



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

22.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Novembro de 1918

Número 742

SUMMARIO

| | |
|---|-----|
| 11 de novembro de 1918.—Findou a guerra | 339 |
| Providencia provisoria de carácter urgente por J. Fernando de Sousa.... | 340 |
| Parte Official — Secretaria de Estado das Subsistencias — Decreto n.º 4.903, coniinnação..... | 342 |
| Viagens e transportes..... | 343 |
| Locomotivas de vapor..... | 344 |
| Linhos ferreas brasileiras..... | 346 |

| | |
|---|-----|
| Bibliographia | 347 |
| Situação económica..... | 347 |
| Parte financeira: | |
| Carteira | 343 |
| 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 comboios..... | 352 |

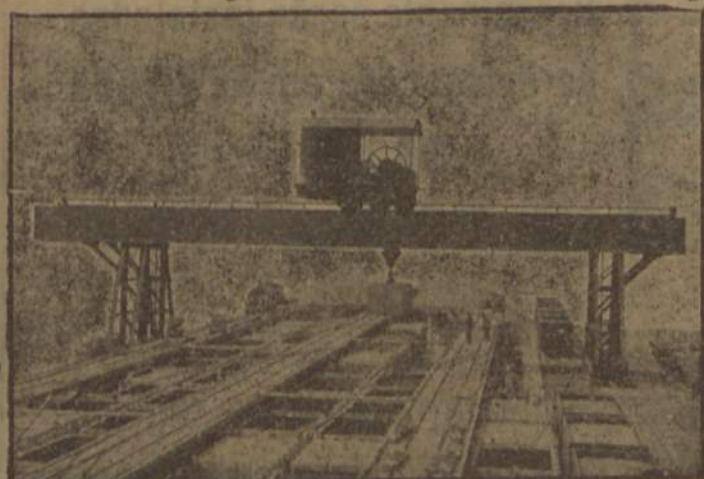
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da Société de Beaume & Marpent. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações 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»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em ITALI e todos os mais para construções — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindaste a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Também unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Sistema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 á intallados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

2. VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

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



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

“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
Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA
Redactores: M. ANDRADE GOMES — CARLOS GONÇALVES

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

II de Novembro de 1918

Findou a guerra

A's 5 horas da manhã d'este dia
foi assignado o armistício sollici-
tado 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; registramo-lo apenas nas
nossas columpas, para que, no futuro, quem consultar
o nosso jornal, não deixe de encontrar n'ella 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 aliados e a grande Republica Norte Ameri-
cana.

O documento, pois, assignado em 11 d'este mez,
por o ser pelo principal dos paizes constituindo o gru-
po 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 ju-
lilo 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
esmaga-los, porque não estava em antagonismo com o
Direito, mas associada a elle, á Razão e á Justiça.

Do orgulho do povo alemão, e da sua aspiração
ambiciosa de governar o mundo, tivemos a impressão
em patente, quando, em 1907 visitámos Berlim e alli
cuvimos, nos restaurantes, os hymnos e canções po-
ulares que todos os frequentadores — por vezes bem
cerca de um milhar — acompanhavam em côro, cara-
cterizando-se todos por este principio fundamental: A
Germany é o paiz predestinado para dominar o mun-
do; a sua força, a sua união dão-lhe direito á supre-
macia do universo.⁽¹⁾

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

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

Austriæ Est Imperare Orbi Universo
ou em alemão

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 estranhas,
tendo perdido o trono 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 afun-
damento do "Lusitania", com a sua população de 1.200
indefesos passageiros e tripulantes, até ao deshumano
abandono do infeliz Nicolau II e sua desgraçada famí-
lia, primos do proprio instigador d'aquelle que os as-
sassinaram, não tendo havido, ao firmar o tratado de
Brest-Litowsk um laivo de commiseração pelos infeli-
zes prisioneiros!

Para que o mesmo não lhe sucedesse 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 he-
roísmo de se fazer atravessar por uma bala inimiga na
frente dos seus exercitos, quando as hostes aliadas
arrancavam triunfantes retomando os territorios in-
vadidos e ameaçando formidavelmente irromper pelos
da Germania!

A historia julgará com todo o seu rigor o homem

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

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

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

Nem lhe restará o "tradicional exilio em Inglaterra" [que *Ecçā de Queiroz* lhe presagiou, no Hotel Metropole de Londres.]

E entretanto a poderosa unidade allemã desfaz-se e pulveriza-se em pequenos estados, cuja forma de governo é ainda muito cedo para se saber qual será; e o mesmo sucede aos paizes que a seguiram na grande guerra, todos, como ella, atacados do virus que a Alemanha inoculou na Russia e que, pelo sistema de propagação das mais virulentas epidemias, se vai 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.



Providencia provisória de carácter 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 possíveis objecções, que um exame attento do assumpto mostra não serem subsistentes.

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

Com efeito, uma Companhia concessionaria de caminhos de ferro é uma associada do Estado, ao qual presta um serviço incontestável, podendo e devendo o contracto ser revisto por acordo das duas partes, sempre que as circunstâncias o aconselhem. Assim tem procedido o governo francez, fazendo sucessivas revisões das convenções com as companhias concessionarias da sua rēde.

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 circunstâncias 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 dotafeço.

A experiência mostrou a absoluta insuficiencia 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, suficiente 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 — Difficuldade 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 Esiado a suprimentos 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 meses 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 possível realização.

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 accão fiscal, avolumasse despesas e descurasse receitas, dependentes aliás de tarifas e horarios approvedos pelo Governo, que em relação ás primeiras tem a facultade de as decretar. As aprehensões 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 afluxo do trafego das linhas garantidas ás outras, sem que o Governo tenha n'elle a minima participação.

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

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 trafego, 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 elle quanto mais favorecidas estão as linhas da Companhia Nacional que as do Valle do Vouga, apesar de terem estas uma exploração forçosamente mais onerosa pela diferença de condições de planta e perfil.

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

Importa finalmente observar que a Companhia Nacional teve em 1917 o rendimento liquido suficiente para solver integralmente e sem encargos cambiais o coupon das suas obrigações e dar um pequeno juro ás accções. O Valle do Vouga além da enorme depreciação do rendimento garantido, por efeito 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 igualdade de situações que hoje não existe.

*

Vejamos agora se uma elevação temporaria de coefficiente a 0,8 seria suficiente.

a) — Se esse coefficiente se applicar á totalidade das receitas do trafego 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 |
| Despesa provavel da exploração.. | 265.000\$00 |
| Juro garantido..... | 175.738\$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 |
| Despesa effectiva..... | 265.000\$00 |
| Juro garantido..... | 175.138\$00 |
| Total | 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 reembolsável um pouco maior, evita uma despesa de 15.000\$00.

O limite maximo de 0,90R representa 269.604\$00, quasi igual 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 trafego liquido de impostos.

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

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

O regimen provvisorio proposto abrangeá 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 anunciado.

O seu custo, devido a esta remessa ser paga já com a melhoria de cambio com a Hespanha 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. \$65; cart. 1\$00

Pedidos ás Livrarias Ailland e Bertrand
73, Rue Garrett, 75 - LISBOA

Ensino Primario e Educação Popular

CONFERENCIAS PEDAGOGICAS EM 1918

POR ALBANO RIMMALHO
Inspector Escolar

Depósito geral: — AILLAUD, ALVES & C.
Rua Garrett, 73 e 75 — LISBOA

PARTE OFICIAL

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 principais e os revisores de 1.ª classe, estes ultimos com um anno de serviço na classe.

Art. 86.º Os lugares de revisores principais 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 prática 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 fiscais de revisores darão entrada no quadro de sub-chefes do pessoal de revisão de bilhetes, sendo o mais antigo na classe de fiscais 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 trânsito pela tarifa geral de 3 por cento nos comboios tranvias.

Art. 93.º Tem completa aplicação 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 competência 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 escreutar, em dia, todos os livros auxiliares que sejam necessários á sua clareza;

2.º Organizar os diários 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 diários da Tesouraria e escreitura-los nas respectivas contas, enviando os duplícados á Contabilidade da Direcção Geral;

4.º Dar aos serviços todas as indicações sobre a forma como devem organizar, com a maior simplicidade e possível uniformidade, as suas contas e verificar os documentos dos processos de serviços permutados, organizando por elas 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 ano económico;

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 inventários anuais dos serviços;

8.º Organizar os orçamentos das despesas por capítulos, artigos, secções e paragraphos, referentes a anos económicos, 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 relatório 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 materiais nos serviços que tenham depósitos;

12.º Conferir a conta de gerencia do tesoureiro;

13.º Conferir o processo de pagamento, organizando por ele as respectivas contas e os lançamentos no Diário e contas correntes enviando-o depois á Contabilidade da Direcção Geral juntamente com as copias do Diário 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 competência:

CAPITULO VI

Da competência 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 diárias enviadas pelas estações, com a assistencia dum delegado do Serviço do Movimento preenchendo os recibos e os boletins diários da receita, mencionando nos mesmos as diferenças encontradas no acto da contagem, enviado o original ao serviço de fiscalização. 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 Económica Portuguesa, em Lisboa e na sua delegação do Porto; as receitas do Tráfego e dezenalmente na Caixa Geral de Depósitos 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 Escriturar 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 exercício, enviando-as ao serviço de contabilidade até 31 de Outubro de cada ano, acompanhadas do respectivo documento justificativo;

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

CAPITULO VII

Da competência do serviço de 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 Escriturar as contas de finanças, avisos e outras que digam respeito a descontos ao pessoal;

7.º Escriturar 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 mês, o processo de pagamento, depois de ter organizado os documentos adicionais aos que tiver processado;

10.º Todos os serviços da sua competência 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 á de pagador.

Art. 100.^o Os lugares de pagadores serão preenchidas por concurso de provas públicas entre os sub-chefes de secção, sub-inspectores e escriturários principais, todos estes com qualquer tempo de serviço, e os escriturários 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 habitações 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 *Diário 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 títulos de divida publica portuguesa, à 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 à Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 105.^o É permitido aos chefes de serviço, pagadores e fieis cobradores o uso de porte de arma, ficando estes funcionários 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 visível o selo em branco que o autenticará.

Art. 106.^o O abono por cada dia de serviço fora 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, enquanto lhes convier, ficando na situação de destacados como até aqui, mas serão contados nos quadros dos serviços de tesouraria enquanto 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 escriturários, sendo um destinado ao registo de receitas entradas e o outro á escrituração 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 desenhistas 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 desenhistas 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 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.

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

Art. 116.^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 comprehende:

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

b) A secção médica principal, constituída por um chefe e um adjunto;

c) Treze secções, ao longo das linhas em exploração, constituída cada uma por um chefe e por medicos adjuntos; estes serão no número necessário 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 entram 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 constituído pelos seguintes agentes: chefe do serviço, sub-chefe, chefe da secção médica principal, chefes de secções médicas, 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 médica principal.

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

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

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

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

CAPITULO XI

Do serviço de material e tracção

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

Art. 125.^o O serviço de material e tracção será constituído pelas inspecções de material, tracção e oficinas e pela sub-inspecção técnica 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 estatística (tracção e material).

Secção de escripta (oficinas).

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 compreenderá 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 existirão igualmente um sub-chefe de deposito, bem como nos depositos do Minho e Douro, os quais coadjuvarão o serviço do chefe e substituirão este agente no seu impedimento.

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

Art. 134.^o Os lugares 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 lugares de Sub-inspector serão preenchidos pelos actuaes sub-chefes de maquinistas e de futuro, por concurso, entre os chefes e sub-chefes de deposito.

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 deposito serão preenchidos pelos actuais chefes de reserva e por concurso entre os maquinistas principais.

Art. 138.^o Os lugares de maquinistas principais e de 1.^a classe serão preenchidos, alternadamente, por concurso e por antiguidade entre os da classe imediatamente 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 annuo 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 sistema de grélias

O engenheiro brasileiro dr. Amaral Rocha e o sr. Prado Filho, realizaram ha pouco, no Club de Engenharia do Rio de Janeiro, uma demonstração pratica de um novo sistema de grélias, 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 technico 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 enormente o carvão nacional e trazer benefícios 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 pulverizado, na qual se tem gasto, segundo os dados que posse, 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 oferece um certo descanso ao fogueiro que as maneja.

Economia do material de tracção e redução do pessoal, permittindo que duas machinas apenas, desde que o

der comporte o combustivel necessário 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 onus 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 Alemanha, por sessão das hostilidades, ali deverá entregar, dentro de 31 dias, 5.000 locomotivas, 150.000 wagons e 5.000 camions, tudo com os seus accessórios indispensáveis e respectivos materiais e apparelos.

Estes numeros pareceram exagerados a alguns desconcedores da importancia que tinham os caminhos de ferro das regiões ocupadas, 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 (arras) sujeito a liquidação que terá que ser feita dos prejuizos causados a essas regiões e da utilidade que a Alemanha tirou do uso do material ferro-viario que tomou n'ellas.

Pelas ultimas estatísticas, 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 Alemanha, 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 Alemanha — 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 franceses, com todas as estações bem legíveis, posto em tela, 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.

Também temos ainda alguns Mappas da Belgica, a 4 cores, 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 telegraphicó: — "FIDELIDADE"

| | | | |
|----------------------------|---------------|-----------------------|---------------|
| Capital emitido | 1.344.000\$00 | Reservas | 810.555\$90 |
| Capital desembolsado | 67.200\$00 | Prejuizos pagos | 4.883.914\$80 |

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondencias

VIAGENS E TRANSPORTES

Encerramento provisório de estações e apeadeiros

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

Encontram-se ainda encerradas as seguintes:

Sul e Sueste — Estações de Canal Caveira, Torre Vâ, Bairros, Poço Barreto, Alcantarilha, Valdera, Bombel, Souza da Sé, Monte das Flores, Boliqueime, Luz, Conceição, Arcos, Valle de Paio, e Loredo; 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 alimentícios e de primeira necessidade.

Linhos da Companhia Portugueza — 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 mês de Dezembro, é annullada a tarifa especial combinada com as linhas hespanholas e francesas, internacional n.º 313 de grande velocidade, para a venda de bilhetes entre Portugal e França, via Madrid.

Transporte de gado suíno no distrito 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 distrito de Evora, quando não se apresentem acompanhados de guias de transito passadas pelo governador civil do distrito.

Indicações nos volumes a transportar

A Companhia Portugueza *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 consignatário.»

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 Portugueza vai 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 Alfarelhos e Figueira da Foz.

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

Também 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 mês 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 mês; e nas segundas feiras seguintes ao segundo, terceiro e quarto domingos de cada mês, continuando a admittir passageiros de 2.ª e 3.ª classe, limitados a uma carruagem mixta.

Trafego de Portugal para França

Por via Irun-Hendaya não se admitem expedições de grande nem de pequena velocidade; por via Port-Bou-Cerbére só se admittem expedições em grande velocidade até 40 quilos de mercadorias que costumem transitar nessa velocidade. Quaesquer outras remessas, tanto em grande como em pequena velocidade, só podem ser aceitas 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 admitem 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 aceitam passageiros nem grande velocidade. Pequena velocidade aceita-se com reserva pelos prazos de transporte.

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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

TINTAS PARA ESCRVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS.

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarregá-se da reexped. 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 pel: 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 autorização 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 ás estações comprehendidas entre Orduña e Bilbao, ambas inclusivé, não se admittem expedições de pequena velocidade. Em grande velocidade só se admittem expedições até 50 kilogrammas, excepção 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 ás estações d'este Caminho de Ferro, não se aceitam passageiros nem tráfego algum de mercadorias.

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

Linha de Arriondas a Covadonga—Não se aceita tráfego algum para mais além de Caugas de Onís.

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

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

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

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

Caminho de Ferro de Buitrón a Zalamea • San Juan de Puerto— Para as linhas d'este Caminho de Ferro não se admitem passageiros nem tráfego 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 Belo à Macieira, em direcção ás Agulhas Negras, no município de Rezende, com um desenvolvimento de 18 quilometros; de Praia do Forno, na enseada dos Anjos, em Cabo Frio, á Ponte das Perinas, na lagôa de Araruama, com um desenvolvimento de 22 quilometros; das imediações de Porto das Caixas, na antiga linha de Cantagallo, a um ponto mais conveniente da Estrada do Norte, ambas pertencentes á «Leopoldina Railway», com um desenvolvimento approximado de 40 quilometros.

— 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 ás zonas do sul-fluminense e compensará a somma de 1.300 contos com que o Estado concorreu para aquella via ferrea.

— No Estado de S. Paulo, durante o anno passado, deu-se o accrescimo de 95460 quilometros na viação ferrea do

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

A receita a despesa das linhas em tráfego no anno referido, com excepção das de Jaboticabal, Perús-Pirapora, Lorena á Fabrica de Polvora sem fumo, Central do Brazil, Minas e Rio e Tramway de S. Vicente, das quaes não se obtiveram dados, foram, segundo comunicação 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 goso, pelo prazo de 40 annos, de uma linha denominada «Norte-Sul de S. Paulo», que, partindo do porto marítimo 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 atingido ao kilometro 306, sendo entregue ao tráfego publico o trecho entre Baratyra e Indiana, com a extensão de 40,264 quilometros.

— 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 apresentava 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 3.845:992\$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 total 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 incluida a somma referente á renda de proprios e percentagens diversas, no total de 353:000\$000.

A Linha Ferrea Central do Brazil possee 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 Alemanha, com o de 28.

As de bitola estreita procedem das seguintes fabricas:

Baldwin Locomotive Works, Americam 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 Fosellschaft, da Alemanha, com o de 8.

— O governo do Estado de Minas Geraes concedeu recentemente ao Dr. Rubens Maximiano de Figueiredo, ou empreza por elle organisaada, 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, lo rio Suassuhy Grande, no municipio do Peçanha, com uma extensão nunca superior a cincuenta 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 Gurupuava, 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 acordo 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 trasiego de trens pela referida linha ferrea até á juncção 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 ressalvados todos os direitos e prerrogativas que á referida «Compagnie Auxiliaire» conferem os contractos em vigor.

— Ao Secretario da Agricultura do Estado de S. Paulo fez comunicar 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 Paraizopolis, no Estado de Minas Geraes, delles concederá vista ao Governo daquelle Estado para que préviamente 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 estadoal e incorporados ao patrimonio do Estado.

BIBLIOGRAPHIA

Educar

De Agostinho de Campos
Livraria 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 capítulos: *As crianças, Instrução Primaria, Educação Feminina, Lyceus, Educação Phisica, Educação fora da Escola, Civismo, A Universidade e a Nação*. E em todos elles encontrâmos grandes lições, quer de civismo, quer pedagogicas, que bem precisas sâ, 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 mai se alonga, já ridicularisando costumes, já criticando a errada forma com que no nosso paiz os teem querido sanar. A critica ao edital do governo civil prohibindo os vadous-enluvados, de estacionarem ás esquinas, dirigindo chufas ás senhoras, mas tratando-os de *desoeuvres* é de uma ironia feliz e absoluta.

Outra passagem tambem interessante é onde o auctor comenta o caso de um livreiro portuense onde foi comprar um guia do Porto, e que teve uma resposta vaga de desculpa e de indifferença. — Havia um guia do Porto, havia, mas acabou-se e o editor ainda não pensou fazer outro. Sim porqde 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 possue, atâ dâ 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, permittindo-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 aliados devem ter hoje em armas um exercito de cerca de 20 milhões de homens, não contando com as mulheres que tambem se encontram mobilisadas (só a Grã-Bretanha tem em pé de guerra 7 milhões de homens, e 4 milhões de mulheres, pelo menos, a trabalhar nas fábricas de munições), considerando que a estes milhões de homens e de mulheres que hoje vivem da guerra, tem os Estados que dar ocupação pacifica, o que os obriga a transformar as suas indústrias hoje ocupadas unica e exclusivamente em produzir engenhos de matar; considerando portanto, que o problema da demobilização é um problema muito mais serio que o da mobilização, que levará annos a resolver; considerando que, em consequencia de prever que as condições de vida só se possam modificar pouco

sem saltos, lentamente, e nunca de amar fôrma brusca, como toda a gente espera, sem que comtudo 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 imperios 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 dificuldades em que vive desde que a guerra se declarou, não podendo abastecer o paiz do que é necessário exportar aquillo que seria preciso para baixar o custo da vida. considerando que o governo portuguez não deve descuar por um só momento o problema da alimentação pública, visto como a cessação das hostilidades 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 aumento da exportação, a redução de importação e o aumento da producção, para o que a mesma corporação confia em que a iniciativa particular aumente a tonelagem marítima, obrigando os seus estaleiros a produzir muito mais e o Estado favoreça as industrias nacionaes e mormente a agricola com leis que tornem remuneradora e cultura das terras em que largos capitais se compromettem em riscos impossiveis de prever.

Com quanto dirigido ao Governo esta moçâo é evidentemente sobrescriptada ao pubiico, em geral, fazendo-lhe ver que o commercio não está resclido a baixar os preços exagerados que os productos e artefactos attingiram por motivo ou melhor a pretesto da guerra, mas verdadeiramente por causa da ambição gananciosa de quem busca todos os meios de aumentar os seus lucros, sem olhar se esse aumento depaupera os bolsos do consumidor.

É de entristecer que a respeitavel corporação que emitiu esse parecer—o que justamente pelo facto de vir de quem vem mais nos impressiona—figue 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 indubitablemente fará barater a mão d'obra e os preços da producção.

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 vae 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 moçâo da A. C.

Por fin, depois de affirmar que os preços nunca voltarão ao que eram antes da guerra (o que até certo ponto sera verdadeiro) é que não deve trazer esperanças de termos os abastecimentos indispensaveis. conclue por pedir o alargamento da exportação e a restrição das importações o que é o espectro da fome com todos os seus horrores, que seria auxiliado pelas pretendidas «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. 2\$22

— Pela apresentação do coupon n.º 43 da dita folha, Esc. 2\$21

» » » » 44 » » » » 2\$21

» » » » 45 » » » » 2\$21

» » » » 46 » » » » 2\$21

» » » » 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\$32

— Pela apresentação do coupon n.º 42 da dita folha » 3\$31

» » » » 43 » » » » 3\$31

» » » » 44 » » » » 3\$31

» » » » 45 » » » » 3\$31

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

Obrigações de 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. 1\$37
» » » » 18 » » » » 1\$40

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

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/lv..... | 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 York 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..... | 8\$200 | 8\$000 | 7.900 | 7\$000 |
| 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 8\$20,5 vende-se hoje 7\$50 ou uma melhoria de \$70,5 ou 8,60 % do beneficio para o comprador. A progressão na melhoria foi de 1 d. desde 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 Alemanha as bases do armistício, de 1 1/2 d. d'essa data até hoje com tendencia para continuar ainda baixando.

Monte-pio Geral.—Em assembleia geral reuniu esta util colectividade para resolver sobre um aumento de subvenção aos penhoristas e empregados.

A assembleia a que presidiu o general sr. Martins de Carvalho foi bastante concorrida, falando alem de outros o sr. Alfredo da Cunha, Xavier Cordeiro, Camello d'Abreu e os srs. Mendes Guerreiro e Villarinho.

A proposta da Direcção foi aprovada com emendas, ficando aprovado que fosse elevado a 10% o actual bonus provisório de 5% aos penhoristas e aos empregados percentagens que vão de 18 a 36 sobre os seus ordenados alem de duma subvenção de 15\$00 mensais.

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

Bolsa.—O nosso mercado de fundos tem-se mostrado fraco devido à pouca concorrência; mas nos ultimos dias esta situação tem-se modificado, indicando melhor tendência de futuro.

Cambios.—Foram regulares as transacções no mercado de cambios as quais devido à situação actual melhoraria um tanto porém devido à procura um tanto avultada para necessidades do mercado firmaram-se sensivelmente.

Cambio do Brazil — A ultima cotação recebida dá a libra a 17\$219.

Curso de cambios, comparados

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

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — NOVEMBRO

| Bolsas e títulos | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 11 | 13 | 14 | 15 | — | — |
|---|---------|---------|-------------------|---------|-------------------|-------------------|-------------------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|---|
| | 43,95 | — | — | 43,95 | 44,00 | 44,00 | 44,00 | 44,00 | 44\$00 | — | 44,30 | — | — | — |
| Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento | 43,95 | — | — | 43,95 | 44,00 | 44,00 | 44,00 | 44,00 | 44\$00 | — | 44,20 | 45,00 | — | — |
| Dívida 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 | — | — | — | — | 63\$00 | — | — | — | — |
| " 4%, 1888/9 c..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4% 1890 c..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 3% 1905 c/premios..... | 10\$50 | 10\$50 | 10\$50 | — | — | 10\$50 | — | — | 10\$50 | 10\$50 | — | — | 10\$60 | — |
| " 5%, 1905, (C.º de F.º E.) c..... | — | — | — | — | — | — | — | 82\$56 | — | 82\$00 | — | — | — | — |
| " 5%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4% 1912, ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| externa 3% coupon 1.ª serie..... | 91\$60 | — | 91\$50 | 91\$20 | 91\$29 | — | — | 90\$00 | 90\$00 | 90\$00 | 88\$10 | 88\$00 | — | — |
| 3% 2.ª serie | — | — | — | 89\$50 | — | 89\$50 | — | — | — | 88\$50 | 88\$00 | — | — | — |
| 3% 3.ª serie | — | — | 93\$50 | 92\$50 | 92\$20 | — | — | 90\$50 | 91\$00 | 91\$50 | 88\$50 | 88\$00 | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções Banco de Portugal..... | 298\$50 | — | 299\$50 | 305\$00 | 306\$00 | 303\$00 | 305\$00 | — | 301\$00 | 294\$00 | 292\$50 | 291\$00 | — | — |
| Commercial de Lisboa..... | — | — | 221\$00 | — | 222\$00 | — | 221\$00 | — | — | 221\$00 | 220\$00 | 220\$00 | — | — |
| Nacional Ult ramarino..... | 311\$50 | 311\$50 | 312\$00 | 312\$00 | 313\$00 | 312\$00 | — | — | — | 310\$00 | 310\$00 | — | — | — |
| Lisboa & Açores | — | — | — | 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\$00 | — | — | — |
| Companhia Através d'Africa | — | 110\$00 | — | 109\$00 | 109\$50 | — | 109\$60 | — | — | — | 105\$00 | — | — | — |
| Companhia C. F. de Benguela tit. 1 tit. 5 | 97\$50 | — | 97\$50 | 97\$00 | 97\$00 | 96\$50 | — | — | — | 96\$00 | 96\$00 | 95\$50 | — | — |
| Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau | — | — | — | 79\$50 | — | 79\$50 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau | — | — | — | — | 36\$20 | 36\$10 | 36\$00 | 36\$10 | 36\$30 | 35\$90 | — | 35\$90 | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau | — | — | — | — | — | 14\$20 | — | 14\$20 | 14\$00 | 14\$50 | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª série | 77\$50 | — | — | — | — | 75\$50 | 75\$50 | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª série | — | — | — | — | — | 86\$00 | — | — | — | 86\$00 | 86\$00 | — | — | — |
| Companhia das Aguas de Lisboa.... | 86\$50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| predaes 6% | — | — | — | 91\$20 | 91\$80 | — | — | — | — | — | — | 91\$50 | — | — |
| " 5% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4% | — | — | — | — | — | 60 | — | 59 | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% portuguez 1.ª serie | — | — | — | — | 257 | — | 262 | — | — | 267 | — | — | — | — |
| 3% 2.ª | — | — | — | — | 137,50 | — | 132,50 | 132,50 | — | 134 | 140 | — | — | — |
| Acções Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º gran | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3% portuguez | — | 56% | 57 ^{1/4} | — | 56 ^{1/4} | 56 ^{1/4} | 56 ^{1/4} | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | MEDIA KILOMETRICA | | | |
|----------------------------------|------------------------------|------------------|---------|------|---------|-------------------------|---------|------|----------------------|
| | | Kil. | Totales | 1918 | 1917 | Diferença em 1918 | 1918 | 1917 | Diferença em 1918 |
| Portuguezas | | | Escudos | | Escudos | | Escudos | | Escudos |
| Companhia Camil-Bêde geral | — | 1.073 | | | | | | | |

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, Assembleia Geral dos Acionistas, de 29 de Junho de 1918.

(Continuação)

Ré 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 | — | 35.86 |
| Receitas do tráfego... | 215.716\$12 | 214.826\$23 | 41.150\$23 | — |
| Despesas de exploração... | 179.243\$57 | 256.866\$35 | 35.582\$76 | — |
| Receita líquida.... | 36.472\$55 | 42.010\$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 aplicação do respectivo contrato de 25 de Novembro de 1899, não houve excedente de receita mas sim uma insuficiencia 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. 6º do contrato que é applicável, tendo nós portanto de entregar á Companhia dos Meridionaes Frs. 467.500 — que ao mesmo cambio representa..... 131.392\$52

Deduzindo:

a receita líquida acima, de..... 42.040\$12
a insuficiencia 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. 6º do referido contrato, fizemos re-nessa 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 à razão de 5% sobre Escudos 457.794\$44, capital adiantado até 31 de Dezembro de 1915, em conformidade com o Art. 9º do mesmo contrato..... 23.389\$57

Somma..... 148.742\$06
deduzindo:
a receita a seu favor de..... 131.392\$52
o aliantamento á Companhia dos Meridionaes foi de..... 17.349\$54

A somma dos encargos, de Escudos 106.701\$94, teve compensação digna de notar no tráfego indireto que aquella exploração casinhou para a nossa rede.

b) Linha de Coimbra a Louzã

Famos 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 insuficiencia da nossa exploração foi de..... 40.972\$83
ao que temos de addicionar 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 for maior de Escudos 1.315\$ por kilometro (que é o caso actual) o minimo para a Companhia do Mondego será de Esc. 815\$, logo..... 23.635\$00

Insuficiencia total..... 64.607\$83

O alimento das locomotivas

Os efeitos da guerra

Segundo os dados estatisticos que recentemente publicou *The Mineral Industry*, a producção 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 | 569.966.218 |
| Inglaterra | 321.922.130 |
| Allemanha | 305.714.664 |
| Austra-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 reducção na producção mundial de carvão, que se calcula fosse de 300 milhões de toneladas até ao fin de 1916.

Quanto ás producções d'esse anno nos principaes paizes, ellas foram approximadamente as que constam do quadro seguinte, sempre segundo os dados fornecidos pela revista techñica 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 |
| Belgica | 19.900.000 |
| Canadá | 44.461.678 |
| Transvaal | 11.200.370 |
| Hespanha | 5.500.000 |

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

As trez nações de producção suficientemente 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 |
| Totaes | 125.483.503 | 8.551.527 |

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

(Continua)

| | Carvão | Coke |
|---------------------|------------|-----------|
| Estados Unidos..... | 19.282.881 | 1.048.790 |
| Inglaterra..... | 38.369.013 | 1.505.350 |
| Allemanha..... | 6.464 | — |
| Totaes..... | 64.115.894 | 2.554.140 |

Da comparação de tais dados se infere claramente que a exportação se reduziu, por efeito da guerra, a menos de metade da que tinham antes do tremendo conflito, devendo necessariamente ser angustiosa a situação dos países consumidores!

O país vizinho 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 equilíbrio nesse importante ramo da sua economia.

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



Energia eléctrica

O seu transporte internacional

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

O sistema de transmissão foi inaugurado há já dois anos e ainda se não observaram irregularidades ou desarranjos, efectuando-se o transporte da energia de modo completamente satisfatório.

Acham-se em estudo projectos importantes para aprovisionamentos 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 também de explorar força da grande Estação do Estado, de Trolhoettan, cuja capacidade é de 13.000 HP e que pode aumentar até 170.000 HP com a regularização do rio Vanern, e posteriormente poderão acrescentar-se 50.000 HP com a utilização de outros saltos do rio Goeta.

Como a Dinamarca necessita 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 oferece grandes dificuldades. A conexão entre

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

Vai constituir-se uma comissão 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 Brasilian Bank, entre os quais se encontram os que dizem respeito aos capitais inglezes invertidos nas companhias de caminhos de ferro da República Argentina.

Obrigações, acções preferenciais e acções ordinárias, 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 às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Semi-virgens (4 actos)

A Cruz Vermelha (2 actos)

Naná

Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAO

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

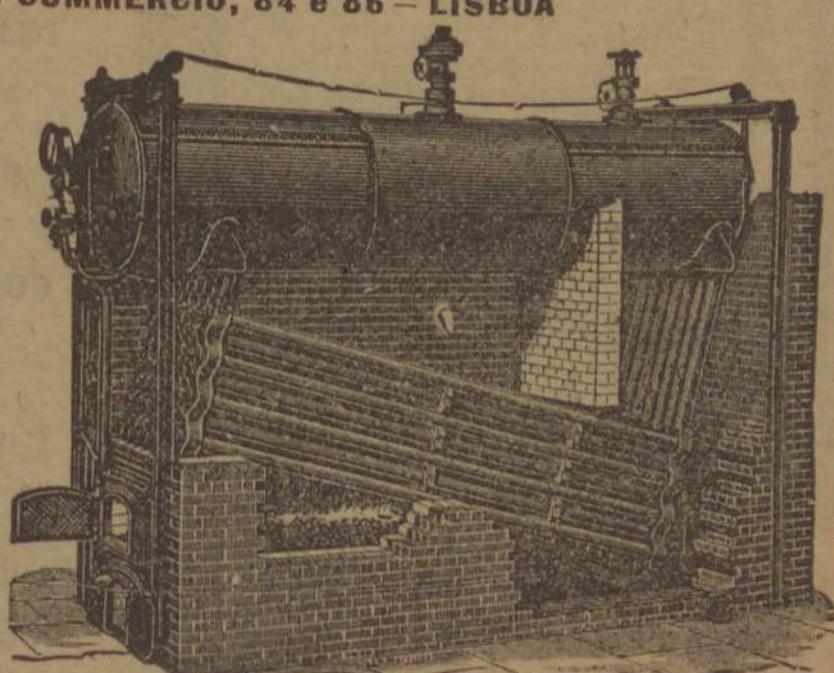
RUA DO COMMERCIÓ, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras
Aqua-Tubulares

Construídas inteiramente
d'água. — Perfeita circulação
da água. — Inexplosiveis. —
Economicas.

Há mais de 14.000.000
cavallos de força funcionando

Também se constroem:
Superaquecedores de va-
por. — Grellas automati-
cas. — Aquecedores d'água
d'alimentação. — Purifica-
dores d'água. — Chaminés
de aço. — Transportadores
para carvão. — Guindastes
electricos. — Tubagens de
todas as dimensões e para
todas as pressões.



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

PÓS DE
KEATING
MATAM

DEPOSITO PARA REVENTA
105. Rua dos Fanqueiros, 18
TEL. C. 1717 LISBOA

HORÁRIO 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 |
| 10 | 11 29 | 8 25 |
| 5 50 | 7 19 | 12 5 |
| 8 20 | 9 49 | 8 20 |
| 12 25 | 1 51 | 10 20 |

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

| Lisboa-R | V. Franca | Lisboa-R |
|----------|-----------|----------|
| 5 | 6 39 | 6 10 |
| 1 45 | 3 25 | 8 |
| a 5 20 | 6 45 | 4 5 |
| 5 40 | 7 8 | 8 30 |
| 10 20 | 1 54 | 10 6 |
| 12 16 | 1 43 | — |

| Lisboa-R | Sacavém | Lisboa-R |
|----------|---------|----------|
| 5 | 5 6 | 6 55 |
| 9 5 | 9 57 | 8 44 |
| 1 45 | 2 39 | 10 15 |
| a 5 20 | 6 4 | 4 56 |
| 5 40 | 6 30 | 9 14 |
| 10 20 | 11 13 | a 11 5 |
| 12 16 | 1 7 | — |

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

| Lisboa-R | Setil-Sant. | Lisboa-R |
|----------|-------------|----------|
| 5 | 7 30 | 8 54 |

| Lisboa-R | Entrone. | Lisboa-R |
|----------|----------|----------|
| 5 40 | 9 51 | 6 35 |

| Lisboa-R | Porto | Lisboa-R |
|----------|--------|----------|
| n 8 30 | a 4 25 | 7 8 |
| 8 50 | 11 38 | o 1 33 |
| 8 5 | 7 57 | 8 22 |
| 8 40 | d 1 40 | d 10 30 |

| Lisboa-P | V. R. S. Ant. | Tunes |
|----------|---------------|---------|
| p 4 30 | 6 33 | p 8 25 |
| n 11 30 | 1 45 | n 11 40 |
| 4 30 | 6 52 | 9 10 |

| Figueira | Pampilhosa | Figueira |
|----------|------------|----------|
| p 4 30 | 8 17 | 5 |
| 10 15 | 11 32 | 1 55 |
| 8 10 | 9 30 | 6 10 |

| Pampilh. | Mangualde | Pampilh. |
|----------|-----------|----------|
| n 7 50 | 11 2 | o 7 3 |

| Pampilh. | V. Formoso | Pampilh. |
|----------|------------|----------|
| 7 | 6 1 | 11 15 |

CHEG. PART. PART. CHEG.
Alfarelos Aveiro Alfarelos

2 50 | 6 3 | 8 54 | 11 25

Alfarelos Figueira Alfarelos

2 50 | 4 45 | 7 30 | 8 21

Coimbra Figueira Coimbra

5 | 7 4 | 4 25 | 7 5

7 33 | 9 20 | 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 Louzã 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 Alfarelos Caldas

4 30 | 2 13 | 1 15 | 11 10

Porto Aveiro Porto

7 8 | 9 36 | 4 40 | 7 40

2 20 | 5 10 | 6 25 | 9 32

5 21 | 8 12 | — | —

Porto Ovar Porto

5 30 | 7 14 | 7 58 | 9 43

Porto Espinho Porto

4 26 | 5 26 | 6 | 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

SUL E SUESTE

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa Barreiro Lisboa

4 11 | 6 55 | 6 30 | 7 10

8 25 | 8 40 | 7 22 | 8 5

<div data-bbox="444 340 | 574 351 | 10 26 | 11 53</div>
<div data-bbox="444 350 | 574 361 |