

GZETA DAS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

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

18.^o do 31.^o anno | LISBOA, 16 de Setembro de 1918 | Número 738

SUMMARIO

A estação do Sul e Sueste em Lisboa, por J. Fernando de Sousa.....
 Parte Official — Secretaria de Estado do Commercio—Termo de contrato da Linha de Cascaes—Direcção Geral dos Transportes Terrestres—Portas n.^{os} 1:490, 1:492, 1:493, 1:495 e 1:496.....
 Os rápidos do Norte de Espanha.....
 Publicações recebidas.....
 Viagens e transportes.....
 Sanatorio Carlos Porto.....
 Excursões no paiz — III — Abundância de veraneadores. — Poucos hoteis novos.— Uma villa suja e uma cida' e 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 Portugueses (Relatório) | 284 |
| Parte financeira: | |
| Carteira | 284 |
| Boletim commercial e financeiro..... | 284 |
| Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras..... | 285 |
| Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis..... | 285 |
| Linhos ferreas coloniais | 286 |
| Horário dos comboios..... | 288 |

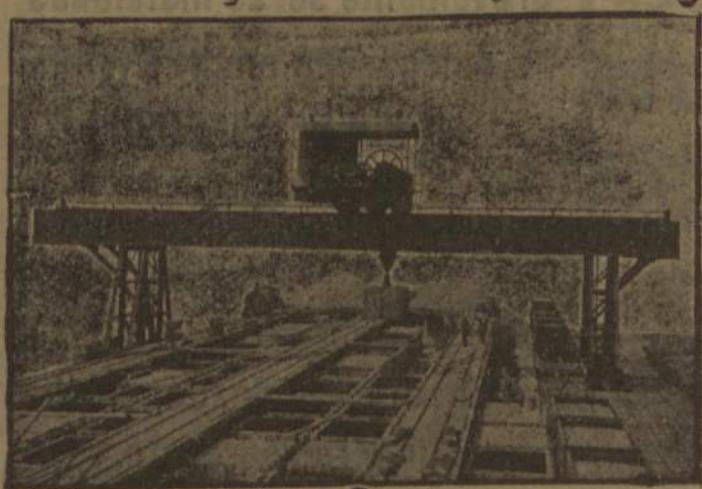
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.^o
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas—da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences.— **Material eléctrico**, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações.— **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — **Cimento «Candlot»**, depósito em Lisboa.— **Máquinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em I T L U e todos os mais para construções — **Rails d'áço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindaste a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Também únicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Sistema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 já instalados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.
DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

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



Appareil-hydraulico de parada, de curso de 7 pés fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orléans

“A Glória Portuguesa”

COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

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

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

Telephones { **Expediente: C. 1202**
Direcção: C. 3376

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

FILIAIS EM:

COIMBRA

R. Ferreira Borges, 122, 1.^o

PORTO

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

Inspectores, agentes
e correspondentes em todas
as terras do País

DELEGAÇÕES EM:

Braga

Tomar

Torres Vedras

Funchal

Faro

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



Effectua os seguintes seguros:

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

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

DIRECÇÃO DA COMPANHIA

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

BANQUEIROS GERAES

José Augusto Dias, Filho & C.ª

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

18.º do 31.º anno | LISBOA, 16 de Setembro de 1918 | Número 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 realise 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 provisório por instalações 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 falecido engenheiro Mancellos Ferraz, então director do Arsenal, chegou a ir a Inglaterra realizar os entendimentos necessarios para a execução immediata das obras, que interessavam sobremodo as esquadras da nossa velha aliada. Estavam assegurados os recursos financeiros e preparadas as convenientes combinações.

Vem a revolução de 1910. Surgem outros planos. Dentro em pouco iniciam-se novas construções no Arsenal actual, apesar de destinadas a desaparecerem, realizando-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 lugar 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. Abandonou-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 o Caes do Sodré, determinaram novos estudos em

1897 e 1898, por commissões technicas, cujos pareceres foram concordes em afirmar 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 localisação 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 distintos 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.

Nesse mesmo anno uma commissão nomeada para propôr o plano da conclusão das instalações 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 Direccão do Caminho de Ferro, que os não precisava nem n'elles pensou. Fez-se elaborar um projecto desastrado de estacada e de barrações para encher o terrapleno, pediu-se a sua execução e representou-se ao Governo contra a collocação da estação alli, alvitmando-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 Câmara e a Companhia Real, de modo que impossibilitava a execução do alvitre. O chefe do Governo, Conselheiro João Franco, sem conhecimento do assumpto, comprometeu-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 triunpha n'este paiz. Ficou por algum tempo sustada a construcção da estação e sem intuito conciliatorio.

Para aplanar difficolidades 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. Nesse 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 oposição do commercio, estaria ha muito construída a estação e dotado o porto de Lisboa com um ampio desembarcadouro servindo não só o considerável 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 realisal-o.

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 inutilizado 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.

Veiu 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, tais 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 importantíssimo e que não pode ser installado convenientemente n'outro ponto, o que não sucede 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 collocal-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 subterrânea e electrificada as estações do Caes do Sodré e de Santa Apolonia. Esse vasto e dispendioso plano, caso venha a ser oportunamente executado, como conviria, não prejudica nem dispensa a estação fluvial do Sul e Sueste, que tem movimento proprio e distinto, de exigua relações com o caminho de ferro marginal.

N'este momento, infelizmente, o preço de materiais, especialmente de ferro, e a dificuldade de os obter, torna impossivel a prompta realização do bello projecto do sr. Santos Viegas, para o desembarcadouro e estação no terrapleno da Alfandega. Indispensável é, porém, que nenhum destino se dê a este que a contrarie e que se completem quaisquer 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 acesso.

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 Praça 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 subterrânea e se faça a estação central no Arsenal, a avenida marginal tem do mesmo modo que ser completada, o que desafoga o accesso da estação fluvial.

Creou-se a Junta Autónoma 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 distinto 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 construção 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 realização de um plano, nem se disponha levianamente 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, organisada de acordo 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 gravíssimo prejuizo do interesse publico, que deve sobrepujar os caprichos dos homens e as rivalidades de serviços.

J. Fernando de Souza.



PARTE OFICIAL

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, ai 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 ano, que consente o contrato de arrendamento até ao prazo máximo de cincuenta anos do troço da linha actualmente explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, compreendido entre Lisboa (Cais do Sodré) e Cascaes, a fazer entre a mesma Companhia e qualquer individuo, empréssia 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 contrato 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 acordo 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 Portugueses, segunda outorgante, obriga-se a pagar ao Estado durante cincuenta anos, a contar do princípio 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 líquida esta verificada no balanço aprovado da mesma Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referido ao exercício de 1917, documento que também fica arquivado na Secretaria Geral desta Secretaria de Estado, incidindo porém, aquela 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 fazê-la directamente.

Art. 2.^o A Sociedade Anónima Estoril, terceira outorgante, a qual a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses 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 cincuenta anos, a cumprir as condições a que a segunda outorgante está obrigado pelas suas concessões constantes do contrato de 14 de Setembro de 1859 e do alvará de 9 de Abril de 1887 e mais disposições vigentes, e bem assim às 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 ele 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 depósito de garantia de 20 000\$ a 100.000\$ e tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, segunda outorgante, concessãoária 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 cincuenta anos, da linha férrea acima mencionada, confirma essa adjudicação e autoriza a sociedade adjudicatária a proceder aos estudos, planos e maiores 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 respetivo concurso, seu programa e caderno de encargos, e condições tanto gerais como particulares constantes dos documentos entregues à Companhia, segunda outorgante, em 24 de Agosto do ano 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 Cascais nos precisos termos deste contrato, pelo prazo de cincuenta anos 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 electrificada, suas dependências e pertenças 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 contrato, como para o de rescisão ou fim dele, sem que a aprovação da Companhia, segunda outorgante, importe responsabilidade alguma para ela, nem dispense as autorizações e acordo das estações oficiais 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 sómente de 5 por cento, deste preço, o qual será determinado por arbitramento em caso de dúvida 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, à Sociedade, terceira outorgante, é restrito ao troço da linha férrea do Cais do Sodré ao seu terminus em Cascais, reservando a Companhia, segunda outorgante, todos os direitos de concessionária que dela é e continua a servir por tanto excluídas todos os que nessas e mais qualidades lhe pertencem e impendem como locadora e que á locataria 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 Cascais, 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 acordo com o estado qualquer modificação que as circunstâncias justifiquem.

Art. 7.^o O domicílio 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 Juizo arbitral como resulta da concessão do Estado autorizada pela respectiva lei e acto dela emergente, cabendo intervenção obrigatória de assistente, pelo menos aquela 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 mediador para facilitar a terminação amigável da dúvida ou questão, usando dos meios adequados a obter essa solução como só de equidade e conveniente a todos os interessados ou à causa e utilidade públicas, o que prometem observar. E tendo sido presente um ofício da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, datado de 17 de Junho de 1916, em que declara ter o seu conselho de Administração tomado conhecimento dum 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 circunstâncias, os trabalhos da electrificação não poderem ser concluídos dentro do prazo de dois anos fixado na condição 3.^o do caderno de encargos, sem que isto implique qualquer responsabilidade ou prejuízo para a referida Sociedade, terceira outorgante, e que, em tal hipótese de atraso, lhe seja relevado o período 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 aquela Sociedade, terceira outorgante, não tiver concluídos 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 áquela 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 ofício acima designado, ficando entendido que o período de cincoenta 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 a vapor do trôco 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 necessária sanção nas condições seguintes, que devem considerar-se de natureza transitória e vigorando só enquanto não estiver electrificado o referido trôco de via férrea.

1.º 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 concluídos o inventário e os mais actos que porventura sejam também indispensáveis para o efeito.

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

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

a) 30.000\$ annuais 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 anual da linha ou ramal de Cascais;

c) Pelo uso do material e como compensação da amortização respectiva, \$02(5) por cada quilómetro de percurso anualmente realizado na linha de Cascais pelos comboios que nela funcionem e não sejam por conta da companhia.

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

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

§ 3.º No primeiro ano far-se-hão nas cifras resultantes das alíneas a) b) e c) e nos mínimos 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 ano 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 assistencia.

§ 5.º Obriga-se também a terceira outorgante a entregar á segunda, nos termos usuais, as importâncias 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.º 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 período de seis meses a contar do dia a que se refere o § 1.º da condição 1.º.

§ 1.º Passará definitivamente para o serviço da terceira no fim do mencionado prazo de seis meses 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.º Enquanto a terceira mantiver a exploração da linha pela tracção a vapor será sempre da segunda o pessoal de tracção.

§ 3.º 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.º 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 necessário, que deverá constar de inventário assinado e rubricado pelos representantes das duas partes.

§ 4.º Por acordo 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 necessário 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 cincuenta, sempre que haja requisição da terceira outorgante neste sentido.

§ 3.º A segunda outorgante fornecerá ainda, sem prejuízo da exploração das suas outras linhas, o material suplementar necessário tanto para substituir, pelo tempo que seja indispensável, 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.º 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.º Passando esta linha a ser explorada pela tracção eléctrica, restituirá a terceira outorgante á segunda, quer o material circulante, quer, sem prejuízo 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.º 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 líquido que se apurar depois de realizados os pagamentos a que se refere a condição 2.º, 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.º e seus parágrafos e as de reparações de material.

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

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

6.º 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 aquela possa sem inconveniente realizar, e por esta lhe sejam requisitados para a execução do presente contrato;

7.º Devem as duas empresas contratantes prestar-se reciprocamente o concurso necessário 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 prejuízo 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.º A mesma segunda outorgante transportará, pelas linhas por ela exploradas, o combustível, materiais, ferramentas, utensílios, máquinas e material circulante necessário para a exploração da linha de Cascais pela tracção a vapor.

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

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

8.º As regalias concedidas pela segunda outorgante ao respectivo pessoal e a quaisquer outras pessoas, e que não resultem do alvará de concessão, sómente vigoram, quanto á linha de Cascais, 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 elas respectivamente exploradas, cada uma concederá ao pessoal da outra.

9.º O depósito de garantia do contrato relativo á electrificação da linha de Cascais 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.º Observar-se-há, na parte aplicável, o disposto nos artigos 2.º, 7.º 8.º, e nas cláusulas 1.º, § 2.º; 7.º, 13.º § 1.º parte final; 15.º

§ 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 respetivo caderno de encargos, de 23 de Junho de 1915.

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

Pela segunda outorgante foi dito:

Que nenhuma responsabilidade assume pela inexecução de qualquer cláusula do contrato, quando se dé 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 contrato, ao qual assistiram como testemunhas o segundo oficial Luís António Zacarias Cândido de Carvalho, e o terceiro oficial Augusto César da Câmara Santos.

O presente contrato está escrito em treze folhas d'este livro, que pelos outorgantes são rubricadas, com exceção da última, por conter as assinaturas; e foi pago o imposto de selo por ele devido, na importância de 603\$60 por meio de estampilhas fiscais, que vão abaixo afixadas.

E eu, José Maria Cordeiro de Sousa, secretário 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 assinaturas de Joaquim Mendes do Amaral, José Adolfo de Mello e Sonsa, Manuel Francisco da Costa Serrão, José Carreira de Sousa, João de Sommer Ribeiro, Luís Antônio Zacarias Cândido de Carvalho, Augusto César da Câmara Santos, José Maria Cordeiro de Sousa.

Fui presente.—Augusto Vieira Soares.

Direcção Geral dos Transportes Terrestres

Secretaria Geral

PORTRARIA 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 deste 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 atendível;

Considerando também que outras empresas ferro-viárias do continente estão já usufruindo igual benefício;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário 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 importância resultante da aplicação 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 importância.

Paços do Governo da República, 31 de Agosto de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

PORTRARIA 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 importância de 12.591\$77, foi apresentada pela mesma Companhia: manda o Governo da República Portuguesa, pela Secretaria de Estado do Comércio, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, da Junta Consultiva dos Caminhos de Ferro, que à mesma Companhia seja paga a mencionada importância, 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 República, 5 de Setembro de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

PORTRARIA N.º 1.493

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

foi apresentada pela mesma Companhia: manda o Governo da República Portuguesa, pela Secretaria de Estado do Comércio, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que à 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 República, 5 de Setembro de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

PORTRARIA N.º 1:493

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 República Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que à referida Companhia seja paga a importância de 135.000\$, de que o Estado lhe é devedor pelo contrato de 12 de Outubro de 1882, relativo ao 1.º semestre de 1918.

Paços do Governo da República, 5 de Setembro de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

PORTRARIA 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 República Portuguesa, pelo Secretário do Estado do Comércio, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 68.363\$66, como liquidação provisória desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, 5 de Setembro de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.



Os rápidos do Norte de Espanha

Desde 1 d'este mês foram restabelecidos os comboios rápidos n.ºs 9 e 10, do Norte de Espanha, entre Madrid e Hendaya, que partem da capital espanhola às 9 horas da manhã e chegam alli às 9,10 da noite.

Este serviço durará até ao fim do mês e foi restabelecido, para accudir ao enorme transito entre Madrid e as praias espanholas do Cantábrico, cuja concorrência acarretou à Companhia, no mês de agosto, um extraordinário atraso em todos os comboios, atraso esse que deu lugar a vários conflitos dos passageiros com os empregados do caminho de ferro.

Presentemente circulam três comboios rápidos por dia, de Madrid para Hendaya.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Almanach Bertrand, por Fernandes Costa-20.º anno.

É sempre com prazer que registamos a aparição deste interessante livro, que de anno para anno se desenvolve apesar da crise pavorosa de papel, que cada vez torna mais difícil a vida de publicações.

Vem, como de costume, repleto de notícias interessantes, de anedotas, de conceitos, e profusamente ilustrado com numerosas gravuras.

O seu preço, apesar de todas as dificuldades 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 Espanha

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

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.º 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 incluido o imposto do selo, nem a sobretaxa em vigor.

Imposto de selo em Hespanha

O imposto de selo 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 aumentado, 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 excede 500.

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

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

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

Indicações nos volumes a transportar

O aumento 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 sim de evitar quanto possivel as trocas, erros de destino e os consequentes atrasos e prejuizos que acarretam para o Publico, a Companhia Portugueza autorizada pelo Governo, publicou recentemente um Aviso dando a conhecer que não aceitará a transporte quaequer 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 accrescentar-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 târa já contiver inscrições anteriores, deverão estas ser inutilisadas ou occultadas.

Quando não seja pratico fazer a inscrição 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 aceitar qualquer volume cuja etiqueta não julgue sufficientemente presa por forma estável e capaz de resistir aos roçamentos e embates proprios do transporte e à manipulação, humidade, etc.

As indicações do nome do consignatario e da estação de destino não impedem que os expedidores aponham nos volumes quaequer 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 fúnebres; 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 comerciaes, com excepção do pão de origem hespanhola, que pode circular livremente.

Equalmente 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

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

Limpa pelc 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.

ESTAMPARIA MECHANICA
14, L. da Annunciada, 16—175-A, R. de S. Bento, 175-A
Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

Sanatorio Carlos Porto

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

Partimos para S. Braz de Alportel, no sabbado à noite, em comboio especial, na companhia do Secretario de Estado do Comercio, sr. Mendes do Amaral, e varios funcionários superiores dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, entre os quais notámos o digno sub-director sr. José Abecassis, Carlos de Vasconcellos Porto, chefe do serviço de fiscalização, Moraes Sarmento, 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 automóveis, 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 lisonjeira que se pode imaginar, pois que n'um paiz onde tudo são dificuldades, 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 deante, 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 carácter, é incapaz de exigir), conseguiu reunir os capitais e os materiais para a obra que levantou, pequena nas dimensões, mas grandiosa na accão e no estímulo que ha de trazer ao nosso meio.

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

O edifício 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 funcionário superior que seja atacado da terrível 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 perfeitas.

Circundando o edifício, há uma vasta horta, com deliciosa agua potável.

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

A nova casa de repouso tem instalação 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.

*

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

Antes da leitura do auto de inauguração, o sr. Secretario de Estado do Comercio, n'um brilhante discurso,

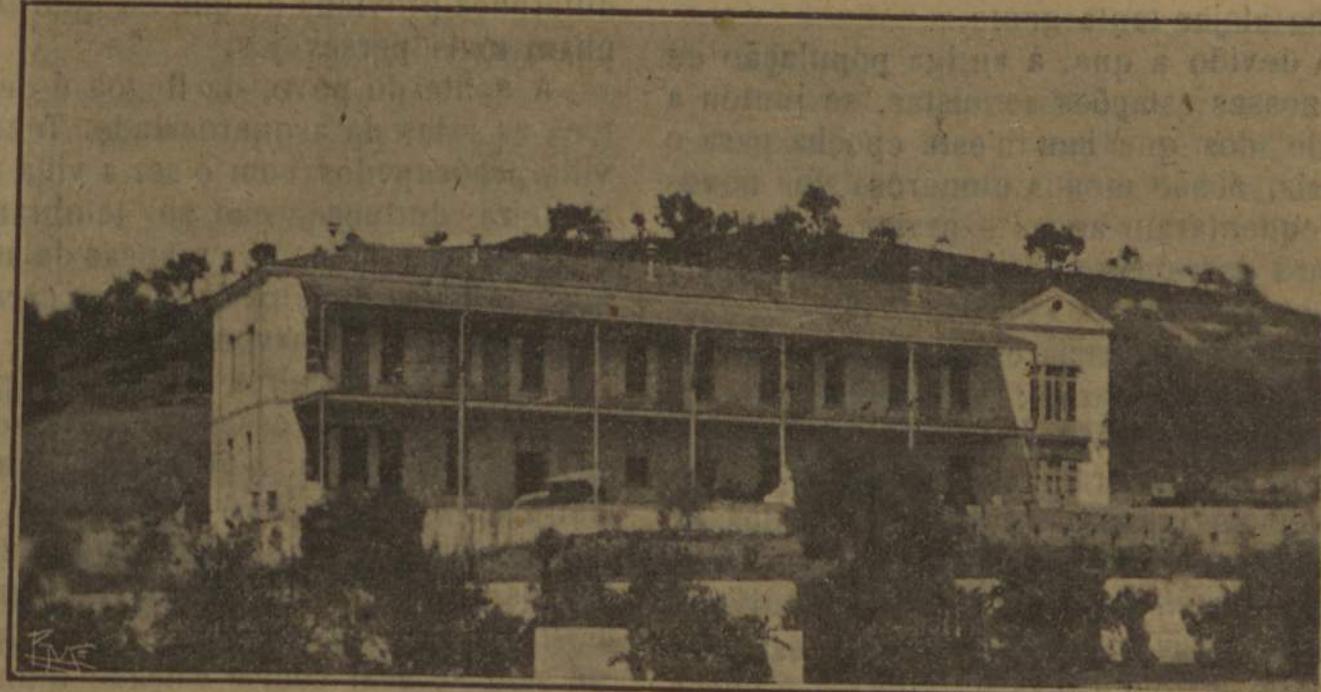
alem de manifestar o seu contentamento pela obra que acabava de inaugurar-se, manifestou o desejo firme de auxiliar não só os serviços ferro-viários, mas tambem o pessoal, porque a humanidade avança, e não deve ser o pessoal que vá até aos superiores, mas estes aos seus subordinados, com obras como a 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 distintos, Drs. Nuno Porto, José d'Almeida e Francisco Rompana, tecer 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 commissão 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.



SANATORIO CARLOS PORTO, FACHADA SUL

Excursões no paiz

III

Abundancia de veraneadores.—Poucos hotels novos.—Uma villa suja e uma cidade limpa.—O «record» dos grandes incêndios.—A romaria de Lamego e as reletas.—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 saudáveis 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 hóspedes, 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 também devido a que, á antiga população de frequentadores das nossas estações acquistas, se juntou a numerosa quantidade dos que iam n'esta época 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 descansarem, para figurarem, para gastar e gosar.

Por outro lado, se a affluencia cresceu, os meios de alojamento quasi nada aumentaram: 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 alimentícios e dos artigos que n'essas casas se consomem, como roupas, combustível, sabões, vellas, etc. Alguns, raros, por motivo da enorme carestia dos ovos, passaram a considerar este prato como extraordinário, e, por causa da falta de açúcar, suprimiram o café, o chá e o leite, e sobretudo o doce à sobremesa.



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 empreza d'estas aguas, no Vidago, edifício ainda em atrasada construção, 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 províncias.

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 emprezario 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 kilómetros.

Quem não fôr 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 sujidade não fallamos; deve ter sido n'um hotel da Regoa onde, segundo consta, extranhou um hóspede que houvesse quartos de 4.000 réis e de 1.000 réis (era no tempo d'esta moeda) o hoteleiro lhe explicou que a diferença provinha de que os quartos de 4.000 réis... tinham mais persevejos.

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

Mulheres, homens, crianças 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 cacos de vinho, estão cobertas de bosta de boi. Ali no largo da estação é difícil 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. Sobe-se continuamente a uma encosta pelo valle do Varosa, vendo-se na frente, na outra margem, as grandes plantações de vinhedos que constituem a riquesa 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 aceito é outro. Os carros param na praça central que é ladeada pela bella fachada gothica da Sé, um jardim bem tratado diante do grande edifício do antigo paço episcopal, o correio, também n'uma casa antiga, o Hotel Commercio, modesto mas limpo, e do outro lado o antigo azylo, queimado, há alguns annos, por um incêndio.

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

Em 1868 o fogo devorou toda a sacristia e alfaia 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 meses novo sinistro, no mesmo local, comunicou-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 lema as iniciaes N. A. D. A. querendo dizer: *Não Acudas; Deixa Arder.*

A cidade é muito aprazivel, bem disposta, tendo na frente da avenida principal o Santuario dos Remedios ao qual se sobe por um escadario 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 panoramas.

A parte antiga da cidade, especialmente a rua da Olaria, de forte inclinação, com as suas minusculas e sucessivas vendas de fructas, pão, etc., é curiosissima no seu aspecto puramente arabe, o que, de facto, se nota a meudo em outros locaes,

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 feitos, 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'aquelle terra!

Outro spectaculo desagradável 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 viemos (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, depois de um sacrificio superior ás suas forças.

De entre os que foram cumplir promessas não se nouou o bondoso crente que, segundo contaram os jornaes no anno passado e nos garantiram ser verdade, prometteu 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 pre dilecto 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'aquellos a quem o homem inspira mais odio; e por uma simples rasão: porque ha almas piores.

Ha os que pelas suas ambições desmedidas, desejam no seu intím, 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 veiu 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.

Neste logar o conhecemos, ha quarenta annos, logar que elle já desde annos antes exercia e que, pela posição oficial que então exercia no Serviço do Trafego o auctor d'estas sentidas linhas, já establecerá 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 devíamos alojar-nos, visto que a affluencia de convidados para a festa inaugural tornava difícil encontrar pousada.

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

Para elle não havia dificuldades, 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 pelo 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, installação 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 oficial que de Falcão tiveramos, 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 attenções 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 discípulo o deverá substituir, mas difficilmente conseguirá igualar.

Nós, pessoalmente, e a nossa *Gazeta* perdemos n'elle um amigo, d'aquellos 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, vítima de uma bronchite chronica, que ele despresava para não faltar um só dia ao serviço. Teve que fazê-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 sahisse sem absolutamente se achar restabelecido, elle respondia: tenho que sahir, não posso.

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

Que assumptos seriam, é bem de crer que era o seu serviço oficial ou o de qualquer estranho que dependia dos seus bons officios.

Essa partida inopinada de Entre os-Rios impediu-nos de o ver—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 falecimento, por um telegramma de 10, ao meio dia, que só em 11 às 2 da tarde recebemos, o que nos impediu de o acompanhar á sua ultima morada, e até de nos fazermos representar no sahimento!

Descanse em paz o nosso inolvidável amigo, sobre cuja campa depomos as lagrimas da dor 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 Víriato», de Gouveia

Está-se concluindo, em Gouveia, o edifício para o novo Hotel Víriato, e que fica situado no centro da villa, e na estrada que conduz á Serra da Estrela.

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

Nos baixos do hotel vai, a Sociedade de Propaganda da Serra da Estrela, estabelecer um posto de informações sobre ascensão e facilidades na Serra.

carvão teem-se aggravado consideravelmente, tendo aumentado 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 extraordinários para efectuar 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 4½% 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 4½% privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4½% 1.ª série «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3%, Esc. 2\$03

— Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2\$03

 "

O pagamento será feito nos termos acima indicados na séde 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 4½%, 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 4½% nos termos seguintes:

— Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc. 1\$26
 "

O pagamento será feito nos termos acima indicados na séde 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 amortização as obrigações da série «Mirandella-Vizeu» com os números 2236 a 2240, 2356 a 2360, 3391 a 3395, 44516 a 44520, 47006 a 47010, 22856 a 22860, 23216 a 23220, 23831 a 23835 e 28426 a 28430.

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

No acto do pagamento será descontada a avença

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Setembro de 1918.

Lei de racionamento. — Entra ámanhã em vigor a lei do racionamento, medida sem dúvida de grande alcance, que honra o Governo que a decretou; veio tarde, é certo, mas ainda assim, sendo rigorosamente cumprida, vem atenuar um pouco a falta de gêneros de primeira necessidade.

Pena é que o nosso povo não tenha a noção das coisas, para deixar de metter a ridículo a Junta de Freguesia encarregada do fornecimento das cartas de consumo, chegando até ao insulto, como temos tido occasião de observar.

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.

Cambios. — O mercado cambial, que ha dias se vem mostrando firme, devido, sem dúvida, a manejos especulativos, pois que as necessidades da praça não tem sido grandes, afrouxou no fim da semana, ficando com essas tendências.

O Cambio do Rio de Janeiro sobre Londres tem permanecido a $12\frac{1}{4}$ 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 $\frac{1}{8}$ | 28 $\frac{7}{8}$ | 29 $\frac{1}{2}$ | 29 $\frac{3}{8}$ |
| " 90 d/v..... | 29 $\frac{7}{16}$ | — | 29 $\frac{7}{8}$ | — |
| 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..... | 9\$70 | 10\$00 | 10\$30 | 10\$60 |

| Bolsas e títulos | Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — SETEMBRO | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---------|---------|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|---|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | — | — | — |
| Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento | 43,40 | 43,45 | 43,50 | 43,60 | — | 43,80 | 43,80 | 43,80 | 43,80 | 43,80 | — | — | — |
| Dívida interna 3% coupon | — | 43,45 | 43,50 | 43,60 | — | 43,80 | 43,80 | 43,80 | 43,80 | 43,80 | — | — | — |
| " 4%, 1888, c/preiaos | 22\$65 | — | — | — | 22\$60 | — | — | 22\$65 | — | — | — | — | — |
| " 4%, 1888/9 c..... | — | 63\$00 | — | — | — | — | 64\$00 | — | — | 64\$00 | — | — | — |
| " 4%, 1890 c..... | — | — | 52\$80 | 52\$80 | — | 52\$80 | — | — | — | — | — | — | — |
| " 3%, 1905 c/premios | 10\$60 | 10\$65 | 10\$65 | — | 10\$65 | 10\$65 | — | 10\$70 | 10\$70 | — | — | — | — |
| " 5%, 1905, (C.º de F.º E.) c | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5%, 1909, ob. (G.º de F.º E.) c | — | 82\$00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4%, 1912, ouro..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| externa 3%, coupon 1.ª serie | 92\$50 | 92\$50 | 92\$60 | 92\$60 | 93\$00 | 93\$00 | 93\$00 | 93\$00 | 93\$00 | 93\$00 | — | — | — |
| 3%, 2.ª serie..... | — | — | 95\$00 | 94\$80 | 95\$00 | — | 94\$80 | — | 95\$00 | 95\$00 | — | — | — |
| 3%, 3.ª serie..... | 94\$60 | — | 95\$00 | 94\$80 | 95\$00 | — | 139\$00 | — | — | — | 139\$00 | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4%, 4% | — | — | — | — | — | — | 322\$00 | 331\$00 | 331\$50 | 337\$00 | 345\$00 | — | — |
| Acções Banco de Portugal..... | 302\$00 | 307\$00 | 310\$00 | 312\$00 | 319\$00 | 322\$00 | 331\$00 | 331\$50 | 337\$00 | 345\$00 | — | — | — |
| Commercial de Lisboa..... | — | 329\$00 | 335\$00 | 335\$30 | 335\$30 | — | 339\$50 | 340\$00 | 348\$00 | 351\$00 | 355\$00 | — | — |
| Nacional Ult ramarino..... | — | 177\$00 | 177\$00 | 177\$50 | 178\$00 | 179\$00 | 180\$00 | 183\$50 | 186\$00 | 190\$00 | — | — | — |
| Lisboa & Açores..... | — | — | 5\$10 | 5\$15 | — | — | 5\$15 | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional..... | — | 160\$00 | 160\$50 | — | 158\$00 | — | 160\$00 | 160\$00 | — | — | 159\$00 | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon..... | 59\$00 | — | — | — | 59\$80 | 60\$00 | 60\$00 | 60\$00 | — | 60\$50 | 60\$50 | — | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon..... | — | — | — | — | 116\$00 | 116\$00 | 116\$00 | 116\$00 | — | — | — | — | — |
| Companhia Através d'Africa..... | — | — | — | — | 99\$00 | — | — | 98\$50 | — | 116\$00 | — | — | — |
| Companhia C. F. de Benguela tit. 1 tit. 5 | — | — | 98\$20 | 98\$50 | 98\$50 | 98\$50 | 98\$50 | 98\$50 | 98\$50 | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º gran | 80\$00 | 80\$00 | — | — | 80\$00 | — | 80\$00 | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau..... | 36\$80 | 36\$80 | — | 36\$90 | 36\$90 | 37\$00 | — | 37\$00 | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau..... | — | — | — | — | 13\$80 | — | — | — | — | 13\$80 | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau..... | — | — | — | — | — | — | — | 81\$00 | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª série..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª série..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 86\$00 | — | — |
| Companhia das Aguas de Lisboa..... | 86\$00 | — | — | 93\$00 | 93\$00 | — | 84\$00 | 93\$00 | 93\$00 | — | 93\$00 | — | — |
| predias 6%..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 5% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 4% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% portuguez 1.ª serie..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3% 2.ª | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções Companhia Cam. F. Port..... | — | 273 | 278 | — | — | — | 279 | 279 | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau..... | — | — | — | — | — | 130 | — | — | — | — | — | — | — |
| Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta..... | — | — | — | — | — | 255 | 254 | 258 | — | — | — | — | — |
| Londres: 3% portuguez..... | 58% | — | — | 57 $\frac{1}{4}$ | 57% | 57% | 57% | 57% | — | — | — | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | MEDIA KIOMETRICA | | |
|------------------------------------|------------------------------|------------------|--------|-------|--------|------------------|---------|---------|
| | | Kil. | Totais | kil. | Totais | Escudos | Escudos | Escudos |
| Portuguezas | | | | | | | | |
| Companhia Cami-(Rêde geral..... | — | 1.073 | — | 1.073 | — | — | — | — |
| nhos de ferro Vendas Novas..... | — | 70 | — | 70 | — | — | — | — |
| Portuguezes... Coimbra a Louzã</td | | | | | | | | |

Linhos 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 asfiguram para conhecimento dos nossos leitores.

Esta lirha ferrea pode ser dividida em duas secções. Uma do kilómetro 0 ao kilómetro 25, de Inhambane á Mutamba, quase 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 kilómetro 25 até ao kilómetro 92, onde a linha se precipita em linha recta sobre os obstáculos, colinas ou vales, quase toda em travessas de ferro, onde abundam os aterros e as trincheiras, e se acham rampas de declive superior a 2¹º. 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 luta 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, quase 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 tém 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, plantaçoes, conservação de obras de arte, e redução de rampas, tendo-se efectuado um importante trabalho na rampa aos kilómetros 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 kilómetros 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 Jangamô 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-cáis, 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 aumentou em 71,1º na 1.^a Classe, e em 21,1º de 2.^a, ao passo que diminuiu em 10,1º o movimento de 3.^a classe; porém, como este constitue mais 74,1º do movimento total, houve uma diminuição geral de 20,1º. 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 número que influiu na diminuição do tráfego geral de passageiros, pois que deduzidos os de 3.^a classe especial (regressados do Transvaal) se regista um aumento de 69 passageiros, ou seja 0,8,1º.

O Movimento de regressados do Transvaal (5.408 n'um total de 13.942) constitue 32,1º do total geral, o que explica, em parte, a desproporção ascendente e descendente, também devida durante o anno de 1917, ás numerosas levadas de recrutados transportados por conta do Estado. O acórdão 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 aumentar o quantitativo da emigração que de toda a forma viria a ter lugar, infelizmente,

Nas mercadorias de grande velocidade diminuiu o movimento éin consequencia de passarem a ser expedidas 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 meses 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 solo, destacando-se a *mafurrá*, para cujo transporte foi quasi exclusivamente construída a linha ferrea.

O aumento dos transportes em pequena velocidade, foi de cerca de 54,1º em relação ao anno anterior, aumento registado apenas nas mercadorias descendentes (produtos do solo) cujo tráfego foi em 1917, duplo do de 1916. O aumento principal foi no transporte de *mafurrá*, que tem ido em constante progressão (1:250 Tons. em 1917, contra 388 em 1914), sendo em 1917 superior em 56,1º, 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 também como interessante o transporte de pedra, quase exclusivamente descendente, devido ao desenvolvimento das construções em Inhambane, tráfego que tende também a aumentar consideravelmente.

O tráfego do açucar, que ia ficando perdido para o caminho de ferro, desde que este deixou de fazer o serviço fluvial, começou a voltar desde a construção do ramal da Mutamba, e do acórdão realizado com a Mutamba Sugar Estates; o tráfego de tijolo diminuiu, por ter diminuido consideravelmente a sua aplicação em construções 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 Distrito, e que poderia constituir uma das principaes parcelas de exportação, quase inteiramente desapareceu, retraiendo-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 quase toda a *mafurrá* transportada, seguindo-se-lhe a de Inhambane, que expede quase todas as mercadorias ascendentes, e a de Ravene, que expede quase toda a pedra. A estação da Mutamba está destinada a representar um papel importante no aumento do tráfego.

Em rendimento aparece em primeiro lugar Inhambane, dando 72,1º 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 armazém, sendo todo o serviço respetivo feito por agentes do tráfego circulando nos comboios.

Os resultados do 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 |
| Coefficiente 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 aumento da despesa em 1917 foi devido, como é facil de ver, á alta de preços dos materiais, ao aumento do tráfego, e á elevação dos vencimentos do pessoal; mas durante o 2.º semestre de 1917, foram tomadas medidas para atenuar estes aumentos de despesa; as receitas diminuiram em virtude da crise geral e da crise particular do distrito, mas foram tomadas medidas para as aumentar, medidas que começarão a produzir efeito 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 excellente exito. Porém, como estas tarifas

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

Pelo que respeita ao pessoal em serviço na linha ferrea de Inhambane, vêmos 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 atribuir-se principalmente á deficiencia da organização, que não permite ao chefe do serviço escolher livremente os seus cooperadores, e lhe dificulta, 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 possivel, 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 consciencia 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 atingirá 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 necessário planejar o caminho de ferro de penetração que facilita o acesso ao pôrto 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 SENSACIONAIS DA SEMANA

A Cidade eterna — 4 partes

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



Sociedade Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

Succursaes: 5 Venta de la Vega, 1, Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

RUA DO COMMERÇIO, 84 e 86 — LISBOA

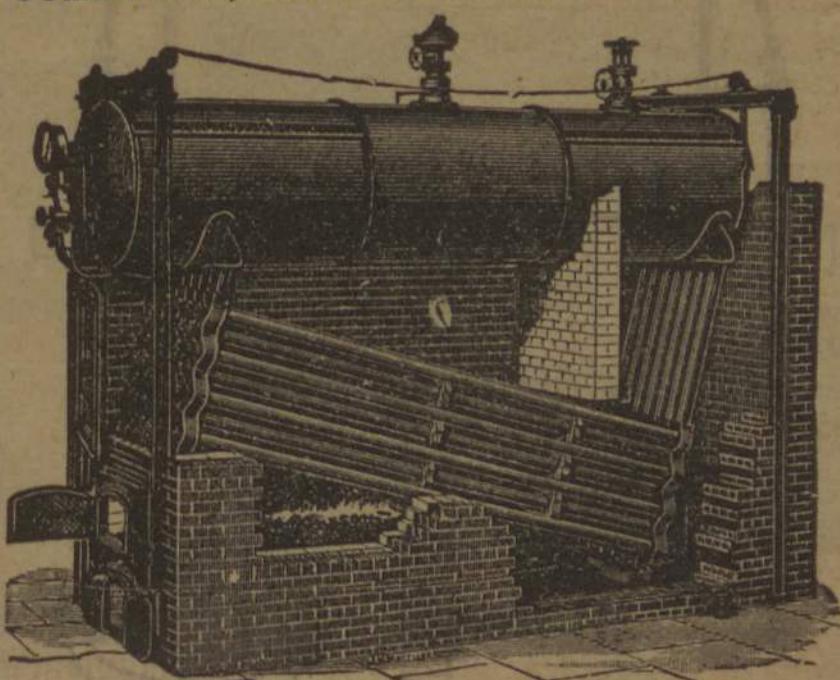
Constructores de caldeiras

Aqua-Tubulares

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

Ha mais de 14.000.000 cavalos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellhas 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» tipo terrestre

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA

| PART. | CHEG. | PART. | PART. | CHEG. |
|------------|-------------|----------|-----------|-------|
| | Alfarelos | Aveiro | Alfarelos | |
| | 2 50 | 6 3 | 8 54 | 11 25 |
| Lisboa-R | Cintra | Lisboa-R | | |
| 8 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 39 | e 2 46 | |
| b 5 30 | 6 22 | 3 44 | 5 | |
| b 6 15 | e 7 8 | 4 34 | f 5 50 | |
| a 6 50 | 7 31 | 7 14 | 8 30 | |
| b 7 | e 8 3 | 9 | 10 16 | |
| b 8 30 | 9 31 | 10 80 | 11 56 | |
| 10 30 | 11 50 | b 12 20 | 1 27 | |
| 12 45 | 2 5 | — | — | |
| C. Sodré | P. d'Areos | C. Sodré | | |
| b 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 36 | |
| 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 | 6 55 | 7 49 | |
| 9 5 | 9 57 | 8 44 | 9 36 | |
| 1 45 | 2 39 | 10 15 | 11 5 | |
| a 5 20 | 6 4 | 4 56 | 5 44 | |
| 5 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 | |
| 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 | |
| f 30 | 6 52 | 9 10 | 11 14 | |
| Pampilh. | Mangualde | Pampilh. | | |
| o 5 | 10 43 | o 7 33 | 10 51 | |
| n 7 50 | 1 12 | o 1 45 | 6 13 | |
| Pampilh. | V. Formoso | Pampilh. | | |
| 7 | 5 1 | 11 15 | 8 32 | |

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^o — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^oNO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

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

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Bélgica

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 accão rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUCÇÃO SIMPLES

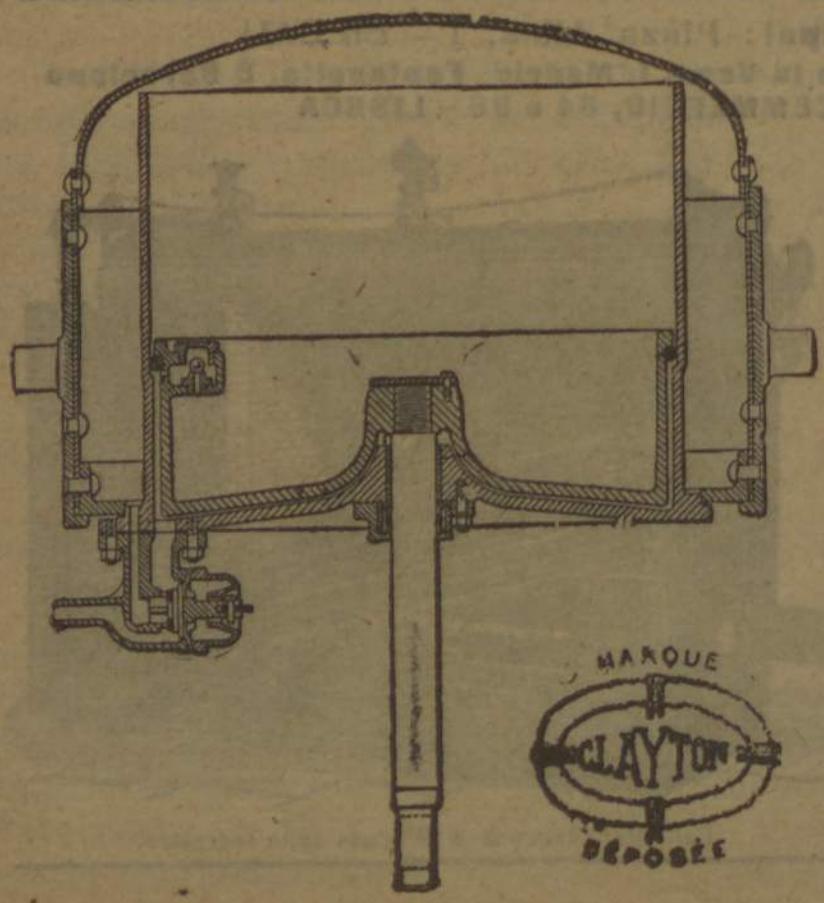
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que teem 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 Guimaraes — Companhia do Porto à Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



| PART. | CHEG. | PART. | PART. | CHEG. |
|---------------------------|----------------|-----------|-----------|-------|
| | Alfarelos | Aveiro | Alfarelos | |
| | 2 50 | 6 3 | 8 54 | 11 25 |
| Alfarelos | Figueira | Alfarelos | | |
| 2 50 | 4 45 | 7 30 | 8 21 | |
| Coimbra | Figueira | Coimbra | | |
| 5 | 7 4 | 4 25 | 7 5 | |
| 7 35 | 9 20 | g 6 30 | 8 15 | |
| 11 25 | 2 13 | 11 35 | 1 27 | |
| 11 25 | 6 25 | 2 55 | 6 55 | |
| 4 35 | 12 30 | 3 43 | 11 10 | 12 48 |
| 12 30 | 12 55 | 12 55 | 3 45 | |
| Colmbra | Louzã | Colmpra | | |
| 11 40 | 1 30 | 7 10 | 8 39 | |
| 7 10 | 8 30 | 3 30 | 5 17 | |
| Lisboa-R | Figueria | Lisboa-R | | |
| 8 | 4 45 | 2 55 | 11 55 | |
| Lisboa-R | Caldas | Lisboa-R | | |
| 5 30 | 9 53 | 6 | 10 24 | |
| Caldas | Alfarelos | 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 | 5 | 7 6 | |
| 7 17 | 8 12 | 11 40 | 12 47 | |
| Mais os de Ovar e Aveiro: | | | | |
| Lisboa-R | V. Val. d'Alc. | Lisboa-R | | |
| 8 50 | 7 5 | 8 28 | 8 56 | |
| Lisboa-R | Badaoz | 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 | |
| f 30 | 6 52 | 9 10 | 11 14 | |
| Pampilh. | Mangualde | Pampilh. | | |
| o 5 | 10 43 | o 7 33 | 10 51 | |
| n 7 50 | 1 12 | o 1 45 | 6 13 | |
| Pampilh. | V. Formoso | Pampilh. | | |
| 7 | 5 1 | 11 15 | 8 32 | |

MINHO E DOURO

| PART. | CHEG. | PART. | PART. | CHEG. |
|--------|-------|-------|-------|-------|
| 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 | | |