

SUMMARY

Bibliographia	347
Situação economica.....	347
Parte financeira:	
Carteira	348
Boletim commercial e financeiro.....	348
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	349
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	349
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio (continuação)	350
Alimentação de locomotivas.....	350
Energia Electrica.....	351
Capital inglez nas linhas da Argentina.....	351
Horario dos combolos.....	352

11 de novembro de 1918.—Fimou a guerra	339
Providencia provisoria de caracter urgente por J. Fernando de Sousa....	340
Parte Official — Secretaria de Estado das Subsistencias — Decreto n.º 4:903, continuação.....	342
Viagens e transportes.....	343
Locomotivas de vapor.....	344
Linhas ferreas brasileiras.....	346

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

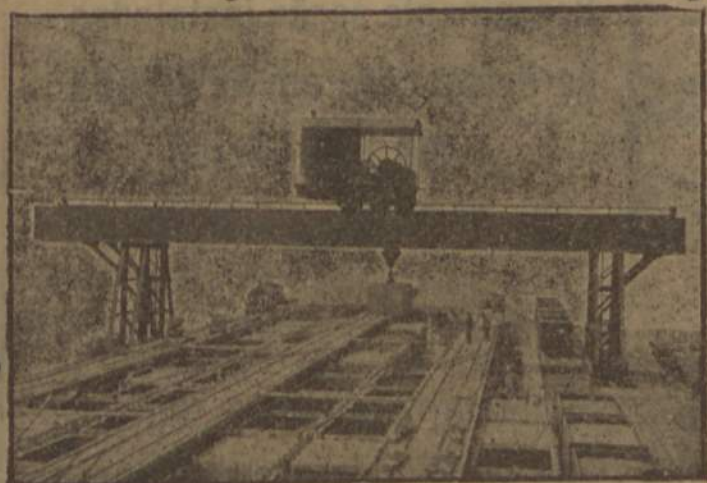
Travessa dos Remolares, 23, 1.º

LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pletas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candlot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindaste a vapor de 42 toneladas, type Goliath

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro. Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 á intallados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

2, VICTORIA STREET,

LONRES, S. W.

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



Apparelhos hydraulicos de parada, de curso de 7 pés fornecido ao Caminho de Ferro Paris Orleans

“A Gloria Portuguesa”

COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.º

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

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

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

FILIAIS EM:

COIMBRA

R. Ferreira Borges, 122, 1.º

PORTO

R. das Flores, 48, 1.º e 2.º

Inspectores, agentes
e correspondentes em todas
as terras do País



DELEGAÇÕES EM:

Braça

Tomar

Torres Vedras

Funchal

Faro

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

Effectua os seguintes seguros:

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

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

DIRECÇÃO DA COMPANHIA

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

BANQUEIROS GERAES

José Augusto Dias, Filho & C.ª

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

22.º do 31.º anno LISBOA, 16 de Novembro de 1918 Numero 742

11 de Novembro de 1918

Findou a guerra

A's 5 horas da manhã d'este dia foi assignado o armistício sollicitado pela Allemanha, e as ultimas hostilidades foram suspensas ás 11 horas.

Não damos novidade alguma porque ha cinco dias que em todo o mundo já teve echo retumbante este extraordinario acontecimento; registamo-lo apenas nas nossas columnas, para que, no futuro, quem consultar o nosso jornal, não deixe de encontrar n'elle inscripta esta gloriosa data da historia da humanidade.

Dias antes, já a Bulgaria e a Turquia, e por fim o imperio Austro-Hungaro, se haviam submettido a um armistício imposto, tambem a seus instantes pedidos, pelos paizes alliados e a grande Republica Norte Americana.

O documento, pois, assignado em 11 d'este mez, por o ser pelo principal dos paizes constituindo o grupo dos Imperios Centraes e tambem o omnipotente chefe d'esse grupo, significa, bem inequivocamente, o final d'essa guerra sem igual; sem igual é, pois, o julio com que nos felicitamos todos ao ve-la terminada, e terminada com gloria — de que nunca duvidámos — para os paizes latinos e anglo-saxonios que n'ella se empenharam, contra a ambição desmedida dos povos Germanicos.

Foram estes, por fim, dominados; tinham que se-lo porque, ao tentarem vincular no mundo o principio de que "la force prime le droit", não attenderam ao de que "a união faz a força", e esta não podia deixar de esmagar-los, porque não estava em antagonismo com o Direito, mas associada a elle, á Razão e á Justiça.

Do orgulho do povo allemão, e da sua aspiração ambiciosa de governar o mundo, tivemos a impressão bem patente, quando, em 1907 visitámos Berlim e alliuvimos, nos restaurantes, os hymnos e canções populares que todos os frequentadores — por vezes bem cerca de um milhar — acompanhavam em côro, caracterisando-se todos por este principio fundamental: *A Germania é o paiz predestinado para dominar o mundo; a sua força, a sua união dão-lhe direito á supremacia do universo.* ⁽¹⁾

E que admira isso, se a divisa, bem antiga, da casa d'Austria tão claramente o proclamava a todo o orbe?

Constava ella das cinco letras vogaes A. E. I. O. U como iniciaes das cinco palavras que em latim dizem:

Austriæ Est Imperare Orbi Universo

ou em allemão

Alles Erdreich Ist Oesterreich Unterthan

Isto é:

A' Austria pertence governar o Universo inteiro

E' o cumulo da ambição insensata!

E pensar-se que os paizes que assim se propunham dominar o mundo, são hoje os dominados por aquelles que elles pretendiam subjugar; e que os imperantes que os dirigiam se acham exilados em terras extranhas, tendo perdido o throno e lançado o paiz na desordem, a caminho talvez da anarchia!

E justo é destacar d'estes o principal mandante de tantos crimes, desde o prevaricato aos tratados, com a invasão da Belgica, e o premeditado e festejado afundamento do "Lusitania", com a sua população de 1.200 indefesos passageiros e tripulantes, até ao deshumano abandono do infeliz Nicolau II e sua desgraçada familia, primos do proprio instigador d'aquelles que os assassinaram, não tendo havido, ao firmar o tratado de Brest-Litowsk um laivo de commiserção pelos infelizes prisioneiros!

Para que o mesmo não lhe succedesse teve o orgulhoso imperador o cuidado de... prudentemente, se affastar (os termos não deviam ser estes, mas sejamos ainda benevolos para com quem nunca soube o que é humanidade) do paiz em revolta, indo acolher-se á protecção de um paiz amigo.

Nem teve a coragem de Napoleão III deixando-se aprisionar, com os seus bravos em Sédan, nem o heroismo de se fazer atravessar por uma bala inimiga na frente dos seus exercitos, quando as hostes alliadas arrancavam triumphantes retomando os territorios invadidos e ameaçando formidavelmente irromper pelos da Germania!

A historia julgará com todo o seu rigor o homem

(1) Nosso numero 499 de 1 de outubro de 1908, pag. 293.

que assim se propoz dispor dos destinos do mundo e hoje nem sabe quem disporá dos seus.

Porque já se diz que a Hollanda o não quer, com razão, no seu território, e é bem de crer que os outros neutraes lhe seguirão o exemplo.

Nem lhe restará o "tradiccional exílio em Inglaterra" (que Eça de Queiroz lhe presagiu, no Hotel Metropole de Londres).

E entretanto a poderosa unidade allemã desfaz-se e pulveriza-se em pequenos estados, cuja fórmula de governo é ainda muito cedo para se saber qual será; e o mesmo succede aos paizes que a seguiram na grande guerra, todos, como ella, atacados do virus que a Alemanha inoculou na Russia e que, pelo systema de propagação das mais virulentas epidemias, se vae alastrando na Europa e pretendendo atacar até os mais robustos organismos politicos, sem, felizmente, o conseguir mais que n'aquelles que a sorte da guerra marcou como vencidos.



Providência provisória de character urgente

No numero da *Gazeta* de 16 de outubro foi publicada uma exposição da Companhia concessionaria da linha da Valle do Vouga com um projecto de decreto destinado a remediar os graves inconvenientes para ella injustamente derivados da excepcional situação actual.

Importa ir ao encontro de possiveis objecções, que um exame attento do assumpto mostra não serem subsistentes.

A proposta da Companhia da Valle do Vouga baseia-se em principios elementares e incontestaveis de justiça e equidade.

Com effeito, uma Companhia concessionaria de caminhos de ferro é uma associada do Estado, ao qual presta um serviço incontestavel, podendo e devendo o contracto ser revisto por accordo das duas partes, sempre que as circumstancias o aconselhem. Assim tem procedido o governo francez, fazendo successivas revisões das convenções com as companhias concessionarias da sua rede.

Qual é a essencia e a base do contracto da concessão da linha do Valle do Vouga?

A garantia de juro de 5 % ou 1.000\$00 por kilometro ao capital n'ella immobilizado.

No *modus faciendi* e para circumstancias como as de 1905, anno em que se celebrou o contracto provisório, a fim de evitar verificações de despesas e por analogia com anteriores contractos, o Governo resolveu computar as despesas em 0,50 da receita do tráfego.

A experiencia mostrou a absoluta insufficiencia de tal coefficiente, tanto assim que a lei de 23 de Agosto de 1917 o elevou a 0,65, que era a média das linhas de via reduzida exploradas por companhias em 1913, apesar de terem quasi todas muito melhores condições de tracção que a do Vouga, e algumas, como as de Guimarães e Povoa, elevadas receitas, em relação ás quaes o coefficiente é naturalmente mais baixo.

Para tempos normaes seria, em rigor, sufficiente essa percentagem. A anormalidade, devida á guerra, creou porém uma situação excepcional, em que a elevação do preço dos materiaes e a necessidade de dar subvenções extraordinarias ao pessoal elevaram as despesas muito acima da cifra que resulta do coefficiente legal estipulado na lei de 25 de Agosto de 1917. Assim, em 1917-1918, o

coefficiente foi de 0,82 em vez de 0,65, e em 1918-1919 deve ir a 0,89. Será justo, será moral que o Estado compute as despesas em 0,65 das receitas para fixar o complemento do rendimento liquido garantido, quando sabe de antemão que attingirão 0,89?

Demais, esse complemento é, não um donativo, mas um adiantamento reembolsavel com juros.

A discordancia entre o coefficiente legal e o real já inflingiu á Companhia um prejuizo de perto de 100.000\$00 nos ultimos quatro annos economicos, situação absolutamente insustentavel.

Pede a Companhia que n'este periodo transitorio, que abrange os annos economicos de 1917-1917, 1918-1919 e 1919-1920, pois a paz não tardará em ser celebrada, se lhe levem em conta as despesas effectivas para se respeitar a clausula fundamental do contracto de garantia de 1.000\$00 por kilometro.

Que objecções são oppostas ao deferimento d'este pedido?

1.^a — Dificuldade de fiscalisação e falta de informações sobre as despesas.

2.^a — Possibilidade de se desinteressar a Companhia do augmento das despesas como das receitas, de modo que aquellas cresçam e estas diminuam, havendo um deficit, que obrigue o Estado a supprimentos indefinidamente crescentes.

3.^a — Pedidos analogos por parte de outras companhias.

Quanto á primeira objecção, parece-nos destituida de valor. As despesas, devidamente classificadas segundo o orçamento, derivam, no que respeita a pessoal, dos quadros e ordens de serviço e constam de 6 folhas mensaes de facil verificação. A despesa com materiaes é comprovada por um limitado numero de facturas e corresponde a médias relacionadas com o percurso dos comboios. Todos os mezes é enviada á Direcção da Fiscalisação uma synopse das despesas classificadas, que no caso de assim se exigir pode ser minuciosamente desdobrada.

Acceita a hypothese injuriosa de ser propositadamente avolumada a despesa, facil se tornaria notar qualquer anomalia pela comparação com os periodos anteriores. Façamos porém á Direcção da Fiscalisação a justiça de que tal hypothese não é por ella julgada de possivel realisacção.

2.^o — Trata-se de um periodo curto e excepcional. A Companhia, sem fallar na seriedade e no escrupulo que tem o direito de lhe serem reconhecidos, iria contra o seu interesse, se, durante esse periodo e a despeito da acção fiscal, avolumasse despesas e descurasse receitas, dependentes aliás de tarifas e horarios approvados pelo Governo, que em relação ás primeiras tem a faculdade de as decretar. As apreensões que a tal respeito surjam podem porém ser attendidas, fixando-se ás despesas o limite maximo de 0,90 da receita total, que provavelmente attingirão no corrente anno economico.

D'este modo sabe o Governo de antemão que o adiantamento a fazer como complemento de garantia nunca attingirá os 175.138\$50.

3.^o — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem a garantia de juro nas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos e Beira Baixa, sendo em ambas o coefficiente de exploração legal de 0,4 com o minimo de 1.000\$00 por kilometro, muito inferior ao que resulta da despesa real. Em compensação, lucra com o affluxo do tráfego das linhas garantidas ás outras, sem que o Governo tenha nelle a minima participacção.

A um pedido de modificação de coefficiente pode ser opposta a condição prévia d'essa participacção do Estado, justa e razoavel, correspondente ao *déversement* estabelecido em França para as relações entre as duas redes.

Quanto á Companhia Nacional, a situação é diversa da

do Valle do Vouga, como o mostra o seguinte quadro comparativo:

	Companhia Nacional	Valle do Vouga
Extensão das linhas.....	183 ^k ,290	175 ^k ,183
Rampa maxima.....	18 ^m / _m	25 ^m / _m
Raio de curva minimo.....	150 m.	90 m.
Juro garantido (média, por kilometro).....	1.186\$00	1.000\$00
Maximo desembolso do Estado (média, por kilometro)....	1.186\$00	600\$00
Data do inicio da exploração da linha completa:		
Foz-Tua-Mirandella....	29- 9-1887	
Santa Comba-Vizeu....	25-11-1890	5-2-1904
Mirandella-Bragança...	31-12-1906	

1917-1918

Receita do tráfego, liquida de impostos.....	216.354\$00	214.947\$00
Receita por kilometro.....	1.180\$00	1.227\$00
Complemento de garantia....	128.093\$00	99.907\$00
" por kilometro..	699\$00	570\$00
Complemento segundo o pedido da Companhia, que se acha pendente de resolução.	125.489\$05	
Complemento por kilometro.....		716\$00

Vê-se por ellequanto mais favorecidas estão as linhas da Companhia Nacional que as do Valle do Vouga, apesar de terem estas uma exploração forçosamente mais onerosa pela differença de condições de planta e perfil.

Vê-se ainda que a acceitação das despesas effectivas no Valle do Vouga, em 1917-1918, egualaria sensivelmente o complemento de garantia, que seria de 716\$00 por kilometro contra 699\$00 n'aquellas, isto apesar da grande differença de numero de annos de exploração.

Importa finalmente observar que a Companhia Nacional teve em 1917 o rendimento liquido sufficiente para solver integralmente e sem encargos cambiaes o coupon das suas obrigações e dar um pequeno juro ás acções. O Valle do Vouga além da enorme depreciação do rendimento garantido, por effeito do cambio para o pagamento integral do coupon em oiro, nem chegou a realisar nos ultimos quatro annos o total, em papel, do rendimento garantido.

Portanto, o deferimento do pedido da Companhia do Valle do Vouga vem restabelecer uma equitativa egualdade de situações que hoje não existe.

Vejamos agora se uma elevação temporaria de coeiciente a 0,8 seria sufficiente.

a) — Se esse coeiciente se applicar á totalidade das receitas do tráfego em 1918-1919, computadas em 299.560\$00, temos:

Receita, R.....	299.560\$00
0,80 R.....	239.648\$00
Receita liquida.....	59.912\$00
Complemento de garantia.....	115.226\$00

Disponibilidades da Companhia:

Receita	299.560\$00	
Complemento de garantia....	115.226\$00	414.786\$00
Despesa provavel da exploração..	265.000\$00	
Juro garantido.....	175.738\$00	440.138\$00
Deficit.....		25.352\$00
Subvenção de 15.000\$00, supondo que é mantida..		15.000\$00
Deficit		10.352\$00

Segundo a formula proposta pela Companhia, haveria:

Receita.....	299.560\$00
Despesa effectiva	265.000\$00
Receita liquida	34.560\$00
Complemento de garantia.....	140.578\$00

Disponibilidades da Companhia:

Receita.....	299.560\$00	
Complemento de garantia....	140.578\$00	440.138\$00
Despesa effectiva.....	265.000\$00	
Juro garantido.....	175.138\$00	440.138\$00

No primeiro caso, o Governo

adianta.....	115.226\$00
e cede definitivamente.....	15.000\$00
Total	130.226\$00

No segundo, adianta..... 140.578\$00

A troco pois de um adiantamento reembolsavel um pouco maior, evita uma despesa de 15.000\$00.

O limite maximo de 0,90R representa 269.604\$00, quasi egual ás despesas provaveis do anno economico corrente.

Assim pois, para que o justo auxilio pedido pela Companhia em troca da cedencia de parte das sobretaxas e da subvenção de 15.000\$00 a que renuncia, seja efficaz, parece preferivel a formula por ella proposta, com o adicionamento, ao artigo 1.º do projecto de decreto, do § unico seguinte:

§ unico. — A despesa levada em conta para o complemento da garantia de juro não poderá exceder 0,90 da receita total do tráfego liquido de impostos.

Por esta fórma dá-se ao problema a mais equitativa solução e limitam-se explicitamente os encargos de adiantamentos pelo Estado.

Firmados como se acham os armistícios que pozeram termo á guerra, a paz não se fará esperar muitos mezes.

O regimen provisorio proposto abrangerá pois, provavelmente, apenas os annos economicos de 1917-1918 a 1919-1920.

J. Fernando de Souza



Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Chegou nova remessa d'estes mappas, que ficarão á disposição dos nossos assignantes, conforme temos annunciado.

O seu custo, devido a esta remessa ser paga já com a melhoria de cambio com a Hespagha é reduzido a \$50 ou \$58 pelo correio, registado.

"Elementos de Filosofia Scientifica"

PELO DR. ALVES DOS SANTOS

Professor de Filosofia, na Universidade de Coimbra

2.ª EDIÇÃO

1 vol. br. \$55; cart. 1\$00

Pedidos ás Livrarias Ailland e Bertrand

73, Rua Garrett, 75 - LISBOA

Ensino Primario e Educação Popular

CONFERENCIAS PEDAGOGICAS EM 1918

POR ALBANO RMMALHO

Inspector Escolar

Deposito geral: — AILLAUD, ALVES & C.ª

Rua Garrett, 73 e 75 - LISBOA

PARTE OFFICIAL

Secretaria de Estado dos Abastecimentos

Direcção Geral dos Transportes Terrestres

DECRETO N.º 4:903

(Continuação do numero 741)

CAPITULO IV

Do pessoal de revisão de bilhetes

Art. 84.º O lugar de chefe de revisor é preenchido pelo sub-chefe mais antigo da classe.

Art. 85.º Os lugares de sub-chefes de revisores serão preenchidos por concurso entre os revisores principaes e os revisores de 1.ª classe, estes ultimos com um anno de serviço na classe.

Art. 86.º Os lugares de revisores principaes de 1.ª classe serão preenchidos por escala de antiguidade pelos revisores da classe imediatamente inferior.

Art. 87.º Os lugares de revisores de 2.ª classe serão preenchidos por concurso pelos empregados admitidos á escola de praticantes do serviço de revisão.

Art. 88.º Ao concurso e á pratica para revisores de bilhetes de 2.ª classe serão admitidos os conductores, guardas-freios e factores cuja idade não seja inferior a 10 anos nem superior a trinta e cinco anos.

Art. 89.º Serão chamados ao desempenho das funções de revisores de 2.ª classe os empregados já classificados por ordem do concurso e segundo as necessidades do serviço.

Art. 90.º Os chefes e sub-chefes do pessoal de revisão de bilhetes serão para todos os efeitos considerados pessoal de comboios.

Art. 91.º Transitóriamente os actuais fiscaes de revisores darão entrada no quadro de sub-chefes do pessoal de revisão de bilhetes, sendo o mais antigo na classe de fiscaes nomeado chefe do pessoal.

Art. 92.º São mantidas as disposições regulamentares que estabelecem a concessão duma percentagem de 5 por cento a favor dos revisores de bilhetes sobre as cobranças efectuadas em transitio pela tarifa geral de 3 por cento nos comboios tranvias.

Art. 93.º Tem completa applicação na Direcção do Minho e Douro o regulamento provisório de revisores de bilhetes, de 5 de Fevereiro de 1914, em vigor no Sul e Sueste.

CAPITULO V

Da competencia do serviço de contabilidade

Art. 94.º O Serviço de contabilidade é dirigido por um guarda-livros.

Art. 95.º Compete a este serviço:

1.º Organizar a contabilidade de Direcção pelo sistema das partidas dobradas, adoptado nos Caminhos de Ferro do Estado, e escripturar, em dia, todos os livros auxiliares que sejam necessários á sua clareza;

2.º Organizar os diarios do movimento de contas da Direcção por partidas mensais, com a descrição de todas as operações realizadas, enviando-os, por copia, á Contabilidade da Direcção Geral, acompanhados dos respectivos balancetes das contas-correntes;

3.º Verificar, pelos documentos, os balancetes diarios da Tesouraria e escriptura-los nas respectivas contas, enviando os duplicados á Contabilidade da Direcção Geral;

4.º Dar aos serviços todas as indicações sobre a fôrma como devem organizar, com a maior simplicidade e possível uniformidade, as suas contas e verificar os documentos dos processos de serviços permutados, organizando por elles as respectivas contas, devidamente classificadas;

5.º Dar conhecimento á Direcção, em mapas mensais, da situação das despesas orçamentais dos serviços em relação ao orçamento do respectivo anno economico;

6.º Preparar as contas e dar balanço á Tesouraria, para conferir a exactidão do saldo encontrado com o das contas;

7.º Conferir os inventarios anuais dos serviços;

8.º Organizar os orçamentos das despesas por capitulos, artigos, secções e paragraphos, referentes a annos economicos, separando por secções as despesas do pessoal e material;

9.º Dar á Direcção todos os esclarecimentos que mostrem o estado financeiro dos caminhos de ferro da respectiva rede e todos os mapas referentes á Contabilidade que sejam necessários para o relatorio da Direcção.

10.º Passar ordens de cobrança, guias e ordens de pagamento, devidamente classificadas por entradas e saídas de fundos da Tesouraria;

11.º Conferir os balancetes mensais do movimento de contas e materiais nos serviços que tenham depósitos;

12.º Conferir a conta de gerencia do tesoureiro;

13.º Conferir o processo de pagamento, organizando por elle as respectivas contas e os lançamentos no *Diario* e contas correntes enviando-o depois á Contabilidade da Direcção Geral juntamente com as copias do *Diario* e mais documentos;

14.º Enviar ao Serviço da Caixa de Reformas e Pensões um extrato das operações mensais realizadas de sua conta na Tesouraria da Direcção;

15.º Enviar ao serviço do processo, até o dia 25 de cada mês, uma nota da despesa total realizada por serviços, referentes ao mês anterior, nota que deverá acompanhar as requisições de fundos para pagamento do processo;

16.º Todos os demais serviços da sua competencia;

CAPITULO VI

Da competencia do serviço de tesouraria

Art. 96.º O serviço de tesouraria é dirigido pelo tesoureiro e exclusivamente encarregado da arrecadação das receitas e pagamento das despesas dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 97.º Compete a este serviço:

1.º Proceder á contagem das receitas diarias enviadas pelas estações, com a assistencia dum delegado do Serviço do Movimento preenchendo os recibos e os boletins diarios da receita, mencionando nos mesmos as diferenças encontradas no acto da contagem, enviado o original ao serviço de fiscalisação. Das diferenças encontradas serão lavrados autos assinados pelos assistentes á contagem e enviados ao interessado e ao serviço do movimento;

2.º Depositar diariamente na Caixa Economica Portuguesa, em Lisboa e na sua delegação do Porto; as receitas do Tráfego e dezenalmente na Caixa Geral de Depositos as receitas do Fundo Especial;

3.º Efectuar os pagamentos que legalmente lhe forem ordenados pela Direcção;

4.º Enviar ao Serviço de Contabilidade, diariamente, em duplicado, o balancete detallado do movimento de fundos de tesouraria, acompanhado dos documentos justificativos;

5.º Depositar mensalmente nos respectivos cofres os descontos feitos nas folhas de vencimento do pessoal;

6.º Escriurar em dia, e depois da conferencia do balancete, o livro Caixa, indicando com o maior detalhe o movimento de entrada e saída de fundos;

7.º Encerrar o processo de pagamento até o dia 20 de cada mês, enviando-o acompanhado da respectiva resenha, ao serviço do processo pela elaboração dos documentos e folhas adicionais, que lhe devolverá até o dia 25 do mesmo mês;

8.º Enviar ao serviço de contabilidade, até o dia 25 de cada mês, o processo de pagamento acompanhado do resumo-conta e da relação dos descontos nas respectivas folhas, para ser dado a estes o conveniente destino. As guias, ordens de cobrança e pagamento classificando as receitas e despesas, por entrada e saída de fundos da tesouraria, dimanam sempre do serviço de contabilidade;

9.º Organizar as contas da gerencia por exercicio, enviando-as ao serviço de contabilidade até 31 de Outubro de cada anno, acompanhadas do respectivo documento justificativo;

10.º Todos os serviços da sua competencia não especificados.

CAPITULO VII

Da competencia do serviço do processo

Art. 98.º Compete ao serviço de processo:

1.º Organizar as folhas de vencimentos do pessoal nos serviços internos da direcção e todos os documentos de despesa a pagar pela tesouraria, que não devam ser processados pelo respectivo serviço;

2.º Conferir as folhas de vencimento e documentos de despesa a pagar pela tesouraria processados pelos diversos serviços da direcção;

3.º Preparar todo o expediente relativo ao processo de pagamento, elaborando as relações e requisições de fundos e enviando-o á direcção geral para ser devidamente autorizado;

4.º Enviar ao serviço de tesouraria o processo de pagamento devidamente autorizado com dois dias de antecedencia do dia do começo do pagamento á linha;

5.º Enviar para registo ao serviço de contabilidade as relações dos documentos do processo, logo que sejam devolvidos com autorização da direcção geral;

6.º Escriurar as contas de finanças, avisos e outras que digam respeito a descontos ao pessoal;

7.º Escriurar livros das autorizações e contractos para poder conferir os documentos do processo do pagamento que a ele se refiram;

8.º Devolver aos serviços as resenhas do processo de pagamento, logo que lhe sejam enviadas pelo serviço da tesouraria, para poderem elaborar as folhas adicionais;

9.º Devolver ao serviço de tesouraria, até ao dia 25 de cada mes, o processo de pagamento, depois de ter organizado os documentos adicionais aos que tiver processado;

10.º Todos os serviços da sua competencia não especificados.

CAPITULO VIII

Do pessoal do serviço de tesouraria

Art. 99.º O lugar de chefe de serviço será preenchido por escolha de entre todos os pagadores de qualquer das direcções.

§ 1.º São motivos de preferencia os bons serviços prestados nos Caminhos de Ferro do Estado, a antiguidade e o bom comportamento.

§ 2.º A antiguidade a considerar para a promoção a chefe de serviço é a da nomeação de pagador e não a de empregado de qualquer outra categoria, que tivesse exercido anteriormente a de pagador.

Art. 100.º Os lugares de pagadores serão preenchidos por concurso de provas publicas entre os sub-chefes de secção, sub-inspectores e escripturarios principais, todos estes com qualquer tempo de serviço, e os escripturarios de 1.ª classe, chefes de estação principal, encarregados principais de contabilidade das estações e os bilheteiros principais, quando contem pelo menos um ano de serviço nestas categorias.

§ unico. São motivos de preferencia o maior numero de habilitações literarias, os bons serviços prestados nos Caminhos de Ferro do Estado e o comportamento anterior.

Art. 101.º O fiel cobrador será proposto á direcção pelo tesoureiro chefe de serviço em individuo que pertença a qualquer dos quadros administrativos da direcção em que ocorra a vaga e que conte pelo menos tres anos com exemplar comportamento.

Art. 102.º A caução dos chefes de serviço será de 3.000\$ e a dos pagadores de 2.000\$.

§ 1.º A caução dos chefes de serviço tem de ser prestada antes de lhe ser dada posse do lugar. Se, decorridos trinta dias depois da publicação no *Diario do Governo* do decreto de nomeação do chefe de serviço, o agraciado não efectuar a caução, ficará nula e de nenhum efeito a nomeação, provendo-se outro nesse lugar.

§ 2.º A caução dos pagadores será depositada antes de se realizar o concurso de que trata o artigo 100.º.

§ 3.º As cauções serão prestadas em dinheiro ou em titulos de divida publica portuguesa, á cotação do dia.

Art. 103.º O fiel cobrador prestará uma caução de 500\$, sendo-lhe aplicado, quanto á forma de o prestar, o que se acha determinado para os chefes de serviço, no § 1.º do artigo 102.º.

Art. 104.º As cauções do pessoal da tesouraria são entregues á Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 105.º E' permitido aos chefes de serviço, pagadores e fieis cobradores o uso de porte de arma, ficando estes funcionarios obrigados quando a usarem a fazer-se acompanhar do competente bilhete de identidade passado pelo director dos caminhos de ferro respectivos. Este bilhete terá bem visivel o selo em branco que o autenticará.

Art. 106.º O abono por cada dia de serviço fóra das sédes (deslocação ou ajuda de custo) será de 2\$ para os pagadores.

Art. 107.º Aos pagadores será abonada a despesa feita com o transporte em estrada ordinaria.

Art. 108.º Ao actual pessoal em serviço nas tesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado é garantido o direito de optar pelo quadro administrativo de que trata este decreto nas direcções em que fazem serviço; ou o de continuar pertencendo ao quadro privativo da Secretaria de Estado do Comercio.

§ unico. Os pagadores que optarem pela Secretaria de Estado do Comercio, poderão, querendo, continuar desempenhando nas Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado o mesmo serviço, emquanto lhes convier, ficando na situação de destacados como até aqui, mas serão contados nos quadros dos serviços de tesouraria emquanto neles se conservarem.

Art. 109.º Os actuais tesoureiros e pagadores que transitarem para o quadro administrativo dos Caminhos de Ferro do Estado, serão, independentemente de idade e de inspecção medica, inscritos socios da Caixa de Reformas e Pensões, com os direitos e regalias que se acham consignadas nos §§ 3.º, 4.º e 6.º do artigo 25.º do Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 22 de Março de 1913.

Art. 110.º Em cada um dos serviços de tesouraria haverá dois escripturarios, sendo um destinado ao registo de receitas entradas e o outro á escripturação do livro Caixa, balancetes diarios, contas de pagamento e de gerencia. Haverá igualmente em cada tesouraria um continuo e um servente.

§ unico. Os lugares de que trata este artigo serão do quadro geral das respectivas direcções.

CAPITULO IX

Do pessoal de via e obras

Art. 111.º A promoção dentro da classe de desenhadores de via e obras é feita por ordem de antiguidade.

Art. 112.º São nomeados de preferencia chefes de secção do serviço de via e obras os desenhadores dos quadros dos Caminhos de Ferro do Estado, que tenham o curso de conductores de obras publicas.

Art. 113.º Os operarios do serviço de construção e estudos, com mais de tres anos de serviço tem ingresso no quadro respectivo, e

e via e obras, nas vagas que ocorrerem, quando assim o requeiram, tendo sempre em consideração a antiguidade dos mesmos e a sua competencia.

Art. 114.º Os lugares de mestres das respectivas secções são preenchidos pelos encarregados de obras, por escala de antiguidade.

115.º Os operarios das quatro artes de construcções civis e ferroviarias tem as mesmas regalias que os operarios das oficinas no serviço de material e tracção, no que respeita a vencimentos e abonos.

Art. 115.º Ao pessoal de via é fornecido fato de oleado pago pelo respectivo serviço.

CAPITULO X

Do serviço de saude

Art. 117.º O serviço de saude compreende:

a) O serviço central, constituido pelo chefe e sub-chefe do serviço de saude e medicos adjuntos;

b) A secção medica principal, constituida por um chefe e um adjunto;

c) Treze secções, ao longo das linhas em exploração, constituida cada uma por um chefe e por medicos adjuntos; estes serão no numero necessario para satisfazer as exigencias do serviço clinico;

d) Por facultativos que prestem serviço ao pessoal da construção e que terão preferencia de ingresso no quadro de saude quando essas linhas entrarem em exploração.

§ unico. A séde e áreas dessas secções serão fixadas, por proposta dos directores, pela Direcção Geral.

Art. 118.º O pessoal do serviço de saude é constituido pelos seguintes agentes: chefe do serviço, sub-chefe, chefe da secção medica principal, chefes de secções medicas, adjuntos dos serviços centrais, enfermeiros e enfermeiros ajudantes.

Art. 119.º Os lugares de chefe e sub-chefe do serviço de saude são, respectivamente, preenchidos pelo sub-chefe do serviço e pelo chefe da secção medica principal.

Art. 120.º O lugar de chefe da secção medica principal será preenchido pelo chefe da primeira secção medica e este lugar preenchido pelo adjunto da secção medica principal.

Art. 121.º A admissão de clinicos e especialistas recairá sobre individuos que, dentro da mesma especialidade, garantam o maior numero de beneficios ao pessoal e pessoas da sua familia.

Art. 122.º Nenhuma habitação, por mais insignificante que seja, destinada á residencia do pessoal, pôde ser construida sem o respectivo projecto ter sido submetido á apreciação do serviço de saude.

Art. 123.º As consultas do chefe da 1.ª secção medica serão dadas, a partir da data do presente regulamento, no posto da secção medica principal, no Barreiro, com a assistencia do enfermeiro ou ajudante, e o fornecimento de pensos e medicamentos, nas mesmas condições das consultas da secção medica principal, a hora designada pelo serviço de saude.

CAPITULO XI

Do serviço de material e tracção

Art. 124.º O serviço de material e tracção compreende: material, tracção e oficinas.

Art. 125.º O serviço de material e tracção será constituido pelas inspecções de material, tracção e oficinas e pela sub-inspecção tecnica e de estudos.

§ unico. Na Direcção do Sul e Sueste existirão ainda duas sub-inspecções autonomas denominadas: sub-inspecção da via fluvial e sub inspecção do serviço electrico.

Art. 126.º O serviço da tracção e material tem tres secções administrativas (repartições), a saber:

Secção do expediente, pessoal e arquivo (tracção e material).

Secção de contabilidade e estatistica (tracção e material).

Secção de escripta (officinas).

Art. 127.º Nas duas direcções as inspecções de tracção e material superintenderão em toda a rede.

Art. 128.º No Sul e Sueste a inspecção de tracção terá a sua séde no Barreiro e será subdividida em duas sub-inspecções, a primeira das quais comprehenderá os depositos de Barreiro e Casa Branca e a segundos depositos de Beja e Faro. A séde da primeira sub-inspecção será no Barreiro e a da segunda em Faro.

Art. 129.º No Minho e Douro a sede da inspecção de tracção será em Campanhã e adjunto a ela existirá um sub-inspector, que coadjuvará o inspector no exercicio das suas funções e o substituirá nos seus impedimentos.

Art. 130.º Os depositos de tracção do Sul e Sueste tem a sua séde no Barreiro, Casa Branca, Beja e Faro; e no Minho e Douro em Campanhã, Regoa, Pocinho e Valença.

Art. 131.º Os depositos serão dirigidos por agentes subordinados aos sub-inspectores e denominados chefes de deposito.

Art. 132.º Nos depositos de tracção do Sul e Sueste existirá igualmente um sub-chefe de deposito, bem como nos depositos do Campanhã e Regua, do Minho e Douro, os quais coadjuvarão o serviço do chefe e substituirão este agente no seu impedimento

Art. 133.º Os depósitos de tracção do Sul e Sueste terão igualmente escreventes assim distribuídos: Barreiro, dois; Faro, dois; Casa Branca, um; Beja, um; e os depósitos de Campanhã e Regua, do Minho e Douro, serão igualmente dotados com um escrevente em cada.

Art. 134.º Os logares de inspector de tracção serão preenchidos pelos actuaes chefes de machinista e, quando vagarem, pelo sub-inspector mais antigo da respectiva classe.

Art. 135.º Os logares de Sub-inspector serão preenchidos pelos actuaes sub-chefes de maquinistas e de futuro, por concurso, entre os chefes e sub-chefes de depósito.

Art. 136.º Os lugares de chefe de depósito serão preenchidos por concursos entre os sub-chefes e maquinistas principaes.

Art. 137.º Os lugares de sub-chefes de depósito serão preenchidos pelos actuais chefes de reserva e por concurso entre os maquinistas principaes.

Art. 138.º Os lugares de maquinistas principaes e de 1.ª classe serão preenchidos, alternadamente, por concurso e por antiguidade entre os da classe immediatamente inferior.

Art. 139.º Os lugares de maquinistas de 2.ª classe serão preenchidos por escala de antiguidade pelos maquinistas de 3.ª classe.

Art. 140.º Os lugares de maquinistas de 3.ª classe serão preenchidos, por concurso, entre os fogueiros de 1.ª classe, e de 2.ª classe, desta ultima com tres annos de serviço como fogueiros.

Art. 141.º Os lugares de fogueiros de manobras serão preenchidos por todos os fogueiros, por escala de antiguidade na classe de fogueiros.

Art. 142.º Os lugares de fogueiros de 1.ª classe serão preenchidos, por escala de antiguidade, pelos fogueiros de 2.ª classe.

Art. 143.º Os lugares de fogueiro de 2.ª classe serão preenchidos, por concurso, entre os limpadores, malhadores, serventes e operarios das oficinas, em geral, que não tenham menos de 18 annos de idade, nem mais de 35, e que contem, pelo menos, um anno de serviço prestado ao caminho de ferro.

Art. 144.º Os lugares de fogueiros de manobras serão preenchidos, por antiguidade, pelos limpadores.

(Continua no proximo numero)



Locomotivas de vapor

Novo systema de grêlhas

O engenheiro brasileiro dr. Amaral Rocha e o sr. Prado Filho, realisaram ha pouco, no Club de Engenharia do Rio de Janeiro, uma demonstração pratica de um novo systema de grêlhas, de invenção sua, destinadas á queima de carvão nacional nas locomotivas de caminhos de ferro.

O sr. dr. Amaral Rocha, depois de historiar o valor tecnico do Sr. Prado Filho, que, ha vinte annos, exerce as funcções de machinista na mais iuportante via-ferrea do paiz demonstrou estar o mesmo familiarizado com o carvão, desde o das reputadas marcas inglezas até aos desprezadas marcas nacionaes.

Baseado nos estudos anteriormente feitos, disse que o novo invento vem favorecer enormemente o carvão nacional e trazer beneficios economicos ás linhas ferreas, bem como ás empresas de navegação e ás industrias em geral.

Em seguida passou a demonstrar as vantagens das novas grelhas, que resumiremos pelo modo seguinte:

Sua facil adaptação aos diversos systemas de fornalhas, geralmente usadas nas locomotivas, nos vapores e nas fabricas.

Seu perfeito e simples funcionamento, como se verificou pelo modelo presente.

Seu custo, que será de 3.000\$ a 5.000\$ para cada fornalha, conforme as dimensões escolhidas, dispensará a transformação das locomotivas para a queima do carvão pulverisado, na qual se tem gasto, segundo os dados que possui, a elevada somma de 16 contos por machina.

A facil substituição de uma ou de outra peça isoladamente, quando se der, por ventura, a sua fusão, o que aliás não é provavel, em virtude do constante refrescamento das suas peças.

A constante ventilação pela facilidade da limpeza do fogo, o que offerece um certo descanso ao fogueiro que as maneja.

Economia do material de tracção e redução do pessoal, permittindo queduas machinas apenas, desde que o ten-

der comporte o combustivel necessario façam o percurso Rio-S. Paulo (498 kilometros) quando, presentemente, é feito por quatro locomotivas.

E, finalmente: a queima do carvão nacional «in natura», exonerando-se dos onns decorrentes da lavagem, da briquetagem ou pulverização, que muito elevam o seu preço.



O armistício

Segundo uma das condições do armistício imposto pelos aliados á Allemanha, por sessação das hostilidades, ali deverá entregar, dentro de 31 dias, 5.000 locomotivas, 150.000 wagons e 5.000 camions, tudo com os seus accessorios indispensaveis e respectivos materiaes e apparelhos.

Estes numeros pareceram exagerados a alguns desconhecedores da importancia que tinham os caminhos de ferro das regiões occupadas, pelo invasor durante 1.560 dias que tantos duraram as hostilidades.

Pois, pelo contrario, aquellas cifras não devem ser consideradas — nem o serão certamente — como uma restituição, mas sómente como um signal (arrhas) sujeito a liquidação que terá que ser feita dos prejuizos causados a essas regiões e da utilidade que a Allemanha tirou do uso do material ferro-viario que tomou n'ellas.

Pelas ultimas estatisticas, só a Belgica tinha nos seus caminhos de ferro do Estado mais de 7000 locomotivas e o melhor de 200.000 wagons e carruagens; e sabido que a quasi totalidade deste material foi tomado pela Allemanha, e que alem desta foi tomada grande parte do Norte de França e todo o do Luxemburgo, bem se aprecia a que enormes cifras se eleva o material que a Allemanha — sem favor — tem que entregar; e fasel-o no estado em que o tomou que certamente não é aquelle em que hoje se acha depois de quatro annos de serviço exhaustivo em proveito della.



Mappa da França e da Belgica

Temos, á disposição dos nossos leitores, alguns exemplares do **mappa dos caminhos de ferro francezes**, com *todas as estações* bem legiveis, posto em tella, com reguas e bem envernizado, proprio para escriptorio, ao preço de 80 centavos.

Ha apenas 20 exemplares, já preparados e, esgotados estes, outros, que tenham que se envernizar agora, custarão muito mais caros.

*

Tambem temos ainda alguns **Mappas da Belgica**, a 4 côres, edição esmerada, nos quaes se veem em letra bem legivel não só todas as estações de caminhos de ferro como todas as cidades, villas e principaes povoações, etc., de forma a seguir-se com facilidade o avanço do glorioso exercito de reconquista atravez d'este heroico paiz.

Para os nossos assignantes o preço é de 60 centavos cada um; mais o porte, caso seja pedido pelo correio.

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\$80
Capital desembolsado 67.200\$00 || Prejuizos pagos 4.683.014\$80

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondências

VIAGENS E TRANSPORTES

Encerramento provisorio de estações e apeadeiros

Das estações e apeadeiros que se achavam encerrados por falta de pessoal, devido á epidemia, já se acham reabertas ao serviço as estações de Alvalade, na linha do Sul e Sueste; Azambuja, Coruche, Barquinha e Valle de Santarem, da Companhia Portuguesa; e Freineda, da linha da Beira Alta; e os apeadeiros de Agolada, Valle de Prazeres e Matta, da Companhia Portuguesa.

Encontram-se ainda encerradas as seguintes:

Sul e Sueste — Estações de Canal Caveira, Torre Vã, Bairros, Poço Barreto, Alcantarilha, Valdera, Bombel, Souza da Sé, Monte das Flores, Boliqueima, Luz, Conceição, Arcos, Valle de Paio, e Loredó; e os apeadeiros de: Monte Negro, Porta Nova, Machados, Paião, Pereiras, S. Francisco, Livramento, Santa Rita e Monte Gordo.

As estações de Faro e Olhão não fazem serviço de pequena velocidade, e a de Olhão só faz serviço de grande velocidade limitada a generos alimenticios e de primeira necessidade.

Linhas da Companhia Portuguesa — Estação de Benespêra, e os apeadeiros de Alcaide, Avanca, Cacia, Cruz da Pedra e Mouriscas.

Beira Alta — Estação de Alhadas e apeadeiros de Noemy e Villa Fernando.

Tua a Mirandella — Estação de Tralhariz.

A venda dos bilhetes em todas as estações e apeadeiros encerrados, é feita em transito pelos revisores.

Annulação de tarifa

Em virtude de resolução tomada pelas linhas hespanholas, a partir do dia 1 do proximo mez de Dezembro, é annullada a tarifa especial combinada com as linhas hespanholas e francezas, internacional n.º 313 de grande velocidade, para a venda de bilhetes entre Portugal e França, via Madrid.

Transporte de gado suíno no districto de Evora

Segundo um Aviso dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por ordem superior, está prohibido até novo aviso, o transporte de *gado suíno* das estações do districto de Evora, quando não se apresentem acompanhados de guias de transito passadas pelo governador civil do districto.

Indicações nos volumes a transportar

A Companhia Portuguesa fez incluir nas disposições ultimamente publicadas sobre *Indicações nos volumes a transportar*, que constam do seu aviso B 2964, de 31 de Agosto ultimo, mais a seguinte disposição:

«Quando se trate de remessas constituídas por cinco ou mais volumes da mesma natureza, bastará indicar, em cada volume, o nome da estação de destino e as iniciais do consignatario.»

Supressão de comboios

Como consequencia da falta de material e na impossibilidade de se reparar o que, pelo serviço intensivo, especialmente locomotivas, se tem arruinado, a Companhia Portuguesa vae suprimir ainda mais alguns comboios.

Segundo o seu aviso de 8 do corrente esses comboios, são os seguintes:

A partir do dia 19 do corrente: Directos n.ºs 41 e 42, n.ºs 15 e 8, entre Lisboa e Porto; n.ºs 81, 82, 83 e 84 entre Coimbra e Coimbra B, que dão ligação aos n.ºs 41 e 42; n.ºs 200 e 209 entre Lisboa Rocio e Caldas da Rainha.

A partir do dia 20: n.ºs 71, 72, 73 e 74 entre Coimbra e Coimbra B, que dão ligação aos n.ºs 15 e 8, e n.ºs 231 e 232 entre Alfarellos e Figueira da Foz.

Com a suspensão d'estes comboios ficam supprimidas as correspondencias *immediatas* para as linhas da Beira Alta, Valle do Vouga e Minho e Douro.

Tambem a Companhia do Valle do Vouga se viu na necessidade de restringir o seu serviço de comboios, passando a circulação dos de mercadorias n.ºs 2 e 3, a fazer-se às quintas e sabbados.

Desde o dia 5 d'este mez foi estabelecida nas linhas do Valle do Vouga a circulação dos comboios de mercadorias n.º 101 e 102, entre Sarnada e Vizeu, ás terças-feiras; na primeira quarta-feira de cada mez; e nas segundas feiras seguintes ao segundo, terceiro e quarto domingos de cada mez, continuando a admitir passageiros de 2.ª e 3.ª classe, limitados a uma carruagem mixta.

Trafego de Portugal para França

Por via Irun-Hendaya não se admittem expedições de grande nem de pequena velocidade; por via Port-Bou-Cerbère só se admittem expedições em grande velocidade até 40 quilos de mercadorias que costumem transitar n'essa velocidade. Quaesquer outras remessas, tanto em grande como em pequena velocidade, só podem ser acceitas com a apresentação da auctorisação da 2.ª Divisão Technica de Ferrocarriles.

Restrições no serviço de Portugal para Hespanha

Em virtude das informações recebidas das linhas hespanholas, o serviço para as estações d'aquellas linhas, está sujeito ás seguintes restrições:

Trapos velhos. — Não se admittem expedições d'esta mercadoria com destino ás linhas hespanholas.

Companhia dos Caminhos de Ferro de M. Z. O. V. — Para Hespanha por via Valença (Minho) não se acceitam passageiros nem grande velocidade. Pequena velocidade acceita-se com reserva pelos prazos de transporte.

Linha de León a Gijón. — Com destino ás estações comprehendidas entre Busdongo e Gijón, ambas inclusivé, seus ramaes e linhas combinadas só se acceitam remessas de grande velocidade até 50 kilogrammas de mercadorias que habitualmente se transportam n'essa velocidade. Para

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

TINTAS PARA ESCRIVER 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.

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

a expedição de qualquer remessa em pequena velocidade, é indispensável a apresentação de auctorização da 1.^a División Técnica de Ferrocarrilles, estabelecida em Madrid na Calle Ancha de San Bernardo, 2.

Estação de Torrelavega (local e combinado)—Para este destino não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto farinha, trigo, gado e carvão.

Linha de Castejón a Bilbao—Com destino às estações compreendidas entre Orduña e Bilbao, ambas inclusivé, não se admittem expedições de pequena velocidade. Em grande velocidade só se admittem expedições até 50 kilogrammas, excepto generos frescos e peixe, que não tem limite de peso.

Caminho de Ferro Vasco-Asturiano — Linha de Ujo a Trubia e São Estevão de Pravia—Com destino às estações d'este Caminho de Ferro, não se aceitam passageiros nem trafego algum de mercadorias.

Linha de Santander a Gijón—Não se admittem expedições que tenham de passar pelo trajecto de Arriendas a Rivadesella.

Linha de Arriendas a Covadonga—Não se aceita trafego algum para mais além de Cangas de Onis.

Entroncamento de Dos Caminos—Os Caminhos de Ferro Vascongados não aceitam para a linha de Santander a Bilbao e combinadas com ella, trafego algum que tenha de seguir por este entroncamento.

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

Caminho de Ferro de Sevilha a Alcatà e Carmona. — Não se aceita trafego destinado a ser reexpedido para as suas estações.

Caminho de ferro de Alcoy a Gandia—Para Gandia Puerto não se admittem passageiros nem grande velocidade. Pequena velocidade aceita-se com reserva pelos prazos de transportes.

Caminho de Ferro de Builrón a Zalamea e San Juan de Puerto—Para as linhas d'este Caminho de Ferro não se admittem passageiros nem trafego algum de mercadorias.



Linhas ferreas brasileiras

Informações diversas

Na viação ferro-viaria do Estado do Rio de Janeiro, foram feitas até 31 de Julho ultimo as seguintes concessões de novas linhas: de Campo Bello à Macieira, em direcção às Agulhas Negras, no municipio de Rezende, com um desenvolvimento de 18 kilometros; de Praia do Forno, na enseada dos Anjos, em Cabo Frio, à Ponte das Perinas, na lagôa de Araruama, com um desenvolvimento de 22 kilometros; das immediações de Porto das Caixas, na antiga linha de Cantagallo, a um ponto mais conveniente da Estrada do Norte, ambas pertencentes à «Leopoldina Railway», com um desenvolvimento approximado de 40 kilometros.

— O Governo Federal resolveu mandar proseguir as obras do prolongamento da linha Oeste de Minas até Angra dos Reis.

A construcção do trecho já estudado vae levar novas esperanças de resurgimento às zonas do sul-fluminense e compensará a somma de 1.300 contos com que o Estado concorreu para aquella via ferrea.

— No Estado da S. Paulo, durante o anno passado, deu-se o accrescimento de 95.460 kilometros na viação ferrea do

Estado, elevando-se, assim, a 6.562,116 kilometros a cifra do desenvolvimento da rede ferro-viaria em trafego, em 31 de Dezembro daquelle anno, sendo 4.434,631 kilometros pertencentes a emprezas particulares, 26,000 ao municipio de Pirajú, 1.746,985 ao Estado e 354.500 à União.

A receita a a despesa das linhaas em trafego no anno referido, com excepção das de Jaboticabal, Perús-Pirapora, Lorena à Fabrica de Polvora sem fumo, Central do Brazil, Minas e Rio e Tramway de S. Vicente, das quaes não se obtiveram dados, foram, segundo communicação das mesmas, de 118.242:192\$374 para a receita de conjunto, e de 72.537:711\$944 para a despesa, tendo-se verificado, assim, o saldo de 45.704:479\$430.

Pela lei de 11 de Dezembro de 1917, ficou o Governo autorizado a contractar, mediante privilegio de zona e outros favores, a construcção, uso e gozo, pelo prazo de 40 annos, de uma linha denominada «Norte-Sul de S. Paulo», que, partindo do porto maritimo da cidade de Iguapé, vá terminar no porto fluvial «Antonio Prado», no rio Grande, divisa do Estado de Minas, e de um ramal que, partindo do tronco da mesma linha ferrea, vá terminar na cidade de Xiririca.

— Proseguem os trabalhos do prolongamento de Salto Grande a Porto Tibiriçá, que, em 31 de Dezembro de 1917, haviam attingido ao kilometro 306, sendo entregue ao trafego publico o trecho entre Baratyra e Indiana, com a extensão de 40,264 kilometros.

— De Janeiro até Junho do anno corrente a receita da Linha Ferrea Central do Brazil foi de 29.336:466\$896, assim discriminada:

Janeiro, 5.955:895\$741; Fevereiro, 4.276:685\$048; Março, 4.412:202\$543; Abril, 4.761:546\$462; Maio, réis 5 053:137\$102, e Junho, 5.500:000\$000.

Em igual periodo do anno findo a receita foi estas, por mezes:

Janeiro, 3.886:591\$300; Fevereiro, 3.766:383\$386; Março, 4.160:771\$683; Abril, 3.976:813\$002; Maio, réis 4.175:163\$451 e Junho, 4.715:804\$969, dando um total de 24.761:636\$180.

Pela discriminação feita verifica-se que do primeiro semestre de 1917 o de para 1918, a receita augmentou em réis 4.604:830\$716.

De Janeiro a Junho de 1914 a receita apresentára os seguintes algarismos:

Janeiro, 3.886:591\$300; Fevereiro 3.206:786\$491; Março, 3.403:459\$840; Abril, 3.206:106\$776; Maio, réis 3.485:526\$824 e Junho, 3.522:526\$707; sommando, 20.710:997\$838; no anno de 1915, Janeiro, 3 337:660\$079; Fevereiro, 3.328:593\$032; Março, 3.688:382\$573; Abril, 3.222:599\$757; Maio, réis 3.388:693\$737; Junho, réis 3.345:992\$807; sommando, 20.311:921\$985; e em 1916, Janeiro, 3.386:859\$499; Fevereiro, réis 3.441:005\$055; Março, 3.578:454\$693; Abril, 3.436:995\$229; Maio, réis 3.824:559\$931; e Junho, 3.536:816\$067, dando um totla de 21.204:690\$474.

A receita do mez de Junho deste anno, é approximada e na importancia do primeiro semestre de 1918. Não está incluída a somma referente à renda de proprios e percentagens diversas, no total de 353:000\$000.

A Linha Ferrea Central do Brazil possui actualmente 322 locomotivas de bitola larga e 145 de bitola estreita, ou sejam ao todo 467.

As de bitola larga estão assim distribuidas:

Seis para manobras; 25 typo «Mallet»; 71 «American»; 36 «Ten-Wheel»; 19 «Pacific»; 28 «Mogul»; 16 «Prairie»; 110 «Consolidation»; e 11 «Mastodonte».

E as de bitola estreita: 13 para mercadorias; 19 typo «American»; 30 «Ten-Wheel»; 7 «Mogul»; 63 «Consolidation»; 10 «Mastodonte»; e 3 «Mallet».

As de bitola larga procedem das seguintes fabricas:

Baldwin Locomotive Works, American Locomotive Work, American Locomotive C., e Brooks Locomotive Works, dos Estados Unidos, com um total de 594; e Menschol & Sohn, J. A. Maffei, A. Borsig e Hannoversche Gesellschaft, da Allemanha, com o de 28.

As de bitola estreita procedem das seguintes fabricas:

Baldwin Locomotive Works, American Locomotive C., e Brooks Locomotive Works, dos Estados Unidos, com um total de 135, Beyer Peacock C. Ltd, e Hawthorn Leslie C. Ltd., da Inglaterra, com o de 2; e Berliner Gesellschaft e Hannoversche Gesellschaft, da Allemanha, com o de 8.

— O governo do Estado de Minas Geraes concedeu recentemente ao Dr. Rubens Maximiano de Figueiredo, ou a empresa por elle organizada, o privilegio, por 50 annos, para a construcção, uso e gozo de uma linha ferrea, de bitola de um metro, a qual, partindo do ponto mais conveniente da linha ferrea de Victoria a Diamantina, vá á Cachoeira Grande, ao rio Suassuby Grande, no municipio do Peçanha, com uma extensão nunca superior a cincoenta kilometros, destinada a fins industriaes.

— O governo do Estado do Paraná, deferindo um requerimento, que lhe foi apresentado pela companhia da linha ferrea de S. Paulo-Rio Grande, concedeu-lhe licença para a construcção e exploração de uma nova linha, que partindo da cidade de Gurapuava, seguirá pelo valle do rio Jordão, entroncando com o ponto mais conveniente do ramal da Foz do Iguassú.

— O ministro da Viação informou o Congresso sobre a nova linha projectada de Pirapora a Belém.

A distancia entre esses dois pontos é de 2.547 kilometros, dos quaes foram feitos já os estudos definitivos de 2.327, faltando apenas o exame do trecho que vae da travessia do Alto Gurupy ao do Candirú, com a extensão de 220 kilometros.

Nos estudos definitivos, a linha foi dividida em cinco secções: Pirapora a Palmas; Palmas a Carolina; Carolina a Gurupy; Gurupy a Candirú, e Candirú a Belém do Pará.

Segundo o orçamento feito, toda a linha custará, segundo as informações, a importancia total de 257.643:181\$377, ou seja o preço médio geral por kilometro de 101:120\$000 de réis.

— A Companhia Sivist do Brazil foi auctorizada a construir, de accordo com a planta que apresentou, uma linha ferrea que ligue o ramal do porto do Rio Grande ao ramal de sua propriedade e bem assim a estabelecer o trafego de trens pela referida linha ferrea até á junção com a da «Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil», ficando, porém, aquella Companhia sujeita a todas as disposições regulamentares desta ultima, applicaveis ás concessões de serviços em desvios particulares e resalvados todos os direitos e prerogativas que á referida «Compagnie Auxiliaire» conferem os contractos em vigor.

— Ao Secretario da Agricultura do Estado de S. Paulo fez communicar o Sr. Ministro da Viação, que logo que lhe sejam presentes os estudos da nova linha federal, que, partindo de Ubatuba, na Nordéste de S. Paulo e passando por Taubaté, termine em Paraizópolis, no Estado de Minas Geraes, delles concederá vista ao Goverao daquelle Estado para que previamente acerca dos mesmos se pronuncie no tocante ao privilegio da zona de 15 kilometros para cada lado do eixo da linha de Pindamonhangaba aos Campos do Jordão e do seu ramal do Alto da Serra ás divisas de Minas, passando por São Bento, e Sapucahy, concedidas por lei estadual e incorporados ao patrimonio do Estado.

BIBLIOGRAPHIA

Educar

De Agostinho de Campos
Livreria Bertrand

O Sr. Agostinho de Campos, se não fosse já o grande educador, que toda a gente conhece, ficava consagrado por este livro.

Divide-se em sete grandes capitulos: *As crianças, Instrucção Primaria, Educação Feminina, Lyceus, Educação Phisica, Educação fora da Escola, Civismo, A Universidade e a Nação*. E em todos elles encontramos grandes lições, quer de civismo, quer pedagogicas, que bem precisas são na hora presente em que a educação é desviada do caminho logico que em Portugal teve n'outros tempos.

Educar é um grosso volume de perto de 400 paginas, e todas ellas se devoram com delicia e com interesse.

Os nossos vicios, os nossos costumes, a nossa má forma de educar, quer na escola, quer na familia, são alli tratados debaixo de uma ironia leve e de uma agudeza de critica que tornam esse livro adoravel.

Mas é sobretudo na educação civica que o auctor mais se alonga, já ridicularisando costumes, já criticando a errada forma com que no nosso paiz os tem querido sanar. A critica ao edital do governo civil prohibindo os vadios-enlucados, de estacionarem ás esquinas, dirigindo chufas ás senhoras, mas tratando-os de *desoeuvrés* é de uma ironia feliz e absoluta.

Outra passagem tambem interessante é onde o auctor commenta o caso de um livreiro portuense onde foi comprar um guia do Porto, e que teve uma resposta vaga de desculpa e de indiferença. — Havia um guia do Porto, havia, mas acabou-se e o editor ainda não pensou fazer outro. Sim porque só elle o podia fazer, tem o texto, tem as gravuras...

Com livreiros d'estes, comodistas e indifferentes, e que nem conhecem o *Manual do Viajante em Portugal* que está na 4.^a edição, e que tem nada menos de duas plantas do Porto, e uma descripção circumstanciada de tudo que de curioso e interessante a cidade invicta possui, até dá vontade de o mandar mudar de officio.

A uma conclusão chegamos: é que temos que fazer a proxima 5.^a edição mais vasta, pois as quatro publicadas, cerca de 10.000 exemplares, ainda não são sufficientemente conhecidas dos livreiros do paiz.

A edição, o que de resto é habito da casa Bertrand, é bem cuidada e magnificamente apresentada.



Situação economica

Causou impressão desagradavel a moção votada, e segundo se diz «depois de aturado estudo» pela Associação Commercial de Lisboa, na sua sessão de quarta-feira 13, a qual passamos a transcrever, permitindo-nos apenas sublinhar as phrases que mais suggestivas nos parecem, e merecem attenção especial. Diz assim a moção:

«Considerando que *mesmo que a paz se faça immediatamente e immediatamente se assente na remodelação a realizar no mappa geographico e politico do mundo, não podem os povos victoriosos depôr as armas de prompto*: considerando que os alliados deventer hoje em armas um exercito de cerca de 20 milhões de homens, não contando com as mulheres que tambem se encontram mobilizadas (só a Grã-Bretanha tem em pé de guerra 7 milhões de homens, e 4 milhões de mulheres, pelo menos, a trabalhar nas fabricas de munições), considerando que a estes milhões de homens e de mulheres que hoje vivem da guerra, tem os Estados que dar occupação pacifica, o que os obriga a transformar as suas industrias hoje occupadas unica e exclusivamente em produzir engenhos de matar; considerando portanto, que o *problema da demobilisação* é um problema muito mais serio que o da mobilisação, que *levará annos a resolver*; considerando que, em consequencia, *é de prever que as condições de vida só se possam modificar pouco*»

sem saltos, lentamente, e nunca de uma fôrma brusca, como toda a gente espera, *sem que contudo voltem a ser o que eram antes da guerra*; considerando que os submarinos afundaram cerca de 17 milhões de toneladas marítimas e que ha urgente dever de abastecer os 100 milhões de pessoas que constituem a população dos imperiões centraes, famintas e faltas de tudo, o que tudo *fará com que a crise dos transportes venha a perdurar por largo tempo e o commercio continue a lutar com as difficuldades* em que vive desde que a guerra se declarou, *não podendo abastecer o paiz do que é necessario* exportar aquillo que seria preciso para baixar o custo da vida. considerando que o governo portuguez não deve descuidar por um só momento o problema da alimentação publica, visto como a *cessação das hostidades infelizmente não permite a vinda rapida para Portugal dos mantimentos que lhe são indispensaveis*:

A Associação Commercial de Lisboa entende que a politica economica nacional a organizar em solidas bases, tem que ter como objectivo immediato *o augmento da exportação, a redução de importação* e o augmento da produção, para o que a mesma corporação confia em que a iniciativa particular augmente a tonelagem marítima, obrigando os seus estaleiros a produzir muito mais e o Estado favoreça as industrias nacionaes e mórmente a agrícola com leis que tornem remuneradora e cultura das terras em que largos capitães se compromettem em riscos impossiveis de prever.

Comquanto dirigido ao Governo esta moção é evidentemente sobrescriptada ao publico, em geral, fazendo-lhe ver que o commercio não está resolvido a baixar os preços exagerados que os productos e artefactos attingiram por motivo ou melhor *a pretexto* da guerra, mas verdadeiramente por causa da ambição gananciosa de quem busca todos os meios de augmentar os seus lucros, sem olhar se esse augmento depaupera os bolsos do consumidor.

É de entristecer que a respeitavel corporação que emittiu esse parecer—o que justamente pelo facto de vir de quem vem mais nos impressiona—figure desconhecer que não ha já hoje mais o perigo dos submarinos; o que permite a livre navegação entre todos os portos e o desaparecimento dos consideraveis seguros de guerra, e consequentemente o barateamento dos fretes, portanto o dos generos ou artigos que importamos.

Não se justifica a affirmação de que, assignada a paz, os povos não podem depôr as armas nem as fabricas de munições parar a sua faina; quando é certo que a victoria sobre os imperios centraes terá, sem duvida, como resultado, um consideravel desarmamento dos paizes europeus, pela queda do militarismo prussiano e o afastamento, por longos annos, de possibilidade de outra guerra.

Bem pelo contrario, a desmobilisação e o relativo desarmamento—não o pode ignorar a A. C.—darão ás industrias e á agricultura milhões de braços, o que indubitavelmente fará barater a mão d'obra e os preços da produção.

Isto pelo que se refere a um futuro bastante proximo, é de crer; porque para effeitos immediatos temos já um factor importante para o abaixamento de preços de tudo o que importamos: a melhoria dos cambios, que vaee sendo enorme, estando a divisa Londres 4 d. mais alta do que cotava e o preço da peseta tendo descido mais de 35 por cento do que era ha trez mezes.

Mão toca este ponto a celebre moção da A. C.

Por fim, depois de afirmar que os preços *nunca* voltarão ao que eram antes da guerra (o que até certo ponto será verdadeiro) é que não deve trazer esperanças de termos os abastecimentos indispensaveis, conclue por pedir o alargamento da exportação e a restricção das importações o que é o espectro da fome com todos os seus horrores, que seria auxiliado pelas pretendas leis que tornem remuneradora (mais do que o tem sido) a cultura das terras.

Parece-nos, pois, singularmente infeliz este documento da nossa principal corporação commercial.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

São prevenidos os srs. Obrigacionistas de que durante o mez de Novembro 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. 2522

— Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2521

» » » » » 44 » » » » 2521

» » » » » 45 » » » » 2521

» » » » » 46 » » » » 2521

» » » » » 41 » folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau do mesmo typo, Esc. 3532

— Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha » 3531

» » » » » 43 » » » » 3531

» » » » » 44 » » » » 3531

» » » » » 45 » » » » 3531

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

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

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

— Pela apresentação do coupon n.º 17 da dita folha, Esc. 1537

» » » » » 18 » » » » 1540

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Novembro de 1918.

A tão almejada suspensão, terminação da guerra teve os seus naturaes effeitos nas bolsas, eomose vê da seguinte comparação dos cambios, e do agio do ouro entre nós, em

	15 out.	31 out.	6 nov.	15 nov.
Londres, cheque.....	29 1/4	30 1/4	30 3/4	32
Londres, 90 d'v.....	29 9/16	30 5/8	31	32 1/2
S'Paris, cheque.....	312	300	295	281
S'Suissa, cheque.....	340	330	325	310
S'Italia, cheque.....	265	260	255	240
S'Hollanda cheque.....	740	700	690	655
S'Madrid, cheque.....	350	330	315	305
S'New-Yok cheque.....	1.715	1.660	1.640	1.570
Rio s'Londres.....	12 5/8	12 5/8	12 5/8	13 15/16
Madrid s'Paris.....	—	90	90, 20	95
Madrid s'Londres.....	23,15	23,35	23,50	24,50
Paris s'Londres.....	26,07	26,08	26, 07	25,97
Libras.....	85200	85000	7.900	75000
Agio do ouro.....	88 0/0	77 0/0	77 0/0	57 0/0

Assim a libra-cheque que ha um mez se vendia 8520,5 vende-se hoje 7550 ou uma melhoria de 570,5 ou 8,60 % do beneficio para o comprador. A progressão na melhoria foi de 1 d. deste 15 de Outubro até ao fim do mez, periodo em que se foram accentuando as esperanças de paz; de 1/2 d. até 6, data em que foram entregues á Allemanha as bases do armistício, de 1 1/2 d. d'essa data até hoje com tendencia para continuar ainda baixando.

O encargo para o Monte-pio é approximadamente de 75 contos.

✻

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	32	31 $\frac{3}{4}$	30 $\frac{1}{4}$	30 $\frac{1}{8}$
" 90 d/v.....	29 $\frac{1}{2}$	—	30 $\frac{5}{8}$	—
Paris cheque.....	284	291	300	307
Madrid cheque	305	315	330	340
Amsterdam cheque	655	665	700	710
New York cheque.....	1570	1590	1660	1690
Italia cheque.	240	250	260	265
Suissa "	315	323	330	340
Libras.....	7\$10	7\$50	8\$00	8\$30

Bolsas e titulos		Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — NOVEMBRO													
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	13	14	15	—	—
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento		43,95	—	—	43,95	44,00	44,00	44,00	44,00	44,00	—	44,30	—	—	—
Divida interna 3 % coupon.....		43,95	43,90	43,90	43,90	43,90	43,90	43,91	44,00	44,00	44,00	44,20	45,00	—	—
" " 4 % 1888, c/premios.....		—	—	—	—	23,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 4 % 1888/9 c.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	63,00	—	—	—	—
" " 4 % 1890 c.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3 % 1905 c/premios.....		10,50	10,50	10,50	—	—	10,50	—	—	10,50	10,50	—	10,60	—	—
" " 5 %, 1905, (C. ^{as} de F. ^e E.) c		—	—	—	—	—	—	—	82,56	—	82,00	—	—	—	—
" " 5 %, 1909, ob. (C. ^{as} de F. ^e E.) c		—	—	—	—	—	—	—	—	82,00	—	—	—	—	—
" " 4 %, 1912, ouro.....		—	—	—	—	117,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externa 3 % coupon 1. ^a serie.....		91,60	—	91,50	91,50	91,50	—	—	90,50	90,50	90,50	88,50	88,50	—	—
" " 3 % 2. ^a serie.....		—	—	—	89,50	—	89,50	—	—	—	88,50	88,50	—	—	—
" " 3 % 3. ^a serie.....		—	—	93,50	92,50	92,50	—	—	90,50	91,50	91,50	88,50	88,50	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....		298,50	—	299,50	305,50	306,50	302,50	305,50	—	301,50	294,50	292,50	291,50	—	—
" Commercial de Lisboa.....		—	—	221,00	—	222,00	—	221,00	—	221,00	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....		311,50	311,50	312,50	312,50	313,50	312,50	—	—	—	310,50	310,50	—	—	—
" Lisboa & Agores.....		—	—	—	180,00	—	180,00	—	—	—	178,00	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....		—	—	—	—	—	5,20	5,20	—	—	—	5,20	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....		150,00	—	—	150,00	—	149,00	—	149,00	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon		57,10	57,00	57,00	—	—	—	—	—	—	—	56,50	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....		—	110,00	—	109,50	109,50	—	109,50	—	—	—	105,00	—	—	—
" Companhia C. F. de Benguela tit. 1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" "															

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totales	kil.	Totales				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Camil- Rede geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	
inhos de ferro Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—	
Portuguezas... (Coimbra e Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	
Sul e Sueste	10 Outubro	768	3.900.729,538	746	2.694.165,577	1.265.573,561	6.550,576	4.637,591	+ 1.892,585
Minho e Douro	31 Março	484	642.221,500	484	524.264,551	+ 117.956,549	1.326,590	1.083,519	+ 243,571
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	31 Agosto	185	148.029,569	185	135.164,524	+ 11.864,45	800,516	742,550	+ 57,566
Valle do Vouga	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto à Póvoa e Famalicão	31 Agosto	64	158.466,592	64	131.978,504	+ 26.488,588	2.476,504	2.062,516	+ 413,588
Guimarães	31 Maio	56	87.133,599	56	66.930,545	+ 20.203,554	155,596	1.195,518	+ 360,578
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha	20 Setembro	3.681	143.113,519	3.681	127.497,204	+ 15.616,315	39.069	34.642	+ 4.427
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 »	3.664	131.777,822	3.664	116.058,065	+ 15.719,756	35.965	31.647	+ 4.228
Andaluzes	20 »	4.261	27.842,759	4.261	25.176,432	+ 2.666,427	22.071	19.172	+ 2.897
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 Outubro	777	12.117,851	777	9.765,034	+ 2.352,717	19.428	15.655	+ 3.772
Corca a Baza e Aguilas	49 »	167	2.145,106	168	3.674,385	— 1.526,279	12.833	21.984	— 9.151

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Rê e alheia

a) Linha de Setil a Vendas Novas

O resultado da nossa exploração no anno de 1917 consta do quadro que segue, onde vae a sua comparação com o do anno anterior:

Designação	916	1917	Em 1917	
			Para mais	Para menos
Kilometros explorados...	70	70	—	—
Percorso de comboios...	156.271	120.385	—	35.886
Receitas do tráfego...	215.716\$12	214.826\$23	41.150\$23	—
Despesas de exploração...	179.243\$57	236.866\$35	35.582\$76	—
Receita liquida...	36.472\$55	42.040\$12	5.567\$57	—
Proporção % da despesa para a receita...	83.09%	83.63%	0.54%	—

Este foi o resultado da nossa exploração; porém, pela applicação do respectivo contracto de 25 de Novembro de 1899, não houve excedente de receita mas sim uma insufficiencia de Escudos 89.352\$40.

Como a receita de Esc. 25.866\$35 reduzida a francos ao cambio médio annual sobre Paris, de 0\$84,3160\$35 por 3 francos, seja equivalente a Fr. 913.941,08, é a alínea g) do Art. 6.º do contracto que é applicavel, tendo nós portanto de entregar á Companhia dos Meridionaes Frs. 467.500 — que ao mesmo cambio representa... 131.392\$52

Deduzindo:

a receita liquida acima, de... 42.040\$12

a insufficiencia foi de... 89.352\$40

Além do encargo supra, propriamente da exploração feita por nós, temos ainda o encargo resultante dos adiantamentos feitos em 1917:

Em cumprimento do disposto nas alíneas j) e m) do já citado Art. 6.º do referido contracto, fizemos renhessa para o Comptoir National d'Escompte de Paris, durante o anno de 1917, de Frs. 455.000, que custaram a diversos cambios... 125.352\$49

Juros simples á razão de 5% sobre Escudos 457.794\$41, capital adiantado até 31 de Dezembro de 1915, em conformidade com o Art. 9.º do mesmo contracto... 23.389\$57

Somma... 148.742\$06

deduzindo:

a receita a seu favor de... 131.392\$52

o adiantamento á Companhia dos Meridionaes foi de 47.349\$54

A somma dos encargos, de Escudos 106.701\$94, teve compensação digna de notar no tráfego indirecto que aquella exploração o casinou para a nossa rêde.

b) Linha de Coimbra a Louzã

Vamos em seguida o quadro comparativo da nossa exploração nos annos de 1916 e 1917:

Designação	1916	1917	Em 1917	
			Para mais	Para menos
Kilometros explorados...	29	29	—	—
Percorso de comboios...	58.208	49.506	—	8.702
Receitas do tráfego...	40.241\$37	42.361\$25	2.119\$88	—
Despesas de exploração...	66.137\$68	83.334\$08	16.196\$40	—
Excedente de despesa...	25.896\$31	40.972\$83	15.076\$52	—
Proporção % da despesa para a receita...	164.36%	196.72%	32.37%	—

Como se verifica d'este quadro a insufficiencia da nossa exploração foi de... 40.972\$83

ao que temos de adicionar o encargo derivado da applicação da alínea c) da condição setima do contracto de 22 de Novembro de 1904, que diz que quando a receita bruta fôr maior de Escudos 1.315\$ por kilometro (que é o caso actual) o mínimo para a Companhia do Mondego será de Esc. 815\$, logo... 23.635\$00

Insufficiencia total... 64.607\$83

(Continua)

O alimento das locomotivas

Os efeitos da guerra

Segundo os dados estatísticos que recentemente publicou *The Mineral Industry*, a produção annual de carvão no mundo ao rebentar a guerra europea, que felizmente terminou jáera de cerca de 1500 milhões de toneladas.

Os paizes productores que haviam contribuido para aquelle total com mais de 4 milhões de toneladas, em 1913, foram:

Paizes	Toneladas
Estados Unidos	569.960.218
Inglaterra	321.922.130
Allemanha	305.714.664
Austria-Hungria	69.647.957
França	45.108.544
Russia	37.188.480
Bélgica	25.600.960
Japão	23.988.292
India	18.163.856
China	15.432.200
Canadá	15.012.178
Nova Gales do Sul	11.663.865
Transvaal	8.191.243
Hespanha	4.292.522

A guerra teve como consequencia uma redução na produção mundial de carvão, que se calcula fosse de 300 milhões de toneladas até ao fim de 1916.

Quanto ás produções d'esse anno nos principaes paizes, ellas foram approximadamente as que constam do quadro seguinte, sempre segundo os dados fornecidos pela revista technica citada no principio d'este artigo.

Estados Unidos	597.474.000
Inglaterra	587.110.153
Allemanha	250.000.000
Austria-Hungria	50.801.602
Russia	28.000.000
China	24.000.000
Japão	22.189.196
França	22.000.000
India	20.000.000
Bélgica	19.900.000
Canadá	44.461.678
Transvaal	11.200.370
Hespanha	5.500.000

Apesar do augmento de produção dos Estados Unidos, a falta de uma quinta parte do carvão disponivel no mundo ao rebentar da guerra, e precisamente quando se fazia mais necessario pelo enorme augmento de consumo que demandam as industrias de guerra, determinou como características do mercado, na actualidade, as de escassez e da consequente carestia geral.

As trez nações de produção sufficientemente superior ao consumo para suprirem as faltas das outras, mal dotadas de combustiveis, podendo legitimamente chamar-se exportadoras de carvão, são: Estados Unidos, Inglaterra e Allemanha.

As suas exportações em 1913, ao declarar-se a guerra, eram:

	Carvão	Coke
Estados Unidos	15.286.536	885.603
Inglaterra	74.623.453	1.254.506
Allemanha	34.573.514	6.411.418
Totales	125.483.503	8.551.527

A exportação dos mesmos tres paizes productores em 1916 foi esta:

	Carvão	Coke
Estados Unidos.....	19.282,881	1.048.790
Inglaterra.....	38.369.013	1.505.350
Allemanha.....	6.464	—
Totales.....	64.115.894	2.554.140

Da comparação de taes dados se infere claramente que a exportação se reduziu, por effeito da guerra, a menos de metade da que tinham antes do tremendo conflicto, devendo neccessariamente ser angustiosa a situação dos paizes consumidores!

O paiz visinho consumiu em 1913 6.994.435 toneladas, sendo 4.292.522 de produção sua e 2.701.913 de importação. Em 1916 consumiu 7.517.243 toneladas, sendo 5.500 de produção sua e 2.017.243 que conseguiu importar, podendo assim manter o equilibrio n'esse importante ramo da sua economia.

Em 1918 calcula-se que o deficit virá a ser de 1 milhão de toneladas em numeros redondos.

Energia electrica

O seu transporte internacional

Uma estação hidro-electrica do Oeste da Suecia, transporta electricidade á ilha dinamarqueza de Sealand, utilizando um cabo submarino.

O systema de transmissão foi inaugurado ha já dois annos e ainda se não observaram irregularidades ou desarranjos, effectuando-se o transporte da energia de modo completamente satisfatorio.

Acham-se em estudo projectos importantes para a provisionamentos de electricidade inter-escandinavos, em grande escala.

Actualmente recebe a Dinamarca 10.000 HP da estação da Companhia de Força Sueca, de Lagan.

Trata-se tambem de explorar força da grande Estação do Estado, de Trolhoettan, cuja capacidade é de 13.000 HP e que pode augmentar até 170.000 HP com a regularização do rio Vanern, e ulteriormente poderão acrescentar-se 50.000 HP com a utilização de outros saltos do rio Goeta.

Como a Dinamarca neccessita uma enorme quantidade de força, precisaria da cooperação da Suecia e da Noruega.

A Jutlandia poderia obter a electricidade da Noruega, transportada por cabos estendidos por baixo do Skagerack, o que não offerece grandes dificuldades. A connexão entre

a Suecia e a Dinamarca poderá effectuar-se por meio de cabos partindo de Helsingborg, por debaixo do Sund.

Vae constituir-se uma commissão inter-escandinava para o estudo e desenvolvimento dos projectos alludidos acima.

Capital inglez nas linhas da Argentina

A interessante revista *España Economica y Financiera* resume alguns dos importantes dados contidos no relatório do London and Brazilian Bank, entre os quaes se encontram os que dizem respeito aos capitais inglezes investidos nas companhias de caminhos de ferro da Republica Argentina.

Obrigações, acções preferenciaes e acções ordinarias, representam o capital inglez de 236 milhões de libras esterlinas.

Esse capital é repartido do modo seguinte entre as diversas companhias argentinas:

	Libras esterlinas
Argentina Great Western.....	11 250.000
Idem Nort-Western.....	5.984.500
Idem Trasandina.....	1.620.300
Bahia Branca and N.-Western,...	10.050.000
Buenos Aires Central.....	3.060.400
Idem and Ensenada.....	500.500
Idem Midland.....	3.059.000
Idem and Pacific.....	29.142.100
Idem Western.....	30.072.200
Idem Great Southern.....	53.971.300
Central Argentino.....	57.852.100
Córdoba Central.....	20.548.200
Entre Rios.....	8.225.200
Villa Maria and Rufino.....	1.067.200
Total.....	236.403.600

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Semi-irgens (4 actos)

A Cruz Vermelha (2 actos)

Naná

POS DE KEATING
MATAM



FORMIGAS BARATAS PERCEVEJOS PULGAS TRACAS

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

Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

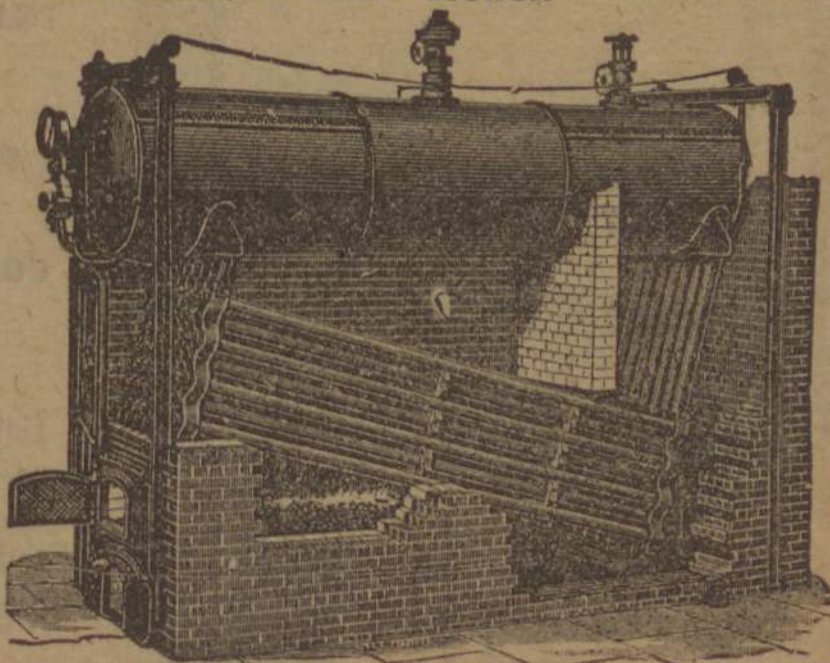
Succursaes: Ventura de la Vega, 1, Madrid—Fontanella, 8 Barcelona
RUA DO COMMERCIO, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras
Aquo-Tubolares

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

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

COMPANHIA

PORTUGUEZA

PART	CHEG	PART.	CHEG
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10	11 24	8 25	9 28
5 50	7 19	12 5	1 14
8 20	9 49	8 20	9 28
12 25	1 51	10 20	11 27

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 40	6 10	7 26
b 9	10 9	7 48	8 50
10 20	11 50	8 40	9 40
b 1 30	2 39	a 9 34	10 15
b 2 5	f 3 14	b 10 59	11 54
b 4	5 11	b 12 59	1 54
5 20	e 6 40	3 44	5
a 6 20	7 1	b 6 5	7 11
b 6 31	9 32	b 7 38	8 42
7 40	9	10 50	11 46
b 10 30	11 39	b 12 15	1 19
b 12 45	1 37		

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 43		

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
5	5 6	6 55	7 49
9 5	9 57	8 41	9 36
1 45	2 39	10 15	11 5
a 5 20	6 4	4 55	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
3 40	d 1 40	d 10 30	3 48

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Aveiro	Alfarellos	
2 50	6 3	8 54	11 25
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
2 50	4 45	7 20	8 21

Coimbra	Figueira	Coimbra	
5	7 4	4 25	7 5
7 35	9 20	g 6 30	8 15
11 25	2 13	11 35	1 27
4 35	6 25	2 55	6 55
12 30	3 43	11 10	12 48
		12 55	3 45

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

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

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

Caldas	Alfarellos	Caldas	
4 30	2 13	1 15	11 10

Porto	Aveiro	Porto	
7 8	9 38	4 40	7 40
2 20	5 10	6 25	9 32
5 21	8 12		

Porto	Ovar	Porto	
5 30	7 14	7 58	9 43

Porto	Espinho	Porto	
4 26	5 26	5	7 6

Mais os de Ovar e Aveiro.			
---------------------------	--	--	--

Lisboa-R	Val. d'Alc.	Lisboa-R	
8 50	7 5	8 28	8 56

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
8 50	10 50	5	8 36

Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
5 40	11 29	6 10	11 35

Entrone.	T. Vargens	Entrone.	
8	1 59	4 45	10

Entrone.	C. Branco	Entrone.	
12 15	10 5	3 45	1 25

C. Branco	Covilhã	C. Branco	
h 6 5	10 20	h 8	11 50

Setil	Vendas Novas	Setil	
8 15	10 45	4 35	7 19

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
p 4 30	6 33	p 8 25	10 38
n 11 30	1 45	n 11 40	1 46
4 30	6 52	9 10	11 14

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
n 7 50	11 2	o 7 35	10 54

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

SUL E SUESTE

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

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
e 6 15	6 55	6 30	7 10
8	8 40	7 22	8 5
10	10 40	9 25	10 5
11 30	12 10	11 40	12 20
1	1 46	1 20	2
4 30	5 10	3 3	2 45
6 40	7 25	6 10	6 50
8	8 45	9 50	10 35
11 30	12 15		

Lisboa	Moita	Lisboa	
2 35	3 43	4 25	5 35
6 45	7 59	v 8 10	

Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 48	8 10	10 5
11 30	1 20	10 30	12 20
4 30	6 20	5	6 30
6 40	8 31	5 16	8 55
		8 35	10 35

Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8	10	10	10 5
11 30	1 20	20	12 20
4 30	6 20	4 45	6 30
8	10 5	8 25	10 35

Lisboa	Evora	Lisboa	
8	1 29	2 35	8 5
8	12 32	10 14	3 45

Gadanha	Montemor	Gadanha	
12 25	1	10 50	3 45
11 10	11 45	10	10 40

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	5 30	6 15	3 45

Lisboa	Móra	Lisboa	
8	4 30	6 30	3 45

Lisboa	Beja	Lisboa	
8	2 25	2 10	8 5
8	12 55	9 30	3 45

Lisboa	Moura	Lisboa	
8	5 45	6	3 45
8	5 40	6 10	8 5

Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8	10 50	3 40	8 5

Tunes	Portimão	Tunes	
7	8 17	5	6 33
10 15	11 32	1 55	3 15
8 10	9 30	6 10	7 23

Garvão	Alcacer	Garvão	
3 55	8 5	5 47	10 33

Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
3 30	8	8 30	11 4

C. Branca	Faro	C. Branca	
5 10	11 30	6 45	1 17

MINHO E DOURO

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

Porto	Braga	Porto	
4 11	7 37	4 5	6 53
8 25	10 59	5 54	18 43
10 32	1 15	8 14	0 19
5 9	7 10	11 52	2 40
7 25	10 28	5 12	7 45
12 22	2 29	8 58	12 20

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

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

Vianna	Valença	Vianna	
4 44	7 35	7 21	10 9

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

Porto	Penafiel	Porto	
9 54	11 46	4 53	6 53

Porto	Marco	Porto	
9 49	12 40	e 37	5 38

Porto	Regoa	Porto	
6 45	12 10	3 20	8 16

Porto	Tua	Porto	
4 55	10 7	5 20	10 31

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

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

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

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

Regoa	Vidago	Regoa	
12 54	4 48	10 55	4 45

Pocinho	Carviães	Pocinho	
3 30	5 25	10 57	12 32

NACIONAL

St. Comba	Vizeu	St. Comba	
i 6	8 24	q 6 50	8 55
9 35	12	r 11 15	1 20
n 3 57	6 10	4 25	6 30

Tua	Bragança	Tua	
c 9 40	5	8 15	1 55
3	9 5	c 11 40	6 30

VALLE DO VOUGA

Espinho	Sarnada	Espinho	
c 5 45	9 6	c 4	7 31

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

Espinho	Vizeu	Espinho	
8 36	3 46	12 20	7 40

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

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

POVOA DE VARZIM

Porto	Povoa	Porto	
9	10 34	5	6 57
11 15	12 40	8 40	10 10
e 5 35	7 10	x 12 20	1 50
8	9 34	5 10	6 45
		f 9 10	10 39

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

GUIMARAES

Trofa	Guimarães	Trofa	
7 40	9 14	11 35	1 6

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

a	Directos expressos ou rápidos		
---	-------------------------------	--	--

b	Semi-directo.		
---	---------------	--	--

c	Quintas e sábados		
---	-------------------	--	--

d	Porto-Campanhã		
---	----------------	--	--

e	Dias uteis		
---	------------	--	--

f	Domingos e feriados		
---	---------------------	--	--

g	Dia 23 de cada mez.		
---	---------------------	--	--

h	Segundas-feiras		
---	-----------------	--	--

i	Terças-feiras		
---	---------------	--	--