

Art. 3.º Tendo a Sociedade Anónima Estoril, terceira outorgante, elevado o seu deposito de garantia de 20.000\$ a 100.000\$ e tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, segunda outorgante, concessionária do troço de linha férrea do Cais do Sodré a Cascaes, resolvido adjudicar á Sociedade Anónima, terceira outorgante, a transformação da tracção a vapor em tracção eléctrica e a exploração, pelo prazo de cincoenta annos, da linha férrea acima mencionada, confirma essa adjudicação e autoriza a sociedade adjudicatária a proceder aos estudos, planos e mais trabalhos para começar e se desempenhar da obra, e esta sociedade adjudicatária, terceira outorgante, obriga-se por sua parte ao presente contrato, e confirma a obrigação, em que está, de executar a obra dentro dos prazos e sob as condições e termos do respectivo concurso, seu programa e caderno de encargos, e condições tanto gerais como particulares constantes dos documentos entregues á Companhia, segunda outorgante, em 24 de Agosto do anno de 1915, pela Sociedade, terceira outorgante, sob assinatura devidamente autorizada de seu bastante procurador, documentos estes que em publica forma conferida ficam fazendo parte deste termo de contrato e ficam arquivados para os efeitos legais na Secretaria Geral da Secretaria de Estado, depois de rubricados por folhas por todos os outorgantes.

Art. 4.º Findas que sejam as obras de electrificação, que por empreitada a terceira outorgante tem de fazer, e cumpridas que sejam as respectivas condições, conforme ficou estipulado, começará sem interrupção a mesma sociedade anónima terceira outorgante a exploração do troço da linha férrea de Cascaes nos precisos termos deste contracto, pelo prazo de cincoenta annos e com a obrigação dos pagamentos e mais encargos contratados.

§ único. A recepção da obra de transformação eléctrica e a terminação dos inventários da linha, seu material fixo e circulante e respectivas pertenças e complementos constarão de acto autêntico, como indica a condição respectiva do programa do concurso, sendo na data da recepção que começará a exploração da linha pela sociedade adjudicatária e dessa data também principiará a contar-se o prazo do arrendamento feito pelo presente contrato.

Art. 5.º Os termos e devida forma de fornecimento de força eléctrica para a tracção e mais efeitos da exploração da linha eléctrica, suas dependências e pertences e respectivas condições de a obter, serão comunicados com a devida antecedência pela sociedade, terceira outorgante á Companhia, segunda outorgante, antes de realizados quaisquer contratos, a fim desta poder verificar se satisfazem ao estipulado no programa do concurso e obrigações tomadas, tanto para o tempo da vigência do contracto, como para o de rescisão ou fim d'ele, sem que a aprovação da Companhia, segunda outorgante, importe responsabilidade alguma para ella, nem dispense as autorizações e acôrdo das estações officiais e o cumprimento de tudo o mais, como de lei e dos contratos.

§ 1.º A sociedade, terceira outorgante, obriga-se a fornecer á Companhia segunda outorgante, da energia eléctrica que lhe sobra do seu serviço, a força de que esta carecer para os serviços que ficam a seu cargo, sendo este fornecimento feito ao simples preço do custo com o lucro somente de 3 por cento, deste preço, o qual será determinado por arbitramento em caso de duvida sobre a sua determinação.

§ 2.º A obrigação do fornecimento de força eléctrica, que resulta para a Sociedade, terceira outorgante, do parágrafo anterior, não obriga a Companhia, segunda outorgante, a utilizá-lo, sendo-lhe livre aceitar ou não o referido fornecimento conforme melhor lhe convier.

Art. 6.º O presente contrato que regula a adjudicação feita pela Companhia, segunda outorgante, á Sociedade, terceira outorgante, é restricto ao troço da linha férrea do Cais do Sodré ao seu terminus em Cascaes, reservando a Companhia, segunda outorgante, todos os direitos de concessionária que dela é e continua a ser ficando por tanto excluidas todos os que nessas e mais qualidades lhe pertencem e impendem como locadora e que á locatária não caibam por expressa disposição das condições do concurso deste contrato.

§ único. Ficam consequentemente reservados todos os direitos da Companhia, segunda outorgante, ao troço complementar da linha de Cascaes, isto é, do Cais dos Soldados ao Cais do Sodré, em construção pelo Governo, na conformidade do alvará de 9 de Abril de 1887, dependendo de ulterior acôrdo com o estado qualquer modificação que as circunstâncias justifiquem.

Art. 7.º O domicilio do contrato será sempre em Lisboa, actual sede das Sociedades, segunda e terceira outorgantes, continuando a ser o mesmo para esse e mais efeitos legais ainda que ambas ou qualquer delas venha a fazer mudança da sede.

Art. 8.º As dúvidas e questões que entre o Governo e qualquer das Sociedades outorgantes ou entre estas, uma com a outra, possam suscitar-se, serão resolvidas no Juízo arbitral como resulta da concessão do Estado autorizada pela respectiva lei e acto dela emergente, cabendo intervenção obrigatória de assistente, pelo menos aquella das outorgantes a que por ventura não caiba intervir directamente ou com a qual não colida a pendencia.

§ único. A intervenção, directa de assistente não priva a acção do outorgante nessa qualidade chamado, de proceder como mediano para facilitar a terminação amigável da duvida ou questão, usando dos meios adequados a obter essa solução como fór de equidade e conveniente a todos os interessados ou á causa e utilidade publicas, o que prometem observar. E tendo sido presente um officio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, datado de 17 de Junho de 1916, em que declara ter o seu conselho de Administração tomado conhecimento duma carta em que a Sociedade Estoril chama a sua atenção para o facto de ter surgido a declaração de Guerra a Portugal, já depois da realização do concurso e da aceitação por parte da Companhia, segunda outorgante, da proposta da Companhia «Estoril», terceira outorgante, e não ter sido ainda assinado o contrato definitivo, lhe parece justo que a Companhia, segunda outorgante, aceite que seja prevista a hipótese de, em vista das actuais circunstancias, os trabalhos da electrificação não poderem ser concluidos dentro do prazo de dois annos fixado na condição 3.º do caderno de encargos, sem que isto implique qualquer responsabilidade ou prejuizo para a referida Sociedade, terceira outorgante, e que, em tal hipótese de atraso, lhe seja relevado o periodo que durar o estado de guerra — deliberou o mesmo Conselho de administração consultar o Governo sobre o caso exposto, porquanto concordou em que após a assinatura do contrato, se porventura aquella Sociedade, terceira outorgante, não tiver concluidos os trabalhos no prazo designado na condição acima referida se tenha em atenção o caso

de força maior proveniente da guerra, nenhuma indemnização devendo ser pedida áquella Sociedade por tal motivo, se isso merecer a aprovação do Governo; em vista deste documento o Secretário de Estado do Comércio declarou concordar em nome do Governo em se interpretar como caso de força maior proveniente da guerra a hipótese prevista no officio acima designado, ficando entendido que o periodo de cinquenta anos se começará a contar desde um ano depois de terminar a guerra.

Declarou bem assim o mesmo Secretário de Estado, primeiro outorgante, que concedia em nome do Governo aprovação ao contrato autorizado pela assemblea geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e respectivo comité de Paris, e ajustado entre as Sociedades segunda e terceira outorgantes, para a exploração com tracção á vapor do trço de via férrea entre Lisboa-Cais do Sodré e Cascais, até a conclusão dos trabalhos a que se referem as condições e a declaração antecedentes, dando-lhes por parte do Governo a necessaria sanção nas condições seguintes, que devem considerar-se de natureza transitória e vigorando só enquanto não estiver electrificado o referido trço de via férrea.

1.ª A terceira outorgante encarrega-se de explorar a linha a que se refere o artigo 2.º, pela tracção a vapor até conclusão dos trabalhos de electrificação.

§ 1.º Poderá a Sociedade Estoril começar a explorar a linha de Cascais pela tracção a vapor desde o dia 15 do corrente mês, se nessa data já estiverem concluidos o inventário e os mais actos que porventura sejam também indispensaveis para o efeito.

§ 2.º Dará o maior desenvolvimento possível á exploração da dita linha.

2.ª A terceira outorgante pagará á segunda, enquanto fizer a exploração por tracção a vapor:

a) 30.000\$ annuaes como indemnização da parte das despesas gerais da Companhia que por ela deixa de ser levada a cargo da referida linha;

b) A quantia correspondente a 10 por cento da receita bruta annual da linha ou ramal de Cascais;

c) Pelo uso do material e como compensação da amortização respectiva, 502(5) por cada quilómetro de percurso annualmente realizado na linha de Cascais pelos comboios que nela funcionem e não sejam por conta da companhia.

§ 1.ª A terceira outorgante assegura á segunda como minimo da referida percentagem na receita bruta da linha de Cascais a quantia de 45.000\$ e como minimo da taxa quilométrica estabelecida na alinea c) a importancia de 15.000\$.

§ 2.ª Pagará a terceira outorgante a quantia de 30.000\$ a que se refere a alinea a) e os minimos de 45.000\$ e 15.000\$ estabelecidos no parágrafo precedente até 30 de Dezembro de cada anno. As diferenças que por ventura haja entre a importancia de 45.000\$ e a correspondente a 10 cento da receita bruta annual da linha e entre a quantia de 15.000\$ e o produto total da taxa quilométrica estipulada na alinea c) serão satisfeitas dentro de quatro meses depois de findar o anno de exploração, que é o anno civil.

§ 3.º No primeiro anno far-se-hão nas cifras resultantes das alíneas a) b) e c) e nos minimos fixados no § 1.º as reduções proporcionais ao tempo em que a linha seja explorada directamente pela segunda outorgante. Semelhantemente se procederá se a exploração a vapor da linha de Cascais pela terceira outorgante não abranger completamente o ultimo anno civil da vigência deste contrato.

§ 4.º Deverá a terceira outorgante restituir, nos termos da lei ao Estado o imposto de transito que para ele cobrar bem como o imposto do selo e da assistência.

§ 5.º Obriga-se também a terceira outorgante a entregar á segunda, nos termos usuais, as importancias que, cobradas na linha de Cascais, correspondam a transportes de passageiros e mercadorias nas demais linhas da segunda outorgante e nas linhas doutras empresas.

3.ª A segunda outorgante porá á disposição da terceira o pessoal da exploração da linha de Cascais, que a terceira queira conservar, durante a totalidade ou parte do periodo de seis meses a contar do dia a que se refere o § 1.º da condição 1.ª.

§ 1.ª Passará devinitivamente para o serviço da terceira no fim do mencionado prazo prazo de seis mezes a parte do referido pessoal que ella para esse efeito contratar Não poderá, porém, a terceira outorgante dispensar, em regra, em cada um desses seis meses, mais de uma sexta parte do pessoal posto á sua disposição nos termos desta condição.

§ 2.ª Enquanto a terceira mantiver a exploração da linha pela tracção a vapor será sempre da segunda o pessoal de tracção.

§ 3.ª O pessoal, a que se referem esta condição e seus parágrafos, fica subordinado para todos os efeitos á terceira, em nome da qual lhe serão dadas todas as ordens e instruções.

4.ª A segunda outorgante porá á disposição da terceira, para ser empregado na exploração pela tracção a vapor da linha de Cascais, tudo quanto é inerente a essa exploração, e em especial todo o material necessario, que deverá constar de inventario assinado e rubricado pelos representantes das duas partes.

§ 1.ª Por accordo entre as contratantes regular-se-hão os termos em que sempre, sem prejuizo da exploração das outras linhas da segunda outorgante, poderá dar-se a utilização, pela terceira outorgante, das ferramentas especiais e da reserva de máquinas

de Alcantara-Terra e de qualquer outra instalação, que, como esta ultima, se encontre já fora da linha de Cascais.

§ 2.º Obriga-se a segunda outorgante a fornecer o material circulante necessario para se executar um horário igual ao de 1917, Nesta conformidade fornecerá pelo menos sete locomotivas, seis fourgons e vinte e nove carruagens dos tipos empregados actualmente na linha de Cascais. Obriga-se, porém, a elevar o número de carruagens até cinquenta, sempre que haja requisição da terceira outorgante neste sentido.

§ 3.ª A segunda outorgante fornecerá ainda, sem prejuizo da exploração das suas outras linhas, o material suplementar necessario tanto para substituir pelo tempo que seja indispensavel, o material a que se refere esta condição, quando se não ache em condições de ser utilizado, como para o desenvolvimento que a terceira outorgante, nos termos do § 2.º da condição 1.ª deve introduzir na exploração da linha de Cascais. Havendo contestação incumbe á terceira outorgante a prova de que a concessão do material suplementar requisitado não prejudica a exploração das outras linhas da segunda outorgante.

§ 4.ª Passando esta linha a ser explorada pela tracção eléctrica, restituirá a terceira outorgante á segunda, quer o material circulante, quer, sem prejuizo do disposto no caderno de encargos do contrato de electrificação, o mais material da conservação e exploração da linha actualmente nela existente e que deve ficar compreendido no inventário ordenado por esta condição.

5.ª A terceira outorgante arrecadará, durante a vigência deste contrato, todas as receitas de exploração da linha de Cascais, correndo por sua conta todas as despesas de conservação e exploração.

Pertencer-lhe-há o saldo liquido que se apurar depois de realizados os pagamentos a que se refere a condição 2.ª, e de satisfeitos todos os mais encargos de conservação e exploração da linha.

§ 1.º Compreendem-se entre as despesas de exploração da linha as feitas com todo o pessoal, a que se referem a condição 3.ª e seus parágrafos e as de reparações de material.

§ 2.ª A segunda outorgante obriga-se a fazer as reparações necessarias no material circulante por ela fornecido para a exploração da linha de Cascais. Efectuá-las há sem lucro e mediante o preço porque fiquem á segunda outorgante.

Fica porem, reservado para a terceira outorgante o direito de fazer proceder ás referidas reparações em oficinas próprias ou em outros estabelecimentos, sob a fiscalisação da segunda outorgante.

6.ª Além dos fornecimentos já especialmente previstos nas condições antecedentes, a segunda outorgante fará á terceira outorgante, nas condições em que entre ambas as empresas se acordar, todos os fornecimentos que aquella possa sem inconveniente realizar, e por ésta lhe sejam requisitados para a execução do presente contrato;

7.ª Devem as duas empresas contratantes prestar-se reciprocamente o concurso necessario para se assegurar, facilitar e desenvolver a exploração, em que ambas são interessadas, da linha de Cascais.

§ 1.º Poderá a segunda outorgante servir-se da linha de Cascais para, sem prejuizo da exploração respectiva, transportar combustível e materiais de que precise para a exploração das suas outras linhas. Por estes transportes não terá de pagar qualquer quantia á terceira outorgante.

§ 2.ª A mesma segunda outorgante transportará, pelas linhas por ela exploradas, o combustível, materiais, ferramentas, utensilios, máquinas e material circulante necessario para a exploração da linha de Cascaes pela tracção a vapor.

§ 3.ª A terceira outorgante obriga-se a pagar somente as despesas dos respectivos transportes, que a segunda outorgante effectuara sem lucro por serem para serviço de uma linha que lhe pertence, e em cuja exploração é directamente interessada.

§ 4.ª O disposto no parágrafo precedente terá apenas as restrições absolutamente indispensaveis para se não ofenderem direitos de terceiros, que existam quanto a transportes para serviço das linhas da segunda outorgante, em cuja exploração ella seja interessada directamente.

8.ª As regalias concedidas pela segunda outorgante ao respectivo pessoal e a quaesquer outras pessoas, e que não resultem do alvará de concessão, somente vigoram, quanto á linha de Cascaes, até trinta dias depois da passagem para a terceira outorgante da exploração pela tracção a vapor.

§ único. Por via de convenção entre as duas empresas determinar-se-hão as vantagens e direitos que, quanto ás linhas por ellas respectivamente exploradas, cada uma concederá ao pessoal da outra.

9.ª O depósito de garantia do contracto relativo á electrificação da linha de Cascaes garantirá também as obrigações da terceira outorgante relativamente á exploração a vapor da mesma linha.

§ único. Será o referido depósito reintegrado sempre que por virtude de responsabilidades resultantes do presente contrato haja sido reduzido.

10.ª Observar-se há, na parte applicavel, o disposto nos artigos 2.º, 7.º 8.º, e nas cláusulas 1.ª, § 2.º; 7.ª, 13.ª § 1.ª parte final; 15.ª

§ 2.º; 16.º; 17.º; 18.º e § 1.º; 19.º e § único; 20.º e § único; 21.º e § único; 23.º e 25.º n.º 3 do respectivo caderno de encargos, de 23 de Junho de 1915

Declararam a segunda e terceira outorgantes que devem considerar-se sem efeito as cláusulas que porventura sejam contrárias à legislação vigente sobre exploração e policia de caminhos de ferro.

Pela segunda outorgante foi dito:

Que nenhuma responsabilidade assume pela inexecução de qualquer cláusula do contracto, quando se dê por efeito da lei ou por facto do Governo.

Pela terceira outorgante foi dito:

Que aceita a ressalva que em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro acaba de ser feita.

E com as condições acima exaradas e declarações supra, deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contracto, ao qual assistiram como testemunhas o segundo official Luis António Zacarias Candido de Carvalho, e o terceiro official Augusto César da Camara Santos.

O presente contracto está escrito em treze fôlhas d'este livro, que pelos outorgantes são rubricadas, com excepção da ultima, por conter as assignaturas; e foi pago o imposto de selo por elle devido, na importancia de 603\$60 por meio de estampilhas fiscaes, que vão abaixo afixadas.

E eu, José Maria Cordeiro de Sousa, secretario geral desta Secretaria de Estado do Comércio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou assignar o presente termo com todas as pessoas nele mencionadas e depois de a todos ser lido em voz alta.

Seguem as estampilhas devidamente inutilizadas, com as assignaturas de Joaquim Mendes do Amaral, José Adolfo de Mello e Sousa, Manuel Francisco da Costa Serrão, José Carreira de Sousa, João de Sommer Ribeiro, Luis Antonio Zacarias Candido de Carvalho, Augusto César da Camara Santos, José Maria Cordeiro de Sousa.

Fui presente.—Augusto Vieira Soares.

Direcção Geral dos Transportes Terrestres Secretaria Geral

PORTARIA N.º 1:490

Atendendo ao pedido feito pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, para aumentar em mais 17 por cento a sobretaxa de 40 por cento que actualmente está cobrando em todas as suas tarifas, elevando-a portanto a 57 por cento, alegando como fundamento d'este pedido não só o aumento do custo dos materiais de consumo, mas ainda a necessidade de melhorar os vencimentos do seu pessoal;

Considerando que as razões apresentadas pela Companhia são em parte de natureza atendivel;

Considerando tambem que outras emprêsas ferro-viárias do continente estão já usufruindo igual beneficio;

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretario de Estado do Comércio, que a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães seja autorizada a elevar de 17 por cento a sobretaxa de 40 por cento que presentemente está cobrando, devendo a importancia resultante da applicação daquela sobretaxa de 17 por cento ser destinada exclusivamente a fazer face aos aumentos de vencimentos que fizer ao pessoal, revertendo para o Estado o excedente da referida importancia.

Paços do Governo da Republica, 31 de Agosto de 1918.—O Secretario de Estado do Comércio, *Joaquim Mendes do Amaral*.

PORTARIA N.º 1:492

Atendendo ao pedido feito pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, para liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba a Viseu, referente ao segundo semestre de 1916-1918, cuja conta, na importancia de 12.591\$77, foi apresentada pela mesma Companhia: manda o Governo da Republica Portuguesa, pela Secretaria de Estado do Comércio, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, que a mesma Companhia seja paga a mencionada importancia, relativa ao segundo semestre do ano económico de 1917-1918 da garantia de juro da linha de Santa Comba a Viseu.

Paços do Governo da Republica, 5 de Setembro de 1918.—O Secretario de Estado do Comércio, *Joaquim Mendes do Amaral*.

PORTARIA N.º 1.493

Atendendo ao pedido feito pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro para liquidação da garantia de juro da linha de Miranda da Bragança, relativa ao segundo semestre do ano económico de 1917-1918, cuja conta, na importancia de 38.205\$97,

foi apresentada pela mesma Companhia: manda o Governo da Republica Portuguesa, pela Secretaria de Estado do Comércio, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que a referida Companhia seja paga a mencionada quantia de 38.205\$97, relativa ao 2.º semestre do ano económico de 1917-1918.

Paços do Governo da Republica, 5 de Setembro de 1918.—O Secretario de Estado do Comércio, *Joaquim Mendes do Amaral*.

PORTARIA N.º 1:495

Atendendo ao pedido feito pela Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, para pagamento da garantia de juro referente ao 1.º semestre de 1918: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretario de Estado do Comércio, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que a referida Companhia seja paga a importancia de 135.000\$, de que o Estado lhe é devedor pelo contracto de 12 de Outubro de 1882, relativo ao 1.º semestre de 1918.

Paços do Governo da Republica, 5 de Setembro de 1918.—O Secretario de Estado do Comércio, *Joaquim Mendes do Amaral*.

PORTARIA N.º 1:496

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela Companhia Concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga e referente ao segundo semestre do ano económico de 1917-1918 está em termos de ser aprovada: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretario do Estado do Comércio, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 68.363\$66, como liquidação provisória desta garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, 5 de Setembro de 1918.—O Secretario de Estado do Comércio, *Joaquim Mendes do Amaral*.

Os rapidos do Norte de Hespanha

Desde 1 d'este mez foram restabelecidos os comboios rapidos n.ºs 9 e 10, do Norte de Hespanha, entre Madrid e Hendaya, que partem da capital hespanhola ás 9 horas da manhã e chegam alli ás 9,10 da noite.

Este serviço durará até ao fim do mez e foi restabelecido, para accudir ao enorme transito entre Madrid e as praias hespanholas do Cantabrico, cuja concorrência acarretou á Companhia, no mez de agosto, um extraordinario atraso em todos os comboios, atraso esse que deu lugar a varios conflictos dos passageiros com os empregados do caminho de ferro.

Presentemente circulam tres comboios rapidos por dia, de Madrid para Hendaya.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Almanach Bertrand, por *Fernandes Costa*-20.º anno. É sempre com prazer que registamos a appareição deste interessante livro, que de anno para anno se desenvolve apesar da crise pavorosa de papel, que cada vez torna mais difficil a vida de publicações.

Vem, como de costume, repleto de noticias interessantes, de anedoctas, de conceitos, e profusamente illustrado com numerosas gravuras.

O seu preço, apesar de todas as difficuldades da hora presente, é apenas de \$80 brochado, 1\$00 encadernado e 1\$60 encadernado em marroquim.

Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

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

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

VIAGENS E TRANSPORTES

Bilhetes de ida e volta nas linhas da Beira Alta

Por um Aviso da Companhia da Beira Alta, a tarifa especial interna n.º 12 de grande velocidade, de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, entre varias estações, foi ampliada, nos apeadeiros de Baraçal e Noemy, pela forma seguinte:

Entre Baraçal e Celorico, 2.ª cl. \$16, 3.ª cl. \$11.

Entre Baraçal e Villa Franca-Trancoso, 2.ª cl. \$19, 3.ª classe \$14.

Entre Noemy e Cerdeira, 1.ª cl. \$26, 2.ª cl. \$20, 3.ª classe \$14.

Entre Noemy e Freineda, 1.ª cl. \$39, 2.ª cl. \$30, 3.ª classe \$22.

N'estes preços não está incluído o imposto do sello, nem a sobretaxa em vigor.

Imposto de sello em Hespanha

O imposto de sello de recibo em Hespanha (*timbre móvel*) que incide nos transportes de caminho de ferro, tanto de passageiros como de bagagens (peso excedente do transporte gratuito), e mercadorias em grande e pequena velocidade, foi augmentado, a partir do dia 1 d'este mez, passando a ser a seguinte:

Sobre qualquer cobrança por transporte de passageiros, excesso de bagagens ou mercadorias:

Pts. 0,10 (esc. \$01,8) quando a importancia total atinja 5 pts. e não exceda 500.

Pts. 0,25 (esc. \$0,5) quando a importancia total exceda 500 pts. e não seja superior a 2.000.

Pts. 0,50 (esc. \$09) quando a importancia total exceda 2.000 pts. e não seja superior a 5.000.

Pts. 1,00 (esc. \$18) quando a importancia total exceda 5.000.

Indicações nos volumes a transportar

O augmento sempre crescente dos transportes pelo caminho de ferro, tem dado lugar a um grande numero de extravios e trocas de volumes, que são principalmente devidas a falta de indicações, n'esses volumes, da estação de destino e do nome dos consignatarios.

Com o fim de evitar quanto possivel as trocas, erros de destino e os consequentes atrasos e prejuizos que acarretam para o Publico, a Companhia Portuguesa? autorizada pelo Governo, publicou recentemente um Aviso dando a conhecer que não aceitará a transporte quaesquer remessas, quer de grande quer de pequena velocidade, que não tenham indicados bem nitida e aparentemente, em todos os volumes, os nomes do consignatario e da estação de destino.

Quando as remessas para Lisboa devam ser entregues no domicilio dos coasignatarios, indicar-se-ha tambem a morada d'estes, e acrescentar-se-ha ao nome da estação a palavra «Domicilio».

Os endereços serão feitos, de preferencia, nos proprios volumes, a fogo ou a tinta.

Se a tara já contiver inscripções anteriores, deverão estas ser inutilisadas ou occultadas.

Quando não seja pratico fazer a inscripção no proprio volume, admittir-se-ha a aposição ou afixação de etiquetas de madeira contendo as designações exigidas, reservando-se o Caminho de Ferro o direito de não acceitar qualquer volume cuja etiqueta não julgue sufficientemente presa por forma estável e capaz de resistir aos roçamentos e embates proprios do transporte e á manipulação, humidade, etc.

As indicações do nome do consignatario e da estação de destino não impedem que os expedidores aponham nos volumes quaesquer marcas suas. Havendo-as, devem ser fielmente reproduzidas nas respectivas notas de expedição.

São apenas exceptuadas das disposições acima:

As bagagens despachadas á vista de bilhetes de passageiros; as remessas de vagão completo ou pagando como tal; as mercadorias que, por disposição especial da tarifa de transporte correspondente, devem ser mais completamente rotuladas, as quaes ficarão subordinadas a essa disposição especial; os transportes funebres; e os encerrados pertencentes ao expedidor, quando devolvidos nas condições do § 2.º do Art. 10.º da actual tarifa de despesas accessorias da Companhia.

A Companhia recomenda ao publico, no seu proprio interesse, todo o cuidado em bem endereçar os volumes, visto ser esse o meio mais facil e pratico de evitar extravios e demoras na chegada das remessas ao destino.

Para facilitar a carga e a descarga dos volumes e evitar desperdicio de etiquetas, convém que as mercadorias a transportar sem acondicionamento especial, sejam, sempre que for possivel, agrupadas em feixes, atados ou enfiados.

A Companhia terá á disposição do publico, nas estações, etiquetas de madeira apropriadas, que serão fornecidas aos expedidores que as requisitarem, ao preço de \$02 cada uma.

Essas etiquetas, em que devem inscrever os respectivos endereços, serão afixadas nos volumes.

Estas disposições entram em vigor no dia 1 do proximo mez de Outubro, para as remessas procedentes da rede da Companhia.

Esta medida deve, entretanto, ter o aplauso de todo o publico, que deve ser o primeiro a procurar que ella seja executada com o maximo cuidado, para interesse de todos.

Transporte de pão e assucar de origem hespanhola

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta publicou recentemente um Aviso, segundo o qual, em virtude do disposto no art. 54.º do decreto n.º 4638, é prohibido o transito de pão de um concelho para outro, para fins commerciaes, com excepção do pão de origem hespanhola, que póde circular livremente.

Egualmente dá a conhecer que o assucar de origem hespanhola, não carece de guias de transito para o seu transporte nos caminhos de ferro.

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 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.

Sanatorio Carlos Porto

Assistimos, no domingo passado, á inauguração do novo sanatorio para os ferro-viarios tuberculosos, e que representa para nós a obra mais tocante e mais humanitaria que se tem concebido em caminhos de ferro.

Partimos para S. Braz de Alportel, no sabbado á noite, em comboio especial, na companhia do Secretario de Estado do Comercio, sr. Mendes do Amaral, e varios funcionarios superiores dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, entre os quaes notámos o digno sub-director sr. José Abecassis, Carlos de Vasconcellos Porto, chefe do serviço de fiscalisação, Moraes Sarmiento, engenheiro chefe da construção, Bartholomeu da Cunha, chefe da contabilidade, Moraes Machado, thesoureiro, Barbosa Pitta, sub-chefe do movimento, Henrique Poters, pagador, Dr. Fernandes Costa, medico do caminho de ferro, e varios outros convidados.

O sr. Secretario de Estado do Comercio fazia-se acompanhar dos seus secretarios, e o sr. Secretario de Estado do Trabalho fez-se representar pelo seu secretario.

De Faro dirigiu-se toda a comitiva, em automoveis, para S. Braz de Alportel, (Almargens), onde foi recebida pelo sr. Carlos de Vasconcellos Porto, e por todo o pessoal do Sanatorio.

A impressão que nos causou a nova casa de repouso, foi a mais lisongeira que se pode imaginar, pois que n'um paiz onde tudo são difficuldades, onde tudo são palavriados, haver um homem, com tanto de grandeza d'alma como de modestia, que põe hombros a uma obra d'aquellas e a leva por diante, não ha elogios, não ha louvores que o possam dignificar.

E' bom recordar, que o sr. Carlos de Vasconcellos Porto, ao iniciar a grandiosa obra, que, segundo elle nos disse, foi em cumprimento d'um voto, não contava mais que com a sua boa vontade.

Mas a perseverança pode muito. Lançou mãos á obra, e pedindo a uns, exigindo a outros (exigir é em sentido figurado, pois Carlos Porto, pelo seu character, é incapaz de exigir), conseguiu reunir os capitães e os materiaes para a obra que levantou, pequena nas dimensões, mas grandiosa na acção e no estímulo que ha de trazer ao nosso meio.

Citar quantas pessoas ajudaram esta cruzada, é impossivel, mas não queremos deixar esquecidos os nomes de Antonio Lourenço da Silveira, illustre director dos Transportes Terrestres, e Jayme d'Oliveira, digno chefe do movimento do Minho e Douro, e que no Norte do Paiz foi um devotado propagandista impulsor da benemerita campanha.

O edificio compõe-se de dois grandes pavimentos e de varios anexos.

No rez-do-chão, está installada a sala de consultas, casa de jantar e a residencia do medico-director, da regente e mais pessoal; ao fundo a cozinha, as arrecadações, estufa, lavandaria, etc.

No 1.º andar, ha 5 camaratas, cada uma com 4 camas

e mais dois quartos isolados, para qualquer funcionario superior que seja atacado da terrivel doença.

Todas estas dependencias abrem as suas amplas portas para uma larga varanda alpendrada, para o sul, onde ha 20 camas de arame, para a cura de ar e de repouso.

Em ambos os pavimentos ha varias retretes, rigorosamente hygienicas e casas de banho, da mesma forma perfectas.

Circundando o edificio, ha uma vasta horta, com deliciosa agua potavel.

Todas as installações obedeceram aos mais rigorosos preceitos de hygiene, e o sanatorio, que foi habilmente delineado pelo distincto engenheiro sr. José Abecassis, teve a presidir á sua construção o sr. Eduardo Garrido, que empregou, pelo que se vê, a melhor bôa vontade, para a sua perfeita execução.

A nova casa de repouso tem installação para vinte doentes, podendo os dois quartos particulares levar mais dois.

Devemos dizer que já Sousa Martins considerou o local do Sanatorio como o melhor ponto de Portugal para a cura da tuberculose, opinião essa que, na consulta que lhe foi feita, o sr Dr. Ricardo Jorge, corroborou.

Tambem o illustre clinico Dr. Tito Fontes, eminente medico do Porto, manda os seus doentes tuberculosos para o Algarve.

*



SANATORIO CARLOS PORTO, FACHADA SUL

Finda a visita, o sr. Antonio Montes, inspector dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, como delegado dos ferro-viarios, comunicou que era desejo d'estes dar o nome de Carlos Porto, ao novo sanatorio, lembrança essa que commoveu em extremo o homenageado.

Antes da leitura do auto de inauguração, o sr. Se-

cretario de Estado do Comercio, n'um brilhante discurso, alem de manifestar o seu contentamento pela obra que acabava de inaugurar-se, manifestou o desejo firme de auxiliar não só os serviços ferro-viarios, mas tambem o pessoal, porque a humanidade avança, e não deve ser o pessoal que vá até aos superiores, mas estes aos seus subordinados, com obras como a que acabava de inaugurar-se.

Todos os convidados retiraram á tarde em direcção a Faro, e no regresso, foi com prazer que ouvimos a tres medicos distinctos, Drs. Nuno Porto, José d'Almeida e Francisco Rompana, ler os mais rasgados elogios á escolha do local, que é dos melhores do paiz, pois a temperatura nas camaratas, nos dias de maior calor, como ultimamente, nunca foi superior a 28 graus e isso do meio dia ás 3 horas. No inverno este local é muito ameno, e talvez o mais doce de todo o Algarve.

Outro sanatorio, o sr. Carlos de Vasconcellos Porto, e a comissão de que faz parte, tentam construir para o pessoal do Minho e Douro, que provavelmente será proximo a Paredes de Coura, e para o qual já tem do Governo um auxilio de 10 contos de réis.

G. M.

NOTA — O Diario do Governo, em portaria de 11 do corrente da Secretaria do Estado do Comercio, louvou os promotores do Sanatorio especialmente o sr. Carlos de Vasconcellos Porto.

Excursões no paiz

III

Abundância de veraneadores.—Poucos hotels novos.—Uma villa suja e uma cidade limpa.—O «record» dos grandes incendios.—A romaria de Lamego e as roletas.—Os enriquecidos pela guerra.

A transformação do nosso viver, por motivo da guerra, operou-se em todas as suas manifestações, e uma phase d'estas foi o desenvolvimento do gosto pelas aguas thermaes ou simplesmente mineraes, curativas.

E isto não sómente para os enfermos que precisam de aguas, mas para os sãos que necessitam de descanso rodeado de um certo bem-estar e algum conforto; porque para se encontrar hotel onde se possa viver, ha que buscar as localidades de aguas, visto que infelizmente e por mais que se tenha tentado — a verdade é esta — fóra das grandes cidades, das estações acquistas ou das praias frequentadas, raro se encontra hotel capaz.

E' por isso que n'essas estações e n'essas praias os hoteis regorgitam de hospedes, havendo este anno até quem tenha tido que esperar quinze dias e mais para conseguir alojamento em determinado ponto.

Esta situação vem-se agravando, de anno para anno, de forma que, se a guerra se prolongasse — e não se prolongará, estamos certos d'isso — não sabemos onde, no futuro anno, se poderia alojar tanta gente.

E' isto tambem devido a que, á antiga população de frequentadores das nossas estações acquistas, se juntou a numerosa quantidade dos que iam n'esta epocha para o estrangeiro; e depois, a não menos numerosa dos novos ricos, que nunca frequentaram aguas e praias e agora se dão, a este luxo, para descansar, para figurarem, para gastar e gosar.

Por outro lado, se a affluencia cresceu, os meios de alojamento quasi nada augmentaram: os hoteis estão quasi na mesma, tendo apenas subido... os preços; e diga-se, em verdade, que não o foram, ainda assim, na proporção da elevação do dos generos alimenticios e dos artigos que n'essas casas se consomem, como roupas, combustivel, sabões, vellas, etc. Alguns, raros, por motivo da enorme carestia dos ovos, passaram a considerar este prato como extraordinario, e, por causa da falta de assucar, supprimiram o café, o chá e o leite, e sobretudo o doce á sobremeza.



VIDAGO — SALUS-HOTEL. FACHADA LESTE JÁ CONCLUIDA

Hoteis novos, só abriu o bello hotelzinho de Santo Thirso, a que já nos referimos, e o *Salus-Hotel*, pertencente a empresa d'estas aguas, no Vidago, edificio ainda em atrazada construcção, de que só uma parte, menos de metade, está feita e ainda *em osso*, sem os confortos que de futuro terá, o que não impede que os preços sejam como se os tivesse já.

Pois, apesar d'isso, e de poucos saberem da sua abertura, em agosto teve grande frequencia.

Houve mais uma pequena ampliação do Hotel do Parque, no Gerez, que abriu mais uns quinze quartos com conforto moderno, que foram logo tomados como todo o

hotel, a ponto do proprio gerente ter que ceder a sua cama, indo dormir para a casa de banho,

Novidades mais nenhuma, apesar da nossa perigrinação por quasi todas as estações de verão do norte do paiz.

Por isso a curiosidade na busca de alguma impressão nova, nos levou a assistir á romaria da Senhora dos Remedios, em Lamego, uma das mais animadas d'aquellas provincias.

Para isso ha que ir á Regoa, estação d'onde parte a muito rasoavel carreira de auto-omnibus da Garage Clemente, de Castro Daire, que faz serviço entre a Regoa Lamego, Castro Daire e Vizeu, com toda a regularidade.

Nos dias das festas a passagem custava mais cara, já se vê, e os carros, d'este empresario e d'outros, fizeram excellente negocio.

Cada camion levou, pelo menos 40 a 45 passageiros, a 2 escudos, ou seja os bellos 90 escudos por um trajecto de 15 kilometros.

Quem não fór dos lados do Porto, pelo comboio da manhã tem que ficar a noite na Regoa, onde o melhor hotel é... o mais pessimo, porque todos são maus e caros em relação a maus que são.

Da suidade não fallamos; deve ter sido n'um hotel da Regoa onde, segundo consta, extranhando um hospede que houvesse quartos de 4.000 réis e de 1.000 réis (era no tempo d'esta moeda) o hoteleiro lhe explicou que a differença provinha de que os quartos de 4.000 réis... tinham mais persevejos.

A gente do povo, da Regoa é de uma suidade tal que toca as raias da asquerosidade. Tendo o rio a atravessar a villa preocupados com o ser a villa o centro da região vinhateira duriense, não se lembram que a agua existe.

Mulheres, homens, creanças de ambos os sexos, vagueiam nas ruas, de fatos imundos, cara e mãos mascarradas, como se fossem carvoeiros todos.

São os verdadeiros *felahs* do Egypto em plena Europa.

Os soalhos das casas e dos estabelecimentos jogam bem com os habitantes; nem se sabe em geral se são de madeira ou de terra.

As ruas, onde é incessante a circulação de pequenos carros transportando cascos de vinho, estão cobertas de bosta de boi. Ali no largo da estação é difficil circular a pé sem se ficar com o calçado imundo!

E que bonita seria aquella villa, banhada pelo Douro, estendendo-se por sobre a montanha se auctoridades e habitantes fossem rasoavelmente aceiados!

A estrada, que conduz a Lamego é encantadora de panoramas diversos. Sobee-se continuamente a uma encosta pelo valle do Varosa, vendo-se na frente, na outra margem, as grandes plantações de vinhedos que constituem a riqueza local. Deve-se tomar logar á esquerda do carro.

Em menos de uma hora se chega á cidade de Lamego, onde, seja por ser dia de festa ou porque os habitantes são mais limpos, e cremos que é este o motivo, o aceio é outro. Os carros param na praça central que é ladeada pela bella fachada gothica da Sé, um jardim bem tratado diante do grande edificio do antigo paço episcopal, o correio, tambem n'uma casa antiga, o Hotel Comercio, modesto mas limpo, e do outro lado o antigo azylo, queimado, ha alguns annos, por um incendio.

É esta umas das tristes especialidades da terra — os incendios pavorosos.

Em 1868 o fogo devorou toda a sacristia e alfaias do santuario dos Remedios; poucos annos depois, o azylo; em 1901 foram queimados 21 predios na rua d'Almacave; no anno seguinte outro destruiu 8 predios na rua detraz da Sé, a camara aproveitou a occasião para alargar a rua, que era estreita. Pois ha poucos mezes novo sinistro, no mesmo local, communicou-se aos dois lados da rua, ardendo 17 predios alguns de bella apparecia. Não se explica como mego Laseja, a unica povoação do paiz que se assemelha

Constantinopla nos seus incendios grandiosos, a menos que não se admitta que, como ouvimos, a corporação dos bombeiros tenha por lemma as iniciaes N. A. D. A. querendo dizer: *Não Acudas; Deixa Arder.*

A cidade é muito aprazível, bem disposta, tendo na frente da avenida principal o Santuario dos Remedios ao qual se sobe por um escadório de 470 degraus, ou por bellas rampas ajardinadas e ensombradas aos dois lados.

Lá do alto, como das ameias do velho castello arruinado, gosam-se vastos panorammas.

A parte antiga da cidade, especialmente a rua da Olaria, de forte inclinação, com as suas minúsculas e successivas vendas de fructas, pão, etc., é curiosissima no seu aspecto puramente arabe, o que, de facto, se nota a meu-do em outros locais.

As festas dos Remedios, que constam de romaria, procissão, feira, illuminações, fogos d'artificio e danças populares, tiveram este anno menor animação, por motivo de que a carestia dos transportes e da vida impediu muita gente de lá ir, e tambem por uns boatos de alteração da ordem, confirmados por varias prisões e descoberta de caixotes de bombas.

Notavel a quantidade de roletas de todos os generos e feitiços, em que até se apostava 5 réis, que enxameavam por toda a parte, em lojas, em barracas, em plena rua, sugando os ultimos cobres aos ingenuos.

E quem não tinha apparelho, manobrava a *vermelhinha* para roubar a seu modo.

Dir-se-hia que não ha auctoridade n'aquella terra!

Outro espectáculo desagradavel e que não devia ser consentido, é o cumprimento de promessas á Virgem, de pessoas subindo, de joelhos, todos os 470 degraus do santuario. Algumas vimos (e todo o dia não foram menos de 200 as que subiram) conseguindo cumprir a promessa arrastando-se extenuadas e patenteando bem que a doença ou talvez a morte as espera, dep is de um sacrificio superior ás suas forças.

De entre os que foram cumprir promessas não se notou o *bondoso crente* que, segundo contaram os jornaes no anno passado e nos garantiram ser verdade, prometeu dar um conto de réis á Virgem dos Remedios... se a guerra se prolongasse por mais um anno!

O malvado não se apresentou e foi bom; porque não faltava quem tivesse promettido tambem ao seu santo predilecto levar-lhe um pequeno bocado do corpo que abriga uma alma d'aquellas. E como havia muitos com esse desejo, era natural que o corpo não chegasse para todos, mesmo dividido em pequeninos bocados.

Afinal não somos d'aquelles a quem o homem inspira mais odio; e por uma simples razão: porque ha almas peiores.

Ha os que pelas suas ambições desmedidas, desejam no seu intimo, que a guerra nunca acabe, e nem sequer dão o tal conto á venerada imagem. E desses são ás centenas, se não aos milhares.



Francisco José da Silva Falcão

Um profundo golpe veio ferir o nosso coração: a triste noticia inesperada, do fallecimento, em Leça da Palmeira, do nosso querido e velho amigo Francisco Falcão, o antigo e zelozissimo chefe do Despacho Central da Companhia dos Caminhos de Ferro e da Carris de Ferro do Porto.

N'este lugar o conhecemos, ha quarenta annos, lugar que elle já desde annos antes exercia e que, pela posição official que então exercia no Serviço do Trafego o auctor d'estas sentidas linhas, já estabelecera relações escriptas entre nós dois.

Foi em 4 de novembro de 1878, dia da inauguração

da ponte Maria Pia, que pessoalmente conhecemos Francisco Falcão, procurando-o, logo á nossa chegada ao Porto, para que, conforme nos promettera, nos indicasse o hotel onde deviamos alojar-nos, visto que a affluencia de convidados para a festa inaugural tornava difficil encontrar pousada.

Logo a sua apresentação simples, franca, modesta, quasi humilde, nos deu a nota de que Falcão era o prototypo da bondade, da dedicação, levada ao excesso.

Para elle não havia difficuldades, desde que só elle se sacrificasse, pelo cumprimento do serviço ou pela satisfação de qualquer desejo que se lhe manifestasse.

Na sua pequena estação de despacho, ainda na rua do Sá da Bandeira, elle a tudo e a todos attendia, zelozissimo p'lo serviço, attenciosissimo para com o publico, obsequiador para toda a gente que se lhe acercava.

Do pequeno cubiculo nas lojas do lado esquerdo d'essa rua o vimos passar depois para os baixos do theatro do Principe Real, instalação mais ampla de onde, por fim, a estação ou Despacho Central, como hoje se chama, passou para a rua Adriano Machado, onde está.

O leve conhecimento official que de Falcão tivemos, successivas relações o transformaram n'uma amizade intima, unico meio de corresponder á dedicação, a excessiva amabilidade com que nos captivava, como enchia de favores e de attensões a toda a gente.

Por isso Francisco Falcão era no Porto o amigo de todos e por todos estimado e respeitado pela sua honradez e sollicitude.

As duas Companhias perderam n'elle o mais exemplar empregado, cujo exemplo servirá, talvez, de estímulo a quem seu discipulo o deverá substituir, mas difficilmente conseguirá egualar.

Nós, pessoalmente, e a nossa *Gazeta* perdemos n'elle um amigo, d'aquelles raros caracteres em que se pode depositar a mais absoluta confiança.

Devotado ao trabalho, que todo suportava sem um queixume, sem tratar de si, sem para si nada pedir, a sua saude foi abalando, vitima de uma bronchite chronica, que ele despresava para não faltar um só dia ao serviço. Teve que faze-lo, muito contrariado, nos primeiros mezes d'este anno, recolhendo ao leito, e d'elle mesmo nos escrevia, revoltando-se contra o medico que lhe prohibia sahir para o seu trabalho.

Quando nós lhe escreviamos, então, a louvar o medico pelas prudentes cautellas que lhe impunha e a recomendar-lhe que não sahissemos absolutamente se achar restabelecido, elle respondia: tenho que sahir, não posso.

Por fim, disse-nos que ia fazer uzo das aguas de Entre-os-Rios, e com effeito o fez; mas poucos dias depois, como já se julgasse restabelecido, logo d'alli sahio, em 6 do mez passado, como nos disse na sua ultima carta «por ter assumptos inadiaveis a tratar no Porto».

Que assumptos seriam, é bem de crêr que era o seu serviço official ou o de qualquer extranho que dependia dos seus bons officios.

Essa partida inopinada de Entre-os-Rios impediu-nos de o vêr—e quem nos diria que pela ultima vez!—quando na tarde d'esse mesmo dia o procurámos lá!

Depois d'isso, só em 21 d'esse mez, tivemos carta sua e agora a triste nova do seu fallecimento, por um telegramma de 10, ao meio dia, que só em 11 ás 2 da tarde recebemos, o que nos impediu de o acompanhar á sua ultima morada, e até de nos fazermos representar no sahimento!

Descance em paz o nosso inolvidavel amigo, sobre cuja campa depomos as lagrimas da dôr que a sua morte nos deixou.

A' sua inconsolavel viuva, a seu digno filho Ernesto Falcão, que conhecemos, e mais familia, os nossos sentidos pesames.

O «Hotel Viriato», de Gouveia

Está-se concluindo, em Gouveia, o edificio para o novo *Hotel Viriato*, e que fica situado no centro da villa, e na estrada que conduz á Serra da Estrella.

O novo hotel dispõe de um conforto moderno e absoluto para a temperatura da aba da Serra, e deve abrir ao publico por todo o mez de outubro.

Nos baixos do hotel vae, a Seciedade de Propaganda da Serra da Estrella, estabelecer um posto de informações sobre ascensão e facilidades na Serra.



Linha do Valle de Vouga

Devido a grande abundancia de original não podemos hoje publicar, como promettemos no numero anterior, o addiccional ao contracto d'esta linha, o que só podemos fazer no proximo numero.



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)

Comparação de preços de materiaes antes e depois da guerra

Materiaes		Preços		
		anteriores á guerra	depois da guerra até 1916	durante o anno de 1917
Aço diverso,	Frs	19,50 % k.	35 % k.	101 % k.
Aros para rodas de locomotiva serie 17/22	"	66,34 cada	111,98 cada	254,15 cada
Aros para rodas de locomotivas serie 81/98	"	111,70 "	220,83 "	266,65 "
Aros para rodas de locomotivas serie 110/135	"	72,52 "	143,75 "	293,75 "
Aros para rodas de locomotivas serie 151/187	"	79,56 "	159,27 "	320 "
Aros para rodas de locomotivas serie 51/56	"	98 "	176 "	354,65 "
Aros para rodas de carruagens e vagões	"	50,83 "	71,58 "	203,10 "
Carris	"	165 T	—	908 T.
Cobre para escoras	"	193 % k.	325 % k.	448 % k.
Greosote	"	107 T	185 T	255 T.
Estanho em lingotes	"	498,75 "	440,46 "	962,50 "
Ferro diverso	"	13,30 % k.	36,51 % k.	110 % k.
Metal anti-friction	"	84,40 "	110 "	248 "
Massarocinha escura	Cts.	614 o k.	614,2 o k.	624 o k.
Oleo mineral escuro	Frs.	23 % k.	27,25 % k.	160,30 % k.
" de purgueira	Cts.	619,7 o k.	621 o k.	660 o k.
Parafusos para via 30 k.ºs.	Frs.	24,43 % k.	45 % k.	134 % k.
" " 40 "	"	24,10 "	46,50 "	136,60 "
" " 45 "	"	23,60 "	44,50 "	143,30 "
Petroleo	Cts.	610,5 o k.	611,5 o k.	628,5 o k.
Tubos de fumo para locomotivas serie 09/026	Frs.	4,80 cada	10,62 cada	23,80 cada
Tubos de fumo para locomotivas serie 61/72	"	3,47 "	10 "	21,25 "
Tubos de fumo para locomotivas serie 151/187	"	4,60 "	10,62 "	20,95 "
Tubos de fumo para locomotivas serie 201/214	"	3,35 "	12,19 "	26,65 "
Placas tubulares de cobre para locomotivas	"	2,60 o k.	—	12,90 o k.
Meias chapas de cobre lateraes.	"	1,98 "	—	10,60 "
Chapas de cobre para portas de locomotivas	"	2,10 "	—	12,90 "
Carvão de pedra.	Sh.	17/11 T	73 T	117,6 T.

Emquanto ao carvão, que era o nosso antigo combustivel, fomos forçados a substituir em grande parte o seu emprego por lenha.

O quadro abaixo mostra bem a diminuição havida em 1917 no carvão importado:

Annos	Tonelagem importada
1914.....	114.430,081
1915.....	105.104,917
1916.....	125.792,926
1917.....	36.248,684

As condições de fretamento dos vapores que transportam o

carvão teem-se aggravado consideravelmente, tendo augmentado as demoras impostas nas cartas de fretamento, para 150 e mesmo 200 Libras por dia, derivando d'esse facto o termos tido que empregar meios extraordinarios para effectuar as descargas a fim de evitarmos tão pesados encargos.

(Continua)



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3 % «Beira-Baixa» e 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau.

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Setembro de 1918 serão pagos os coupons de 1.º e 2.º semestres de 1916, 1.º e 2.º semestres de 1917 e 1.º semestre de 1918 das Obrigações de 3 % «Beira-Baixa» e 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

- pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª série «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %, Esc. 2503
- Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2503
- " " " " " 44 " " " " 2503
- " " " " " 45 " " " " 2503
- " " " " " 46 " " " " 2503
- " " " " " 41 " folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo, Esc. 3503
- Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha " 3504
- " " " " " 43 " " " " 3504
- " " " " " 44 " " " " 3504
- " " " " " 45 " " " " 3504

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5.º da carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

Obrigações de 4 1/2 %, privilegiadas de 2.º grau.

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Setembro de 1918 serão pagos os coupons da folha annexa ás obrigações estampilhadas de 2.º grau de juro variavel até 4 1/2 %, nos termos seguintes:

- Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc. 1526
- " " " " " 18 " " " " 1528

O pagamento será feito nos termos acima indicados na sede da Companhia em Lisboa, todos os dias uteis, das 11 ás 13 e das 14 ás 15 horas, com isenção do imposto do rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 102 de 3 de Agosto seguinte.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da série «Mirandella-Vizeu» com os numeros 2236 a 2240, 2356 a 2360, 3391 a 3395, 11516 a 11520, 17006 a 17010, 22856 a 22860, 23216 a 23220, 23811 a 23835 e 28426 a 28430.

O pagamento dos titulos amortisados e juro das obrigações relativo ao primeiro semestre de 1918 (coupon n.º 58) começará no proximo dia 1 de outubro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º no Porto na filial do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Aliança. O pagamento deste coupon tambem se realizará em Amsterdam, na casa dos srs. Westendorp & C.ª, até 31 de Dezembro do corrente anno.

No acto do pagamento será descontada a avença de contribuição de registo que fôr devida, nos termos do Decreto n.º 4.692 publicado no «Diario do Governo» n.º 184, 1.ª serie, de 23 de Agosto de 1918.

Lisboa, 11 de Setembro de 1918.

O Director de Serviço

Manuel Maria de Oliveira Bello

Lisboa, 14 de Setembro de 1918.

Que o Governo faça cumprir com rigor o racionamento, e terá os elogios dos verdadeiros patriotas.

Bolsa.—O nosso mercado de fundos tem permanecido estacionário, devido a falta de concorrência; porém, nos últimos dias mostrou-se um tanto firme, fechando a semana com boa tendência.

O Cambio do Rio de Janeiro sobre Londres tem permanecido a 12 1/4 ou seja a libra a 19\$511 réis.

Curso de cambios, comparados

	Em 13 DE Setembro		Em 30 DE Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	29 ¹ / ₈	28 ⁷ / ₈	29 ¹ / ₂	29 ³ / ₈
" 90 d/v.....	29 ⁷ / ₁₆	—	29 ⁷ / ₈	—
Paris cheque.....	315	320	305	310
Madrid cheque	395	405	400	410
Amsterdam cheque	815	835	870	890
New York cheque.....	1735	1755	1700	1725
Italia cheque.	265	275	220	230
Suissa " 	385	400	395	405
Libras.....	9570	10500	10530	10560

Bolsas e títulos		Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — SETEMBRO												
		2	3	4	5	6	9	10	11	12	13	—	—	—
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento		43,40	43,45	43,50	43,60	—	43,80	43,80	43,80	43,80	43,80	—	—	—
Divida interna 3 % coupon.....		—	43,45	43,50	43,60	—	43,80	43,80	43,80	43,80	43,80	—	—	—
" 4 % 1888, c/premios.....		22,565	—	—	—	22,560	—	—	22,565	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % 1888/9 c.....		—	63,500	—	—	—	—	64,500	—	—	64,500	—	—	—
" 4 % 1890 c.....		—	—	52,580	52,580	—	52,580	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 1905 c/premios.....		10,560	10,565	10,565	—	10,565	10,565	—	10,570	10,570	—	—	—	—
" 5 1/2 % 1905, (C.º de F.º E.) c		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 % 1909, ob. (C.º de F.º E.) c		—	82,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % 1912, ouro.....		—	—	—	119,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3 % coupon 1.ª serie.....		92,550	92,550	92,560	92,560	93,500	93,500	93,500	—	93,500	93,500	—	—	—
" 3 % 2.ª serie.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 3.ª serie.....		94,560	—	95,500	94,580	95,500	—	94,580	—	95,500	95,500	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	139,500	—	—	—	139,500	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....		302,500	307,500	310,500	312,500	319,500	322,500	331,500	331,550	337,500	345,500	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....		—	—	—	—	—	—	—	—	225,500	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....		329,500	335,500	335,530	335,530	—	339,550	340,500	348,500	351,500	355,500	—	—	—
" Lisboa & Açores.....		—	177,500	177,500	177,550	178,500	179,500	180,500	183,550	186,500	190,500	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....		—	5,510	5,515	—	—	—	5,515	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....		160,500	160,550	—	158,500	—	160,500	160,500	—	—	159,500	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon		59,500	—	—	59,580	60,500	60,500	60,500	—	60,550	60,550	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....		—	—	—	116,500	116,500	116,500	—	116,500	—	116,500	—	—	—
" Companhia C. F. de Benguela tit. 1		—	—	—	99,500	—	—	—	98,550	—	98,550	—	—	—
" " " " " tit. 5		—	—	98,520	98,550	98,550	98,550	—	98,500	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3 % 1.º grau		80,500	80,500	—	80,500	—	—	80,500	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3 % 2.º grau		36,580	36,580	—	36,590	36,590	37,500	—	37,500	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau		—	—	—	—	13,580	—	—	—	13,580	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie		—	—	—	—	—	—	—	81,500	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie		—	—	—	—	—	—	—	—	—	86,500	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa....		86,500	—	—	—	—	84,500	—	—	—	93,500	—	—	—
" prediaes 6 %.....		—	—	93,500	93,500	—	—	93,500	93,500	—	—	—	—	—
" 5 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	90,500	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % " 2.ª ".....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 % 1.º grau..		—	273	278	—	—	—	279	279	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4 % 1.º grau..		—	—	—	—	—	—	130	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3 % 2.º grau..		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....		—	—	—	—	—	—	255	254	258	—	—	—	—
Londres: 3 % portuguez.....		—	58 1/2	—	—	57 1/4	57 1/2	57 1/2	57 1/2	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- (Rêde geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
nhos de ferro Vendas Novas . . .	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas . . . (Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Su e Sueste	20 Agosto	746	3.001.349,553	746	2.097.469,527	+ 903.880,526	4.023,525	2.811,562	+ 1.211,563
Minho e Douro	31 Março	484	642.224,500	484	524.264,551	+ 117.956,549	1.326,590	1.083,519	+ 243,571
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Julho	185	126.202,506	185	116.141,597	+ 10.060 09	682,517	627,579	+ 54,538
Valle do Vouga	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Pova e Famalicão	31 Junho	64	102.303,544	64	93.871,556	+ 8.431,588	1.598,549	1.466,574	+ 131,575
Guimarães	31 Maio	56	87.133,599	56	66.930,545	+ 20.203,554	155,596	1.195,518	+ 360,578
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	20 Agosto	3.681	124.118.426	3.681	112.378.678	+ 11.739.748	33.717	30.529	+ 3.189
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 »	3.664	116.008.128	3.664	101.590.303	+ 14.417.825	31.661	27.726	+ 3.935
Andaluzes	10 »	1.261	22.847.697	1.261	12.023.951	+ 1.823.746	18.118	16.672	+ 1.446
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	31 »	777	9.747.548	777	8.052.408	+ 1.695.140	12.545	10.263	+ 2.182
Lorca a Baza e Aguilas	10 «	168	1.175.841	168	2.896.002	— 1.720.161	6.998	17.238	— 10.204

Linhas ferreas coloniaes

Caminho de Ferro de Inhambane

Conforme prometemos no passado numero da *Gazeta*, vamos hoje extractar do interessante relatorio da exploração do Caminho de Ferro de Inhambane no anno de 1917, alguns dados que mais importantes se nos afiguram para conhecimento dos nossos leitores.

Esta linha ferrea pode ser dividida em duas secções. Uma do kilometro 0 ao kilometro 25, de Inhambane á Mutamba, quasi toda em travessas de madeira, serpenteando em caprichosas curvas e contra-curvas, ao sabor dos recortes da orla direita do vale do Rio Mutamba; outra, do kilometro 25 até ao kilometro 92, onde a linha se precipita em linha recta sobre os obstáculos, colinas ou vales, quasi toda em travessas de ferro, onde abundam os aterros e as trincheiras, e se acham rampas de declive superior a 2 ‰. Sob o ponto de vista da conservação ambas as secções dão muito trabalho, e exigem constante vigilância, sobretudo na epocha das chuvas.

A principal dificuldade com que se lucta é a obtenção do pessoal braçal. Voluntários há pouquissimos, porque a maioria dos homens válidos, ou está emigrada no Transvaal, ou não precisa trabalhar.

Desta sorte, quasi todo o pessoal braçal de conservação é constituído por indígenas recrutados pelas circunscrições, poucos merecendo classificação de homens válidos, e que, ao fim de três meses de serviço, mal tem aprendido ainda a manejar a ferramenta; e assim, a despesa é muito superior ao que normalmente seria de esperar.

Durante o anno de 1917, prosseguiu-se no alargamento de trincheiras e aterros, plantações, conservação de obras de arte, e redução de rampas, tendo-se effectuado um importante trabalho na rampa aos kilometros 82,5 a 84, cujo vértice foi rebaixado de 1^m,40,

Foram substituidas 2:500 travessas de madeira.

Procedeu-se ao assentamento da via em 3 kilometros de linhas annexas á ponte-caes, e ficou em via de rapida conclusão o ramal da Mutamba, da bitola de 0,60, na extensão de 3:200^m, obras que foram pagas pelas verbas da despesa extraordinária do orçamento, e os seus valores em moeda portuguesa são os seguintes:

Assentamento de vias férreas annexas á ponte-caes — extensão 3 kilometros.....	12.000\$00
Construcção do ramal da Mutamba — extensão 3 ^k ,2.....	20.000\$00
Construcção de tomas de água em Jangamo e Inharrime e tanques de cimento armado, canalisação e bomba a vapor em Inharrime	6.000\$00
Construcção da armazem e caes de mercadorias na Mutamba; area coberta 76,0 metros quadrados — superficie do caes 168,0 metros quadrados.....	2.500\$00
Alargamento de trincheiras e aterros, rebaixe de rampas — volume removido 15.000 metros cubicos.....	1.200\$00
Construcção de casa de bagagem annexa á ponte-caes — superficie coberta 37,00 metros quadrados.....	1.000\$00
Substituição de travessas e reforço da linha — 2.500 travessas.....	5.000\$00

As linhas annexas á ponte-cais, cuja exploração começou em fins de 1917, constituem uma rede da bitola de 0^m,60, ao longo das artérias commerciaes da vila, e destinam-se a facilitar o acesso de mercadorias á ponte-cais; a sua receita foi insignificante em 1917, mas aumentará consideravelmente em 1918, sobretudo se forem resolvidas as questões que embaraçam a conclusão da ponte-cais.

O movimento de passageiros, em relação ao anno ante-

rior augmentou em 71 ‰ na 1.^a Classe, e em 21 ‰ o de 2.^a, ao passo que diminuiu em 10 ‰ o movimento de 3.^a classe; porém, como este constitue mais 74 ‰ do movimento total, houve uma diminuição geral de 20 ‰. Estes números significam uma melhoria de muitas situações pessoais, e um retraimento na circulação geral que se nota principalmente no regresso de imigrantes do Transvaal (menos 392 do que em 1916), devido sem dúvida aos avultados recrutamentos recentes. Foi este último numero que influiu na diminuição do tráfego geral de passageiros, pois que deduzidos os de 3.^a classe especial (regressados do Transvaal) se regista um augmento de 69 passageiros, ou seja 0,8 ‰.

O Movimento de regressados do Transvaal (5.408 n'um total de 13.942) constitue 32 ‰ do total geral, o que explica, em parte, a desproporção ascendente e descendente, tambem devida durante o anno de 1917, ás numerosas levadas de recrutados transportados por conta do Estado. O acôrdo com a W. N. L. A., que começou em fins de junho de 1917, foi levado a efeito para atenuar em parte o desequilíbrio, na certeza de que elle não contribuirá para augmentar o quantitativo da emigração que de toda a fórma viria a ter lugar, infelizmente,

Nas mercadorias de grande velocidade diminuiu o movimento em consequencia de passarem a ser expeditas em pequena velocidade muitas mercadorias que até então seguiam em grande velocidade, para obterem procedência, devido ao pequeno numero dos comboios ordinários.

Na pequena velocidade, os mezes em que se registou maior movimento, foram os de Maio a Setembro, epocha em que se effectua o transporte da maior parte dos productos do sólo, destacando-se a *mafurra*, para cujo transporte foi quasi exclusivamente construida a linha ferrea.

O augmento dos transportes em pequena velocidade, foi de cerca de 54 ‰, em relação ao anno anterior, augmento registado apenas nas mercadorias descendentes (productos do sólo) cujo tráfego foi em 1917, duplo do de 1916. O augmento principal foi no transporte de *mafurra*, que tem ido em constante progressão (1:250 Tons. em 1917, contra 388 em 1914), sendo em 1917 superior em 56 ‰, a 1916. Segundo todas as probabilidades, este tráfego será em 1918 de 4 a 5.000 toneladas, em virtude de factores vários, provocados em parte pelo Caminho de Ferro, e, apesar das desastrosas inundações recentes, não será inferior ao de 1917. Nota-se tambem como interessante o transporte de pedra, quasi exclusivamente descendente, devido ao desenvolvimento das construcções em Inhambane, tráfego que tende tambem a augmentar consideravelmente.

O tráfego do assucar, que ia ficando perdido para o caminho de ferro, desde que este deixou de fazer o serviço fluvial, começou a voltar desde a construcção do ramal da Mutamba, e do acôrdo realizado com a Mutamba Sugar Estates; o tráfego de tijolo diminuiu, por ter diminuido consideravelmente a sua applicação em construcções urbanas.

O movimento de gado foi insignificante, devido ás dificuldades de remoção, provenientes das medidas contra a expansão das epizootias. De resto, a criação de gado, antigamente uma riqueza do Districto, e que poderia constituir uma das principaes parcelas de exportação, quasi inteiramente desapareceu, retraindo-se os agricultores, por faltarem os meios de a promover, e o eficaz auxilio dos poderes públicos.

Das oito estações de que se compõe esta linha, a mais importante em movimento de mercadorias, é a de Inharrime, que expede quasi toda a *mafurra* transportada, seguindo-se-lhe a de Inhambane, que expede quasi todas as mercadorias ascendentes, e a de Ravene, que expede quasi toda a pedra. A estação da Mutamba está destinada a representar um papel importante no augmento do tráfego.

Em rendimento apparece em primeiro lugar Inhambane, dando 72 ‰ das receitas, na sua quasi totalidade prove-

nientes de passageiros, e em segundo lugar Inharrime, fornecendo quasi 20 % das receitas; os restantes 8 % cabem ás outras estações, que em 1918 serão entregues a simples guardas de armazem, sendo todo o serviço respectivo feito por agentes do tráfego circulando nos comboios.

Os resultados da exploração no anno findo, comparados com os do anno de 1916, são estes:

	1916	1917
Kilometros em exploração	89	90
Receita da exploração	61.128\$05	56.910\$00
Despesa da exploração	49.350\$06	53.731\$40
Saldo da exploração	11.777\$99	3.178\$60
Coeficiente da exploração	0,80	0,94
Receita por kilometro	686\$00	632\$00
Despesa por kilometro	554\$00	597\$00
Receita liquida por kilometro...	132\$00	35\$00
Tonelagem de mercadorias	2.745	4.164
Passageiros transportados	14.265	13.942
Receita de mercadorias	9.232\$84	10.114\$40
Receita de passageiros	38.975\$64	35.541\$04
Receita diversa	2.211\$57	2.894\$48
Agio do ouro em excesso da receita sobre a despesa	10.710\$00	8.136\$93

O augmento da despesa em 1917 foi devido, como é facil de ver, á alta de preços dos materiaes, ao augmento do tráfego, e á elevação dos vencimentos do pessoal; mas durante o 2.º semestre de 1917, foram tomadas medidas para atenuar estes augmentos de despesa; as receitas diminuíram em virtude da crise geral e da crise particular do districto, mas foram tomadas medidas para as augmentar, medidas que começarão a produzir effeito em 1918.

A comparação do tráfego de mercadorias de pequena velocidade por tarifas, dá os seguintes resultados em toneladas, em comparação com os tres annos anteriores:

Tarifas	1914	1915	1916	1917
N.º 1.....	416:327	304:769	260:061	286:263
N.º 2.....	1.345:994	476:597	489:349	94:481
N.º 3.....	139:698	273:741	351:806	94:481
N.º 4.....	735:916	758:225	282:634	320:795
N.º 5.....	—	448:763	1.000:152	1.558:490
N.º 6.....	—	—	267:447	1.500:376

O estabelecimento das tarifas n.º 5 e 6, em Fevereiro de 1915 e em Outubro de 1916, devidas ás iniciativas dos srs. engenheiros Tamagnini e Carvalhal, respectivamente, foi coroado de excellento exito. Porém, como estas tarifas

são muito baixas (\$030 e \$008 por T. K.) o rendimento não augmentou proporcionalmente; e como diminuiu o rendimento de passageiros, produziu-se o facto aparentemente paradoxal: de diminuir a receita ao passo que augmentou o tráfego; mas isto não quer dizer senão que melhorou a eficiencia, e augmentou o valor dos serviços prestados ao fomento da região.

Pelo que respeita ao pessoal em serviço na linha fereira de Inhambane, vemos no relatorio que elle tem dado, na sua maioria, provas de boa vontade e de bom comportamento, mas que é tambem na sua maioria destituido de iniciativa e desembaraço na execução dos serviços. A culpa d'este facto deve attribuir-se principalmente á deficiencia da organização, que não permite ao chefe do serviço escolher livremente os seus cooperadores, e lhe diffulta, e até impede, de estimular o seu zelo premiando os actos de dedicação e as provas de capacidade.

Tem-se a direcção esforçado por incutir no pessoal a noção da responsabilidade, e, castigando o menos possível, fazer entrar todos no cumprimento dos seus deveres.

Foram raros os actos de indisciplina, mas foram infelizmente muito communs as provas de desleixo e de falta de consciência dos deveres e responsabilidades.

Em resumo, e sempre segundo o que se lê no documento que temos extractado, a situação actual do Caminho de Ferro de Inhambane é a seguinte:

Como Caminho de Ferro de interesse local, a via Inhambane-Inharrime está perfeitamente proporcionada aos fins em vista, que attingirá logo que, efectivada a navegação nas lagoas do sul, e a sua ligação ás regiões da margem esquerda do rio Mutamba:

A ligação de Inhambane a Lourenço Marques está presentemente contra-indicada.

Torna-se necessario planear o *caminho de ferro de penetração* que facilita o acesso ao porto de Inhambane das vastas regiões do interior de que elle é porta natural para o mar.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

A cidade eterna — 4 partes

O esforço americano — 1.ª e 2.ª series

PÓS DE KEATING
MATAM



FORMIGAS BARATAS
PERCEVEJOS
PULGAS
TRACAS

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

Sociedade Española de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

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

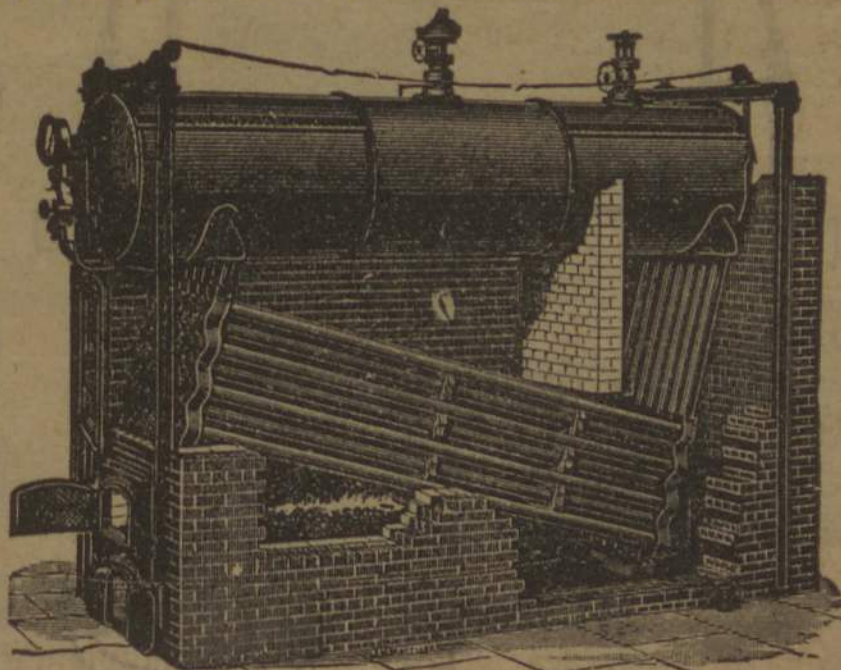
RUA DO COMMERCIO, 84 e 86 — LISBOA

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.



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO 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 18
f 11 55	a 12 50	a 9 45	10 39
12 5	1 36	12 5	1 14
b 5 55	7 13	4 10	5 20
c 7 10	a 8 5	8 20	9 78
8 20	9 49	10 20	11 27
12 25	1 51		

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	7 20	6 4	7 20
7 30	8 50	7 14	8 30
9 30	10 50	b 8 30	9 21
10 20	11 50	a 9 14	9 58

a 1	f 1 41	b 10 30	11 27
b 1 30	2 27	b 12 20	1 13
b 2	f 2 57	1 30	e 2 46
b 5 30	6 22	3 44	5
b 6 15	e 7 8	4 34	f 5 50
a 6 10	7 31	7 14	8 30
b 7	c 8 3	9	10 16
b 8 30	9 31	10 40	11 56
10 30	11 50	b 12 20	1 27
12 45	2 5		

C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
8 23	8 50	b 9 11	9 38
b 5 40	8 9	b 6 30	6 57

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
5	6 39	6 10	7 49
1 45	3 25	8	9 38
a 5 20	6 45	4 5	5 44
5 40	7 8	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
5	5 6	8 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 40	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-Sant.	Lisboa-R	
5	7 30	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	o 1 33	a 10 20
8 5	7 57	8 22	8 30
8 40	d 1 40	d 10 30	3 48

SUL E SUESTE

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

Colimbra	Figueira	Colimbra	
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 45
12 30	3 43	11 10	12 48
		12 55	3 45

Colimbra	Louza	Colimbra	
11 40	1 30	7 10	8 39
7 10	8 30	3 30	5 17

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	
8	4 45	2 55	11 55

Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
5 30	9 53	6	10 24

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	
7 44	8 43	10	10 10
4 26	5 26	6	7 6
7 17	8 12	11 40	12 47

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

Entrone	T. Vargens	Entrone	
8	1 59	4 45	10

Entrone	C. Branco	Entrone	
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

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
a 7 50	11 2	o 1 45	6 13

Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
7	6 1	11 15	8 32

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
4 11	7 37	4 5	6 53
f 7 17	9 18	5 54	8 43
8 25	10 59	8 14	10 19
10 32	1 15	11 52	2 40
5 9	7 10	5 12	7 45
7 25	10 28	8 58	12 20
12 22	2 29	f 10 38	12 35

Porto	Monsão	Porto	
8 25	2 25	4 48	10 19
5 9	10 26	1 58	7 45

Porto	Vianna	Porto	
4 11	9 1	4 43	8 43
7 25	12 7	7 21	12 20

Vianna	Valença	Vianna	
4 44	7 35	7 24	10 9

Vianna	Monsão	Vianna	
7 50	10 31	4 48	7 29
7 55	10 26	4 20	7

Porto	Penafiel	Porto	
9 54	11 46	4 58	6 53
f 12	1 22		

Porto	Marco	Porto	
9 49	12 40	c 1 37	5 38
		f 9 21	11 30

Porto	Regoa	Porto	
6 45	12 10	3 20	8 16

Porto	Tua	Porto	
4 55	10 7	5 20	10 31

Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	4 3	12 7	8 20

Regoa	B. d'Alva	Regoa	
5 18	11 15	5	10 40

Porto	Amarante	Porto	
8	11 13	7 49	10 31
4 55	7 41	5 3	8 20

Regoa	V. Real	Regoa	
9	10 27	5 20	6 30

Regoa	Vidago	Regoa	
12 54	4 48	o 3	6 30
n 9	12 40	10 55	4 45

Pocinho	Carviçais	Pocinho	
3 30	5 25	10 50	12 32

NACIONAL

St. Comba	Vizeu	St. Comba	
l 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	Bragança	Tua	
c 9 40	5	8 15	1 55
3	9 5	r 11 40	6 30

VALLE DO VOUGA

Espinho	Sarnada	Espinho	
5 45	9 6	4	7 31

POVOA DE VARZIM

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Vizeu	Espinho	
8 30	3 46	12 20	7 40

Aveiro	Sarnada	Aveiro	
10	11 38	7	8 46
7 15	8 52	4 30	6 5

Vizeu	Sarnada	Vizeu	
q 4 30	8 36	n 5 30	10 2
f 6 36	10 36		

Porto	Povoa	Porto	
9	10 31	5	6 57
11 15	12 40	8 40	10 10
f 1 15	a 2 24	x 12 20	1 50
c 5 35	7 10	5 10	6 45
8	9 34	f 9 10	10 39
		f 11 6	a 12 9

Povoa	Famalicão	Povoa	
6	7 4	z 7 10	8 29
3 10	4 40	10 10	11 26
	k 3 25	4 45	
	7 20	8 38	

GUIMARAES

Trofa	Guimarães	Trofa	
c 7 40	9 14	11 35	1 6
f 8 25	9 58	f 10	11 26

Trofa	Fafe	Trofa	
9 45	12 21	4 25	7
6 6	8 35	6 40	9 11
c 7 20	10 13	f 3 20	5 54
f 7 20	11 54		

a Directos expressos ou rápidos			
b Semi-directo.			
c Quintas e sábados			
d Porto-Campanhã			
e Dias úteis			
f Domingos e feriados			
g Dia 23 de cada mez.			
h Segundas-feiras			
i Terças-feiras			
j Segundas, terças, quintas e			
k Quartas-feiras			
l Sábados			
m Não ha aos sab. e domingos			
n Terças, quintas e sábados			
o Segundas, Quartas e sextas			
p Seg. quarta a sextas e dom.			
q Terças e quintas-feiras			
r Segundas e sextas-feiras			
s Segundas e quintas-feiras			
t Sábados e domingos			
u Domingos			
v Só até ao Barreiro			
w Nos dias de feira em V. Conde			
x 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 magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1885; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECCÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUCCÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.

