

SUMMARIO

Louvavel energia governativa, por J. Fernando de Sousa.....	355
O futuro de Portugal	357
Parte Official — Decreto n.º 4:903. — Secretaria de Estado dos Abastecimentos — Decreto n.º 4:989.....	358
O «Molho».....	358
Caminhos de ferro da Peninsula.....	358
Os caminhos de ferro ligeiros.....	358
Marinha mercante.....	359
Viagens e transportes.....	360

Documentos para a historia.....	361
Melhoramentos de Lisboa	365
Resistencia dos combolos por effeito do frio.....	362
Enlace ferro-viario franco-hespanhol.....	363
Linhas Portuguezas.....	363
Publicações recebidas.....	363
Carta das estradas de Portugal	364
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	364
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	365
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	365
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (continuação).....	366
Arrematações.....	367
Horario dos combolos.....	368

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

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

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



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

COMPORTAS REGULADORAS SYSTEMA STONEY

Com aperefiçoamentos Patentados, Systema Stokes.

A comporta de rolhões livres, systema *Stoney*, é de funcionamento absolutamente seguro e simples, sendo o custo de manutenção muito reduzido. Com esta comporta pode-se realizar em poucos minutos o regimen primitivo d'um rio, em epochas de chuva.

Mais de 1.000 comportas já installadas

A comporta "STONE"

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



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

Especialistas na construcção de aparelhos de Regulação d'Agua para obras hydraulicas, Irrigação, Rios de Maré, Installações de Força, Hydraulica, Navegação, Obras de Exgoto, etc.

Unicos Fabricantes:

RANSOMES & RAPIER, LTD.,

Dept. D.

32, VICTORIA ST.

Endereço telegraphico: "SLC ICE, LONDON."

LONDRES S. W.

A. B. C-5.ª Edição.

“A Gloria Portuguesa”

COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS

Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.º

Telegrammas:

“PORTUGUESA”

Telephones

Expediente: C. 1202

Direcção: C. 3376

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

FILIAIS EM:

COIMBRA

R. Ferreira Borges, 122, 1.º

PORTO

R. das Flores, 48, 1.º e 2.º

Inspectores, agentes
e correspondentes em todas
as terras do País



DELEGAÇÕES EM:

Braça

Tomar

Torres Vedras

Funchal

Faro

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

Effectua os seguintes seguros:

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

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

DIRECÇÃO DA COMPANHIA

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

BANQUEIROS GERAES

José Augusto Dias, Filho & C.ª

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro

Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA

Redactores: M. ANDRADE GOMES CARLOS GONÇALVES

23.º do 31.º anno LISBOA, 1 de Dezembro de 1918 Numero 743

Louvavel energia governativa

Nunca me foi mais penoso do que hoje o cumprimento da missão jornalística, desempenhada n'este lugar ha bons dezeseite annos.

Não tenho illusões acerca do exíguo valor do que escrevo, ou da repercussão pratica a que possam aspirar os juizos formulados. Devotado á causa do progresso economico do paiz pelo desenvolvimento da viação accelerada, exercendo com amor a minha profissão, tributando á verdade um culto intransigente e exclusivo de accomodaticias contemplanções, tenho acompanhado aqui, n'este já largo periodo, as vicissitudes da vida dos nossos caminhos de ferro.

Após 28 annos de labuta n'este ramo da minha profissão, sou um humilde veterano do grande exercito ferro-viario, ou antes d'essa grande familia, a qual tanto deve o pais.

Tenho rendido sempre a devida homenagem aos serviços que ella presta no exercicio da sua ardua tarefa. O zelo, a dedicação, e a disciplina constituíam n'ella uma tradição, que para ser respeitada não procurava estabelecer primeiro o balanço entre os serviços prestados e a remuneração recebida.

Fui apaixonado defensor da exploração pelo Estado de uma parte da rede ferro-viaria, que as circumstancias tinham entregue á sua direcção, aconselhando ao mesmo tempo um prudente ecclétismo, que assegurasse á iniciativa das empresas privadas largo quinhão na grande obra da viação accelerada.

Chegou acaso o momento de mudar de opinião, de proclamar a radical incapacidade do Estado, entre nós e nas circumstancias presentes, para explorar caminhos de ferro?

Não. Quero crer que uma prudente e criteriosa reorganização de serviços e a cuidadosa escolha das entidades que hajam de a pôr em pratica, conseguirá restabelecer a disciplina, que tem sido abalada por causas multiplas, de ordem geral algumas d'ellas, e manter as despesas dentro de rasoaveis limites, melhorando o serviço, objecto, ao presente, de justas e severas criticas.

Acaba o Governo de suffocar, graças á disciplina e á dedicação do exercito e da policia, um movimento revolucionario de character anarchista, imitação da sangrenta orgia maximalista da Russia, em que aos Caminhos de Ferro do Estado, especialmente aos do Sul e Sueste, era reservada a missão de o iniciar pela paralyção da circulação e violenta *sabotagem*.

A energia do Sr. Secretario de Estado dos Abastecimentos conseguiu dominar a revolta esboçada, sem lograr todavia evitar alguns actos de criminosa violencia, que podiam ter feito numerosas victimas.

As severas providencias tomadas affirmaram o proposito do Governo de restabelecer a disciplina de vez.

Aos factos occorridos teremos que nos referir.

Pois não é obrigação da *Gazeta* analysar com desassombrada justiça? Não é devida aos nossos leitores a luz da critica, dizendo-se a verdade toda, embora a muitos possa desagradar?

Habituaados a proceder assim, é tarde para mudarmos de norma.

A severidade dos nossos juizos só a um sentimento obedece: o patriotismo e o amor da grande causa a cujo serviço esta modesta tribuna é consagrada.

Entre a grande familia ferro-viaria, na sua grande maioria digna de estima e apreço, ha, como em todas as classes, discolos e exploradores, que pela violencia palavrosa se constituem mentores da grande massa, a agitam e impellem para resoluções, que a esta repugnam no fundo e que só acompanha por solidariedade mal comprehendida. A esse punhado de agitadores irritarão as duras verdades que liajam de ser formuladas.

Acostumado ha muito a arrostar a furia das paixões ruins, desempenharei com desassombro a minha missão, appellando para o bom senso e o patriotismo dos ferro-viarios.

*

Por decreto n.º 4:389, de 11 de junho, foram suspensos o monstruoso decreto n.º 4.205 e parte do n.º 4.206, ficando em vigor o titulo I d'este, relativo á Direcção Geral dos Transportes Terrestres. O mesmo decreto confiava a revisão dos diplomas suspensos a uma comissão, conferindo-lhe ampla missão de estudo e dando n'ella representação ao pessoal, tanto das companhias, como das linhas do Estado. Foi nomeada, em portaria de 17, a Comissão, que se constituiu em 25 e começou logo os seus trabalhos, que eram de manifesta urgencia. Só em 19 e 29 de agosto tomaram assento n'ella os delegados do pessoal.

Proseguiam os seus trabalhos com afan, quando surgiu um lamentavel incidente, a que é devido o decreto agora publicado e que é um verdadeiro desastre.

Em 19 de julho pozeram-se em grêve os ferro-viarios do Sul e Sueste, exigindo a immediata execução da reforma de quadros e vencimentos, que tinham solicitado.

Para que a grêve terminasse, foi precisa a celebração de um accordo, cujo texto, do proprio punho do Ministro do Commercio, foi zincographado e distribuido pela Associação de classe.

Já o conhecem os leitores, pois o reproduzimos no numero anterior.

Para a preparação do accordo previsto na base IV foi nomeado representante do Governo o Presidente da Comissão encarregada da revisão dos decretos de maio. Eram funções distinctas, continuando a Comissão o seu trabalho, na suposição de que aquelle accordo versaria apenas sobre modificações de quadros e vencimentos e certas concessões de pouca monta, que interessassem aos graus menos elevados de escala hierarchica. Assim o fazia julgar a modesta cathegoria dos representantes do pessoal.

Era profunda a crise de desordem dos serviços e de indisciplina, que atravessavam os caminhos de ferro do Estado.

A despesa tem crescido em proporções pavorosas por effeito das exigencias do pessoal, absorvendo as receitas, apesar d'extraordinariamente augmentadas pelo aggravamento das tarifas.

Eram geraes os clamores contra os roubos e os extravios.

Multiplicavam-se as reclamações.

Os superiores não ousavam proceder, receando não ser obedecidos.

A grêve, prohibida por lei nos serviços publicos e verdadeiramente criminosa quando o paiz se acha a braços com uma crise gravissima sob todos os aspectos e a alimentação publica e o trabalho das industrias estão á mercê da minima irregularidade de transportes, era usada correntemente como direito e arma licita.

A representação respeitosa e ordeira foi substituida pela intimação e ameaça ao Governo, marcando-se prazos de dias e de horas.

Quando o Governo encarregára uma Comissão, em que deu representação ao pessoal, de rever os decretos de maio, fixava-se um prazo de nove dias, que tantos iam de 22 de julho a 1 de agosto, para entrarem em vigor as alterações accordadas entre trez delegados quaesquer dos agitadores que arrastam a grande massa do pessoal á grêve, e um delegado do Governo!

Prolongaram-se as negociações, formularam-se as exigencias, esboçaram-se novas ameaças, até que o compromisso do Governo se objectivou no decreto n.º 4.903, publicado em 21 de outubro, contendo, em 307 artigos, multiplas regras de promoção e outros preceitos organicos fragmentares, uns de applicação permanente, outros de character transitorio.

Acompanhavam-no varias tabellas de quadros e vencimentos da maior parte dos serviços.

A pedido do Ex.^{mo} Secretario de Estado, o Sr. Pinto de Azevedo, a Comissão encarregada de rever os decretos 4.205 e 4.206, que déra por finda a sua missão em vista da publicação do 4.903, procedeu, conjunctamente com os directores das linhas do Estado, á revisão d'este para remediar difficuldades de applicação e melhora-lo quanto possivel, sem cercear sensivelmente as generosas concessões n'elle feitas. Ao mesmo tempo deveria concluir o seu estudo de reorganisação de serviços, que estava bastante adiantado.

Apesar da estreiteza do tempo foi aquelle trabalho realisado e entregue no dia 15.

A esse tempo já não era mysterio que se preparava uma terrivel revolução de character anti-social, instigada por agentes estrangeiros e quiçá estipendiada com oiro da mesma proveniencia, explorada pela politica e dando largas ás mais ruins paixões.

Poz-se em grêve parte do pessoal do Sul e Sueste, não sendo acompanhado esse punhado de dementados pela grande massa, quer dos agentes do Estado, quer do pessoal das companhias.

O Sr. Secretario dos Abastecimentos, coadjuvado pelo pessoal superior da Direcção, foi para o Barreiro dirigir pessoalmente os trabalhos de repressão da desordem e restabelecimento da circulação, o que conseguiu em poucos dias.

Ao generoso procedimento do Governo, larguissimo nas concessões feitas, correspondera-se com um crime nefando.

A grêve é prohibida ao pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, como, antes do desastrado decreto do Sr. Camacho, de dezembro de 1910, o era pelo decreto de 31 de dezembro de 1864 em todas as linhas do Estado ou das Companhias.

Essa prohibição urge renovar-a em termos explicitos, de modo que fique bem assente que não é licito aos ferro-viarios perturbar a vida social, paralyndo o movimento dos caminhos de ferro e infringindo os regulamentos, que se obrigaram a cumprir, quando acceitaram a sua nomeação.

O mesmo deve succeder com os correios e telegraphos, os serviços de abastecimento de agua e illuminação, todos quantos correspondem a graves interesses publicos e dos quaes depende a regularidade da vida social.

E' preciso ainda que os crimes praticados tenham a sua sancção penal e que a impunidade deixe de ser um direito.

Até 1910 a grêve foi desconhecida nos caminhos de ferro portuguezes. Não havia classe mais ordeira e disciplinada, timbrando na dedicação pelo serviço e no respeito dos superiores. O termo e o facto de *sabotagem*, barbaro neologismo, que foi preciso importar com os novos costumes, eram desconhecidos. Quem podia pensar que ferro-viarios provocassem descarrilamentos, subtrahissem peças de machinas, avariassem material?

A raridade d'esses factos tentados por extranhos era tal, que o insistente apedrejamento de comboios foi equiparado aos actos de anarchismo por uma lei especial.

E' tempo de fechar este triste parenthesis na historia dos ferro-viarios portuguezes. Predomine o bom senso, o patriotismo e o espirito de ordem da grande massa sobre as instigações de occultos especuladores, tendo por instrumento a minoria dos exaltados, loucos e maus.

Entendeu e bem o Governo, que depois da resposta á sua generosidade com uma hedionda tentativa revolucionaria de character anarchista, ficava desobrigado dos compromissos tomados.

Suspendeu pois o decreto 4.903.

Despediu os seus agentes revoltados e fóra da lei, sem prejuizo das sancções penaes applicaveis e abriu nova inscripção.

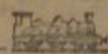
Prudente firmeza, que restaure o imperio da disciplina e do principio da auctoridade: eis o que se faz mister.

Não regatearemos ao zeloso e activo Secretario dos Abastecimentos o louvor que lhe é devido pelo grande serviço que está prestando ao paiz.

N'esta hora, grave entre todas na vida do mundo, carecemos de ordem, trabalho disciplinado e união patriotica:

Saiba cumprir o seu dever a grande familia ferroviaria, arredando criminosas instigações, que tendam a affastal-a do caminho recto.

J. Fernando de Souza



Mappa da França

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

Ha agora só 10 exemplares, já preparados e, esgotados estes, outros, que tenham que se envernizar agora, custarão muito mais caros.

AGOSTINHO DE CAMPOS

JARDIM DA EUROPA — Casos, Typos, Aos poetas de Portugal
Meditações e Heresias de um portuguez.

UM BELLO VOLUME DE 250 PAG.: 1\$00

DO MESMO AUCTOR:

EDUCAR — Na familia, na escola e na vida.

UM VOLUME DE 350 PAG.: 1\$00.

HUMBERTO DE LIMA E OLIVEIRA

SONETOS. Elegantes edição de 70 contos: \$50

LIVRARIA AILLAUD & BERTRAND

Rua Garrett, 73 e 75 — LISBOA

O futuro de Portugal

Não costumamos fazer transcripções dos jornaes diários de grande tiragem, porque a grande publicidade por elles feita não justifica a reproducção n'uma revista, incomparavelmente mais modesta n'esse sentido.

Mas o artigo que, sob o titulo acima, faz parte das «Notas economicas e financeiras» do «Diario de Noticias», de 25 de novembro, devido á penna brilhante que todos sabemos ser a do Sr. doutor Fernando Emygdio da Silva, é de um-tão alto valor; respira, a um tempo, tanto patriotismo, tão animadores conceitos e tão avisados ensinamentos, que não nos furtamos a fazer uma excepção, transcrevendo-o aqui, com a devida venia, para que esse bello feixe de considerações, traçadas pela penna diamantina de um dos nossos mais competentes economistas, fique archivada n'um jornal que não tem a vida ephemera das folhas diarias que, em geral, se não conservam.

Lendo esse primoroso trabalho sentimo-nos penetrados de que é perfeitamente o que pensamos da nossa situação interna e internacional, e o illustre publicista não fez mais do que stenographar e coordenar, em principios claros e precisos, aquillo que pensamos.

Segue o artigo:

«Uma vez de novo, mercê das circumstancias que decididamente parecem apostadas em nos collocar perante a repetida possibilidade de designios novos; uma vez de novo nos encontramos em frente de uma verdadeira *indicação do Destino*...

«Mais assignaladamente ainda do que com o regicidio, a proclamação da Republica ou a eclosão victoriosa dos diferentes movimentos revolucionarios que se lhe seguiram — nós estamos agora, por virtude de um d'esses grandes factos que suspendem o tumultuar das paixões quotidianas, em presença do Futuro que se impõe: *do Futuro que manda*... A Patria Portugueza não quer de resto, já que morram por ella. A hora sinistra passou. A Patria Portugueza surge aos olhos desvairados da grey pedindo, pelo contrario, a *todos* que vivam por ella e que a não deixem morrer!...

«... A guerra finda deixou-nos, na verdade, em uma situação que, a não faltar o instrumento das soluções renovadoras que o momento reclama, pode bem apellidar-se de francamente animadora.

«Em primeiro lugar, venceu estrondosa e absolutamente (mais completamente do que tudo talvez o que podia ter-se cogitado) a causa que defendemos, como a defendemos! Mercê de uma alliança historica, o nosso lugar estava marcado desde a primeira hora: mas não nos limitámos a respeitar na commodidade do minimo do esforço esse pacto secular; pelo contrario, demos, reconhecidamente tudo o que podíamos dar, mais talvez do que estava nas nossas rasoaveis possibilidades.

«E mais ainda. Ao darmos o sangue portuguez, este não correu apenas para defeza do patrimonio africano: correu notoriamente em terras de França; e ali mesmo o nosso pequeno exercito sahindo da obscuridade das trincheiras escreveu em 9 de abril uma pagina mundial na historia da coragem e do sacrificio humano. N'estes termos, triumphando comnosco uma apregoada causa de Justiça e de respeito pela independencia nacional, não é difficil reconhecer que se attenuaram em muito os perigos immediatos que cercavam a pequena metropole das grandes colonias, precariamente ameaçada ha tanto, como uma aberração da geographia politica, pelas contingencias do equilibrio europeu. Não ficamos, pois, impedidos, *se o soubermos merecer na paz como o merecemos pela guerra*, de realisar grandes aspirações nacionaes. Pelo contrario: a atmospheria de bemquerença internacional só pode servir-nos para facilitar uma menos ardua satisfação dos

compromissos financeiros; para adquirir por via de empréstimos os elementos com que fazer frente ás despesas de primeiro estabelecimento, indispensaveis á resurreição economica; e para desenvolver, enfim, com o minimo de entraves externos, de um modo geral, a nossa acção renovadora.

«Em segundo lugar, a Patria Portugueza apresenta uma unidade nacional e ethnica que não a torna em theatro de lucta das nacionalidades e das raças. Para fallarmos apenas de dois paizes, mais pequenos do que o nosso, modelares na administração e onde a pluralidade das raças pelo decurso da guerra trouxe entraves á harmonia social, que se não apagam facilmente, referir-nos-hemos á Belgica e á Suissa: a Belgica, onde entre os flamengos houve uma minoria notoriamente menos refractaria á assimilação germanica; a Suissa, onde a divisão creada pela guerra abalou fortemente a unidade da nação. O facto de Portugal sa furtar a desencontradas aspirações nacionalistas, como tambem a Russia, a Austria, a Hespanha e outros tantos povos, é, na verdade, uma grande condição favoravel ao futuro prospero da vida portuguesa. Não vale a penna insistir sobre esse ponto.

«Em terceiro lugar, a nossa situação financeira é francamente má, mas não é, longe d'isso, irremediavel. Anteriormente á guerra; a nossa capitação de divida publica era a segunda da Europa, excedida apenas pela França. Sem que o paiz estivesse dotado da utensilhagem indispensavel ao seu regular desenvolvimento economico, as despesas atingiram uma cifra que em absoluto e relativamente se podia considerar como avultada. Os impostos tambem, por seu lado, nos embaraços da sua incidencia, pareciam ter attingido o seu maximo. Uma divida fluctuante avultada, uma circulação fiduciaria julgada pelos economistas, embora erradamente, como excessiva, completavam o quadro. Com a guerra, as despesas sobem de 100 a 150 mil contos por anno. A divida publica deve ser accrescida de 300 a 400 mil contos. A divida fluctuante triplica. A circulação fiduciaria vae a caminho de quadruplicar. Sem que fossem remodelados os vicios notorios do regimen tributario, repetiram-se as sangrias desordenadas dos impostos. O *deficit* cresceu a proporções exorbitantes. Mas, repetimos, a situação não é desesperada. Se fizermos o confronto entre os encargos da divida e o rendimento normal da riqueza publica explorada e por explorar, não nos encontramos em presença de proporções que não sejam as dos paizes considerados prosperos. As despesas podem soffrer agora um desvio immediato para as applicações productivas. Um empréstimo na consolidação remedeia de prompto os inconvenientes da divida fluctuante excessiva. A circulação fiduciaria em nada excede as proporções attingidas por qualquer dos paizes belligerantes. Os impostos, cujos exageros derivam da sua pessima incidencia, devem ser objecto de uma larga, productiva, conscienciosa e bem estudada remodelação, operada simultaneamente com a execução de um plano de fomento. As despesas podem novamente passar a ser fiscalizadas com muito maior rigor. Nada permite, consequentemente, afirmar que o signal negativo com que se habituaram a fechar as contas publicas, não mude de sentido, uma vez que em Portugal *se administre*...

«Em quarto e ultimo lugar, a nossa situação economica é qualquer coisa de privilegiado e excepcional. Nós *so-*mos talvez o unico dos paizes belligerantes onde *quasi tudo está por fazer*. Isto é, nós temos a fortuna de possuir susceptibilidades immediatas e immensas de caracter economico. É assim que Portugal possui condições agricolas para abastecer-se a si proprio; condições industriaes para uma apreciavel ampliação da fortuna publica; mercados garantidos para uma interessante expansão commercial; bellezas naturaes para a exploração rendosa do turismo; colonias immensas e fertilissimas para a criação, enfim, de uma grande patria. Ou, por outras palavras

emquanto a generalidade dos grandes paizes tinha levado, antes da guerra, a proximidades do maximo o seu rendimento publico, o rendimento portuguez é susceptivel de uma maior valia consideravel; emquanto raras nações podem formar todos economicos autonomos, Portugal possui condições de excepção para quasi bastar-se a si proprio...

«O que nos falta portanto?

«Até agora tem-nos faltado, apenas—o senso. E, francamente: não é com desmandos e desvaios, como os da semana passada (a cinco dias do armistício, santo Deus!) que nos mostramos dignos da victoria ou fazemos alguma coisa da obra instante e immensa que reclama de todos nós — o futuro de Portugal!...»



PARTE OFFICIAL

O decreto n.º 4:903

Tendo sido suspenso este decreto, pelo n.º 4:989 que em seguida inserimos, deixamos de continuar a sua publicação, que estavamos fazendo.

Secretaria de Estado dos Abastecimentos

DECRETO N.º 4:989

Tendo em atenção as condições anormais em que presentemente se encontram alguns dos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado: hei por bem, sob proposta do Secretario de Estado dos Abastecimentos, suspender a execução do decreto n.º 4:903, de 21 de outubro ultimo, afim de ser revisto.

O Secretario do Estado dos Abastecimentos o tenha entendido e faça publicar. Paços do Governo da Republica, 21 de Novembro de 1918.—SIDONIO PAES—José João Pinto da Cruz Azevedo.



O «Molho»

E' velho costume em França, em certos casos, por meio de successivas sobretaxas, addicionaes ou pagamentos supplementares, augmentar consideravelmente o primitivo custo de qualquer coisa.

Applica-se isto, em geral, nos divertimentos publicos, onde se annuncia a entrada por uma taxa infima, uns modestos 25 centimos; mas logo depois o espectador encontra uma balaustrada com a respectiva porta, para passar a qual tem que pagar 50 centimos; depois outra em que lhe succede o mesmo, e mais além, se quer sentar-se, tem que pagar outro meio franco, e como d'esse logar nada se vê tem que trocar por outro melhor e pagar de novo; concluindo porque, para gosar alguma coisa do espectáculo tem que dispendir por vezes 3 francos, ou 4 e mais:

Chamam os francezes a esses extraordinarios, *la sauce*, «o molho».

Pois nos nossos serviços publicos usa-se este systema na perfeição. «O molho» é de variados sabores, que amarga deveras a quem o paga, porque a primitiva conta desaparece sob a chuva dos addicionaes que a sobrecarregam.

Daremos, como exemplo, o que succede com os pequenos despachos aduaneiros:

O nosso collega D. Enrique La Torre mandou-nos, como de costume, dois volumes do seu *Anuario de Ferrocarriles* do anno corrente.

Vindo o volume como livros e impressos, pelo correio, pagando a respectiva taxa, que nos dava direito a recebê-lo no nosso escriptorio, a alfandega, ardendo em zelo fiscal, fe-lo passar para as encomendas postaes que nos

mandaram um aviso para irmos por elle alli, e pagar os direitos.

Ora pesando os livros 1.300 grammas e sendo-lhes applicado o n.º 509 da Pauta, a 10 centavos por kilo, os direitos foram apenas..... \$13

Mas agora começa «o molho»:

Temos logo de sobretaxa..... \$05

Mais 5 % da lei de 25-6-98..... \$01

Trafego, que vem a ser o trabalho *extenuante* de cortar um fio de cordel que atava o pacote e tornar a ata-lo..... \$10

Segue-se a indicação *somma*, que não é *somma* porque não é a das parcellas anteriores mas um novo *berbicacho* de..... \$10

Sello da declaração..... \$15

Emolumentos geraes..... \$06

Impresso, nada menos de..... \$04

Sellos de medicamentos, que não percebemos o que seja n'uma remessa de livros..... \$08

E por fim, uma linha em branco pela qual nos fazem pagar..... \$01

Total..... \$73

que tivemos que pagar, isto é, simplificando:

Direitos..... \$13

Molho, mais de 46 por cento..... \$60

Não se diga que o nosso fisco aduaneiro deixa de zelar os interesses do Thesouro.



Caminhos de ferro da península

Em 1 de julho d'este anno tinha o continente portuguez em exploração 3.221 kilometros de caminhos de ferro, e a vizinha Hespanha 15.614.

A' primeira vista parece demonstrar-se que a rede dos caminhos de ferro do visinho reino é mais extensa que a nossa, mas por uma simples operação, verifica-se que Portugal tem 36 metros de caminho de ferro por cada kilometro quadrado de territorio, enquanto que a Hespanha tem apenas 30. Nós temos um kilometro de caminho de ferro para cada 1.738 habitantes, enquanto a nossa vizinha tem um para cada 1.191, o que equivale a dizer que os nossos caminhos de ferro servindo regiões mais populosas devem ter um rendimento consideravelmente maior.

A' vista de um mappa nota-se tambem que a nossa rede tem melhor aproveitamento territorial e por conseguinte uma melhor acção de fomento, pois que a vizinha Hespanha tem regiões vastissimas afastadas do caminho de ferro, e só no litoral, ou seja nas proximidades de Sevilha, de Alicante, de Barcelona e no Cantabrico, é que a sua acção se tem feito sentir, apertando mais as malhas da rede ferro-viaria.

Em breve o nosso paiz, terá elevado o seu numero de kilometros explorados, a 3.500, uma vez concluidas as linhas do Valle do Sado, de Portalegre, de Evora a Reguengos, de Portimão a Lagos, de Ermidas a Sines, de Vidago a Chaves, de Amarante a Celorico de Basto, de Carviçais a Bruçô, muitas d'ellas em adeantada construcção.

Por outro lado tambem, na nossa rede de via larga, em relação á via reduzida, tem uma proporção muito maior do que na vizinha Hespanha, pois dos seus 15.614 kilometros, 4.120 são de via estreita, ou seja 26 por cento, enquanto que nós, nos nossos 3.221 kilometros, temos só 654 de via reduzida, ou seja apenas 20 por cento.

Pena é, porém, que, apesar da superioridade que apontamos, não possamos tambem apresenta-la na melhoria dos serviços ferro-viarios dos ultimos annos, que no visinho reino, tem sido, n'algumas empresas, tão grande que se lhe pode chamar consideravel.

Os caminhos de ferro ligeiros

Empregada por um tecnico a expressão «caminho de ferro ligeiro» contém uma ideia muito mais completa do que pode parecer ao vulgo, para o qual não representa mais do que uma via reduzida ao minimo accetavel, desprovida de estações luxuosas, de grandes obras d'arte e complicados systemas de signaes.

Em tempo de paz, o caminho de ferro ligeiro era um humilde auxiliar das linhas centraes, uma parte da mina, do estaleiro ou da industria onde estivesse prestando serviço.

Durante a guerra intensa, que vem, felizmente, de terminar, demonstrou, porém, o seu grande valor como meio auxiliar de locomoção, sem cujo concurso não houvera sido possível alcançar o extraordinario grau de aperfeiçoamento que se conseguiu obter na lucta á mão armada de que acabamos de ser testemunhas e victimas.

No mais importante theatro da guerra, ou seja na frente occidental, a grande maioria das tropas, armas, munições e provisões de toda a especie, chegavam, ás trincheiras depois de haverem percorrido quasi todo o trajecto desde as bases, sobre vias ferreas do tamanho normal. Mas existe sempre um espaço grande de terreno entre a chamada linha de fogo e a ultima estação importante, espaço que varia em extensão segundo as condições do terreno onde as linhas são estabelecidas, e é esse espaço que se encarregou de fazer diminuir o caminho de ferro ligeiro.

Devido á facilidade com que podem collocar-se e retirar-se as vias, em um lapso de tempo relativamente curto, pode dizer-se que ao caminho de ferro ligeiro correspondeu o papel mais importante no transporte de effectivos, na guerra que vem de terminar.

A sua grande utilidade foi muito especialmente demonstrada pelo que respeita ao transporte de feridos, dado que a sua construcção pode realisar-se mais proxima das trincheiras do que a do caminho de ferro de via normal.

Os caminhos de ferro de trincheira chegam até á propria linha de fogo; tem uma via simplificada, e em alguns casos foram adoptadas vias mixtas, isto é, via reduzida e via normal ao mesmo tempo, sobre as quaes podiam correr comboios ligeiros e ordinarios, conforme as necessidades de serviço o exigissem.

Os caminhos de ferro ligeiros serviram frequentemente para levar barris de agua ou de vinho até ás proprias trincheiras; em não poucos casos, arrastados, não por machinas propriamente ditas, mas por automoveis especiaes, providos de rodas metallicas que se adaptam á largura da via.

Seguramente o trabalho mais util prestado pelos caminhos de ferro a que nos estamos referindo, foi o do transporte de munições para a artilharia. Ao serem descarregados, os grandes projecteis, dos comboios que os haviam levado até á estação terminal, voltavam a ser carregados nos vagões mais pequenos, e eram estes que os conduziam até ao lugar onde tinham de ser, infelizmente, utilizados, ou seja aquelle onde estavam collocadas as baterias.

D'esse modo, o transporte dos pesados obuzes não só se realisava com summa facilidade como com velocidade incrível, tendo cada bateria a sua linha ferrea independente. Foi a esta admiravel organização que se deveu a artilharia britannica, como de resto todas as outras, não carecer em nenhum momento das munições necessarias para continuar a sua tarefa, sempre, é claro, que não faltassem laes provisões na base mais proxima.

Não é demais fazer notar que não existe nenhum systema de transporte por estrada ordinaria, que reuna as

vantagens possuidas pelo caminho de ferro ligeiro, o qual pode construir-se facilmente em qualquer genero de terreno, transportando as mercadorias com grande rapidez.

Os inglezes asseveram que a linha, de 1 metro de largo, construida por elles entre Kut e Bagdad, demonstrou ser verdadeiramente inestimavel durante a campanha da Mesopotamia.

Utilisavam os comboios que percorriam essa linha para o transporte de toda a especie de provisões, conduzindo os descendentes, ou seja os que regressavam á base, os feridos cujo estado de gravidade não permittia serem cuidados nos postos sanitarios da primeira linha.

Na frente occidental, por exemplo, não existiam verdadeiras dificuldades para a construcção de caminhos de ferro de via normal; o material obtinha-se depressa em França ou na Inglaterra; mas nas frentes distanciadas do centro da Europa a questão era mais complicada, pois antes de lá chegar cada metro de via, cada vagão, cada locomotiva, tinha de ser transportada por mar e por terra, atravez de milhares de kilometros, e o tamanho do material transportado difficulta ou facilita, conforme as suas proporções, a operação do transporte, como é sabido.

E ahí foi que as grandes vantagens do caminho de ferro ligeiro se demonstraram de modo mais eloquente. Satisfaz quasi todas as requisições das auctoridades militares e pode ser installado e utilizado em curto espaço de tempo, pelo que foi, sobretudo nos mais longiquos theatros da guerra, um factor auxiliar de importancia incalculavel na estrondosa victoria dos alliados contra a estulticia e contra a ambição teutonicas.

Chegada, enfim, a paz tão anciosamente ambicionada, quando haja a serenidade e o tempo preciso para dedicar a questões diversas das que ainda hoje se apresentam apremiantes e avassaladoras, seguramente os caminhos de ferro ligeiros, que acabam de dar tão inequivocas provas da sua utilidade, hão de adquirir o logar que lhes compete no desenvolvimento dos recursos naturaes de todas as nações civilisadas.



Marinha mercante

Segundo nota officiosa dos Transportes Maritimos do Estado, esta repartição tem ao serviço do commercio portuguez ainda desanove navios dos apprehendidos ao inimigo, e são elles: *Lourenço Marques*, *Quelimane*, *India*, grandes paquetes de passageiros, de 1.^a cathegoria; *Lima*, *Murmugão*, *Gil Eannes*, tambem de passageiros mas de 2.^a cathegoria, e *Coimbra*, *Congo*, *Gaza*, *Gôa*, *Granja*, *Lagos*, *Maio*, *Minho*, *Porto Alexandre*, *Pungue*, *S. Jorge*, *Sado* e *Vianna*, vapores de carga.

A juntar a estes ha o *Desertas*, a concertar proximo de Aveiro, navio de carga com lugares para passageiros de 1.^a e 3.^a classe.

Consta-nos tambem que apesar das perdas soffridas, ainda navegam, em serviço dos nossos alliados, vinte e tantos barcos, entre outros os seguintes: *Traz-os-Montes* e *Porto*, dois grandes navios de passageiros, de 1.^a cathegoria; *S. Vicente*, *Inhambane*, tambem de passageiros, mas de 2.^a cathegoria, e os grandes vapores de carga *Machico*, *Amarante*, *Diu*, etc.

Todos estes navios, segundo o contracto do arrendamento, devem-nos ser entregues após a terminação das hostilidades, e para louvar seria, que o Governo, d'esta vez, pensasse a sério no desenvolvimento das nossas relações commerciaes com as colonias e com o estrangeiro, principalmente, creando as tão desejadas linhas do Brazil, regularisando as da America do Norte, por meio de vapores postaes, e as dos portos do norte da Europa, para que o carvão passe a ser transportado por barcos portuguezes, o que até agora se não tem feito, com grave prejuizo da nossa economia.

VIAGENS E TRANSPORTES

Annulação de tarifas

A partir do dia 15 d'este mez, são anuladas as tarifas combinadas entre as Companhias Portugueza da Beira Alta e as hespanholas de Medina del Campo a Salamanca e de Salamanca á Fronteira de Portugal, B. S. M. n.º 5 e B. S. M. n.º 14 de pequena velocidade, a primeira para o transporte de gado por vagão completo, e a segunda para o transporte de travessas de pinho por vagão completo.

A partir do dia 1 do proximo mez de janeiro, por exigencias das companhias francezas, são anuladas todas as tarifas combinadas de pequena velocidade que ainda se acham em vigor para transportes entre Portugal e França.

Entretanto as Companhias interessadas estão estudando as tarifas que hão de vir a substituir oportunamente as que foram anuladas.

Transporte de manteiga e assucar

Por ordem superior e até aviso em contrario, acha-se prohibido o transporte de manteiga entre os diferentes concelhos do paiz, sem guia de transito, passada pelo administrador do concelho de procedencia.

As remessas de pezo inferior a 2 kilogramas podem transitar sem guia.

Em Lisboa as guias de transito só podem ser passadas pela Direcção Geral das Subsistencias.

As remessas de assucar de pezo até 2 kilos, tambem podem transitar sem guia da Direcção Geral de Subsistencias.

Encerramento provisorio de estações e apeadeiros

Com o decrescimento da epidemia já a maior parte do pessoal se tem apresentado ao serviço, pelo que já grande numero de estações e apeadeiros que haviam sido encerrados, tem sido reabertos ao serviço.

Actualmente acham-se ainda encerrados as seguintes estações e apeadeiros:

Linhas do Sul e Sueste—Estações de Valdera, Bombel, Souza da Sé, Monte das Flores, Vale do Paio, Loredó, e o apeadeiro do Paião.

Linhas da Companhia Portugueza—Apeadeiro de Mouriscas.

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

Linhas de Tua e Mirandella—Estação de Tralhariz.

A venda de bilhetes continua a ser feita em transito pelos revisores.

Trafego de Portugal para França

Continua ainda muito restricto o serviço de Portugal para França, aceitando-se apenas pela via Irun-Hendaya, sem exigencias de auctorisação de transito em Hespanha, remessas em grande velocidade, de pezo não inferior a 50 kilos, com excepção de fructas frescas. Todas as demais remessas de grande e de pequena velocidade só se accei-

lam mediante a apresentação das auctorisações da 1.ª Divisão Technica de Ferrocarriles.

Por via Port Bou-Cerbère só se aceitam remessas de grande velocidade de valores e peixe fresco, e em pequena velocidade as de vinhos, em vagões-cubas ou cisternas.

Continuam em vigor as disposições a que já nos temos referido.

Transporte de petroleo, gazolina e outros combustiveis

Por ordem superior, as remessas de petroleo, gazolina e outros combustiveis, quando apresentadas a despacho pela Vacuum Oil Company, são dispensadas da guia de transito da Direcção Geral de Subsistencias.

Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

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

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

Estações de Reus e Sans—Não se aceitam remessas de grande nem de pequena velocidade, excepto gado, carvão e generos de primeira necessidade.

Linha de Asturias—Em grande velocidade só se aceitam remessas até 50 kilogramas e que por sua natureza requeiram ser transportadas em grande velocidade. Em pequena velocidade só se aceitam remessas quando expressamente auctorisadas pela 1.ª Divisió de Ferrocarriles, Calle de San Bernardo 2, Madrid.

Entroncamento de Andoaín—Não se aceitam remessas de madeira, que tenham de transitar por este entroncamento.

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.

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 trafego algum de mercadorias.

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

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

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

Caminho de Ferro de La Robla a Valmaseda e Luchana—Para as estações d'este caminho de ferro só se aceitam expedições em pequena velocidade: pelo entroncamento de La Robla, para estações comprehendidas entre La Robla e Cistierna inclusivé; pelo entroncamento de Ma-

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, ou outra qualquer via.

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

aporquera, para as estações compreendidas entre Prado e Las Rozas, ambas inclusivé, e pelo entroncamento de Bilbão, para todas as estações da linha.

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 transporte.

Caminho de Ferro de Buitrón a Zalamea e San Juan de Puerto — Para as linhas d'este Caminho de Ferro não se admitem passageiros nem tráfego algum de mercadorias.

As sobretaxas da Companhia Portuguesa

Com auctorisação superior, foi prorrogado até aviso em contrario, a validade das sobretaxas referidas nos Avisos ao Publico B. 2743 de 31 de Março de 1917 e 2905 de 9 de Abril de 1918.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as disposições dos referidos Avisos ao Publico, ficando annullado o Aviso ao Publico B. 2904 de 20 de Março de 1918.



Documentos para a historia

Relatorio do Conselho de Obras Publicas e Minas, de 17-1-1854, que acompanhava o plano geral das construcções do Reino, proposto pelo mesmo Conselho.

Senhor:—O Conselho de Obras Publicas e Minas, a quem foram communicadas as Regias Determinações de Vossa Magestade, em Portaria de 10 de Outubro do anno proximo findo, para apresentar um plano de estradas em harmonia com os caminhos de ferro já decretados e com as vias de navegação interior do Reino, penetrado da importancia d'este negocio, sentiu a necessidade de se occupar d'elle sem detença, sendo curto o prazo em que devia ultimar o seu exame, e escassos os materiaes a que podia socorrer-se para elle. Supprir quanto possivel esta falta de tempo e de dados pela mais séria attenção prestada ao assumpto, e pelas informações e esclarecimentos que de todos os lados procurou reunir, era o meio a que podia recorrer, e que effectivamente empregou, para torna este trabalho menos imperfeito, e desempenhar-se de mordo possível da honrosa incumbencia que Vossa Magestade Houve por bem confiar-lhe.

O estabelecimento das vias de comunicação e a industria dos transportes suscitam questões economicas d'alto interesse, mas pouco estudadas até hoje na sua applicação ao nosso paiz; nem podia acontecer d'outra maneira, porque a estatística, que é o facho que as illumina e sem a qual a boa e regular administração do Estado carece de bases solidas, ainda está em bastante atrazo entre nós; e se os algarismos, que representam o verdadeiro valor e importancia dos factos sociaes, nos faltam, por outro lado a descripção geographica e phisica do Reino está ainda longe de reunir todos os elementos necessários para bem avaliar, no traçado das communicações internas de differentes especies, as vantagens a obter e os sacrificios a effectuar. Assim que, faltando a verdadeira medida de utilidade publica das obras, que se propõem ou se exigem, fica muitas vezes dominando a incerteza, ou sobre a sua preferencia, ou sobre os meios mais proprios de as levar a effeito.

Esta falta de dados, que se nota para o plano das estradas, e mais ainda em relação ao estabelecimento e traçado dos caminhos de ferro, é sobretudo sensível para o estabelecimento ou melhoramento das vias de navegação, ácerca das quaes não existem quasi estudos alguns, e

comtudo não poucos elementos e observações é preciso colligir para a canalisação e melhor regimen das aguas.

A falta entre nós de cartas topographicas e geologicas, de sufficientes nivelamentos e de observações sobre a meteorologia e hydrologia, é de todos conhecida. Esta falta é muito sensível para todos os projectos d'engenharia. O Conselho nutre a bem fundada esperanza de que os trabalhos a que o Governo de Vossa Magestade tem mandado proceder pelo Ministerio das Obras Publicas, e em especial os da commissão geodesica, em breve prehencherão algumas d'estas lacunas, e satisfarão ás necessidades mais instantes, em referencia á divisão do territorio, ao melhoramento das vias de comunicação, e a outras muitas medidas de utilidade publica.

A descripção completa, physica e economica, do nosso paiz, é um trabalho de grande interesse e de muito proficuos resultados; sem ella quasi se não pode dar um passo com acerto na administração publica, e nem mesmo o espirito de invenção e de melhoramentos industriaes pode abalançar-se a grandes tentativas. D'aquelles registos publicos, d'aquelles inventarios das riquezas naturaes e faculdades productivas do paiz, poderão colher indicações e subsidios muito de aproveitar, não só todos os serviços publicos, mas a agricultura, a industria, e o commercio nas suas especulações e empresas.

Entretanto, sobre as vias ferreas, que devem já entrar no plano das communicações internas, o Conselho não sentiu perplexidade alguma.

Os caminhos de ferro do norte e de leste estão decretados, a sua utilidade é incontroversa e transcendente, e, no interesse mesmo da sua prompta realisação, é necessario não intentar por enquanto outros quaesquer de menos momento, salvo a liberdade deixada á industria particular de emprehender qualquer linha cuja utilidade seja reconhecida.

Se não se podem pôr em duvida as grandes vantagens dos caminhos de ferro de norte e leste, e a necessidade de fazer d'elles o tronco principal da viação interna, todavia, para bem se avaliarem no seu traçado estas duas linhas, é preciso não considera-las isoladamente, mas como fazendo parte uma da outra, completando-se e constituindo o caminho de ferro de norte a sul de Portugal, desde as margens do Douro até ás do Guadiana, que aproveita a todas as provincias, as quaes liga entre si e com a capital, e que finalmente passando no coração do paiz, approximando Lisboa do centro d'elle, tocando no ponto mais importante da fronteira, e nos principaes portos de mar, leva a vida e rapida circulação a quatro provincias, ligando por uma só linha ferrea não interrompida as bacias hydrographicas do Douro—Vouga—Mondego—Tejo—e Guadiana.

Esta grande linha presta-se de futuro ás ramificações, certamente de mais immediato proveito depois d'ella:

Ao norte do Douro, o caminho de ferro do Porto á Regoa.

Ao norte do Mondego, o caminho de ferro que, atravessando a Beira, transponha a fronteira em immedições d'Almeida, em direcção a Salamanca e Valladolid.

Ao sul do Tejo, a linha que d'Extremoz, dirigindo-se ao interior do Alentejo, passando por Evora, se bifurque em dois ramaes, um sobre o Guadiana, que é proximo de Mertola, outro sobre o Sado, junto a Alcacer.

Aquelles caminhos de ferro pois, se não existissem já decretados, o Conselho nem por isso hesitaria em os propor, como propõe, para tronco commun de toda a nossa viação a grande distancia, e como absolutamente necesarios, tanto para as relações externas, como internas, considerando-os como o maior estímulo de circulação e riqueza com que se pode dotar este paiz.

(Continua)

Melhoramentos de Lisboa

Reuniu de novo, no sabbado 23, a comissão de technicos nomeada pela Camara de Lisboa, que está estudando o plano dos melhoramentos de que a capital precisa e que poderão realizar-se com o producto do importante emprestimo que a Caixa Geral de Depositos propoz fazer à Camara para esse fim.

Não se passou ainda de considerações verbaes e apreciações geraes de tantas coisas de que Lisboa carece, como melhoramento da sua hygiene, pela melhoria do seu systema de exgotos; renovação dos detestaveis pavimentos das ruas em que se usa ainda o macadam, já banido de todas as cidades modernas, questões de esthetica, de fornecimento d'agua em abundancia, e de iluminação, prendendo esta ultima com a louvavel e arrojada proposta, em estudo, do vice-presidente da Camara, o sr. Adães Bermudes, para a captação das aguas do Tejo para as empregar, como hulha branca, na geração de energia electrica.

Como este assumpto—que é um dos mais importantes—esteja a ser estudado por uma comissão especial de technicos, nomearam-se sub-comissões para o estudo dos outros pontos sobre os quaes já se tem trocado ideias geraes, sendo uma d'ellas para o estudo do systema de communicações da cidade, outra para melhoramentos marginaes, sobre os quaes já ha ali um projecto feito por uma antiga comissão, e finalmente outra para o que se relaciona com a arborisação e ajardinamento.

Sobre este ponto é lamentavel dizer que a nossa cidade, a capital do «Jardim da Europa», é uma das que menos jardins, bosques, parques e até arvores possuem.

Quem em Washington sobe á columna do monumento, vê a cidade n'um perfeito jardim, de entre cujo arvoredo emergem os edificios; quem tem deante de si a planta de Paris, de Bruxellas, de Londres, de Berlim, encontra n'ella numerosos parques, innumeras praças arborisadas ou ajardinadas, imensas avenidas verdejantes. Quem vê Lisboa, só nas avenidas novas nota algumas arvores; jardins são raros, parque, apenas o pequeno corredor do Campo Grande; bosques, nem meio; florestas, zero.

A questão da iluminação tornou-se da maior actualidade, agora que a Companhia do Gaz e Electricidade não teve meio de cumprir os seus contractos deixando de nos fornecer luz, e energia para as industrias, depois de nos ter privado do aquecimento pelo gaz.

A notabilissima proposta do Sr. Adães Bermudes resolverá por completo esta questão, de um modo radical, mas n'um futuro ainda longiquo. Urge dar remedio prompto, immediato, á situação presente e d'isso se está tratando, embora — não nos illudamos — ainda leve tempo a solução porque as difficuldades são muitas.

Voltando ao estudo dos melhoramentos geraes da cidade, não deixaremos de notar que a occasião não podia ser mais propria para se tratar d'isso, a valer.

Não faltam capitaes, que a Caixa de Depositos offerece em boas condições; não falta que fazer, porque, em boa verdade, Lisboa tem carencia de tudo para corresponder aos fins a que a sua situação de capital do paiz naturalmente obrigam, e para não perder a sua justa aspiração de ser o *caes da Europa*.

Na actual comissão administrativa da municipalidade ha boas vontades decididas e competencias como raras vezes tem havido, a começar pelo seu vice-presidente, um scientifico e um artista,prehendedor e de arrojadas iniciativas.

A conclusão da guerra, produzindo, n'um praso que não poderá demorar-se muito e em epocha que coincidirá com a execução dos trabalhos, o barateamento dos materiaes, e, pelo desarmamento do nosso exercito combatente, a abundancia de braços, facilitará tambem a realização das obras.

Isto nos faz ter, mais que fundadas esperanças, a confiança segura de que bastante se fará; muito se fará, para a transformação, que tem que operar-se, da nossa bella capital.



Resistencia dos comboios por effeito do frio

A resistencia opposta ao movimento dos comboios é mais consideravel na estação dos frios do que na estação calmosa, devendo ter-se em conta para a carga de cada comboio tanto a temperatura do ar como a velocidade e o peso dos vehiculos.

A influencia da primeira pode ser tão grande como a dos outros dois factores da resistencia e deve ser objecto de uma attenção especial.

Para ter em conta esta condicção, o departamento de mechanica de caminhos de ferro da Universidade de Illinois empreheheu uma serie de experiencias para determinar o incremento da resistencia dos comboios por effeito do frio, experiencias que se encontram ainda em execução.

O Boletim da Universidade em referencia, traz já uma informação sobre o assumpto, devida a M. Ed. Schmidt e F. W. Marquis, na qual se occupam esses dois auciores da maneira como a descida ou abaixamento da temperatura actua para augmentar a resistencia dos comboios.

Segundo essa nota, o frio reduz o esforço de tracção da locomotiva diminuindo a potencia da caldeira por dois modos: pelo incremento das perdas por irradiação e em seguida pelo abaixamento da temperatura da combustão.

Em pequenas velocidades a perda de potencia da caldeira pelo augmento da perda por irradiação é pequena, e não excede de 2 a 3 %, mesmo no inverno. Quanto ao descimento da temperatura da combustão é considerado como não apreciavel.

Haveria talvez que ter em conta uma certa perda de effeito util nos cylindros, pelo frio, mas faltam os dados necessarios para esta averiguação.

Por outra parte, as baixas temperaturas levam consigo a redução do esforço de tracção pelo incremento dos frotamentos (fricções), nas peças do mechanismo; mas como a resistencia total devida a esses frotamentos não excede de 8 a 10 % do trabalho total, comprehende-se que mesmo variações importantes nos coefficients de fricção não alterem sensivelmente o esforço de tracção da machina.

Considerando estes diversos factos chega-se á conclusão de que o abaixamento da temperatura não tem grande influencia sobre o effeito util das locomotivas e não se necessitam medidas radicaes quanto á carga dos comboios. É provavel que uma redução d'essas cargas, em uma proporção que fosse inferior a 5 %, bastaria amplamente, ainda mesmo com temperaturas que descessem bastante abaixo de zero.

Não obstante esta conclusão, não deixará de ser interessante conhecer os resultados, que vierem a ser publicados, das experiencias que se estão realisando na Universidade a que temos alludido.

Logo que tenhamos taes resultados, d'elles nos occuparemos para conhecimento dos nossos leitores.



Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Esgotada a ultima remessa d'estes mappas, outra encomenda esperamos d'elles, por estes dias, que ficarão á disposição dos nossos assignantes, conforme temos annuciado.

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.

Enlace ferro-viario franco-hespanhol

Assignado o armistício e próxima a conferencia que ha-de estabelecer a paz, não é estranho que tanto os países belligerantes como os neutraes se apressem a procurar posições vantajosas para tirar o maior proveito da nova era, que começará a contar-se desde que a paz fique restabelecida.

A revista de *Ferrocarriles, Industria y Seguros*, de Madrid, alludindo ao assumpto a que se refere o título d'este artigo, diz que não poderá a Hespanha constituir uma excepção á regra, sendo necessario, como ali todos reconhecem, que evolucione como as outras nações, porque na lucta economica, que se avizinha, não poderá nem deverá continuar neutral, a não ser que preferisse arrastar de futuro uma vida precaria.

Entre os problemas que podem conduzir ao desenvolvimento das suas fontes de producção e de trabalho, figura em primeiro logar o que se relaciona com a comunicação e o transporte por caminhos de ferro, e muito especialmente o que diz respeito ao enlace ferro-viario entre França e Hespanha.

Aquella citada revista diz que foram apenas a Russia e a Hespanha que não quizeram adoptar nas suas linhas ferreas a largura normal europea, que é de 1,44 metros. A de Hespanha é de 1,66, circumstancia que determina trasbordo obrigado em Cerbére e Hendaya, para as mercadorias e passageiros que seguem para França, e em Port-Bou e Irún, para os que de França veem.

Desde que rompeu a guerra poudo apreciar-se, com mais frequencia e mais eloquentemente do que até então, os enormes prejuizos que occasiona aos dois países a falta de uniformidades das suas vias ferreas.

A adopção pela Hespanha da largura normal das vias europeas seria da maior conveniencia, economisando tempo, sensaborias e dinheiro, visto que assim não se amontoariam nas estações fronteiriças, como hoje succede, mercadorias e encomendas postaes, que poderiam seguir o seu curso sem inconveniente algum, o que redundaria, como é natural, em beneficio dos interesses dos dois países.

Mr. Emanuel Brousse, deputado dos Pyrinéus orientaes, publicou recentemente um estudo acerca da largura das vias ferreas, incitando os dois países a realisarem uma *entente* que permita e facilite a livre troca de productos entre um e outro. Allude ao possivel prolongamento das linhas de Ripoll, por Barcelona, e de Jaca, por Zaragoza, assim como á linha directa Paris-Madrid, passando pela fronteira Irun-Hendaya, linha em que desde muitos annos se vem fallando, sem, comtudo se haver passado de palavras.

A commissão franco-hespanhola dos Caminhos de ferro transpirenaicos, chegou recentemente a San-Sebastian, reunindo-se na sala das sessões da Deputação provincial, para tomar conhecimento dos trabalhos realisados tanto em Hespanha como em França, nas trez linhas que constituem a rede transpirenaica, e que são Sera-Oloron, Ax-Ripoll e Lerida-Saint Girond, fallando-se seguidamente, de novo, no do caminho de ferro directo entre Madrid e Paris, a que já alludimos.

A revista a que temos feito referencia conclue por dizer que muito para desejar seria que se aproveitasse esta oportunidade para se chegar a algo pratico em assumpto de tão vital interesse para os dois países. Para isso seria necessario realisar grandes gastos, tanto para a modificação do material como para a largura das linhas hespanholas; mas bem mereceria um tal sacrificio a solução de um problema que se repercutiria intensamente no desenvolvimento da riqueza nacional.

As ultimas noticias dizem-nos, porém, que a discussão sobre aquella projectada linha, ficou mais uma vez adiada.

LINHAS PORTUGUEZAS

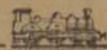
Sul e Sueste. — Desde 15 de novembro que o horario do Sul e Sueste soffreu uma pequena alteração, mas que trouxe para o publico consideraveis beneficios.

O ramal de Setubal era servido diariamente por trez comboios em cada sentido e mais uma ligação no sentido Lisboa-Setubal, pelo comboio da noite do Algarve, com trasbordo no Pinhal Novo. Succedia, porém, que este comboio era muito aproveitado por passageiros com destino a Setubal, o que obrigava a uma pesada composição a qual depois rolava vasia até Beja, com grave prejuizo da tracção. Constantemente havia atrasos originados pela composição demasiada, chegando este comboio ao Algarve muito depois da tabella.

Por isso, entendeu a Direcção do Sul e Sueste, e muito acertadamente, fazer um desdobramento para Setubal, creando o comboio n.º 19, com partida de Lisboa ás 18-40 e no sentido inverso, tornou diarios os comboios que partiam de Setubal ás 17 horas, nos dias uteis, e ás 20-35 aos domingos, creando assim tambem mais um comboio.

Estes comboios, como estavam, tambem creavam um certo embaraço ao publico, pois nos dias de semana não se podia regressar depois das 17 horas e aos domingos depois das 10-30 só havia comboio ás 20-35.

Ficou, portanto, a cidade do Sado, servida diariamente por 4 comboios, com partida de Lisboa ás 8, 11-30, 4-30 e 18-40 e volta de Setubal ás 8 10, 10-30, 17 e 20-35.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Jardim da Europa, por Agostinho de Campos. — *Livraria Aillaud & Bertrand*. — Quando começámos a folhear este livro, a que o seu auctor deu por título a phrase com que um grande poeta definiu o nosso paiz, e como subtítulos ou epithome «Casos, typos, aspectos de Portugal, meditações e heresias de um portuguez», sentimos a impressão, ao ler um ou outro dos cerca de cem pequenos trechos que o compõem, que estávamos ouvindo voz já bem nossa conhecida.

O interesse foi crescendo a cada artigo que liamos, de fórma que nos forçou a voltar ao principio e a levar seguida a sua leitura.

E tão seguida, que não a pudémos deixar sem chegar... ao indice.

E' um compendio encantador de ideias, de conceitos, de profundos ensinamentos, quasi sempre caracterizados pelo espirito do auctor, por meio de uma phrase scintillante, uma anedota breve, de um pequeno conto cheio de bom humorismo.

E era esse bom humorismo que nos recordava que algures já o tínhamos visto e apreciado. Onde? Não leramos ainda nenhum dos trabalhos, alguns de grande folego, do Sr. Agostinho de Campos, De onde era, pois, que tão bem conhecíamos o seu estylo?

Afinal achámos que era a nossa assidua leitura do «Commercio do Porto» que estávamos recordando.

Não sabíamos, confessamo-lo, que penna maravilhosa de critica severa, insinuante e caustica escrevia grande parte d'aquelles artigos da secção *Aphorismos* d'aquelle nosso collega; e viemos a perceber-lo com a leitura d'este livro.

Todo elle é, como dissémos, composto de pequenos artigos sobre variadissimos assumptos, artigos que se leem em cinco minutos cada um e nos deixam sempre uma impressão agradável.

E' a melhor leitura para caminhos de ferro: — entre cada estação le-se um ou dois trechos, sem que isso nos impeça de admirar a paizagem, se essa nos interessa.

*

Quadros Sincrónicos, para o estudo da *Historia Universal*—*Livraria Bertrand*—O distincto professor snr. Schwaibach Lucci deu á estampa um caderno de quadros, destinados a auxiliar o estudo da historia universal, e muito uteis, sem duvida, para aquillo a que se propõem.

Divide-se o pequeno caderno em cinco quadros:—Antiguidade oriental—Antiguidade classica—Epocha medieval—Idade moderna—e Idade contemporanea.

Bem methodisadas, as indicações d'estes quadros são um bom auxiliar como indice das varias partes da historia. Unicamente, pelo exame attento que d'elles fizemos, nos parece que n'alguns pontos, a disposição ou indicações poderiam ser differentes.

Citaremos que, no quadro 4, a nota «Portugal passa para o dominio hespanhol» ficaria melhor na columna respectiva a Portugal do que, como está, na de Hespanha.

No quadro 5, indicando-se a proclamação da republica, em Hespanha, em 1873, não se indica a restauração monarchica citando-se apenas «Affonso XII (1875)», o que parece obscurecer aquelle facto.

Tambem ahi não se cita a guerra com os Estados Unidos, em 1898, apesar d'esta ser tão importante que custou á Hespanha a perda de Cuba e das ilhas Philippinas. Egualmente na columna «Estados Unidos» não se cita a guerra com a Hespanha.

A ultima columna desse quadro não deveria, a nosso vêr, ter por titulo «Estados Unidos do Brazil», mas simplesmente «Brazil», visto o quadro alcançar todo o periodo desde a penultima decada do seculo XVIII, justamente cem annos antes da proclamação da republica brasileira que deu aquelle nome ás terras de Santa Cruz, assim já a indicação «Independencia (1822)» se poderia limitar a isto, sem repetir o nome do paiz na mesma columna que lhe pertence.

São pequenas questões de detalhe que não desmerecem o valor do trabalho e que apontamos só como prova de que o examinámos attentamente.

*

Anuario de Ferrocarriles, por D. Enrique de La Torre — Madrid — Acabamos de receber esta velha e util publicação, que apesar da pavorosa crise que atravessam as artes graphicas, se apresenta este anno melhorada e desenvolvida.

E' um interessante volume de 320 paginas, bellamente encadernado em percalina, e acompanhado de um mappa de caminhos de ferro de Hespanha e de Portugal, com uma descripção circumstanciada de tudo o que pode interessar o meio ferro-viario, taes como: coordenação completa de pessoal superior e graduado de todas as linhas ferreas hespanholas, com discriminação de serviços e delegações, etc. Varias estatisticas sobre os caminhos de ferro de todo o mundo veem enriquecer o volume, com dados interessantes, e com mappas descriptivos muito uteis e completos.

Tem ainda, o *Anuario*, informações detalhadas sobre todas as linhas ferreas portuguezas e as principaes francezas, pelas quaes pode a gente colher informações sobre o domicilio, nomes do pessoal superior, e mais alguns dados sobre a extensão explorada das linhas.

Louvamos, mais uma vez, o seu auctor e nosso velho amigo Henrique de la Torre, pelo cuidado que imprime ao seu *Anuario*, que entrou agora, no seu XXVI anno de publicação.

Carta das estradas de Portugal

E' já bastante conhecida a Carta de Portugal, organizada pela *Vaccum Oil*, e que veio preencher uma lacuna no nosso meio automobilista.

Em Portugal tem-se dado pouca attenção ás nossas cartas geographicas, quer na exactidão quer na sua perfeição. E' vulgar vermos um mappa editado recentemente, e que tem apenas de moderuo algumas linhas ferreas, em relação aos editados ha 20 annos. A rede de estradas se é incompleta, incompletissima na realidade, nos mappas é ainda mais incompleta, porque olhamos para elles e não vemos traçadas estradas que, ás vezes, ha mais de uma duzia de annos estão concluidas. Ainda ha tempos vimos um d'estes, em que uma estrada districtal de grande importancia se mostrava incompleta quando é certo que ha mais de 20 annos que está feita.

Não acontece porém isso com a da *Vaccum* que era já bastante rigorosa, e agora mais perfeita será na nova edição que esta importante casa está coordenando.

Consta-nos que, mais simplificada ficará, esta nova edição, e que em vez de 4 grandes folhas terá 36, para melhor e mais facil a consulta.

Mas triste é dizel-o, ha repartições officiaes onde se desconhece por completo a extensão exacta da rede de estradas que lhe está subordinada, e as informações que ali se vão buscar são, em regra, vagas e pouco precisas. Por isso, mais para louvar é a tenacidade da *Vaccum Oil*, por vencer todas essas difficuldades para apresentar um trabalho perfetto.

A nova edição deve apparecer por todo o primeiro semestre de 1919.



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Novembro de 1918.

O estado de excitação em que se manteve o paiz, nos primeiros dias d'esta quinzena, em nada affectou o nosso mercado de fundos.

Deveu-se isto á energia que se viu, foi rapidamente desenvolvida pelo governo para soffocar um movimento tanto mais grave quanto já não era uma revolta de simples partidismo politico, agora tão vulgar entre nós, embora por elle tivesse sido instigado, mas filiado em manejos de inimigos da sociedade—inimigos, portanto, da propria patria onde nasceram.

Para a extincção rápida e efficaz d'esse movimento, alguma influencia devem ter tido as noticias telegraphicas que com elle coincidiram, sobre a resolução dos paizes estrangeiros, nomeadamente os Estados Unidos e a Inglaterra, annunciando a decisão formal, d'aquelles paizes, de bloquearem todos os outros—grandes, como a Russia e a Allemanha, ou pequenos, como nós—onde a febre maximalista assentasse arraiaes.

O aviso fructificou logo nas multiplas novas republicas allemas, que não se cansam de assegurar aos alliados que não pensam em fundar regimens extremamente avancados, e deve ter tambem produzido entre os nossos exaltados o consequente alarme pelas consequencias que, para elles proprios, teriam os seus manejos criminosos.

Todos nós rejubilámos pela assignatura do armisticio. precursor do tratado de paz. Temos tambem que felicitar-nos por esta, inesperada mas feliz, consequência d'esse acto, que não só significou a conquista da paz entre os povos mas a da paz inter povos, fundada no principio de direito consagrado que se cada qual, em sua casa, pode governar-se como entenda, não tem comtudo, o direito de, pelas suas desordens internas, incommodar os vizinhos.

Como dissemos, os mercados não se resentiram; a confiança nos titulos, tanto do Estado como particulares, manteve-se; e se alguma leve baixa tem havido em alguns, deve antes ser attribuida á situação, por assim dizer, transitoria da nossa vida economica que durara até que firmada a paz, saibamos em que logar ficamos e como ficamos, na nova sociedade das nações estabelecida pelo grande diplomata, o illustre chefe da nação americana.

Um facto lisongeiro para nós, se tem notado, desde que a paz

O Cambio do Rio s/Londres ficou a 13 $\frac{7}{8}$ ou seja a libra a 175297.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE NOVENBRO		EM 15 DE NOVENBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	32 ¹¹ / ₁₆	32 ⁹ / ₁₆	32	31 ³ / ₄
" 90 d/v.	33	—	29 ¹ / ₂	—
Paris cheque.	278	284	284	291
Madrid cheque	305	315	305	315
Amsterdam cheque	640	650	655	665
New York cheque.	1540	1560	1570	1590
Italia cheque.	240	245	240	250
Suissa " 	313	318	315	323
Libras.	7\$40	7\$60	7\$10	7\$50

Bolsas e títulos

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1918		1917		Diferença em 1918	1918	1917	Diferença em 1918
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Camil- Rede geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
inhos de ferro Vendas Novas	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas . . . (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	10 Novembro	768	4.347.372,538	746	3.018.050,514	1.299.322,524	6.580,504	4.749,548	+ 1.830,556
Minho e Douro	31 Março	484	642.221,500	484	524.264,551	+ 117.956,549	1.326,590	1.083,519	+ 243,571
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30 Setembro	185	169.958,545	185	155.536,549	+ 14.422,504	912,520	846,557	+ 65,563
Valle do Vouga	—	176	—	176	—	—	—	—	—
Porto á Povoá e Famalicão	31 Agosto	64	158.466,592	64	131.978,504	+ 26.488,588	2.476,504	2.062,516	+ 413,588
Guimarães	31 Maio	56	87.133,599	56	66.930,545	+ 20.203,554	155,596	1.195,518	+ 360,578
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	20 Outubro	3.681	162.167.690	3.681	143.510.736	+ 18.656.924	44.028	39.989	+ 5.039
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 »	3.664	148.496.486	3.664	130.933.572	+ 17.515.914	40.544	39.744	+ 4.800
Andaluzes	20 »	1.261	31.344.880	1.261	28.529.689	+ 3.082.191	24.854	22.402	+ 2.452
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	10 Novembro	777	13.027.966	777	10.484.941	+ 2.543.024	19.480	15.685	+ 3.804
Lorca a Baza e Aguilas	2 »	167	2.265.992	168	3.488.857	— 1.222.865	13.488	20.707	— 7.219

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Resumo

O quadro abaixo mostra as receitas do tráfego de toda a rede, propria e alheia, do anno de 1917, excluidos os impostos e reembolsos:

Designação das Receitas	Rêde propria	Rêde alheia	Totales	Differenças em 1917 sobre 1916
Passageiros	3.905.735\$44	64.535\$76	3.970.271\$20	+ 431.725\$60
Mercadorias:				
Grande velocidade...	1.257.123\$75	33.709\$34	1.290.833\$09	+ 387.035\$11
Pequena velocidade...	4.909.322\$11	189.888\$35	5.099.210\$46	+ 550.256\$66
Receitas diversas do tráfego	825.380\$48	11.094\$15	836.474\$63	- 7.692\$15
Totales	10.897.561\$78	229.227\$06	11.196.789\$38	+ 1.361.325\$22

Egualmente segue o quadro das despesas de exploração, estabelecido nas mesmas bases:

Designação das Despesas	Rêde propria	Rêde alheia	Totales	Differenças em 1917
Administração e seus Serviços	248.911\$29	8.408\$22	257.319\$51	+ 26.175\$94
Direcção e Serviços Gerais	140.614\$88	4.973\$43	145.588\$31	- 52.860\$36
Exploração	1.544.462\$19	57.199\$52	1.601.661\$71	+ 146.384\$86
Via e Obras	681.924\$90	63.513\$34	745.438\$24	+ 3.551\$04
Material e Tracção	4.535.263\$18	164.065\$80	4.699.328\$98	+ 1.133.036\$71
Total	7.151.176\$41	298.160\$31	7.449.336\$75	+ 1.256.288\$19

O quadro seguinte indica os impostos cobrados por conta do Estado—na rede propria e alheia—em 1916 e 1917:

Impostos recebidos por conta do Thesouro

Designação	Em 1916	Em 1917	Differenças em 1917
Imposto de transito	436.776\$95	506.564\$50	+ 69.787\$55
Imposto de sello	154.017\$06	149.813\$21	- 4.233\$55
Imposto para a Assistencia	39.855\$54	43.178\$56	+ 3.323\$02
Total	630.679\$55	699.556\$27	+ 68.876\$72

O resultado geral do Exercício de 1917 foi:

Receitas do tráfego	11.196.789\$38
Garantias de juro	12.066\$44
Receitas fóra do tráfego	185.433\$28
Somma	11.370.156\$22

deduzindo:

Despesas da Exploração	7.449.336\$75
Receita liquida da rede alheia (nos- sa exploração, sem applicação dos contractos)	1.067\$29
Impostos em Portugal	147.826\$36
Somma	7.598.230\$40
Saldo crédor da Conta Geral da Exploração	3.771.925\$82

Liquidação do Exercício de 1917

Saldo crédor da Conta Geral da Exploração em 31 de dezembro de 1917	3.771.925\$82
--	---------------

Deduzindo:

Despesas com:

Novas construcções, tra- balhos complementares e outros	515.018\$75
Material circulante	101.370\$41
Mobiliia, utensilios e fer- ramentas	74.859\$92
Insufficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	64.607\$83
Insufficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas	89.352\$40

Adeantamentos a liquidar com a Com- panhia dos Meridionaes	17.349\$54
Subvenção ás Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões	34.809\$67
Restam—Escudos	2.874.527\$30

Juntando:

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de dezembro de 1916,—deducção feita da provisão para pagamento do juro ás obrigações de 2.º grau	49.057\$32
--	------------

Somma — Escudos	2.923.584\$62
-----------------------	---------------

A applicar, conforme o § 1.º do Artigo 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações privilegiadas de 1.º grau	2.082.658\$23
---	---------------

b) Amortisação das obrigações privi-
legiadas de 1.º grau:

Ordinaria ..	286.544\$40
Accelerada ..	94.926\$64
	381.471\$04

c) Deducção até á con-
corrença de Escudos
200.000\$00 em bene-
ficio da «Reserva Es-
pecial constituida pe-
lo Artigo 63.º — (com-
pleta)

d) Amortisação das obri-
gações privilegiadas
de 2.º grau:

Ordinaria ..	113.819\$08
Accelerada ..	98.228\$17
	212.047\$25

Para distribuição ao 2.º grau, captivo de impostos:

e) A's 324.167 obrigações de 3 % — Frs.	1,50 — Frs.	486.250,50
A's 57.839 obrigações de 4 % — Frs.	2 — Frs.	115.678,00
A's 28.921 obrigações de 4 1/2 % — Frs. 2,25 — Frs.		65.072,25
Somma — Francos		667.000,75

ao cambio médio de \$30 por franco

Saldo crédor da conta «Ganhos e Perdas» para 1918	47.307\$88
---	------------

TERCEIRA PARTE

Factos Geraes

Por decreto de 6 de Outubro de 1917 foi o Snr. José Adolpho de Mello Sousa nomeado Administrador Delegado do Governo, nos termos do Art.º 11.º do Decreto de 24 de Junho de 1916, poderes que foram reiterados pelo Snr. Ministro das Finanças em seu officio de 1 de Abril de 1918; tendo já,—em Assembleia Geral Ordinaria de Obrigacionistas, realisada em Paris no dia 2 de Agosto de 1917,—sido eleito Administrador, Vogal do Comité de Paris, em substituição do Snr. Paul Leroy-Beaulieu.

Tendo o Snr. Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto renunciado em Fevereiro de 1918 o cargo de Vogal do Conselho de Administração e da Comissão Executiva—para que fóra eleito respectivamente em Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Obrigacionistas realisada em Paris, em 2 de Agosto de 1917 e em sessão do Comité de Paris da mesma data,—cargos de que não chegou a tomar posse,—foi pelo Comité de Paris, em sua sessão de 12 de Março de 1918 e em harmonia com o disposto no § unico do Art.º 49.º dos Estatutos, eleito o Snr. Dr. Ruy Ennes Ulrich, para o substituir no lugar de Administrador.

Por Decreto de 27 de Março de 1918 foi nomeado Delegado do Governo, nos termos do Art.º 11.º do Decreto de 24 de Junho de 1916, o Snr. Manuel Francisco da Costa Serrão, como Vogal do Conselho de Administração e da Comissão Executiva.

O Comité de Paris, em sua sessão de 15 de Abril de 1918, nomeou Administrador o Snr. Louis Lhomme, que já tinha exercido esse cargo desde Agosto de 1897 até Dezembro de 1912.

As nomeações dos Srs. Dr. Ruy Ennes Ulrich e Luis Lhomme tem de ser confirmadas pela Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Obrigacionistas, em conformidade do § unico do Art.º 48.º dos Estatutos.

Em virtude do preceituado nos Ar.ºs 13.º, 24.º e 49.º dos Esta-

tutos, terminam este anno o seu mandato os seguintes Vogaes dos
Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.^{mos} Srs.:

José Adolpho de Mello Sousa
Louis Lhomme
Pierre Girard

por parte dos Accionistas, os Ex.^{mos} Srs.:

Antonio Alves de Mattos
Dr. Luiz de Loureiro Mello Borges de Castro

e no Conselho Fiscal

os Ex.^{mos} Srs.:

Dr. Antonio de Sousa Horta Sarmiento Osorio
José d'Oliveira Soares.

Em conformidade com os Art.^{os} 13.^o e 24.^o, acima citados, podem ser reeleitos pela Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas os seus representantes no Conselho de Administração e os Vogaes do Conselho Fiscal.

A eleição dos representantes dos Srs. Obrigacionistas no Conselho de Administração compete á Assembleia Geral Ordinaria a realizar em Paris.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1918-1919 as disposições vigentes relativamente á remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Commissario do Governo

e seu Adjunto, de accordo com o disposto nos Art.^{os} 12.^o e 39.^o dos Estatutos.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvor a Direcção Geral, o Secretario Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

(Continua)



ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 11 do corrente mez e dias seguintes ás 11 horas por intermedio dos Agentes de leilões Srs. Casimiro C. da Cunha & Sobrinho Successor, na estação d'esta Companhia, em Lisboa-Caes dos Soldados e em virtude do Aviso ao Publico B. 2901 de 14 de Março de 1918 e do Artigo 113 da Tarifa Geral, proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados

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

Companhia de Seguros "FIDELIDADE"

FUNDADA EM 1835

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

Telef: Central — Direcção: 1719 — Expediente: 388

Endereço telegraphico: — "FIDELIDADE"

Capital emitido . . . 1.344.000\$00 || Reservas 810.585\$90
Capital desembolsado . . 67.200\$00 || Prejuizos pagos 4.683.014\$86

Effectua seguros maritimos e terrestres na séde e nas correspondencias

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

Naná

A Cortezã, 3 partes, 2.^a jornada

Mulher sem coração, 3 partes

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

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

Signaes electro-pneumaticos

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

PÓS DE KEATING

MATAM

MORTOS TODOS MORTOS

FORMIGAS BARATAS PERCEVÊS PULGAS TRACAS

DEPOSITO PARA REVENDA

105. Rua dos Fanqueiros. B.

TEL-C. 1717 - LISBOA.

Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

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

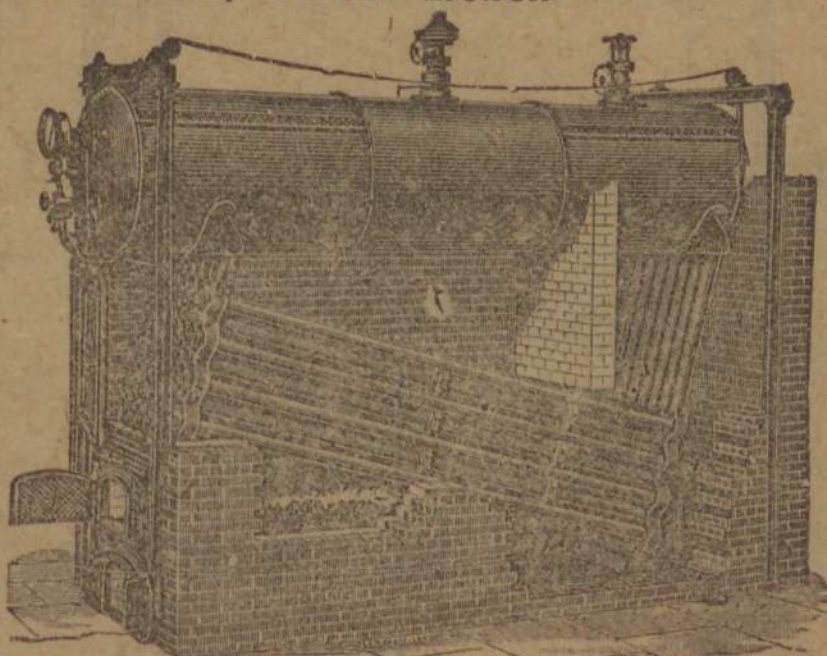
RUA DO COMMERCIO, 84 e 86 — LISBOA

Constructores de caldeiras
Aquo-Tubolares

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

Ha mais de 14.000.000
cavallos de força funcionando

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1918

COMPANHIA

PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
6 10	7 41	6 15	7 23
10	11 29	8 25	9 28
5 50	7 19	12 5	1 14
7 22	8 51	8 20	9 28
12 25	1 54	10 20	11 27

C. Sodre	Cascaes	C. Sodre	
6 20	7 40	6 10	7 28
b 9	10 9	7 48	8 50
10 30	11 50	8 40	9 40
b 130	2 39	a 9 34	10 15
b 2 5	f 3 14	b 10 50	11 54
b 4	5 11	b 12 50	1 54
5 20	e 6 40	3 44	5
a 6 20	7 1	b 6 5	7 11
b 6 3	9 32	b 7 38	8 42
7 40	9	10 30	11 46
b 10 30	11 39	b 12 15	1 19
b 12 45	1 37		

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
5	6 39	6 10	7 49
1 45	3 25	8	9 36
a 5 20	6 45	4 5	5 44
5 40	7 8	8 30	10 6
10 20	1 54		
12 16	1 48		

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
5	5 6	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 45	2 39	10 15	11 5
a 5 20	6 4	4 56	5 44
5 40	6 30	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 5	11 42
12 16	1 7		

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

Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
5	7 30		

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
		8 54	11 42

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

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 50	11 38	7 8	8 56
8 40	1 58	8 22	8 30
		10 1	3 48

CHEG. PART. PART. CHEG.

Alfarellos Aveiro Alfarellos

2 50 6 3 8 54 11 25

Alfarellos Figueira Alfarellos

2 50 4 45 7 30 8 21

Coimbra Figueira Coimbra

5 7 4 4 25 7 5

7 35 9 20 g 6 30 8 15

11 25 2 13 11 35 1 27

4 35 6 25 2 55 6 55

11 10 12 43

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

Caldas Alfarellos Caldas

4 30 2 13 1 15 11 10

Porto Aveiro Porto

7 8 9 36 4 40 7 40

2 20 5 10 6 25 9 32

5 21 8 12

Porto Ovar Porto

5 30 7 14 7 58 9 43

Porto Espinho Porto

4 26 5 26 6 7 6

Mais os de Ovar e Aveiro.

Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.

8 50 7 5 8 28 8 56

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.

8 50 10 50 5 8 36

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.

5 40 11 29 6 10 11 35

Entronc. T. Vargens Entronc.

8 1 59 4 45 10

Entronc. C. Branco Entronc.

12 15 10 5 3 45 1 25

C. Branco Covilhã C. Branco

h 6 5 10 20 h 8 11 50

Setil Vendas Novas Setil

8 15 10 45 4 35 7 19

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

5 50 7 53 11 40 1 46

4 30 6 52 9 30 11 34

Pampilh. Mangualde Pampilh.

o 11 50 5 28 o 7 10 10 31

Pampilh. Guarda Pampilh.

g 11 50 11 32 p 9 5 6 9

Pampilh. V. Formoso Pampilh.

8 30 6 1 11 34 8 59

SUL E SUESTE

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa Barreiro Lisboa

e 6 15 6 55 6 30 7 10

8 8 40 7 22 8 5

10 10 40 9 25 10 5

11 30 12 10 11 40 12 20

1 1 40 1 21 2

4 30 5 10 3 3 2 45

6 40 7 25 6 10 6 50

8 8 45 n 8 35 9 20

11 30 12 15 9 50 10 35

Lisboa Moita Lisboa

2 35 3 43 4 25 5 35

6 45 7 59 p 8 10

Lisboa Setubal Lisboa

8 9 45 8 10 10 5

11 30 1 20 10 30 12 20

4 30 6 20 5 6 30

6 40 8 31 8 35 10 35

Lisboa Aldegallega Lisboa

8 10 8 10 5

11 30 1 20 10 20 12 20

4 30 6 20 4 45 6 30

8 10 5 8 25 10 35

Lisboa Evora Lisboa

8 1 29 2 35 8 5

8 12 32 10 14 3 45

Gadanh. Montemor Gadanh.

12 25 1 10 50 3 45

11 10 11 45 10 10 40

Lisboa Villa Viçosa Lisboa

8 5 30 6 15 3 45

Lisboa Móra Lisboa

8 4 30 6 30 3 45

Lisboa Beja Lisboa

8 2 25 2 10 8 5

8 12 55 9 30 3 45

Lisboa Moura Lisboa

8 5 45 6 3 45

8 5 40 6 10 8 5

Lisboa Villa Real Lisboa

8 10 50 3 40 8 5

Tunes Portimão Tunes

7 8 17 5 6 35

10 15 11 32 1 55 3 15

8 10 9 30 6 10 7 23

Garvão Alcac. Garvão

3 55 8 51 5 40 10 33

Tunes V. R. S. Ant. Tunes

3 30 8 8 30 11 4

C. Branca Faro C. Branca

5 10 11 30 6 45 1 17

MINHO E DOURO

PART. CHEG. CHEG. PART.

Porto Braga Porto

4 11 7 37 4 5 6 53

8 25 10 59 5 54 18 43

10 32 1 15 8 14 0 19

5 9 7 10 11 52 2 40

7 25 10 28 5 12 7 45

12 22 2 29 8 58 12 20

Porto Monsão Porto

8 25 2 25 4 48 10 19

5 9 10 26 1 58 7 45

Porto Vianna Porto

4 11 9 1 4 43 8 43

7 25 12 7 7 21 12 20

Vianna Valença Vianna

4 44 7 35 7 24 10 9

Vianna Monsão Vianna

7 50 10 31 4 48 7 29

7 55 10 26 4 20 7

Porto Penafiel Porto

9 54 11 46 4 58 6 53

Porto Marco Porto

9 49 12 40 c 37 5 38

Porto Regoa Porto

6 45 12 10 3 20 8 16

Porto Tua Porto

4 55 10 7 5 20 10 31

Porto Barca d'Alva Porto

8 4 3 12 7 8 20

Regoa B. d'Alva Regoa

5 18 11 15 5 10 40

Porto Amarante Porto

8 11 13 7 49 10 31

4 55 7 41 5 3 8 20

Regoa V. Real Regoa

9 10 27 5 20 6 30

Regoa Vidago Regoa

12 54 4 48 10 55 4 45

Pocinho Carviães Pocinho

3 30 5 25 10 50 12 32

NACIONAL

St. Comba Vizeu St. Comba

1 6 8 24 n 6 35 8 40

10 30 12 55 1 45 3 47

t 2 15 4 28 4 50 6 55

Tua Bragança Tua

c 9 40 5 8 15 1 55

3 1 9 5 r 11 40 6 30

VALLE DO VOUGA

Espinho Sarnada Espinho

c 5 45 9 6 c 4 7 31

PART. CHEG. PART. CHEG.

Espinho Vizeu Espinho

8 35 3 45 12 20 7 40

Aveiro Sarnada Aveiro

10 11 38 7 8 49

7 15 8 52 4 30 6 5

Vizeu Sarnada Vizeu

q 4 30 8 36 n 5 30 10 2

l 6 30 10 36

POVOA DE VARZIM

Porto Povoia Porto

9 10 34 5 6 57

11 15 12 40 8 40 10 10

e 5 35 7 10 x 12 20 1 50

8 9 34 5 10 6 45

f 9 10 10 39

Povoia Famalicão Povoia

6 7 4 z 7 10 8 29

3 10 4 40 10 10 11 26

k 3 25 4 45

7 20 7 20 8 38

GUIMARAES

Trofa Guimarães Trofa

7 40 9 14 11 35 1 6

Trofa Fafe Trofa

9 45 12 21 4 25 7

6 6 8 35 6 40 9 11

7 20 10 13 f 3 20 5 54

a Directos expressos ou rápidos

b Semi-directos.

c Quintas e sábados

d Porto-Campanha

e Dias úteis.

f Domingos e feriados

g Dia 23 de cada mez.

h Segundas-feiras

i Terças-feiras

j Segundas, terças, quintas e

k Quartas-feiras

l Sábados.

m Não ha aos sab. e domingo

n Terças, quintas e sábados.

o Segundas, Quartas e sextas

p Q. artas sextas e dom.

q Terças e quintas-feiras.

r Segundas e sextas-feiras.

s Segundas e quintas f. iras.

t Sábados e domingos.

u Domingos.

v Só até ao Barreiro.

x Nos dias de feira em V. Conde

y Quintas-feiras.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

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

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

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

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

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Sinaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA