

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

19.º do 31.º anno LISBOA, 1 de Outubro de 1918 Número 739

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Aviso ao Público: 5.º additamento à Tarifa Especial Interna n.º 4 (P. V.) — Aviso ao Público: 15.º additamento à Classificação Geral (P. V.) — Aviso ao Público: 6.º additamento à Tarifa de Despesas Accessorias.

SUMMARIO

As Companhias do Porto à Povoa e de Guimarães, em 1917, por J. Fernando de Sousa.

Parte Official — Secretaria de Estado do Commercio — Termo de contrato adicional da Companhia do Vale de Vouga. — Direcção Geral dos Transportes Terrestres — Decreto n.º 4.811 e Portarias n.ºs 1:510, 1.511, e 1.515	294
A locomotiva nas alturas	295
Linhas portuguesas	295
Viagens e transportes	296
Excursões no paiz — IV — Chuva de erros. — Ainda o serviço postal. — Povoa a V. do Conde. — As contas dos Restaurantes. — Roubos de mallas	297
A paragem de um comboio	298
Parte financeira:	
Carteira	300
Boletim commercial e financeiro	300
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	301
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	301
Linhas ferreas brasileiras	302
Arrematações	302
Horário dos comboios	304

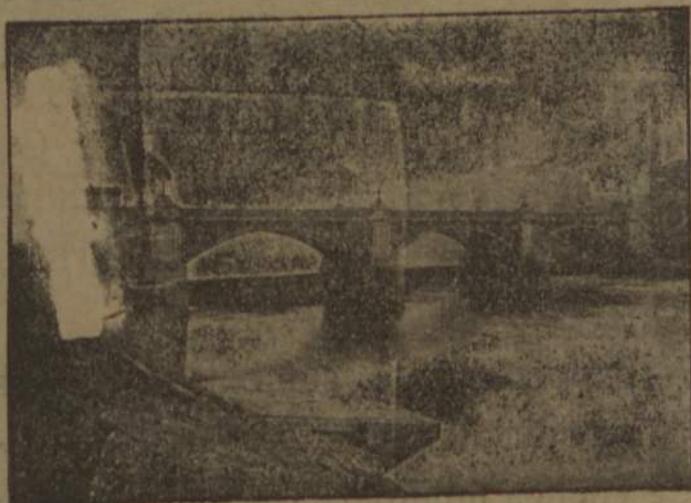
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

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 electrico**, instalações com, pletas 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. — **Macinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **T T L L** e todos os mais para construções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



COMPORTAS D'ESTE SYSTEMA ACHAM-SE INSTALADAS NO CLYDE EM GLASGOW
Vão de cada comporta 24,4 metros. Profundidade 3,7 metros. Altura de elevação 9,5 metros

Especialistas na construção de aparelhos de Regulação d'Água para obras hidráulicas, Irrigação, Rios de Maré, Instalações de Força, Hidráulica, Navegação, Obras de Exgoto, etc.

Únicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,
Dept. D

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLUÍCE, LONDON."

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperfeiçamentos Patentados, Sistema Stokes.

A comporta de solhões livres, sistema Stoney, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido.

Com esta comporta pode-se realizar em poucos minutos o regimen primitivo d'um rio, em epochas de chuva.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONEY"

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



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

LONDRES S. W.

A. B. C.-5.ª Edição.

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

Seguros reaes — Incendio, roubo (isolado ou em 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 Ministério 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)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretário da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

19.º do 31.º anno

LISBOA, 1 de Outubro de 1918

Número 739

As Companhias do Porto á Povoa e de Guimarães em 1917

Temos presentes os relatórios dos dois caminhos de ferro de via estreita, que pela vizinhança das regiões exploradas e pelo regime identico de concessão sem garantia de juro podem ser reunidos na mesma analyse.

I

Companhia do Porto á Povoa e a Famalicão

A receita do tráfego, em 1917, atingiu 212.433\$65 e as fora do tráfego 1.404\$50: total 213.838\$15 ou apenas mais 5.001\$63 do que em 1916.

A receita kilometrica foi de 3.263\$07 contra 3.341\$22 em 1916, o que representa um aumento de 78\$15.

Descrevendo as receitas por espécies encontramos as seguintes diferenças para o anno anterior:

	1917	1916	
Passageiros.....	141.540\$19	131.834\$76	+ 9.685\$43
Bagagens e cães.....	1.102\$53	1.002\$49	+ 100\$04
Grande velocidade.....	15.000\$34	14.762\$62	+ 237\$72
Pequena velocidade.....	54.790\$59	59.388\$88	- 4.598\$29
Receita fora do tráfego...	1.404\$50	1.827\$77	- 423\$27

Houve sensível aumento nos passageiros e na grande velocidade, mas em compensação a pequena velocidade viu diminuir as suas receitas.

Vejamos em que mercadorias se deu principalmente a variação do tráfego:

	Toneladas	Receitas	
		1917	1916
Madeiras.....	30.187	20.842\$	21.721\$
Cereais.....	2.377	1.032\$	4.417\$
Ferro e carvão.....	1.137	1.155\$	3.879\$
Farinha.....	1.243	898\$	2.610\$
Vinho.....	5.719	5.063\$	4.747\$
Cebola.....	2.774	2.281\$	1.390\$
Batata.....	2.593	2.133\$	993\$
Cortiça.....	1.767	2.061\$	1.855\$
Recovagens.....	2.358	11.139\$	8.143\$
Diversos.....	5.543	3.627\$	2.541\$
Peixe, grande velocidade.....	1.140	3.861\$	6.619\$

A tonelagem total de mercadorias de grande e pequena velocidade foi de 63.347.

O percurso dos comboios atingiu 271.866 quilómetros.

O numero de passageiros foi de 1.060.999, ou menos 161.061 do que em 1917.

A tonelagem de grande velocidade foi de 3499 toneladas, menos 415, e de pequena velocidade 59.843, menos 24.995 toneladas do que no anno anterior.

Houve consequentemente 14.958.937 passageiros kilometricos e 1.839.736 toneladas kilometricas, respectivamente menos 967.946 e 504.964.

As receitas de grande velocidade somaram... 157.643\$

» » pequena » » » 54.790\$

As receitas de pequena velocidade foram apenas 25 %. do total, o que está bem longe da proporção normal de 50 %. e mostra o carácter de linha suburbana que é o predominante na linha da Povoa.

As despesas foram bastante superiores ás receitas, e cresceram muito em relação ás de 1916:

	1917	1916	
Direcção e serviços gerais....	19.685\$	17.680\$	+ 2.005\$
Movimento.....	35.728\$	34.877\$	+ 851\$
Via e obras.....	21.234\$	21.700\$	- 466\$
Tracção e oficinas.....	168.675\$	147.849\$	+ 20.826\$
Total.....	245.321\$	222.106\$	+ 23.215\$

O aumento de 23.215\$15 deu-se principalmente no serviço de tracção, devendo-se notar que as despesas d'este entraram em enorme proporção na despesa total, 68 %, enquanto que na linha do Vouga, com mais fortes rampas e curvas apertadas, essa percentagem foi apenas de 57, e na de Guimarães 51.

Ao analysar os relatórios anteriores chamei já a atenção sobre esta elevada proporção das despesas de tracção na linha da Povoa, em que ha, talvez, matéria para reformas proficuas, dando logar a economia.

A receita e despesa por quilometro de trem foram:

	1917	1916
Receita.....	\$78.655	\$63.188
Despesa.....	\$90.235	\$67.203

A despesa por serviço em 1917 foi:

	ct.
Direcção e serviços centrais.....	7,2
Movimento.....	12,2
Via.....	7,8
Tracção.....	62,0
	\$90,2

As despesas de tracção decomponem-se nas seguintes parcelas:

	1917	1916
Pessoal.....	13.553\$00	13.490\$
Diversos.....	1.846\$00	1.741\$
Consumo.....	126.428\$00	109.864\$
Conservação.....	24.322\$00	21.136\$
Máquinas fixas...	2.525\$73	1.618\$

Nas três ultimas parcelas o aumento foi de 20.705\$. Esse aumento explica-se pelo encarecimento de materiais, mas fica sem explicação a enorme cifra total das despesas de tracção.

Nas duas companhias de que nos ocupamos não se incorporam nas despesas de exploração as chamadas despesas gerais ou de administração, que n'ellas deviam ser incluidas.

Assim a despesa da Povoa em 1917 foi:

Exploração.....	245.321\$00
Despesas gerais (Administração, etc.)...	3.145\$84
Total.....	248.466\$84
Receita de exploração	213.838\$15
Deficit	34.628\$69
Se a este deficit se juntar o da Caixa, que a Companhia tem de suprir.....	1.754\$95
e os encargos do capital, coupons, amortizações e juros.....	28.948\$67
eleva-se o deficit a.....	65.332\$31
attenuado pelo lucro ou venda de material.	1.215\$54
Prejuízo do exercício.....	64.116\$77

Só em meio do exercício foi auctorizada a sobretaxa, que apenas deu um ligeiro aumento de receitas. Por outro lado a Companhia teve que aumentar os subsídios extraordinários ao pessoal.

O deficit resultante sahe da reserva para amortisações. A Companhia emittiu 200.000\$00 de obrigações. A analyse do balanço mostra o seguinte:

Activo immobilizado:

Lenha, material, terrenos e propriedades. 1.138.554\$40

Realisavel:

Material em deposito..... 56.806\$79

Mobilisavel:

Caixa, obrigações em carteira, devedores, valores em caixa..... 164.242\$33
1:359.603\$52

Passivo:

Não exigivel ou exigivel a longo prazo:

Acções e obrigações..... 1:160.420\$00
Fundos de reserva 144.371\$55 1:304.791\$45

Exigivel:

Dividendos, coupons, amortizações 30.864\$65
Letras, credores diversos. 72.266\$98
Depositos e valores depositados..... 15.797\$21 118.928\$84
1:423.720\$29

O saldo de lucros e perdas, 64.116\$77 é igual ao excesso do passivo sobre o activo.

Assim, para um passivo exigivel de 118.928\$84, ha um activo mobilisavel de 164.242\$33: saldo 45.313\$69.

Se das reservas deduzirmos o saldo devedor de lucros e perdas, 64.116\$77, ficam reduzidas a 80.254\$68.

A somma d'esta verba com o passivo exigivel atinge 199.183\$52, e sendo 164.242\$33 a somma do activo mobilisavel, a diferença, 34.941\$19, está representada por parte dos materiaes em deposito.

A Caixa de Soccorros teve as seguintes receitas:

Quotas.....	3.028\$26
Receitas cedidas pela Companhia...	1.913\$80
Obrigações sorteadas.....	359\$52
Juros do capital.....	1.035\$98
Multas e diversos.....	61\$67
Total	6.039\$51

Subsídios na inhabilidade	3.579\$78
Subsídios na doença e funeraes....	1.815\$06
Pensões de sobrevivencia	2.072\$15
Reembolsos	780\$08
Compra de 4 obrigações	322\$00
Total	8.569\$07
Deficit suprido pela Companhia...	1.756\$95

A contribuição total da Companhia foi, pois, de 3.668\$75, superior á do pessoal.

Comprehende o relatorio o desenvolvimento do custo das linhas com as seguintes parcellas em escudos:

	Porto á Povoa	Povoa-Famalicão	Ramal de Leixões (adaptação)
Despesas geraes.....	53.319\$	110.279\$	
Construcción de via.....	186.3740	165.368\$	
Material fixo.....	107.333\$	76.504\$	
Material circulante.....	305.751\$	—	
Construcções acessorias.....	110.233\$	25.032\$	
Utensilios e ferramentas.....	47.219\$	8.228\$	
Diversos.....	3.959\$	177\$	
Total.....	814.198\$	385.589\$	7.692\$
Total geral.....		1:207.479\$	
a deduzir—amortisações.....		93.425\$	
		1:114.054\$	

De facto a conta da linha do Porto á Povoa é de 829.575\$, por virtude dos **acrescimos devidos a despe-**

sas de construcção da 2.^a via e renovação da via, o que eleva a despesa total, de 1:207.479\$ a 1:222.856\$. Deduzindo a adaptação do ramal, ficam 1:215.164\$ para 57,1 kilometros, ou 21.280\$ por kilometro.

N'aquelle total figuram os encargos d'emprestimos por 114.238\$, o que reduz o custo propriamente dito das linhas a 1:100.926\$ e a 19.240\$ o custo kilometrico incluindo material circulante e utensilios.

II

Companhia de Guimarães

A receita foi de 204.763\$92, mais 31.729\$01 do que em 1916.

Decompõe-se pela seguinte forma:

	1917
Passageiros	94.210\$ 84.767\$ + 9.443\$
Grande velocidade	26.813\$ 19.173\$ + 7.640\$
Pequena velocidade ...	79.692\$ 65.279\$ + 14.413\$
Receitas fora do trafego.	325\$ 474\$ — 149\$
Afluxo do trafego.....	3.723\$ 3.341\$ + 382\$

Sendo de 56 kilometros a extensão, a receita por kilometro ascendeu a 3.656\$49, ou mais 566\$88 do que em 1916.

O numero de kilometros de trens foi de 117.174 ou menos 10.806. A receita correspondente attingiu a elevada cifra de 1\$74,7 ou mais \$39,5.

O numero de passageiros, sem descriminação de classes, que no relatorio não figura, foi de 350.733 ou menos 26.117.

A tonelagem de grande velocidade ascendeu a 5867 toneladas, mais 1.278 do que em 1916 e a da pequena a 74.206, mais 5.395.

Nas mercadorias avultam as seguintes especies:

Madeiras	20.735	+ 10.936
Carvão.....	16.171	— 1.362
Algodão.....	5.304	— 327
Viuho.....	5.545	+ 1.601
Tecidos.....	3.491	— 968
Sal.....	1.967	+ 376
Productos chimicos.....	1.687	— 407
Telha, gesso, cimento	1.724	— 349

As despesas de exploração sommaram 88.048\$19, mais 10.179\$20,3 do que em 1916, dando por kilometro de via 1.572\$29 e de trem \$75,1, respectivamente mais 181\$77 e \$14,3.

A'quelle despesa devem-se juntar a da gerencia e as gratificações, na importancia de 5.384\$25.

A receita liquida foi, pois, de 116.715\$73, mais 21.549\$80,7 do que em 1916.

O coeeficiente de exploração desceu de 0,45 a 0,43; de facto foi maior por causa da inclusão a fazer das despesas de administração.

A despesa decompõe-se pela seguinte forma:

Direcção, serviços geraes.....	11.407\$40	+ 828\$06
Movimento	16.407\$38	469\$46
Via e obras.....	11.174\$92	338\$02
Tracção e officinas	48.689\$49	8.591\$51
Troço commun.....	369\$00	— 47\$84

Na despesa de tracção entram o combustivel e lubrificação por 37.640\$82 e a conservação de material por 5.057\$12.

A Caixa de Soccorros teve 3.608\$22 de receita, incluindo 932\$61 de contribuições do pessoal, 1.229\$75 de receitas diversas cedidas pela Companhia. A despesa foi de 3.114\$03, incluindo 2.573\$59 de subsídios.

O capital acommulado representa 26.001\$51.

A conta de ganhos e perdas accusa um saldo cre-

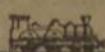
dor de 45.173\$00, que permittiu dar 6% de dividendo ás acções e accrescentar 24.258\$65 aos fundos de reserva.

O balanço resume-se pela forma seguinte:

Activo	
<i>Immobilizado:</i>	
Conta de estabelecimento.	1.549:440\$48
<i>Realisavel:</i>	
Materiaes	34:791\$43
<i>Mobilisavel:</i>	
Caixa, valores em deposito, obrigações autorisadas	129:724\$49,5
Total	1.718:956\$40,5
Passivo	
<i>Não exigivel ou exigivel a longo prazo:</i>	
Acções e obrigações....	1.508:970\$00
Reservas	76.850\$86
<i>Exigivel....</i>	
Total	1.673:783\$40,5
Lucros e perdas	45:173\$00
	1.718:956\$40,5

Continua, pois, sendo desafogada a situação da Companhia.

J. Fernando de Souza.



Estoril

A convite da Sociedade Estoril, foi toda a imprensa de Lisboa, no dia 15, visitar as grandes obras que esta Sociedade está levando a cabo, e que representam, no nosso acanhado meio, um esforço colossal.

Quando, em 1914, vimos iniciar estas obras, louvámos aqui tão arrojada iniciativa, que nos ia colocar a par do estrangeiro em commodidades e confortos, n'aquelle estância de cura e de repouso. Veio a maldita guerra, desenca-deando os seus horrores sobre todas as industrias e iniciativas, e as obras tiveram que parar.

Mas a tenacidade vale muito, e o sr. Fausto de Figueiredo, e o sr. Carreira de Sousa, entenderam que haviam de levar a sua bella iniciativa por deante, e as obras recomeçaram, tendo-se já hoje a admirar uma parte do balneario, em que nada falta, dos mais modernos preceitos de conforto e hygiene, que lá fôra se adoptam.

*

A visita começou pelo immenso jardim, já concluido e bem tratado, com arruamentos para péões, e varias estradas para vehiculos, seguindo-se o Casino, cujo patamar ja está prompto e onde varios obreiros trabalham afanosamente. Ao vasto edificio, cuja cupula tem 30 metros de altura, nada faltará—vista a planta que o sr. Silva Junior, o architecto que preside á sua construcção, amavelmente nos mostrou—desde a larga explanada sobre o jardim, do lado do mar, aos vastos salões de restaurante, ao theatro, que ficará na parte posterior e que será maior que o do Gymnasio, e apto para n'elle se representarem operas lyricas e outras peças aparatosas.

O balneario, pode considerar-se, um modelo de asseio e de modernismo. As banheiras, todas de porcelana, são, antes do banho, desinfectadas a vapor, os apparelhos de banhos de luz, de duches, escossez e de ar quente, são o que se pôde chamar a ultima palavra em perfeição. Outro

tanto se pode dizer da sala de inhalações, pulverisações, irrigações, etc.

Para se avaliar a vastidão futura d'este balneario, basta dizer que elle occupa a quarta parte do que virá a ser, e já é maior do que os mais vastos do paiz!

O sr. Dr. Arbués Moreira, o digno director do balneario, mandou pôr em marcha todos os apparelhos, para que os visitantes avaliassem quanta coisa perfeita ali existia, impressionando toda a assistencia a maneira rapida e perfeita como tudo funcióou.

Visto o balneario, passou-se ás caves, onde tivemos occasião de observar, como até nas pequenas coisas a montagem é perfeita, pois a tubagem dos encanamentos de aguas está á vista, de forma a poder-se desmontar para uma reparação.

O Hotel das *Thermas*, abaixo do balneario, tem tambem adeantada a sua construcção, esperando a Sociedade poder abri-lo já no proximo anno.

Devemos dizer que, este hotel, apesar de não ser o principal dos que a Sociedade pretende construir, será superior em conforto aos melhores do paiz, e estará ligado ao Balneario, para evitar que os hóspedes se exponham ao ar, depois do banho.

*

Na parte norte, onde é hoje o Hotel de Paris, será construido o Hotel do Parque, e a montante, n'uma eminencia de terreno, com um excellente horizonte, será edificado o magestoso Palace-Hotel, rival dos melhores da Europa.

Finda a visita deu-se um grande passeio pelo parque, começando cá em baixo, junto á linha, onde a Sociedade á sua custa, já alargou um estreito caminho n'uma ampla avenida, que dá a volta ao parque, e no alto, vae prolongal-a por uma passagem superior, sobre a linha, para a estrada districtal Lisboa-Cascaes, para assim se acabar com a perigosa passagem de nível junto á casa do sr. Santos Jorge.

O vasto parque, que tem 800.000 metros quadrados, está quasi todo rasgado por varias ruas, e conterá, álem do immenso jardim, hoteis, etc., um grande campo de «golf» com 7 kilometros de extensão, um hypodromo, um campo de jogos desportivos, etc.

E' justo accrescentar que a Sociedade Estoril, em tudo affirma a sua larguezza de vistas, e assim deu ao publico, em frente á estação do Estoril, uma larga praça já calcetada e prompta, bem coim dotoou todo o parque com um sistema de esgotos, que offereceu aos moradores circumvizinhos, por uma insignificante verba, que aliaz, nem assim, muitos teem aceitado, preferinda a fossa a um melhoramento de tão alto alcance.

A visita foi dirigida, pelos srs. Fausto de Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa, que foram incansaveis em amabilidades e attenções, e finda ella, no Pavilhão da Floresta, destinado a gymnaistica, offereceram aos visitantes um lauto almoço, que decorreu na melhor animação.

Ao *champagne*, o sr. Fausto de Figueiredo, em nome da Sociedade, saudou a imprensa, como alavanca do progresso; e fazendo mensemão do que era a obra do Estoril, mostrou quanto está enraizado no papel escabroso que escolheu, e a vontade de ferro que o anima.



Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Temos ainda alguns exemplares d'este mappa á disposição dos nossos assiguantes, conforme temos anun-ciado.

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

PARTE OFICIAL

Secretaria de Estado do Comércio

Secretaria Geral

Termo de contrato adicional ao contrato de 5 de Fevereiro de 1907 para a construção e exploração do caminho de ferro do Vale do Vouga, lavrado em virtude das alterações que para este contrato resultam do decreto com força de lei n.º 2096, de 27 de Novembro de 1915, e da lei n.º 789, de 25 de Agosto de 1917.

Aos 23 dias do mês de Agosto do ano de 1918, na Secretaria de Estado do Comércio e Gabinete do Secretário de Estado onde vim eu, José Maria Cordeiro de Sousa, secretário geral da mesma Secretaria, achando-se presentes de uma parte o Ex.º Sr. Joaquim Mendes do Amaral, Secretário de Estado do Comércio, primeiro outorgante em nome do Governo Português, e de outra parte o Sr. José Fernando de Sousa, engenheiro civil, segundo outorgante, como representante, que mostrou ser, da sociedade anónima, com sede em Paris, denominada «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger», como consta da procuração registada no Tribunal do Comércio de Lisboa, cuja cópia autêntica se acha arquivada na Secretaria de Estado, assistindo também a este acto o Ex.º Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República.

Por Ele Secretário de Estado, primeiro outorgante, foi dito na minha presença e na das testemunhas ao diante declaradas que tendo sido o Governo autorizado pelo decreto com força de lei n.º 2096, de 27 de Novembro de 1915, a fazer construir, nas condições do contrato de 5 de Fevereiro de 1907, o trôço do ramal de Aveiro da linha férrea do Vale de Vouga compreendido entre a atual estação de Aveiro e o canal de Cojo, e pela lei n.º 788, de 25 de Agosto de 1917, a modificar o referido contrato em harmonia com as bases que fazem parte da mesma lei, fôra resolvido pelo Governo celebrar com a «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger», contrato adicional ao de 5 de Fevereiro de 1907, no uso das mencionadas autorizações, que em ofício n.º n.º 4:760, de 22 de Dezembro de 1917, à Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, o representante da Companhia pediu, em nome dela, que antes de celebrar o novo contrato, seja declarada nula e de nenhum efeito a nomeação do comissário do Governo feita por decreto de 16 de Março de 1916 e reconhecido que nenhum tem de haver junto dela nos termos das leis vigentes, não devendo pois ser incluída no novo contrato a base 3.º da lei n.º 789, de 25 de Agosto de 1917.

Que por ofício do mesmo representante, n.º 4:903, de 7 de Fevereiro último, foi declarado, em nome da Companhia, que esta se comprometia a efectuar o prolongamento do ramal no prazo de quatro anos da data da celebração da paz;

Que por juízo arbitral efectuado nos termos da condição 56.º do contrato de 5 de Fevereiro de 1907, e em harmonia com o respectivo compromisso, foi resolvido, como consta do acordão datado de 12 de Julho findo, publicado no *Diário do Governo*, 2.º série, n.º 181.º, de 5 do corrente mês, que não tem de haver comissário do Governo junto da Companhia, por ser ilegal nem conseguintemente esta tem a pagar quaisquer honorários ou vencimentos, deixando de ter aplicação a base 3.º da referida lei n.º 789.º, e pelo Sr. José Fernando de Sousa, segundo outorgante, foi dito que por parte da «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger», de que é procurador e representante, aceita o presente contrato adicional, com todas as condições nele inseridas.

Declararam mais ambos os outorgantes que se obrigam, cada um na parte que lhes diz respeito e em nome da entidade que representam, ao fiel cumprimento das condições ajustadas, que são as seguintes:

1.º O trôço do ramal de Aveiro, compreendido entre a estação de Aveiro, na linha do norte e o canal do Cojo, é considerado como fazendo parte integrante da concessão feita pelo contrato de 5 de Fevereiro de 1907, nos mesmos termos e condições, sendo a sua extensão acrescentada à da linha em exploração para os efeitos da condição 51.º do mesmo contrato;

2.º São cedidos à companhia, dos terrenos pertencentes ao Estado, no Largo do Cojo, os necessários para a linha, estação *terminus* e suas dependências, com a condição de ser essa estação dotada com as instalações necessárias tanto para o tráfego terrestre como para o marítimo;

3.º A companhia obriga-se a construir o referido prolongamento dentro do prazo de quatro anos, contados da data do tratado que ponha termo à presente guerra europeia, devendo o respectivo projecto ser préviamente submetido à aprovação do Governo.

4.º A linha actualmente em exploração, compreendendo todo o seu material fixo e circulante, servirá de garantia como depósito (até a quantia de 8 000\$ estatuida na base 5.º da lei de 14 de Julho de 1909) ao exacto cumprimento das condições precedentes.

5.º A alínea b) da condição 51.º do contrato de 5 de Fevereiro de 1907 é substituída pela seguinte:

Alinea b) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto quilométrico, com exclusão dos impostos do transito, sôlo e assistencia, a partir de 1 de Julho de 1917: 65 por cento enquanto o rendimento bruto não exceder 2.200\$ com o mínimo de 650 para a despesa; 55 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200, não podendo as despesas de exploração assim calculadas ser inferiores às calculadas pela formula anterior para a receita de 2.200\$.

6.º O Governo terá o direito, enquanto durar a garantia de juro, de decretar as tarifas de passageiros, gados e mercadorias, ficando sem efeito a vantagem 3.º da condição 50.º do contrato de 5 de Fevereiro de 1907.

E com estas condições e cláusulas deram os outorgantes por concluído o presente termo de contrato que esclarece, completa e substitue, na parte respectiva, o de 5 de Fevereiro de 1907.

Abaixo vão coladas e devidamente inutilizadas duas estampilhas fiscais na importância total de 2.410 devida por este contrato que vai escrito em quatro folhas deste livro, rubricadas pelos outorgantes, com excepção da última por conter as assinaturas.

Foram testemunhas presentes o segundo oficial Luiz António Zacarias Cândido de Carvalho e o terceiro oficial Augusto César da Câmara Santos.

E eu, José Maria Cordeiro de Sousa, secretário geral da mesma Secretaria de Estado, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou assinar o presente termo de contrato adicional, que vão assinar comigo as pessoas nele mencionadas, depois de a todos ser lido em voz alta.

Seguem as estampilhas devidamente inutilizadas em parte com as assinaturas de Joaquim Mendes do Amaral—José Fernando de Sousa—Luís António Zacarias Cândido de Carvalho—Augusto César da Câmara Santos—José Maria Cordeiro de Sousa.—Fui presente, José Francisco de Azevedo e Silva.

Direcção Geral dos Transportes Terrestres

Secretaria Geral

DECRETO n.º 4.814

Sendo de toda a conveniência o prosseguimento com as construções das linhas férreas do Vale do Sado, Barreiro a Cacilhas, Portimão a Lagos, Évora a Reguengos e ramal de Sines até sua completa conclusão, o que decerto bastante concorrerá para atenuar a crise económica que se atravessa, evitando-se também os consideráveis prejuízos que às obras já executadas adviriam da sua paralisação; e atendendo-se ao disposto na lei n.º 731, de 5 de Junho de 1917, que autoriza o Governo a contrair um empréstimo de 2760 contos para completa conclusão das mesmas linhas, o Governo da República Portuguesa há por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É auctorizado o Director Geral dos Transportes Terrestres a contratar, em nome do Governo, com a Administração da Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdência, assinando para isso o respectivo contrato, um empréstimo de 780 contos por conta do empréstimo de 2.760 contos, a que se refere a lei n.º 731 de 5 de Junho de 1917, destinado ao prosseguimento com as construções das linhas do Vale do Sado, Barreiro a Cacilhas, Portimão a Lagos, Évora a Reguengos e ramal de Sines.

Artigo 2.º Para ocorrer ao pagamento dos encargos deste empréstimo e até total reembolso do capital, inscreverá a Direcção Geral dos Transportes Terrestres, no seu orçamento, a verba necessária, a partir de 1918-1919,

O Secretário de Estado do Comércio o faça publicar.

Paços do Governo da República, 31 de Agosto de 1918.—SIDÓNIO PAIS — Joaquim Mendes do Amaral.

PORTARIA n.º 1.510

Atendendo ao pedido feito pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, 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 ferroviárias do continente estão já usufruindo igual benefício;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário do Estado do Comércio, que a Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão 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 tiver ao seu pessoal, revertendo para o Estado o excedente da referida importância.

Paços do Governo da República, 13 de Setembro de 1918.—O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

PORTARIA N.º 1:511

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, da sua linha férrea de Foz-Tua a Mirandela e referente ao 2.º semestre do anno económico de 1917-1918, está em termos de ser aprovada: 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 á mesma Companhia seja paga a quantia de 12.372\$54, relativa ao 2.º semestre do anno económico de 1917-1918.

Paços do Governo da República, 13 de Setembro de 1918.— O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

PORTARIA N.º 1:515

Tendo sido aprovadas por portarias de 5 e 13 do corrente as liquidações das garantias de juros relativas ao segundo semestre de 1917-1918, das linhas férreas do Vale do Vouga, da Companhia das Docas do Pórtio e Caminhos de Ferro Peninsulares, de Santa Comba Dão a Viseu e de Foz-Tua a Mirandela, nas importâncias respectivamente de 68.363\$66, 135.000\$, 12.591\$77 e 12.372\$54, e achando-se determinado que o pagamento das despesas do ano económico findo, dos serviços da extinta Secretaria de Estado das Subsistências e Transportes, que transitaram para a do Comércio, se efectuem pelas dotações descritas no orçamento da referida Secretaria de Estado das Subsistências e Transportes para o mesmo: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, que fiquem esclarecidas, nesses termos, pela presente, as portarias acima referidas.

Paços do Governo da República, 16 de Setembro de 1918.— O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Escol.

A locomotiva nas alturas

Na America do Sul

Não ha duvida que tem sido a America do Sul o ponto do globo onde a engenharia de caminhos de ferro tem conseguido levar a locomotiva aos mais altos pontos da terra acima do nível do mar.

No Peru, por exemplo, a linha férrea, que vae de Callao a Huancayo, sobe até a estação de Ticli a 4.774,598 metros sobre o nível do mar, ao kilometro 171, e no ramal de Morocacha, sobe ainda mais, chegando a estação de La Cima a 4.835,556 metros.

Para chegar a essas altitudes a linha teve que vencer pontos intermediarios bastante elevados em um percurso de 246 kilometros. A estação de Callao, começo d'essa linha, está a 8,7" sobre o nível do mar e ao kilometro 123, estação de S. Mateo, já sobe a 3.210,725 metros. Desse lugar em diante vae subindo sempre até ao kilometro 171,1, donde vem descendo para a estação terminal em Huancayo, ao kilometro 346, na altitude de 3.199,031 metros sobre o nível do mar.

Na Bolivia, a linha férrea de Potosi, desde o seu ponto de partida, na estação do Rio Mulato, percorre, sempre subindo, a encosta da Cordilheira de los Frailes, e ao kilometro 80 alcança a estação de El Condor, a 4.820,012 metros sobre o nível marítimo.

O comboio, n'esta estação, segundo narra um viajante, demora apenas 5 minutos, para que os passageiros possam apreciar os encantos das paisagens vistas de tão alto e contemplar por alguns instantes os caprichos de uma natureza original pelo explendor dos seus diferentes detalhes.

Se, da estação El Condor se avista a cortina sempre branca das neves perpetuas cobrindo trechos enormes da Cordilheira dos Andes, tambem desse mesmo lugar se avista, a 94 kilometros de distancia, o cimo do Cerro Rico de Potosi, como se um pedaço enorme dessa montanha estivesse boiando sobre as nuvens.

A construcção dessa linha é considerada como um triunfo da engenharia moderna e a estação de El Condor, o lugar mais elevado do mundo onde tem chegado uma locomotiva.

O viajante a que nos estamos referindo, escreve a este respeito:

«Os passageiros, supportam durante a viagem, um apeadeiro sacrificio, devido ás palpitações do coração que se

acceleram bastante, á medida que o trem vae galgando essas alturas.

«Sempre me lembra que o engenheiro Julio Pinkas, tão conhecido no Brazil, querendo acompanhar-me na viagem que fiz a La Paz (Bolivia) para de lá atravessar o lago Titicaca, sómente pôde chegar a Oruro, e isto mesmo tomando repetidas vezes dozes de cafeina: o *Soroschi* ou o *Apunamiento* (mal das alturas) é o martyrio dos viajantes, que não dispõem de organismo sadio.

«Ainda assim, quando atravessei o Alto e na planicie pernoitei no logar denominado Cicacica, a 4.815 metros sobre o mar, senti ligeiramente pela madrugada os efeitos da altitude em que me achava.

«O engenheiro Pinkas, regressou para Antofagasta, não podendo seguir, como era o seu desejo, na excursão pelo lago Titicaca, esse maravilhoso Mediterraneo que se encontra suspenso a 3.804 metros acima do nível do outro.»

Na estação de El Condor vivem apenas o chefe e os empregados, bem como uma pequena turma de trabalhadores para a conservação da linha.

A cidade de La Paz, que é a capital da Bolivia, fica sobre o nível do mar, na encosta occidental de Illimani, junto á Cordilheira Real, e a 800 metros abaixo do nível do Altoplanicie.

A região das Neves perpetuas fica a 6.700 metros sobre o mar.

A região da Puna, a 4.780 metros; a região da Cabeceira dos Valles, a 3.050 metros e o Meio dos Valles, a 2.050 metros.

O lago Titicaca está a 3.804 metros acima do nível do mar, mede de superficie, 6.340 kilometros quadrados, tem na sua maior profundidade 50 metros, 22 ilhas e é franklymente navegado por vapores de 600 toneladas, que caminham 10 milhas por hora, fazendo a viagem entre o porto de Chililay, na costa Boliviana, ao porto de Pune, no Perú, ponto de partida da linha férrea, que vem ao porto de Mellendo, na costa do Pacifico, passando por Arequipa, com 510 kilometros de percurso.

Arequipa, no Perú, fica a 2.500 metros sobre o nível do mar. Os mais altos picos da região são: o Illimani, com 6.487 metros sobre o mar; Potosi, com 6.183 metros; Sora, com 6.000 metros; Muruvatá com 5.683 metros, e o Chachacomani, com 5.387 metros.

Passa-se tambem á vista do vulcão Misti, com 6.100 metros de altitude sobre o nível das aguas do Oceano Pacifico.

Não ha duvida que são realmente viagens verdadeiramente sensacionaes, as que podem realizar-se nos comboios d'essas linhas que constituem outros tantos arrojos da moderna engenharia.

Escol.

LINHAS PORTUGUEZAS

Nova linha electrica.

— Abriu no dia 17 á exploração a nova linha electrica de Rio Tinto a S. Pedro da Cova, na extensão de 6 kilometros, e que vae servir não só os povos d'esses interessantes e saudaveis arredores do Porto, mas tambem as minas de S. Pedro da Cova, que terá com isso um grande desenvolvimento.

Atrazos de comboios — Por motivo da utilização da lenha, como combustivel, e da affluencia de passageiros aos poucos comboios que se formam em cada linha, rarissimo é o que não sofre grande atrazo na sua marcha.

Em linhas que teem frequentes apeadeiros ou simples paragens, onde muitas vezes, não ha movimento, poderiam ganhar-se alguns minutos suprimindo as paragens nesses pontos, só as fazendo quando passageiros a elas destinadas o reclamassem ao conductor, ou quando, havendo passageiros no patim para tomarem o comboio, o encarregado do apeadeiro apresentasse, ao avistar a locomotiva, a luz encarnada. Assim se faz na America com o que se poupa muito tempo.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de recovagens e generos frescos entre Portugal e França

Segundo os Avisos publicados pelas Companhias Portugueza e da Beira Alta, os participes das linhas francezas na Tarifa combinada P. H. F. n.º 3 de grande velocidade, foram modificados, em virtude da inclusão n'esses participes das novas sobretaxas e impostos que actualmente em França os transportes em caminho de ferro tiveram, pela fórmula seguinte:

(Preços em francos)	Hendaya a Paris		Hendaya a Paris	
	Recov.	Gen. frescos	Recov.	Gen. frescos
De 0 a 5 kilos ...	1,70	1,65	0,55	0,55
» 6 » 10 » ...	3,45	3,30	1,05	1,00
» 11 » 20 » ...	6,90	6,55	2,05	1,95
» 20 » 30 » ...	9,65	—	3,10	—

Por expedições:

De 1.000 kilos 239,00 163,15 73,30 49,60

Quando se trate de remessas constituídas, cumulativamente, por *Recovagens e Generos frescos*, o imposto a cobrar pelo total da taxa franceza de transporte, incluidas todas as despezas accessórias, é o correspondente a *Recovagens*, ou sejam 10 %. Portanto, para as remessas n'estas condições, os preços applicáveis aos *Generos frescos*, por expedições do pezo mínimo de 50 kilos, são os seguintes:

De Hendaya a Paris Frs. 170,90 por ton.
De Hendaya a Bordeus (St. Jean) ... » 52,00 » »

As remessas *mixtas* até 30 kilos são taxadas pelo preço estabelecido para *Recovagens*.

A partir da mesma data, o imposto de sello e direitos de registo de que trata a alinea B) da 1.ª das condições da mesma tarifa, ficam sendo, por expedição: Imposto de sello 0,25 francos, e direitos de registo á partida das estações francezas 0,20 francos.

Embarque e desembarque na ponte e linha marginal da estação da Figueira da Foz

A partir do dia 1 do proximo mez de Novembro, o artigo 12.º da tarifa de despezas accessórias da Companhia Portugueza fica substituido pelo seguinte:

Para carregar ou descarregar remessas das embarcações para terra ou vice-versa, na ponte ou na linha marginal da estação da Figueira da Foz, serão pagos os direitos estipulados n'este artigo, distintos e independentes dos que representam a indemnização do trabalho feito propriamente no Caminho de Ferro:

1.º — Mercadorias em grande e pequena velocidade, excepto as designadas nos numeros seguintes:

Por tonelada (preço applicável por fracção indivisível de 100 kilos) ₢10
Mínimo de cobrança ₢05

2.º — Sal marinho, madeiras ordinarias de construção, em bruto, desbastadas, aparelhadas, serradas, aplainadas e em tóros, vinho em cascos ou pipas, em grande ou pequena velocidade, por vagão completo.....	ℳ30
3. — Massas indivisiveis de 3000 kilogrammas ou mais:	
Por ton. indivisivel { Massas de 3000 a 5000 kl... » » mais de » » ...	ℳ50 ℳ100
4.º — Vehiculos: (a)	
Cada	ℳ20
5.º — Transportes funebres:	
Cada caixão, caixa ou urna.....	ℳ10
6.º — Animaes (excepto os taxados a pezo):	
Bois, vaccas, cavallos, potros, garranos, muares e jumentos, por cabeça.....	ℳ10
Vitelos ou porcos, por cabeça.....	ℳ08
Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cabritos, cordeiros, leitões, cães, por cabeça....	ℳ02
Por piso completo de qualquer das especies precedentes	ℳ30
Animaes ferozes e outros não designados n'este artigo, por cabeça.....	ℳ20

Os direitos fixados n'este artigo estão sujeitos ás sobretaxas temporarias e serão tambem applicados ás mercadorias, vehiculos, etc., carregados directamente de embarcações para vagão, ou vice-versa; mas os expedidores ou consignatarios terão, por si ou pelos seus agentes, de conduzir o material carregado ou vazio:

A' *ida*: do local onde tiver sido posto á sua disposição até á ponte ou caes;

A' *volta*: para o local que o chefe da estação, ou quem o represente, lhe designar.

Quando houver applicação de qualquer taxa pelo uso de guindaste, na Figueira da Foz, para carga ou descarga directa do vagão para a embarcação ou vice-versa, as remessas nas condições do n.º 2 do presente artigo, ficam isentas do direito estabelecido de embarque ou desembarque na mesma estação.

A Companhia declina toda a responsabilidade pelos danos, avarias e acidentes pessoais ou materiais devidos á culpa dos expedidores ou consignatarios e do seu pessoal.

Sobretaxas

As Companhias dos Caminhos de Ferro de Guimarães e do Valle do Vouga foram auctorisadas pelo Governo a elevarem a 57 % a sobretaxa a cobrar sobre os preços ordinarios das suas tarifas.

Indicações nos volumes a transportar

A Companhia do Valle do Vouga publicou um Aviso segundo o qual são estabelecidas nas suas linhas, a partir de hoje, prescripções identicas ás que a Companhia Portugueza adoptou sobre indicações nos volumes a transportar, e a que nos referimos no nosso ultimo numero.

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

Limpa pelo processo parisense 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 afacados pela traça.

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Transporte de mercadorias de primeira necessidade

Para não haver impedimento no transito legal dos generos alimenticios, o governo auctorisou os governos civis, ou por sua delegação, as auctoridades administrativas suas subordinadas, a passarem guias de transito para o transporte pelo caminho de ferro, de cereaes, farinhas, fava e outros generos alimenticos, continuando os regedores auctorizados a passarem guias de transito de pequenas quantidades de generos até 20 kilogramas.

A Vacum Oil Company foi tambem auctorizada a transportar livremente dos seus depositos de Lisboa para os da provincia, as quantidades de petroleo e gazolina necessarias ao abastecimento dos seus depositos na provincia.

Transporte de autolina e motorine

A Companhia Portugueza incluiu na sua classificação geral de pequena velocidade a *autolina e motorine*, succedaneos da gazolina no emprego em automoveis, nas mesmas condicções d'este combustivel, correspondendo-lhes na tarifa especial n.º 4, de pequena velocidade, os preços da 2.ª série.

Igualmente não são incluidos estes productos na tarifa especial n.º 105 de pequena velocidade combinada com a Companhia da Beira Alta, nas mesmas condicções da gazolina.

Apeadeiro de Baraçal

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta encerrou provisoriamente este apeadeiro ao serviço de grande e pequena velocidade, continuando, contudo, a fazer serviço de passageiros e bagagens.

Esta medida foi tomada em consequencia da falta de pessoal, devido ao grande numero de empregados doentes actualmente.

Transporte de automoveis para passageiros

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, a partir do dia 10 d'este mez, fica em suspenso a concessão a que se refere a condicção 5 da tarifa especial n.º 26 de grande velocidade, segundo a qual os socios do Automovel Club de Portugal gosam da redução de 50% no transporte dos seus automoveis, passando, portanto, pelo transporte d'estes veiculos, a ser pago o preço que corresponda, segundo a velocidade por que forem expedidos.



Excursões no paiz

IV

Chuva de erros. — **Manda o serviço postal.** — **Povoa e Villa do Conde.** — **As contas dos restaurantes.** **Roubos de malas.**

Não costumamos fazer erratas das pequenas faltas de boa revisão que no nosso jornal escapam, como, mais ou menos, em todos sucede, mas, em boa verdade, o artigo d'esta secção do nosso ultimo numero, veiu por tal forma crivado de erros, constituindo um acervo de disparates, que nos vemos forçados a corrigi-los.

Parece que, sendo tempo de villegiaturas, e vendo os nossos revisores que toda a gente, incluindo o nosso director, auctor d'esses artigos, andava em viagem, e-sendo agora a vida cara e as commodidades poucas, resolvem ir veranear para a lua, e de lá, por meio de telescopio, procederam á primeira e segunda revisão, na impossibilidade de mandarem ir lá as paginas, porque o serviço postal está moroso, mesmo para os envios a alguns kilómetros de distancia, quanto mais para as 85.000 leguas que nos separam do nosso satelite.

De passagem notemos no 6.º periodo um *foram* em

vez de um *fizeram* que deixou os nossos conhecimentos grammaticaes em grande descredito.

Depois—disparate de primeira ordem—vem uma grava reprodução do projecto do hotel Salus, com o pomposo titulo — *Fachada leste já concluida* — (!) quando o que alli se vê nem é a fachada leste, porque é a oeste, nem d'ella estão construidas mais que as trez janellas do corpo lateral, á esquerda, e esse mesmo corpo nem concluido está, mas simplesmente em pardo, sem rebocos, sem pinturas, sem grades nas varandas etc.

Depois, tendo nós escrito que apesar d'isso, a abertura se realizara em agosto, a falta d'uma virgula fez dizer que em agosto tinha havido grande concorrença.

Na columa seguinte os dislates sucedem-se. E' uma chuva que torna incomprehensivel o texto, e se o leitor não se apercebeu de que ella provinha de erros de revisão, deve ter-nos passado diploma de qualquer coisa desagradavel.

No 6.º periodo, dissemos que o melhor hotel era... o menos pessimo; e sahiu o mais pessimo. No seguinte, escrevemos *segundo se conta* e sahiu *segundo consta*, como se uma anedocta fosse coisa que constasse; e no fim o hoteleiro a que alludimos explica que os quartos mais caros o são por terem menos persevejos. Sahiu *mais* persevejos o que por completo tira o espirito á phrase.

Mais abaixo, 11.º periodo *ali* no largo, em vez de *até* no largo.

Por fim, tratando da estrada para Lamego, escrevemos: Sobe-se continuamente, a *meia* encosta, e sahiu: Sobe-se continuamente a *uma* encosta, pelo valle, etc. como se para subir a *uma* encosta, isso se fizesse continuamente.

Et j'en passe. Um desastre completo, como nunca a nossa *Gazeta* teve !

Outra nota:

Ao que nos consta, um sollicito funcionario superior de repartição, que tem o maior zelo pelo serviço publico, mandou ao Sr. Secretario do Commercio o nosso artigo de 1 de setembro, chamando-lhe a attenção para o que alli diziamos sobre correios e telegraphos.

Pois aqui offerecemos ao distinto e activo propugnador do bom serviço official mais esta nota impressionante:

No dia 10 de setembro foi-nos passado de Lisboa, ás 10 da manhã, um telegramma, para o hotel em Vidago, avisando-nos do falecimento, no Porto, de um velho e querido amigo, cujo enterro, a que não deviamos faltar, se realizava no dia seguinte.

Se esse despacho nos fosse entregue n'esse dia, tínhamos tempo de tomar, ás 3 da noite, o comboio 1.312 do Valle do Corgo, que nos traria ao Porto ás 10 e meia da manhã, a hora de assistirmos ao funeral.

Pois o telegramma, chegado a Vidago em 10 só em 11 ás 2 da tarde nos foi entregue, e isto porque casualmente um criado do hotel foi á estação postal !

Porque—pasmoso processo!—n'esta estação entende-se que o hotel Salus, que d'ella dista um kilometro ou pouco mais, fica fora da area de entrega pelo distribuidor, de forma que os telegrammas, mesmo que paguem a taxa de urgente, ficam alli, á espera de que alguém do hotel vá por lá ver se ha alguma coisa...

Simplesmente pasmosa tal organisaçāo.

Finalmente e como ultima nota dos pontos de villegiatura este anno visitados, fallaremos da Povoa de Varzim e Villa de Conde, que vimos assás rapidamente, pelo motivo de termos que retirar para Lisboa, onde a nossa presença era necessaria.

Estas duas praias de banhos 'eem outras duas perfeitamente similares no norte do paiz—Espinho e Granja.

A Povoa, como Espinho, é a praia movimentada, buliçosa, frequentada por portuguezes de todas as provincias

e por hespanhoes das provincias limitrophes do norte do nosso paiz.

Ha alli numerosos casinos em que se joga livremente; cafés com concertos e variedades; onde, n'uma animação continua, se passa a noite, até altas horas; e mesmo de dia tambem se joga nos cafés, enquanto uma parte da população fluctuante se entretem, nos pavilhões armados na praia, conversando e rindo; as meninas e os rapazes galanteando; as senhoras bordando, e abordando as vidas alheias com as suas alfinetadas, etc.

Villa do Conde, pelo contrario, é a praia pacata, familiar, constituindo a sua frequencia como que uma familia que franze os olhos com estranhesa sempre que lhe aparece gente de sôra. Uma especie da Granja, no seu exclusivismo.

Quasi que se precisa de apresentação, para ir á praia.

Este anno abriu alli um grande e luxuoso casino onde se joga forte, já se vê, e se dão festas, só para os socios, em que é sempre a menina A que vocalisa ao piano acompanhada do senhor B. e o senhor C. dirige o *cotillon* com *mademoiselle* D.

Povoação mais modesta, os alugueres de casas eram, ainda ha pouco, baratissimos e ainda hoje se aluga ou se compra uma moradia por preço pasmosamente baixo.

O anno passado, nos contaram, que um rico comerciante do Porto comprou alli uma vivenda luxuosa, mobiliada com certo conforto, por 900 escudos, e outro uma casa a maismodesta, mas bem rasoavel, por uns magros 450.

Parece que os gases asphixiantes do encarecimento de tudo por motivo da guerra não se espalharam ainda n'aquella atmosphera.

E isso é a nota mais vibrante a impressionar quem viajou este anno por varias terras: Não só tudo, absolutamente tudo, mais caro, carissimo, como um certo espirito de exploração que não era vulgar entre nós e parece que vae creando raizes.

Aparte os hoteis serios, em restaurantes é muito vulgar carregarem as contas desmesuradamente e até introduzirem n'ellas verbas de pratos que não se serviram.

Como exemplo: n'um, duas pessoas tendo tomado dois pratos de sopa, quatro ovos fritos e um pequeno cacho de uvas, tiveram que pagar 1\$20; e ao almoço, por duas canjas, um quarto de gallinha com arroz, pão e uvas, esc. 2\$40, vindo, além d'isso, na conta, quatro garrafas d'agua mineral, quando se tinham tomado só duas, e um chá que não tinha sido servido por o creado declarar que não havia assucar.

Pois, feita a reclamação, retiradas as duas verbas que sommavam 72 centavos, o total... ainda ficou maior, porque então errava-se a somma em 1\$00 esc. contra o freguez!

N'outra refeição, na Povoa, vinha na conta disfarçadamente um prato de lingua com ervilhas, por 50 centavos, que não tinha sido fornecido.

Não eram estes os costumes dos nossos restaurantes.

Como forçar as malas de bagagem para lhes tirar o contheudo, era um costume hespanhol que parece tambem já se vae adoptando entre nós. Foi assim que, pela primeira vez, em Portugal, a nossa mala de mão, tendo ficado uma noite na estação de Campanhã, expedida directamente para Braga, chegou alli sem as bellas correias novas, que a cingiam, e com os mais evidentes signaes d' tentativa de arrombamento, o que não se realisou, sem duvida por falta de tempo; mas como a fechadura não cedeu, foi forçada a mala dos dois lados e roubados cinco coletes, duas camisas e outros pequenos artigos de vestuario.

Tendo o agente do hotel retirado o volume sem notar a avaria já se vê que não tinhamos direito a reclamação; limitámo-nos, por isso, a comunicar o facto á Direcção do Minho e Douro, que sabemos fez inquirir sobre elle, por dois policias e um inspector; mas apesar de tal

sollicitude, que muito lhe louvamos, nada se apurou, que nos conste.

E aqui estão as desagradaveis impressões com que, em 1918, se regressa de uma excursão pelo paiz, que, apesar das facilidades que temos nos passes, que a nossa qualidade nos garante, custa hoje o triplo do que, ha quatro annos, custava uma viagem aos Pyrineus.



A paragem de um comboio

Um interessante estudo technico

Diz-nos umas das mais estimaveis revistas que nos dão a honra de trocar com a nossa *Gazeta*, que com quanto frequentemente a questão do custo da paragem eventual de um comboio tenha vindo á discussão, até agora a solução dada não tein passado de uma estimativa deduzida de experiencias geraes, sem base em dados seguros, e apresenta detalhadamente um caminho, que nós asseverá seguro, para o calculo do custo actual, que lhe parece dará bom resultado. O assumpto prendeu-nos a attenção e desde logo deliberamos extractar do interessantissimo estudo o que se nos asfigurou suficiente para conhecimento dos nossos leitores da especialidade.

O problema é assim posto: Desde que a força viva é a capacidade para executar o trabalho, podemos dividir a força viva dispendida na paragem de um trem em uma dada velocidade pelo trabalho necessário para mover o mesmo trem na extensão de uma milha com a velocidade da qual a paragem foi feita e este quociente representará a extensão que o trem poderia percorrer com a força viva perdida na paragem.

E' evidente que este quociente, que pôde ser chamado o percurso equivalente em milhas, multiplicado pelo custo do carvão, das reparações e da despeza de pessoal por trem-milha, será o custo total da paragem.

Os algarismos representativos da resistencia do trem, que entram no calculo, são baseados em uma vasta série de experiencias e os respectivos custos, mencionados abaixo, são extraídos de documentos officiaes de diversas companhias de caminhos de ferro. Devem ser considerados como algarismos medios, porque o custo da paragem de um comboio, ainda que a velocidade seja a mesma, não é constante, devido á avariação do refreio, ao escorregamento das rodas motrizes, etc.

Sejam, pois S—a força viva total do trem devido á velocidade V; R—o trabalho necessário para mover o trem em uma milha com velocidade V; e F—distancia que o trem pôde percorrer com a força viva S.

Da propria definição, teremos:

$$F = \frac{S}{R} \quad (1)$$

Para achar o valor de S, que é igual a $E + 5\% E$, consideremos a equação geral.

$$E = \frac{1}{2} M V^2 \quad (2)$$

E—força viva em libras por pé,
M—massa ou peso em libras, dividido pela acceleracão da gravidade.

V—velocidade, em pés, por segundo.

W—peso do comboio, em toneladas.

V—velocidade, em milhas, por hora,

São conhecidas as seguintes relações.

$$2000 W = M g; M = \frac{2000 W}{g} = \frac{2000 W}{32,2} \text{ e } V_1 = \frac{V \times 5280}{3.600}$$

$$E = \frac{1}{2} \times \frac{2000 W}{32.2} \times \left(\frac{5280}{360} \right)^2 V_1^2 = 66.8 W V_1^2$$

Addicionando cerca de 5% para a força viva devida à rotação.

$$\frac{5 \times 66.8}{100} = \frac{334}{100} = 3.34$$

$$S = (66.8 + 3.34) W V_1^2 = 70 W V_1^2$$

R = 5,280 x resistencia total do trem.

A fórmula geral é a seguinte, resultante da equação (1)

$$F = \frac{70 W V_1^2}{5280 \times \text{resistencia total dos trens}} \quad (3)$$

A aplicação da fórmula ao caso particular da paragem de um comboio composto de oito vagões de passageiros, à velocidade de 30 milhas por hora, com os seguintes caracteristicos, será a que vae abaixo:

Peso total da locomotiva, tipo "Pacific".....	120 tons.
Peso sobre as rodas motrizes.....	75 "
Peso do tender (2/3 carregado).....	63 "
Peso dos 8 vagões (110.000 libras cada um).....	440 "

Calculo de resistencias

1) Dos carros — sendo 6 libras a resistencia por tonelada, o total será.....	2.640
2) Do tender e do peso sobre os trucks da locomotiva — $(45 + 63) \times 6$ libras = 108×6 =	648
3) Attrito da locomotiva e resistencia do ar ...	2.090
Total das resistencias.....	5.378

$$F = \frac{70 \times 623 \times 30}{5.280 \times 5.378} \text{ milha}^2$$

Tal seria o percurso compativel com a força viva perdida na paragem. De harmonia com os dados obtidos serão os seguintes os coeficientes da despeza por milha:

Custo do carvão por carro-milha.....	2,63
Custo da reparação da locomotiva por milha.....	9,49
Custo da reparação de carro por milha.....	1,75

Para o exemplo, em uma milha, teremos:

Reparação da locomotiva.....	9,49
Reparação de 8 carros-milha.....	14,00
Carvão de 8 carros-milha.....	21,04
Total	44,53

milha
Para 1,38 =

$$1,38 \times 44,53 = 61, \text{ cent. } 45$$

No calculo apresentado não foi incluida a despeza com o tempo perdido pelo pessoal, que pode ser computada multiplicando 1,38 pela relação do pagamento por milha, no caso de o pessoal ser pago pela unidade de tempo.

Tambem a revista alludida nos apresenta o calculo do mesmo custo com o emprego da formula geral para as unidades do sistema metrico decimal, dizendo que as fórmulas geraes dadas pelas equações (1) e (2) são

$$F = \frac{S}{R} \text{ e } E = \frac{1}{2} M V^2$$

E—força viva do trem em kilogrammetros.

M—massa ou peso em kilos, dividido pela acceleracao da gravidade

$$\text{ou } \frac{P}{1000 g} = \frac{P}{9.81 \times 1000}$$

P—peso em toneladas de 1.000 kilos.

V—velocidade, em metros, por segundo =

$$= \frac{1000 V_1}{3600} = \frac{5}{18} V_1, \text{ sendo } V_1 =$$

velocidade em kilometros por hora.

R—resistencia total do trem, em kilos.

Donde o valor de:

$$E = \frac{1}{2} \frac{P}{1000 g} V^2 = \frac{1}{2} \times \frac{P}{9.81 \times 1000} \times \frac{25}{324} V_1^2 = \frac{25}{1000 \times 2 \times 9.81 \times 324} P V_1^2 = 0.000004 P V_1^2$$

$$S = E + 5\% E = 0.0000042 P V_1^2$$

Da equação (1), se conclue:

F (distancia que o trem pode percorrer com a força viva S)

$$= \frac{0.0000042 P V_1^2}{1000 \times \text{resistencia total dos trens}} = \frac{0.0012 P V_1^2}{\text{resistencia total do trem}}$$

O nosso collega fluminense *Brasil-Ferro-Carril*, fez a applicação d'estes culculos ao caso de um comboio de passageiros, da linha ferrea central do Brasil, com a velocidade de 60 kilometros á hora, constituido por 12 vagões de passageiros, pezando cada um 24 tonelladas e rebocado por uma "Pacific" do peso total de 80,6 toneladas, das quaes 54,9 sobre as rodas motrizes, e sendo de 27,4 toneladas o peso do tender em serviço:

Calculo das resistencias em kilos

1) Dos carros: $12 \times 4,7 \times 24$	= 1.325,6
2) Do tender e do peso sobre os trucks da locomotiva $(25.7 + 27.4) \times 3$	= 159,3
3) Attrito da locomotiva e resistencia do ar.....	= 768,6

$$\text{Total das resistencias.....} \quad 2.253,5$$

Peso total do comboio:

$$80.6 + 27.4 + 12 \times 24 = 396 \text{ toneladas}$$

$$F = \frac{0.0042 \times 396 \times 60}{2253.5} = \frac{5987.520}{2253.5} = 2,65 \text{ kms.}$$

Tendo sido em 1916 o custo medio de comboio-kilometro 5\$281, o valor medio da paragem será

$$2,65 \times 5$281 = 14$000$$

Crêmos ter extractado os necessarios elementos para demonstrar quão interessante é o estudo, que os nossos leitores apreciarão devidamente, segundo queremos crer.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Para discussão das contas e do relatório e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os srs. Accionistas a reunirem-se no dia 11 de novembro, às 13 horas, na casa da Companhia, rua do Bellomonte, 49.

Porto, 25 de Setembro de 1918.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Vice-presidente da Assembleia Geral,

(a) Antonio d'Araujo Serpa Pinto.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

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

— pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 1.ª série «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3%, Esc. 2\$18

— Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2\$17

» » » » 44 » » » 2\$17

» » » » 45 » » » 2\$17

» » » » 46 » » » 2\$17

» » » » 41 » folha annexa ás anti-

gas obrigações de 4 1/2% 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo tipo, Esc. 3\$27

— Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha » 3\$26

» » » » 43 » » » 3\$26

» » » » 44 » » » 3\$26

» » » » 45 » » » 3\$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, estando todos os coupons isentos de imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5.º da carfa de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

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

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

— Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc. 1\$35

» » » » 18 » » » 1\$37

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 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 102 de 3 de Agosto seguinte.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de Setembro de 1918.

O Diario do Governo tem sido fertil na publicação de diplomas que deviam ser commentados n'esta secção; e nem todo o nosso jornal chegaria para os analysar detidamente.

Pela ordem, não a chronologica da publicação mas a da sua origem, digamo-lo assim, destacam-se em primeiro logar os dois relatórios vindos á luz no Diario de 27, sobre o inquerito respeitante á celebre operação das 33.500 acções dos caminhos de ferro, sendo o primeiro o da comissão de inquerito, formada pelos srs. Presidente do Supremo Tribunal de Ju-*t*ica, Procurador Geral da Republica, Presidente da Junta de Credito Publico, Governador do Banco de Portugal e Reitor da Universidade de Lisboa; e o outro, o do sr. juiz Costa Santos, complemento d'aquelle, que conclue por esta afirmação estupenda:

«Se, para a dignidade do poder, for necessário levar até o fim este inquerito, só auctoridades judiciaes o deverão continuar. A comissão apenas podia sollicitar esclarecimentos e fazer obra pelos que lhe fornecessem; os factos relatados provam á evidencia que a outros meios será indispensável recorrer para o apuramento completo da verdade.»

Da leitura d'esses documentos tiram-se variadas conclusões, todas de molde a tristecer-nos, pelo desagradável espetáculo que nos dão homens em elevada posição social, afirmando coisas que a

comissão claramente diz não serem verdadeiras; outros negando-se, sob a capa de divagações phantasistas, a dar esclarecimentos que certamente prestariam com usfania se o podessem fazer de fronte levantada, preferindo a defesa dos seus lucros, embora com esses subterfugios deixassem, no espirito público medrar e vigorar-se suspeções que a mais simples noção de patriotismo aconselhava a desfazer.

Como conclusão, a comissão chegou a faser a conta dos lucros dos negociadores, que foram assás volumosas, elevando se á enorme percentagem superior a 15 por cento do valor da apuração, assim distribuida.

Antonio Tavares de Carvalho	21.200\$00
Arnaldo Machado Fernandes	31.118\$10
Banco Comercial do Porto	30.450\$00
Anselmo Vieira	98.148\$20
Ricardo Malheiros	272.261\$00
	452.880\$30

Como se vê, sendo para todos os intermediarios o negocio verdadeiramente de *mão cheia*, a parte de leão coube ao snr Ricardo Malheiros, que modestamente veio declarar á comissão que não senhor, que se contentaria com a bagatella de 200.220\$20, mas que não tinha já as contas do apuramento que fez, nem apontamentos particulares dos seus lucros. *De minimis non curat pretor*.

Alem desses lucros, outros, e bem importantes, houve para vários vendedores de acções, que as conseguiram passar ao grupo negociador por preços muito mais altos do que os da praça.

Abstraindo da casa Ferreira do Amaral cujas acções, como é sabido, estavam em seu poder ha dezenas de annos, valendo portanto hoje muito mais do que o preço porque foram adquiridas, temos os fornecedores das 7.000 restantes:

José Collares Pereira	600 a 55\$	33.000\$00
Machado Fernandes	100 » 70\$	7.000\$00
Amadeu Infante	100 » 60\$	6.000\$00
Mario de Portugal	500 por	34.400\$00
Borges & Irmão	1.500 » 70\$	105.000\$00
Antonio Correia	700 » 65\$	45.500\$00
Eusebio da Fonseca	1.145 » 55\$	63.673\$00
Agencia Colonial	2.000 » 58\$	116.000\$00
Diversos	355 » 55\$	19.525\$00
	7.000	430.098\$00

Ora estando as acções na Bolsa a 45\$00 maximo, mesmo dando a margem de 5\$00 para comissões e diferenças de cotação, não era difficult obter aquellas 7.000 a 50\$00, o que seria 350 contos. Honve, portanto, mais uns pratos de boas lentilhas de 80 contos, que a magra cosinha do Thesouro publico destruiu áqueles mais modestos commensaes.

Conclusão: os cofres publicos tiveram um rombo de 532 contos com que se locupletaram diversos patriotas.

Quanto á tal ameaça do papão hespanhol, ficou provado que era uma pura musica celestial, o que coloca o ministro que n'ella acreditou como o protótipo de ingenuidade nacional.

Outro documento publicado no Diario foi o tambem já celebre decreto sobre cambiaes, producto enfesado de um intellecto por certo afectado pela influenza pneumonica ou por outra qualquer enfermidade dementadora.

As suas consequencias imediatas foram o panico nas bolsas, a reunião das associações comerciais de Lisboa e Porto e, por sim, a consabida resolução da suspensão do monstrosinho, por uma simples circular aos inspectores de finanças, formulario novo adoptado para mandar decretos d'esta para melhor.

Não perderemos, pois, tempo e espaço a analysa-lo visto que morrem á nascença, sendo enterrado com os responsos d'aquellas associações, que não lhe pouparam a classificação.

Mais outro decreto, *mano* do anterior, veio crear novos e abracadabantes impostos a título de lucros da guerra, mas por uma forma tão extraordinaria que não se concebe como um producto destes saia d'uma repartição publica.

Salta aos olhos que uma lei de tal magnitude e de tal amplitude que pode attingir (se não nas suas consequencias de encargos, ao menos pelos vexames de que pode ser origem) não só as entidades commerciaes e industriaes, como os proprios individuos, pois que todos ficam á mercé de inqueritos, investigações e multas não devia ser publicada sem a consulta do Conselho economico, das associações interessadas, e até dos principaes bancos.

E mais deploravel se torna que justamente os que tenham auferido lucros de negocios provenientes da guerra, mas que antes desta não negociavam, escapem ao imposto, porque este só tem que calcular-se sobre o *excedente* de 5.000\$00 a mais de lucros sobre os dos annos anteriores.

Ora quando não tenha havido esses lucros anteriores como se calculam os d'agora?

E os negociantes chamados *militianos*, que polulam por toda a parte, e nem tem escripta, nem firma comercial, e muitas vezes nem capital, como vae o Estado descobri-los para os collectar?

Estabelece o decreto que os interessados deverão fazer expor

taneamente as suas declarações; mas como hode o contribuinte declarar o que o proprio Estado não lhe explica o que seja?

E mesmo que explique, espera o Snr. Secretario das Finanças que haja muita gente que vá ao seu ministerio declarar que desde que rebentou a guerra tem lucrado por anno mais 55 contos do que o seu negocio lhe dava antigamente e portanto, se considera sujeito ao imposto da bagatella de 37.250\$00 segundo a nava lei?

Se nos descobrir uma só declaração n'este genero damos-lhe um premio valioso: um kilo de assucar, que é objecto raro.

E até de assucar crystalizado, porque crystalizado estaria também o depoente.. na asneira

Finalmente outro decreto foi assignado mandando cunhar moeda de ferro de 4, 2 e 1 centavos.

Era uma providencia reclamada com a maior urgencia desde que, por indolencia da nossa industria official da fabricação da moeda, demorando se a substituição da moeda antiga, grande, pelas pequenas moedas novas, se facilitou o acharcamento, pelos vizinhos hespanhóes, de toda a nossa moeda divisionaria.

Grande erro foi, quando se fez a cunhagem da moeda de cobre-nikel de 4 centavos não a reputar em 10 centavos, fazendo contra mais pequenas de 5 centavos.

Só na de 4 centavos, passando a 10, o Estado que, ao que nos consta fez cunhar 200 contos, ganharia 300 contos que deixou de lucrar e a ninguem aproveitaram. E ter-se-hia acabado com as sujissimas cedulas de tostão que, especialmente no norte andam nogentas, rotas, uma vergonha!

Bolsa. — O movimento de hoje limitou-se a pequenos lotes dos titulos do Estado e do juro fixo de varias companhias.

Sobre acções bancarias nada se fez nem é de esperar que se faça enquanto o espantalho do decreto sobre lucros da guerra não por suspenso ou reformado.

A Associação Comercial está ainda reunida, à hora a que fechamos o nosso jornal, deliberando sobre o assumpto.

Cambios. — Movimento quasi nulo, mantendo-se estacionarios com tendencia, todavia, bastante firme,

O Rio Londres fechou a 11¹⁵/₁₆ Libra a 20¹⁰⁴/₁₀₄ réis,

Curso de cambios, comparados

	EM 13 DE SETEMBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	29 1/2	29 3/8	28 1/4	28
" 90 d.v.	29 7/8	—	28 9/16	—
Paris cheque	305	310	322	330
Madrid cheque	400	410	405	415
Amsterdam cheque	870	890	850	870
New York cheque	1700	1715	1765	1795
Italia cheque	220	230	270	280
Suissa	395	405	390	400
Libras	10\$30	10\$60	9\$80	10\$00

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — SETEMBRO

Bolsas e títulos	16	17	18	19	20	23	24	25	26	27	30	—	—	—
	16	17	18	19	20	23	24	25	26	27	30	—	—	—
Lisboa: Divida interna 3%, assentamento	43,0	—	—	—	—	43,90	—	43,90	43,90	43,90	—	—	—	—
Divida interna 3%, coupon	43,80	—	43,80	—	—	43,80	43,80	43,80	—	43,90	—	—	—	—
" 4 1/2, 1888, c/premios	—	—	22\$70	—	—	22\$70	—	22\$80	—	—	22\$88	—	—	—
" 4 1/2, 1888/9 c	—	—	64\$20	64\$20	—	—	—	—	—	—	64\$20	—	—	—
" 4 1/2, 1890 c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 1/2, 1905 c/premios	—	—	10\$70	—	—	—	—	—	—	—	10\$80	—	—	—
" 5 1/2, 1905, (C.º de F.º E.) c	—	—	—	—	82\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2, 1909, ob. (G.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2, 1912, ouro	—	—	—	—	—	119\$60	—	119\$50	—	119\$50	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	91\$00	—	—	92\$80	—	92\$90	92\$90	92\$80	92\$70	92\$70	92\$50	—	—	—
" 3 1/2, 2.ª serie	—	—	91\$80	—	94\$80	94\$60	—	94\$50	—	94\$50	—	—	—	—
" 3 1/2, 3.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2, *	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	335\$00	332\$00	32 550	322 000	328 000	328 000	327 000	328 000	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	233 800	235 800	235 800	235 800	234 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ult ramarino	361 800	358 800	3 4800	350 800	345 800	350 800	353 800	—	340 800	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	198 800	197 500	195 800	195 800	195 800	195 800	196 000	198 800	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	159 800	—	159 800	158 800	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	61 800	61 800	61 850	61 850	61 850	61 800	—	—	—	—	—	—	—
Obrig Companhia Através d'Africa	116 800	—	—	114 850	—	115 800	—	—	—	—	115 800	—	—	—
Companhia G. F. de Benguela tit. 1 tit. 5	98 850	—	—	—	—	99 850	99 850	99 860	99 850	99 850	99 850	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2, 1.º grau	—	79 850	—	79 800	—	79 850	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2, 2.º grau	—	37 820	—	—	—	—	—	—	—	—	37 820	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	81 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	86 800	86 800	86 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	93 800	93 800	—	—	—	93 800	—	90 800	—	90 800	90 800	—	—	—
prediaes 6%	—	90 860	—	91 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	57,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3%, 2.ª	—	—	—	56,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 1/2, 1.º grau	277	276	—	275	272	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4 1/2, 1.º grau	—	180	185	—	190	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3 1/2, 2.º grau	128	—	130	129	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	241	246	248	248	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	56 1/2	56 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos ferreas brasileiras

Um relatorio oficial

O ultimo correio do Brazil trouxe-nos o relatorio apresentado ás Camaras pelo Snr. Ministro de Viação, relatorio sobremaneira circunstanciada e com interessantes dados para se conhecer o desenvolvimento dos caminhos de ferro brasileiros nos ultimos quatro annos em que a guerra da Europa estabeleceu a anormalidade, de todos bem conhecida e por todos bem soffrida.

D'esse relatorio entendemos conveniente extractar o que de mais interesse nos pareceu para conhecimento dos nossos leitores:

Extensão de linhas em trâs-ego:

	Kms.
1914	26.062.268
1915	26.646.592
1916	27.090.219
1917	27.608.632

Extensão das linhas fiscalizadas pelo governo:

	Kms.
1914	14.791.983
1915	15.023.877
1916	15.285.252
1917	14.792.737

No anno findo diminuiu a extensão por ter ficado a Rêde cearense directamente subordinada ao Ministerio de Viação, como a linha Central e outras.

Quotas de arrendamento de linhas:

1914	4.993:913\$657
1915	4.054:705\$309
1916	4.552:867\$568
1917	5.168:995\$666

A partir de 1915, a companhia arrendataria da linha do Paraná ficou devendo a quantia annual de 1.000:000\$, que começaram a ser pagos logo que a sua renda exceda de 7.000:000\$ (cláusula 64 do decreto de 19 de Janeiro de 1916) e a «Rêde Cearense» passou á administração do Governo desde 1 de Setembro de 1915. Isto explica não haver aumento nos annos de 1915 e 1916 nas quotas de arrendamento, quando as receitas das linhas foram maiores, como se verifica da nota seguinte:

1914	39.850:863\$189
1915	41.176:856\$150
1916	43.716:778\$560
1917	48.810:667\$249

Linha Central do Brasil — A extensão da linha em trâs-ego era:

	Kms.
Em 1914	2.291.122
Em 1917	2.350.377

O movimento de carga foi o seguinte:

	Toneladas
1914	1.874.567
1915	2.111.726
1916	2.426.935
1917	2.918.000

Movimento de passageiros:

Anos	Suburbios	Interior	Total
1914	28.156.450	2.587.553	30.744.003
1915	29.138.055	3.294.624	32.432.679
1916	29.937.229	2.668.454	32.605.674
1917	30.015.600	2.624.000	32.639.600

Transportes de manganez:

Anos	Tonelados
1914	245.185
1915	309.880
1916	432.423
1917	573.618

Pelo que se refere ao consumo de carvão, lenha e óleo combustível, a comparação de dados estatísticos vai até ao anno de 1910 a saber:

1910	219.296	2.617	—
1911	255.955	14.617	—
1912	270.155	86.325	—
1913	302.346	24.868	—
1914	258.692	80.634	3.691
1915	235.632	69.888	24.510
1916	193.412	212.195	50.366
1917	182.332	707.179	32.188

Vejamos agora as receitas e as despesas de exploração, comparadas desde 1890, para melhor se poderem apreciar as enormes diferenças:

	Receita	Despesa
1890	12.041:192\$249	9.184:083\$476
1900	29.823:6530696	27.523:719\$168
1910	29.996:805\$000	38.521:885\$000
1915	43.074:522\$000	55.961:554\$118
1916	46.201:674\$000	66.278:031\$885
1917	55.797:177\$000	76.623:897\$391

Linha Oeste de Minas — A extensão d'esta linha em trâs-ego era a seguinte:

Em 1914	1.357.712
Em 1917	1.768.247

Movimento de mercadorias:

	Kilos
1914	118.571.800
1917	141.508.500

Movimento de passageiros:

1914	353.645
1917	380.036

Consumo de carvão e lenha:

Anos	Carvão (kilos)	Lenha (metros cúbicos)
1914	12.068.803	114.540
1917	115.710	246.647

Receita e despesa de exploração:

Anos	Receita	Despesa
1914	4.397:790\$849	4.369:348\$213
1917	5.172:892\$449	4.438:472\$420

Linha de Itapura a Corumbá — A extensão da linha em trâs-ego é ainda a mesma de 1914, ou sejam 837 kilómetros.

Movimento de mercadorias:

	Kilos
1914 (incluindo material de construção)	26.375.299
1917	28.485.451

A linha só emprega carvão para fundição, regulando o consumo 60 toneladas por anno.

O consumo de lenha foi o seguinte

	Metros cúbicos
1914	35.646
1917	90.526

Receita:

1914	587:843\$560
1917	1.421:015\$370

Quanto ás despesas, de Novembro de 1913 a 31 de Dezembro de 1915 não estão discriminadas as de construção e as de custeio foram de 16.463:817\$145. As

Movimento de mercadorias:

	Toneladas
1914.....	98.593
1917.....	123.253

Movimento de passageiros:

1914	240.009
1917	259.420

Receita e despesa da exploração:

1914	2.249.975\$500	2.157.391\$250
1917	2.845.146\$868	1.839.184\$666

Neste ultimo quadro tornam-se especialmente notaveis as reduções da despesa realizadas nos ultimos trez annos, sem duvida à custa de prodigiosos esforços de economia, a não ser que tenham origem em circumstancias que o relatorio extractado não menciona,



ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 2 do corrente mez e dias seguintes ás 11 horas, por intermedio dos agentes de leilões Srs. Casimiro C. da Cunha & Sobri-

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Frei Bonifacio

Extrahido de um romance de Julio Dantas

Interpretado por artistas portuguezes

nho, Successor, na estação principal d'esta Companhia, em Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Publico B. 2.901, de 14 de Março de 1918 e do art. 113.º da Tarifa Geral proceder-se-ha á venda em hasta pública, de todas as remessas incursas nos respectivos prasos, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisem-se, portanto, os respectivos consignatarios, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 1 do referido mez de Outubro, inclusivé, das 10 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de sucata miuda de ferro forjado

Esta Companhia recebe propostas até ao dia 5 de outubro proximo futuro, para a venda de um lote de 37 toneladas, aproximadamente, de sucata miuda de ferro forjado, que possue nos seus depositos da Figueira da Foz.

Todas as operações de carregamento serão feitas pelo comprador, o qual fará na Thesouraria da Companhia, na Figueira da Foz, um deposito de 10% da importancia respectiva, logo que seja avisado da adjudicação.

A Companhia reserva-se o direito de addiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

As propostas devem ser dirigidas á Direcção da Exploração na Figueira da Foz.

Companhia de Seguros "FIDELIDADE"

FUNDADA EM 1835

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef: Central — Direcção: 1719 — Expediente: 388

Endereço telegraphico: — "FIDELIDADE"

Capital emitido 1.344.000\$00 || Reservas 810.585\$90

Capital desembolsado 67.200\$00 || Prejuizos pagos 4.683.014\$86

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA



Sociedade Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

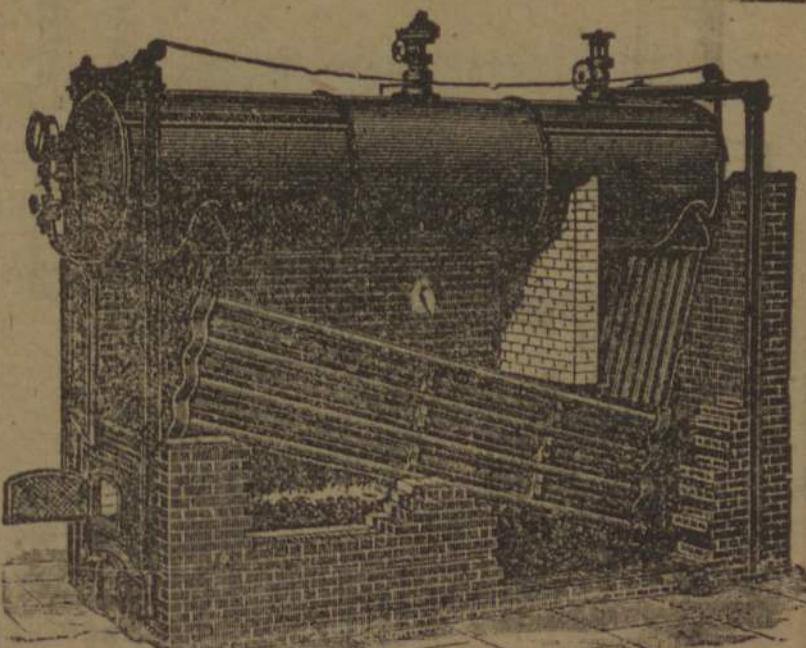
Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

Sucursaes: Vatura de la Vega, 1, Madrid — Fontanella, 8 Barcelona
RUA DO COMERCIO, 84 e 86 — LISBOAConstructores de caldeiras
Aqua-Tubulares

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Greilhas 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 1 DE OUTUBRO DE 1918

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10	11 28	b 8 30	9 28
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
e 7 10	a 8 5	8 20	9 28
8 20	9 49	10 20	11 27
12 25	1 56	—	—
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 14	8 45	9 19
5 50	6 33	7 8	7 40

C. Sodré

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 30	11 50	a 9 14	9 58
a 1	f 1 41	b 10 30	11 27
b 1 30	2 27	b 12 20	1 13
b 2	f 2 57	1 30	e 2 46
b 5 30	6 22	3 44	5
b 6 15	e 7 3	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 40	11 56
10 30	11 50	b 12 30	1 27
12 45	2 5	—	—

C. Sodré

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

Lisboa-R

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

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

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
e 7 55	8 5	e 7 20	7 30
e 5 25	5 37	c 9 20	9 30
e 6 35	6 57	6 7	—

Lisboa-R

Lisboa-R	Setil-Sant.	Lisboa-R	
5	7 30	8 54	11 42

Lisboa-R

Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	
5 40	9 51	6 35	11 26

Lisboa-R

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

CHEG. PART. PART. CHEG.

Alfarelos	Aveiro	Alfarelos	
2 50	6 3	8 54	11 25

Alfarelos

Alfarelos	Figueira	Alfarelos	
2 50	4 45	7 30	8 21

Coimbra

Coimbra	Figueira	Coimbra	
5	7 4	4 25	7 5

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 15	6 55	6 30	7 10

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
8	8 40	7 22	8 5

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
10	10 40	9 25	10 5

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
11 30	12 10	11 40	12 20

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1 40	1 20	2 2	2

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
4 30	5 10	3 3	2 45

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
8 15	6 10	6 50	8 55

Lisboa

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
8	8 45	m 8 10	8 55

Lisboa