

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 517

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxelas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

COMPOSIÇÃO

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Julho de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nôva da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Páginas
Estatística de 1907 das linhas da Companhia Real, (ilustrado) por J. Fernan- do de Souza.....	193
Duas pontes de cimento armado, por Mello de Mattos.....	196
Parte Official.....	198
Tarifas de transporte.....	198
Caminho de ferro da Swazilandia.....	198
A propósito do Cincocentenario — XII.....	199
Depuração das águas de alimentação, (ilustrado).....	200
Notas de viagem — O valle do Creuse — De Limoges a Narbonne — O Syndicato de iniciativa local de Carcassone — Uma imitação útil — De Nar- bonne a Perpignan — Vernet.....	201
Os negócios da Companhia Real.....	202
Comércio português.....	203
Linhos portuguesas — Porto à Povoa — Lobito — Caminhos de ferro de Lou- renço Marques — Serviço internacional — Setil a Peniche — Valle do Vouga.....	203
Para o Ribatejo.....	204
Parte financeira.....	204
Carteira dos Accionistas.....	204
Boletim Commercial e Financeiro.....	204
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	205
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	205
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração (Con- tinuação).....	206
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório do Con- selho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação).....	207
Arrematações.....	208
Agenda do Viajante.....	208
Horário dos comboios.....	208

Linha de Torres-Figueira-Alfarelos	168	kilometros
» da Beira Baixa	212	"
Total da rede garantida.....	380	"
Nova rede:		
Linha de Vendas Novas	70	"
» da Louzã	29	"
Total da nova rede	99	"

Passageiros. — Venderam-se em 1907 5:868.124 bilhetes dos quaes 4:372.485 a preço reduzido, rendendo réis 2.492.961\$662, quantia que abrange 77:157\$040 de bilhetes de assignatura, 2:500\$000 de bilhetes de identidade, e 38:344\$630 de imposto de sêlo.

Além d'essa receita houve 170:315\$730 réis de cobranças supplementares e bilhetes de papel vendidos em transito, aos quaes pertencem n'aquella somma réis 85:148\$450.

Vinte annos antes as linhas da Companhia Real tiveram cerca de 1:820.000 passageiros, com o rendimento respectivo de 1.238:000\$000 réis.

Tripliou pois o numero de passageiros e duplicou a receita.

O mappa do movimento de estação a estação submina os elementos precisos para se apreciar a importancia relativa das estações servidas. Accusa esse mappa 6:305.989 passageiros com bilhetes de cartão, achando-se desdobrados em dois os de ida e volta.

D'esse mappa se deduz, para figurar no que se lhe segue, o movimento entre estações consecutivas, sem contar com os bilhetes de assignatura, nem com os de papel.

Assim, vemos que entre Lisboa-R. e Campolide passaram 2:047.921 passageiros provenientes em partes iguais das linhas de Cintura e Oeste.

Em Santarem esse numero acha-se reduzido a 444.215, e a 395.385 entre o Entroncamento e Torres Novas. Na linha de Leste o movimento desce de 123.261 entre Entroncamento e Barquinha a 80.661 entre Abrantes e Bemposta, a 43.792 entre Torre das Vargens e Chança, a 35.124 entre S. Eulalia e Elvas. Na do Norte passaram 339.210 entre o Entroncamento e Lamarosa, 311.273 entre Alfarelhos e Formoselha. Além de Alfarelhos e até Coimbra o movimento conserva-se superior a 400.000, para descer além de Coimbra a 356.681, a 273.084 além da Pampilhosa, atingindo o minimo de 258.024 entre Quintas e Aveiro. Cresce depois sucessivamente o movimento até Espinho, onde atinge 408.375, elevando-se logo além de Espinho a 618.217, para atingir 769.190 entre Magdalena e Gaia e 536.723 entre Gaia e Porto.

O ramal de Caceres tem 23.778 passageiros na origem e 17.185 no extremo.

O de Coimbra teve 315.163.

Na linha de Oeste o movimento, que foi de 1.053.836 além de Campolide, desce sucessivamente até 441.084 entre Barcarena e Cacem.

Cintra teve 266.113 passageiros.

Além de Cacem para Oeste houve 182.337, que além de Torres desceram a 105.443 e entre Telhada e Amieira a 54.837. Esse movimento, junto ao que vem por Alfarel-

Estatística de 1907 das linhas da Companhia Real

Analyzei em varios artigos a estatística dos caminhos de ferro do Estado referente a 1907. Proponho-me hoje emprehender igual estudo em relação aos da Companhia Real, que abrangem as mais importantes arterias da nossa rede ferroviaria.

São arduos os trabalhos estatísticos, que pela sua aridez repellem a muitos, esquecidos da sua utilidade. As 406 páginas da estatística da Companhia Real, representativas de enorme trabalho, intelligentemente planeado e dirigido, podem assustar os espíritos levianos, incapazes de procurarem a lição eloquente dos factos através de batallões intermináveis de algarismos. Os estudiosos não deixarão porém de apreciar tão valioso repositorio de dados, que sobremodo interessam á economia do paiz. Procuraremos expô-los em breve synthese, tomando para base a estatística de 1907, ultima publicada.

*

A rede da Companhia Real mede 1.172 kilometros, a saber:

Linha do Norte.....	230	kilometros
» do Leste.....	276	"
Ramal de Caceres	72	"
» de Coimbra.....	2	"
Linha de Cintura	8	"
» de Cintra-Torres	74	"
» Urbana	4	"
Ramal de Cascaes	27	"
Total da rede não garantida...	693	"

los, elevou-se na Figueira a 265.714, passando 191.650 entre Verride e Alfarelhos.

Na linha da Beira Baixa houve 43.847 além de Abrantes, 45.091 entre Covilhã e Tortozendo, descendo a 19.378 na Guarda.

No ramal de Cascaes circularam 1.152.074 entre Caes do Sodré e Santos 701.575 além de Algés, 563.256 além de Paço d'Arcos e cerca de 400.000 na zona dos Estoris.

Na linha de Vendas Novas notamos 50.900 além do Setil, reduzidos a 34.372 em Vendas Novas. Na da Louzã houve 69.976 além de Coimbra, 38.732 na Louzã.

O total dos passageiros a 1 km. attingiu 224.553.355, o que dá a média de 46,9 por comboio e o percurso kilometrico de 35,6.

A relação entre os logares ocupados e os offerecidos foi de 20,56 %.

As percentagens das classes foram:

	Numero	Receita
1.ª classe.....	6,21	20,66
2.ª "	17,55	28,64
3.ª "	76,24	50,70

sensivelmente iguaes ás do Minho e Douro.

A tarifa média foi de 10,53 réis.

E' interessante a comparação d'estes dados caracteristicos do trafego de passageiros com os das linhas do Estado, reunindo todos no seguinte quadro synoptico:

	C. R.	S. S.	M. D.
Percorso médio	35,60	48,47	30,24
Passageiros por comboio e kilometer	46,93	32,83	45,25
Relação dos logares ocupados e offerecidos, %	20,56	21,40	18,50
Percentagens das classes (numero).....	1.ª	6,21	4,38
	2.ª	17,55	18,60
	3.ª	76,24	77,02
	1.ª	20,67	15,70
Idem (receita).....	2.ª	28,64	28,06
	3.ª	50,69	56,24
Tarifa média — Réis.....	10,53	10,44	10,93

Os bilhetes de assignatura produziram a importante receita de 77.157.5040 reis, vendendo-se 6.307, dos quaes 2.536 nas linhas suburbanas, 1.829 bilhetes de operarios e 1.915 mensaes.

E no ramal de Cascaes que avultam as assignaturas em numero de 3.835 na importancia de 42.770.5202.

As cobranças supplementares, em numero de 1.660.670 renderam 170.315.5730 réis, pertencendo 85.148.5450 aos bilhetes de papel em numero de 1.382.929 dos tramways.

O movimento internacional foi representado por 26.344 na fronteira d'Elvas e 17.185 na de Valencia. Em Pampilhosa-transito, de ou para a Beira Alta, houve 133.770, dos quaes só uma pequena parte representa porém trafego internacional.

Bagagens.—Transportaram-se 10.463 toneladas com o rendimento de 59.230.5449 réis, 6.653 cães, 3.031 bicyclos.

As expedições de bagagem foram 162.077, a que ha que juntar 12.896 expedições de recovagem em guias de bagagem.

O movimento nas duas fronteiras M. Z. A. e M. C. P. não chegou a 500 toneladas.

Recovagens.—A recovagem elevou-se a 42.992 toneladas com o rendimento de 414.175.5920 réis, incluindo impostos, em que entram os comestiveis por 31.601 toneladas e 238.163.5132 réis.

O metallico e valores representam 3.164 contos, que pagaram 8.759.5424 réis.

Os pequenos volumes attingiram o numero de 257.670, com o rendimento de 40.111.5330 réis, a que ha que juntar 25.610 em serviço combinado com o rendimento de 4.266.5850 réis.

Na tonelagem dos comestiveis entra o peixe por 16.856 toneladas e a criação por 3.408 toneladas.

A expedição de Vendas Novas — transito foi de 2.471 toneladas. Além de Lisboa-P. que expediu 4.963 toneladas de peixe, merecem menção Aveiro com 2.117 toneladas, Vallada com 1.123, Figueira com 738, Cascaes com 649, Cella com 633 e Ovar com 674.

O movimento de recovagens é de 10.682 toneladas em Lisboa-R, cerca de 15.000 toneladas entre Braço de Prata e Entroncamento.

Na linha de Leste foi de 7.000 toneladas até Abrantes, de 4.000 toneladas até Torre das Vargens, descendo logo além d'esta estação a 2.436 e decrescendo até 1.399 na fronteira.

O ramal de Caceres teve 1.500 toneladas, reduzidas a 1.151 na fronteira.

Na linha do Norte a tonelagem manteve-se constante entre o Entroncamento e Aveiro, elevando-se na média a 9000 toneladas. Além de Aveiro, cresce de 6.615 toneladas até 8.428 em Gaia e Porto.

Na linha de Oeste houve cerca de 4.000 toneladas até Cacem, de 1.382 até Cintra, variando pouco a tonelagem até Amieira em torno da média de 2.500 toneladas.

Na Beira Baixa, de 2.589 toneladas em Abrantes desceu sucessivamente até 914 toneladas na Covilhã e 766 na Guarda.

No ramal de Cascaes a tonelagem variou de 2.828 toneladas no Caes do Sodré a 3.700 toneladas na zona Alcantara-Algés, mantendo-se superior a 3.000 toneladas até Santo Amaro e descendo a 1.767 em Cascaes.

A linha da Vendas Novas teve uma tonelagem uniforme de 3.200 toneladas em média.

A linha de Louzã teve em média 300 toneladas.

Ao referir os dados caracteristicos d'este ramo de tráfico, convém, como fizemos para os passageiros, reunilos com os das linhas do Estado para confronto:

	C. R.	S. S.	M. D.
Peso da recovagem	45.077 ^t	20.424 ^t	26.014 ^t
Receita em contos	414	106	118
Percorso médio — Kilometros ..	126,3	105,6	76,9
Tarifa média (incluindo impost.)	72,85	52,3	63,7
Idem, excluindo impostos	65,01	49,1	59,0

As cobranças diversas na grande velocidade atingiram 64.499.5602 réis.

Pequena velocidade.—Os transportes elevaram-se a 1.327.607 toneladas.

As principaes mercadorias contribuiram para esta somma com os seguintes pesos, que mencionamos em confronto com os das linhas do Estado, tomando por unidade o milhar de tonelada:

	C. R.	S. S.	M. D.
Azeite e substancias gordas	28,2	5,7	8,2
Cereaes e farinhas	150,4	73,6	46,1
Legumes	45,7	7,6	9,7
Vinho e derivados	190,9	11,8	75,4
Carvão e lenha	114,3	43,6	26,6
Taras vazias	52,2	6,9	17,0
Objectos manufacturados	72,1	10,5	7,1
Forragens	21,9	18,7	1,8
Metaes	25,7	4,6	17,4
Materiaes de construção	287,5	7,2	35,5
Madeiras	—	11,2	83,0
Minerios	10,2	18,5	5,7
Lã, linho e algodão	12,4	1,7	5,4
Comestiveis	35,7	13,4	18,9
Couros e desperdicios	35,7	10,0	5,4
Adubos e estrume	—	67,9	4,4
Cortiça e casca	—	30,3	2,0
Transportes de serviço	233,7	22,9	15,9
Gado (mil cabeças)	212,1	108,5	50,9
Diversos	182,4	96,8	17,7

Nos seus traços geraes, a classificação é uniforme nas linhas do Estado e nas da Companhia Real. Na estatística publicada tem porem esta 19 grupos contra 24 naquelle, o que não permite fazer a comparação rigorosa de alguns d'elles.

O movimento entre estações consecutivas acusa cerca de 320.000 toneladas na linha de Cintura, entre Lisboa-P e Braço de Prata, 550.000 em média até o Entroncamento, 300.000 até Abrantes, 175.000 até Torre das Vargens, 105.000 além d'esta estação, descendo successivamente até 39.060 na fronteira d'Elvas.

Na linha de Cascaes a tonelagem desceu de 62.037 na origem a 39.951 na fronteira.

O movimento das duas fronteiras foi bastante importante, sommando 79.021 toneladas.

Do Entroncamento até Gaia a tonelagem pouco variou, sendo em média de 350.000 toneladas. Entre Gaia e Porto foi de 247.369.

Na linha de Oeste e até Cacem atingiu perto de 230.000 toneladas. Cintra teve apenas 24.388. De Cacem a Torres foi em média, de 190.000 toneladas.

Desceu de 162.118 alem de Torres a 77.935 aquem da Amieira. A Figueira contribuiu apenas com 33.901.

A Beira Baixa, com 117.463 toneladas em Abrantes, manteve-se, com pequenas variações, acima de 90.000 toneladas até Castello Branco, descendo ahi de 68.025 a 41.291 toneladas na Covilhã e 25.217 na Guarda.

No ramal de Cascaes a tonelagem desceu, de 63.508 em Alcantara-mar a 39.568 em Paço d'Arcos e a 14.541 em Cascaes.

Na linha de Vendas Novas a tonelagem desceu de 68.396 toneladas em Setil a 46.462 em Vendas Novas.

A da Louzã teve uma média de 12.000 toneladas.

Os dados caracteristicos do trafego de p. v. foram os seguintes em confronto com os das linhas do Estado:

	C. R.	S. S.	M. D.
Peso em mil toneladas.....	1.270,8	414,8	532,4
Receita, incluindo impostos, em contos.....	2.454,7	769,6	720,3
Percorso medio, kilometros....	123,8	134,7	71,5
Tarifa media, incluindo impostos, réis.....	15,59	13,7	17,8
Idem, excluindo impostos	14,87	12,8	16,4

Depois do movimento de estação a estação encontramos no livro que analisamos um interessante mappa do movimento nas estações de transito.

Em Lisboa-Mar o movimento foi de 141.000 toneladas, em que entraram por 28.000 toneladas os cereaes e farinhas e por 15.000 os vinhos, dando logar ao rendimento de 364 contos. A transmissão do Sul e Sueste em Lisboa representou apenas 1.460 passageiros, 12 toneladas em g. v. e 14 toneladas em p. v. O rendimento foi de 2:257\$000.

Em Badajoz, além de 25.835 passageiros e 1.390 toneladas de recovagem, houve 6.780 toneladas recebidas de Hespanha e 31.832 expedidas, em que avultam 28.005 de materiaes de construção. A receita produzida pelo serviço combinado foi de cerca de 168 contos.

Em Valencia 17.000 passageiros, 1.136 toneladas de g. v., 38.653 de p. v., sendo 13.396 recebidas de Hespanha e 25.257 expedidas, com uma receita de 137 contos.

Em Campanhã houve em transmissão 326.779 passageiros, 4.768 toneladas de recovagem e 113.461 toneladas de p. v., sendo proximamente iguaes as expedições e as chegadas, com um rendimento total de 750 contos.

Em Vendas Novas a transmissão comprehendeu 19.812 passageiros, 2.926 toneladas de g. v. e 31.550 toneladas de p. v., sendo as expedições sensivelmente iguaes ás chegadas. O participe do serviço combinado foi de 179 contos.

Em Pampilhosa a transmissão abrangeu 133.780 passageiros, 4.764 toneladas de g. v., 79.960 toneladas de p.

v., distribuindo-se por igual entre a expedição e a chegada O rendimento foi de 423 contos.

Na Figueira a transmissão foi, como era natural, insignificante, dando logar a um rendimento de 2:800\$000 réis.

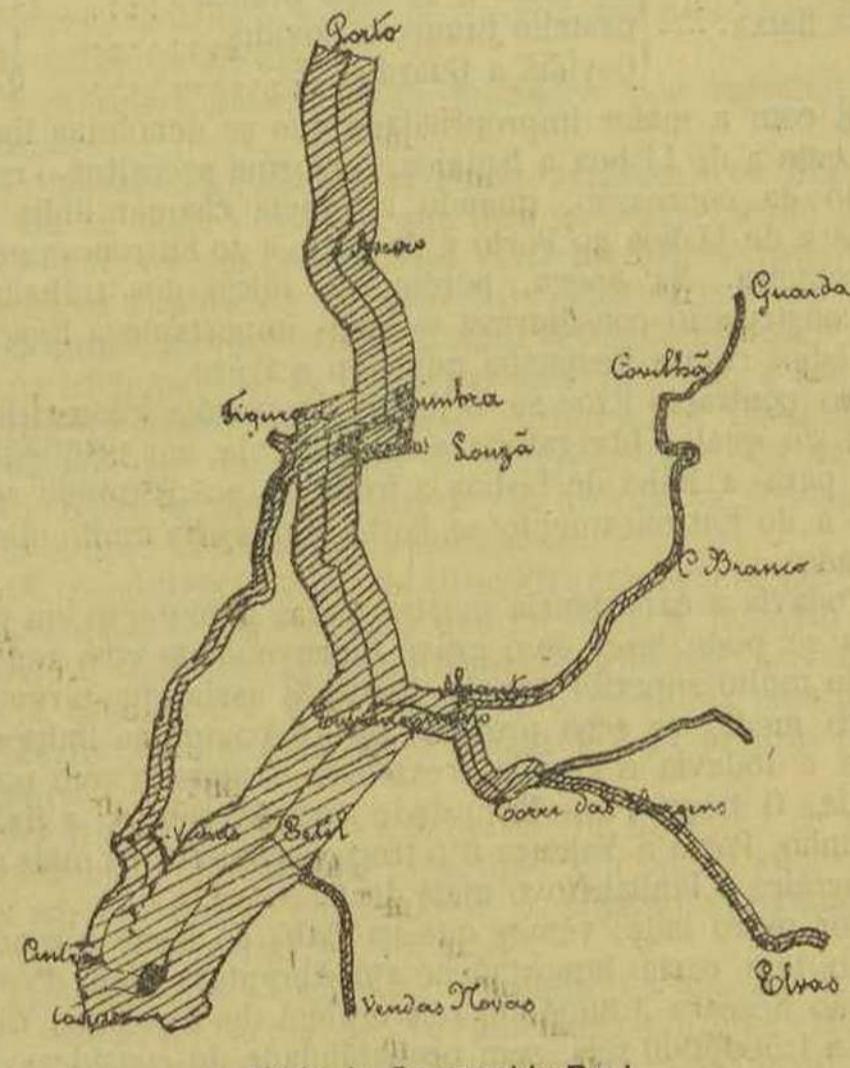
Na Guarda houve 6.459 passageiros, 443 toneladas de g. v., 14.766 toneladas de p. v.

O rendimento foi de cerca de 47 contos.

Sommam todas as receitas devidas ao serviço fluvial e aos serviços combinados 2.073 contos, ou um terço da receita.

Isto mostra a importancia do tributo de linhas que podem não ter rendimento proprio avultado; mas que vêm engrossar o das linhas com as quaes se ligam.

Os rendimentos kilometricos das diferentes linhas constam de um mappa synoptico, em que são comparados os



Rêde da Companhia Real
Graphic do rendimento annual kilometrico

Escala : { distancias — $\frac{1}{2.000:00}$
rendimento — 1 m/m^2 por conto

resultados da exploração de 1907 com os de 1906, e foram os seguintes em 1907:

Linha do Norte	9:687\$288 réis
» de Leste	7:329\$456 »
Ramal de Cáceres.....	871\$748 »
» de Coimbra.....	12:073\$764 »
Linha de Cintura.....	12:886\$311 »
» de Cintra-Torres	6:405\$395 »
» Urbana.....	32:435\$000 »
Ramal de Cascaes.....	10:430\$000 »
Linha de Torres-Figueira	2:859\$826 »
» da Beira Baixa	1:474\$364 »
» de Vendas Novas	1:447\$352 »
» de Louzã	974\$351 »
Média geral.....	5:323\$363 »

Tomando por base os tres mappas do movimento entre estações consecutivas calculei o rendimento, por troços, de algumas das linhas, obtendo os numeros que se acham representados pelo diagrama que acompanha este artigo.

O troço Lisboa-R.-Braço de Prata tem um rendimento excepcional, que vai a cerca de 18 contos por kilometro.

Calculando por troços o rendimento kilometrico, chega-se aos seguintes resultados, aproximados apenas, mas

que são suficientes para se avaliar da importancia relativa de cada troço:

	contos
Linha de Leste.	Braço de Prata a Entroncamento. 13,9
	Entroncamento a Abrantes..... 5,8
	Abrantes a Torre das Vargens... 3,8
	Torre das Vargens à Fronteira... 1,5
	Entroncamento a Alfarellos..... 8,8
Linha de Norte.	Alfarellos a Coimbra..... 9,8
	Coimbra a Aveiro 8,4
	Aveiro a Campanhã..... 9,9
	Campolide a Cacem 11,6
	Cacem a Cintra..... 3,2
Linha de Oeste.	Cintra a Torres..... 5,1
	Torres a Caldas..... 3,3
	Caldas a Figueira 2,4
	Amieira a Alfarellos 3,0
	Abrantes a Castello Branco 1,8
Beira Baixa....	Castello Branco a Covilhã..... 1,1
	Covilhã a Guarda 0,74

É com a maior impropriedade que se denomina linha de Leste a de Lisboa a Badajoz, conforme preceitua o contracto da concessão, quando se devia chamar linha do Norte a de Lisboa ao Porto e de Leste a do Entroncamento á fronteira. Na época, porém, do inicio dos trabalhos de construcção considerava-se mais importante a ligação de Lisboa com a Hespanha que com o Porto.

No contracto fixou-se o limite da receita kilometrica, além do qual é obrigatoria a segunda via, em 4:860\$000 réis para a linha de Lisboa á fronteira e 5:832\$000 réis para a do Entroncamento ao Porto, limites ha muito ultrapassados.

Todavia a experencia mostra que a exploração em via unica se pode fazer sem grave inconveniente com rendimento muito superior áquelle limite. É assim que o rendimento medio se acha proximo de 10 contos na linha do Norte e todavia é grande a extensão explorada com uma só via. O troço Porto-Ermelinde tem 17 contos; a linha do Minho, Porto a Valença e o troço Cacem-Torres mais de 5, Barreiro a Pinhal Novo mais de 6.

Por outro lado, vêmos que na llnha de Leste o rendimento tem certa importancia até Abrantes. Além d'esta estação desce a 3:800\$000 réis e além de Torre das Vargens a 1:500\$000 réis, sem probabilidade de consideravel aumento. É pois absurdo exigir da Companhia Real o assentamento da segunda via, a que está obrigada, na linha de Leste alem do Entroncamento, em 169 kilometros com um rendimento de cerca de 2:800\$000. Quando muito, admitir-se-hia até Abrantes em futuro mais ou menos proximo. Nos 81 kilometros restantes seria desperdicio condenavel, tanto mais que a capacidade de movimento d'esse troço pôde ser consideravelmente aumentada, dividindo-se por paragens com resguardos para cruzamentos as grandes distancias existentes entre Elvas e Santa Eulalia, Santa Eulalia e Assumar, Ponte de Sôr e Bemposta, Bemposta e Abrantes.

Mais rasoavel seria accordar com a Companhia uma compensação de verdadeiro interesse geral em troca da dispensa da segunda via além de Abrantes e do adiamento no troço entre Abrantes e o Entroncamento.

Além dos mappas que analysámos, contem a estatistica da Companhia Real mappas do rendimento por estações com a destriňa das respectivas parcellas e a sua classificação por ordem decrescente de rendimento.

Figuram no alto da lista Lisboa-R com 842 contos, Campanhã-transito com 359, Lisboa-P com 304, Campanhã com 301, Pampilhosa-T com 225, Lisboa-Mar com 214, Coimbra-P com 142, Alcantara-T com 128, Gaia com 128, Vendas Novas-T com 119, Aveiro com 112, Santarem com 107, Caes do Sodré com 100.

Fecham o volume com varios dados estatisticos acerca do movimento do material circulante, que nas estatísticas das

linhas do Estado ainda não figuram e que são necessarios para cabal apreciação da exploração.

Em relação ao percurso das machinas, vemos que foi em 1907 de 6:810.323 kilometros, sendo cerca de 4 milhões em comboios de exploração e o resto em manobras, e machinas isoladas e em duplas tracções.

O percurso médio foi de 44 kilometros por comboio.

As carruagens percorreram 22:476.521 kilometros com o percurso médio de 49 kilometros por unidade.

Os vagões percorreram 51:746.862 kilometros, com o percurso médio de 103 kilometros.

O percurso dos vagões vazios representou 15 % do percurso total.

A carga média foi de 5,046 toneladas por vagão carregado e 4,310 contando com o percurso em vazio.

Cada vagão da Companhia fez 176 viagens durante o anno, com a extensão média de 116 kilometros.

Da estatística minuciosa das trocas de material vê-se que são credores o Sul e Sueste e Beira Alta e devedores Minho e Douro, M. Z. A., M. C. P.

O custo da exploração por unidade de trafego, base de calculo das tarifas, acha-se especificado por serviços e por grupos de linhas, sendo na rede antiga não garantida 4,58 réis, na garantida 5,99 em Torres na Figueira e 7,03-Beira Baixa, com a média de 4,82 para toda a rede antiga, a que se junta 9,22 em Vendas Novas e 9,42 na Louzã, dando a média geral de 4,912.

As proporções por serviços são as seguintes:

	Réis	Percentagem
Administração e Direcção	0,438	8,9
Exploração	1,601	52,6
Via e obras	1,027	20,9
Material e tracção	1,737	35,4
Despesas geraes	0,109	2,2
	<hr/>	<hr/>
	4,912	100,0

Não figura na estatística a receita média geral por unidade kilometrica de trafego, que foi de 13,21, o que corresponde a uma portagem de 8,30 para remuneração do capital.

Seria para desejar que um volume d'estatística tão completo e tão methodicamente organizado contivesse alguns graficos dando a impressão synthetica da importancia do trafego e das suas variações, graficos que acompanham aliás o relatorio annual do Conselho.

E tempo de findar este longo estudo, destinado apenas a mostrar que abundancia de subsidios para o exame das questões suscitadas pelo trafego se encontram na estatística da Companhia Real.

A impressão que nos deixa, além da perfeição do trabalho que honra os dirigentes da Companhia e os seus chefes de serviço, é a da importancia extraordinaria que para a economia do paiz tem o desenvolvimento da viação accelerada. Só cegos ou espiritos acanhados e faltos de fé no futuro a não vêem.

J. Fernando de Souza.

DUAS PONTES DE CIMENTO ARMADO

Quasi que a igual distancia de Bellegarde e Seyssel, na linha ferrea de Genebra a Culoz, encontra-se a aldeia de Pyrimont, junto da qual passa um affluente do Usses.

Quando os habitantes da povoação tinham necessidade de atravessar o rio, eram obrigados a fazer um percurso de 18 kilometros, que lhes fazia perder muito tempo em região essencialmente industrial, como é aquella.

Desde 1885 que se debatia a construcção de uma ponte que abreviasse o trajecto, mas por muito tempo hesitou o conselho municipal perante a despesa enorme a fazer.

No entanto, em 1903 impoz-se uma solução n'este asunto, por ser prejudicial a demora ao desenvolvimento industrial da região.

Propunha-se a construção de uma ponte pensil quando o engenheiro da sociedade Hennebique, mr. de Molin, apresentou o projecto de uma ponte de cimento armado que se adoptou.

Os habitantes da localidade não tiveram que arrepender-se, porque a obra construída é sem dúvida uma das mais elegantes que se tem erigido por este sistema, acrescendo que ficou barata.

Tem esta ponte tres vãos com 31^m,50 cada um com 7^m,60 de flexa. Na margem direita completa-os um semi-arco de maneira a atingir-se uma extensão total de 200 metros e uma altura de 31 acima do nível do rio. Os pilares assentam em fundações estabelecidas por meio de ar comprimido e que descem a profundidades variaveis em resultado da presença de uma camada de areia grossa, que determinou o aumento das excavações e a sua ampliação. Para aumentar a sapata da fundação de um dos pilares foi necessário insuflar tres toneladas de calda de cimento na areia.

Os arcos medem um metro por 0^m,40 nas nascenças e 0^m,60 na chave. Estão contraventados entre si e aguentam o taboleiro por meio de columnatas. O taboleiro é suficientemente resistente para dar passagem a uma zorra de seis toneladas. Por economia apenas se estabeleceu nesta ponte uma via unica de carros dando-lhe 2^m,20 de largura e orlando-a com passeios de 0^m,77 de maneira que a largura total da ponte atinge unicamente 3^m,74.

E prática esta solução sob o ponto de vista da diminuição da despesa, mas, deixa a desejar no que se refere à circulação porque não consente o cruzamento de dois veículos. No entanto o constructor recorreu a um sistema já velho, usado algumas pontes de pedra, mas que satisfaz plenamente o fim proposto. Em cada pilar dispõe alargamentos que ampliam transversalmente a calçada até 4^m,50 efectuando-se ahi os cruzamentos de carros.

Obteem-se estes alargamentos encachorrando-os nos arcos e apoando-os nos pilares, de maneira que dois carros que venham em sentido inverso não teem mais do que aguardar nestes cruzamentos bem poucos minutos.

Teem estes encachorramentos disposições especiais de apoio e ligação com os pilares e com os arcos da ponte e já foram experimentados em obras de esta natureza, especialmente nas destinadas a caminhos de ferro de montanha.

No entanto diverge esta obra de outras de beton armado, visto que os pilares são de cantaria. Não foi todavia sem motivo que se adoptou este sistema mixto que nos parece que se usa apenas nas pontes do sistema Hennebique; tornava-se indispensável dispôr do maximo peso possível durante a montagem para resistir à violencia da corrente. Esse foi o motivo de escolha de material de pedra.

O beton que entra na construção dos arcos dozou-se á razão de 300 a 350 kilogrammas de cimento por metro cubico.

O custo exacto de esta ponte foi de 212:000 francos e o motivo por que excede o preço primitivo de 180.000 francos deve-se ao excesso do trabalho em fundações no rio e ao estabelecimento de fornichos de mina impostos pela engenharia militar.

Esta ponte não desdiz do sistema de pontes em arco construidas pela casa Hennebique, embora se deva observar que a maioria das pontes que construiu são de viga recta.

Em todas as obras de este constructor revela-se quasi sempre a preocupação de alcançar uma grande resistência ao encastramento e é frizante a este propósito a ponte sobre o Vienne em Chatellerault que ainda ha poucos annos era considerada como a mais importante applicação do beton armado no que se refere ao vão das arcadas.

Tem esta ponte unicamente 144 metros de extensão e tres arcos, um com 50 metros de abertura e 4^m,80 de flexa e os dois outros com 40 metros de abertura e 4^m,0 de

Esta ponte é totalmente de beton armado desde as fundações até ao pavimento da estrada. As arcadas são formadas por abobadas nervadas de 6 metros de largura, aguentando por meio de pilares verticaes um taboleiro superior de 8 metros de largura, constituindo um pavimento de vigas rectas. Os passeios ficam parcialmente encachorrados. Cada abobada é formada por um enchimento de espessura variavel, reforçado por quatro nervuras tambem de altura variavel mas de largura constante.

A espessura total na chave é de 0^m,54 para a arcada de 50 metros e 0^m,44 para as outras duas.

A armadura dos arcos compõe-se de barras que seguem a direcção do extradorso umas, e a do intradorso as outras.

Nas nascenças, esta armadura prolonga-se pelos pilares e encontros para produzir o encastramento. O taboleiro superior que se confunde com as abobadas na chave dos arcos, contribue para a resistencia, constituindo amarração sobre os apoios.

A calçada e passeios são formados por ladrilhos de cimento.

Os pilares são solidos de beton armado, constituidos por um envolucro exterior que lhes dá o aspecto de pilares vulgares e por contrafortes verticaes que transmitem ao solo os impulsos e as cargas. Os quatro arcos das abobadas prolongam-se para o interior dos pilares assim como os enchimentos, de maneira que reforçam e contraventam os quatro diaphragmas verticaes. A fundação é constituida por uma sapata de beton armado. Os vazios estão cheios de beton magro de cal hydraulic destinado, a dar o peso necessário á estabilidade.

Os encontros estão constituidos essencialmente por quatro contrafortes verticaes que recebem o impulso dos arcos e o transmitem a uma sapata horizontal da fundação. A estabilidade dos encontros é garantida pelo peso do aterro que sobrecarrega a sapata e pelo proprio peso da obra.

As armaduras de todas as partes da obra são de aço. O coefficiente de ruptura prescripto era de 42 kilogrammas por millimetro quadrado e o minimo alongamento não devia ultrapassar 22 por cento.

Fizeram-se os calculos na hypothese da passagem de duas fileiras de carros de 16 toneladas em dois eixos e uma sobrecarga de 400 kilogrammas por metro quadrado sobre os passeios.

Nas experiencias distribuiu-se uma carga morta de 800 kilogrammas por metro quadrado para a calçada e 600 kilogrammas por metro superficial de passeios. Independentemente da passagem e estacionamento de veículos de 16 toneladas e de 8 toneladas, os ensaios por cargas moveis comportaram ainda a passagem de tropas em passo accelerado e passo gymnastico, assim como carros e um rôlo de 16 toneladas circulando sobre sarrafos de madeira que produzissem series de choques.

As provas com o peso morto executaram-se cinco meses depois da conclusão da obra e deram para o arco central um abaixamento maximo de 10 millimetres na chave. Cinco mezes depois realizaram-se as experiencias com cargas moveis que deram na chave do mesmo arco um abaixamento maximo de 4,4 millimetres quando passaram os carros e o rôlo, 1,9 millimetro com um corpo de tropa de 250 homens em accelerado e 5,6 millimetres para uma carga fixa de 560 kilogrammas por metro quadrado e constituída por todos os veículos reunidos e finalmente 5,5 na passagem do rôlo de 16 toneladas circulando segundo o eixo da calçada sobre sarrafos de 0^m,05 de espessura espaçados de 2 em 2 metros.

Mostram estas experiencias que nas pontes-estradas de beton armado de este sistema se verifica que as vibrações devidas ás cargas em movimento não revestem características perigosas.

Em Portugal, os Caminhos de Ferro do Estado teem

construído algumas pontes de beton armado segundo o sistema Hennebique, sendo para lamentar que os distinguidos engenheiros srs. Arthur Mendes e Raul Couvreur que, se não estou em erro, foram os que seguiram de perto estas construções, ainda não dessem publicidade áquelles trabalhos e ás provas a que elles foram submettidos. Os serviços absorventes a que se entregam dedicadamente aquelles illustres collegas não lhes consentem, como de resto sucede infelizmente a todos os engenheiros que se consagram ao serviço ferroviario, que deem publicidade ás observações que lhes facultaram obras de esta natureza ainda tão pouco usadas em Portugal.

Mello de Mattos.



Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto apresentado pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, para estabelecimento de uma segunda via no troço do referido caminho de ferro, entre as estações da Boavista e Senhora da Hora: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 9 do corrente, aprovar o mencionado projecto e autorizar o estabelecimento d'aquella segunda via.

Paço, em 12 de Junho de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento de Canha & Formigal pedindo a prorrogação, até 31 de dezembro de 1910, do prazo para apresentação do projecto do troço da linha do Alto Minho, compreendido entre os Arcos e Monção, a que se referem os contratos de 27 de setembro de 1904 e 4 de março de 1907: ha por bem, conformando-se com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado de 19 do corrente, conceder a referida prorrogação, á custa do prazo estabelecido no mencionado contrato para a construção do troço, que ficará reduzido a seis anos.

Paço, em 22 de maio de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Ampliação da especial n.º 8 p. v. — Transportes de gesso crú. — A Companhia Real resolvem que o expedidor que em seu nome e durante o prazo máximo de um anno, contado da data da primeira remessa, efectuar da estação de Obidos para as de Alcantara-Terra ou Mar, Braço de Prata e Povoa, nas condições da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade e por expedições de vagões completos da carga minima regulamentar ou pagando como tal, transportes de gesso crú que attinjam ou excedam 4.000 toneladas, terá direito ao reembolso da diferença entre o que houver pago por transporte e despesas de evoluções e manobras e o que resultar da aplicação dos seguintes preços especiais, compreendidas as ditas despesas de evoluções e manobras:

Alcantara-Terra ou Mar	810 réis por tonelada
Braço de Prata.....	800 » » »
Povoa	900 » » »

Para este efeito serão remetidas ao chefe do serviço de fiscalização d'esta Companhia (estaçao de Caes dos Soldados) as cartas de porte, devidamente refacionadas, das remessas feitas nas condições da presente concessão especial, a fim de por aquelle serviço se proceder á respectiva liquidação.

Caminho de ferro da Swazilandia

Ha dias lemos n'um dos jornaes de Lisboa que se ia proceder á delimitação de algumas fronteiras das nossas possessões ultramarinas, que ainda se acham por delimitar, e que por essa occasião se determinaria o ponto da fronteira da Swazilandia onde o nosso caminho de ferro deverá ligar com o que o Transvaal prometeu construir, de forma a ligar o porto de Lourenço Marques com o Rand por meio de uma linha ferrea que atravessando o importante districto da Swazilandia, vá ligar á linha de Breyton-Springs-Johannesburgo, que já hoje se acha em exploração n'uma extensão de 234 milhas, e que serve por meio de um ramal o importante centro agricola denominado Ermelo.

Surprehendeu-nos a noticia, porque ha muito que se deixára de falar em semelhante delimitação, e chegámos a acreditar que essa demora provinha da pouca vontade que as auctoridades do Transvaal tinham de que fosse fixado o ponto de juncção dos dois caminhos de ferro nas montanhas dos Libombos-Swazilandia.

Como os nossos leitores devem estar lembrados, a construção do caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira da Swazilandia foi determinada pelo então ministro da marinha e ultramar o sr. Raphael Gorjão, que sendo governador geral da província de Moçambique obtivera de Lord Milner, n'essa epocha alto commissario do governo transwaaliano, a promessa do seu prolongamento, por parte do governo do Transvaal, até Johannesburg.

Em 1904 procedeu-se aos estudos, por nossa parte, do traçado do projectado caminho de ferro que partiria da primeira estação da antiga linha de Lourenço Marques a Ressano Garcia (Machava) dirigindo-se sobre a fronteira da Swazilandia onde se encontraria com a que o governo do Transvaal, por sua parte, se tinha obrigado a construir, e que ligaria o porto de Lourenço Marques com o importante centro do Rand por meio d'um caminho de ferro de relativa e facil construção (attentas as condições do terreno) e sensivel reducção de distancias, pois encurtaria approximadamente em 5 horas o trajecto dos comboios correios entre Lourenço Marques e Johannesburg, (em relação ao que hoje se despende pela linha de Lourenço Marques a Pretoria).

Terminados que foram todos os trabalhos respeitantes aos estudos d'este caminho, determinou-se a sua imediata construção, dando se inicio a ella em 15 de maio de 1905, e d'esta data em deante tal incremento se deu aos trabalhos que em 31 de março de 1906 achava-se completa a plataforma da via desde o K. 5 até ao perfil 37,400, fim da 1.ª secção d'esta linha.

O resto dos importantes trabalhos que faltava executar eram, segundo vimos do relatorio publicado pelo engenheiro-director da construção d'este caminho de ferro, os seguintes:

Ponte do rio Matolla, aqueductos na zona entre Matolla e Umbeluzi, ponte de 10 metros além do rio Matolla, assentamento da via definitiva na extensão de 24 kilómetros, balastragem de toda a via, assentamento de mudanças de via (tipo definitivo), signaes semaphoricos, tomas de agua, balisagem e cadastro, telegrapho (installações definitivas), completar a estação de Machava, apeadeiro de Beleluan e casa da guarda de Estivel.

Faltavam ainda todos os trabalhos da plataforma da via entre Lourenço Marques e o kilometro 5.

Todos estes trabalhos se achavam concluidos em fins de 1908, vendo-se então o governo português obrigado a paralysar os trabalhos para além das montanhas dos Lembos, por desconhecer o ponto da Fronteira onde o nosso caminho de ferro deverá ligar com o do Transwaal.

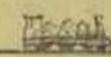
As estações da nova linha da Swazilandia que em 31 de junho de 1908 se achavam em exploração eram as seguintes:

Beleuane, K. 21 (apeadeiro), Estivel, K. 29 (apeadeiro), Bohane K. 37 (estação), Muguene, K. 48 (estação).

Estas estações são servidas pela de Machava, estação de entroncamento da antiga linha de Lourenço Marques e que fica à distância d'esta 10 kilómetros.

Como o trasego local era, e é por enquanto, quasi nulo, efectuavam-se apenas um comboio mixto-diário ascendente e outro descendente, que transportavam quasi exclusivamente o pessoal, mantimentos e material de construção.

(Continua).



A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXII

Paul Chapuy empregou as suas mais activas diligências em melhorar o sistema de exploração da rede da Companhia Real, adquirindo locomotivas de poderosa acção em tração e velocidade, e material circulante de veículos que permitissem rápida comunicação, não só dentro do paiz como no serviço internacional, especialmente para Paris, combinando o serviço interno com o da Companhia dos *wagons lits*, seguindo o itinerario mais curto de Lisboa-Pampilhosa e ahi, em combinação com a Companhia da Beira Alta, pela Guarda e Villar Formozo, Medina del Campo a Irun, Hendaya, Bordeus, Paris.

Secundado pela proficiente cooperação do engenheiro Roca, as aquisições no estrangeiro, e trabalhos nas officinas de Lisboa habilitaram o serviço de circulação de comboios a atingir o mais importante desenvolvimento em commodidade e rapidez.

A deteriorada saúde do engenheiro Jean Roca e a sua debil compleição não lhe permitiram uma longa permanencia no proficiente desempenho de seu cargo, difícil e trabalhoso, vindo a sucumbir dos estragos da tuberculose que nenhum assiduo e dedicado tratamento pôde debellar.

A Companhia Real, sempre solicita em reconhecer os bons serviços dos seus agentes benemeritos, prestou ao seu saudoso engenheiro a sua gratidão em sumptuosas exequias celebradas na Egreja de S. Luiz de França, a que se associaram o Ministro das Obras Públicas de Portugal e o Ministro de França, acompanhados de todo o pessoal superior e operario da Companhia.

O engenheiro Jean Roca foi substituído pelo distinto engenheiro Laviale d'Anglards que ainda actualmente dirige, com a mais notável competencia profissional e dedicado zélo, o serviço de Material e Tracção.

O director Chapuy, aproveitando as faculdades regulamentares que autorisam a companhia a reformar os seus chefes de serviço sem attenção a tempo de serviço, mas garantindo-lhes a pensão annual como tendo completado esse tempo, propôz a reforma do engenheiro chefe do serviço dos armazens, tirando a este serviço a execução técnica sob a qual funcionava, e incumbindo aos diversos serviços de exploração a aquisição e emprego do material de que respectivamente carecem, e limitando as funções do chefe de serviço de armazens a um simples agente d'economato, para o exercicio das quaes não se carece de condições técnicas.

Além do engenheiro chefe do serviço de armazens, o

director Chapuy propôz e obteve a reforma de diversos agentes superiores ainda válidos, com o que agravou a situação da caixa de pensões sem necessidade de urgencia, e com flagrante injustiça para com algumas das victimas. Outros foram por modo tão injusto tratados por esse director que preferiram pedir a sua reforma, contando-se entre estes o director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, não havendo com este antigo funcionario do serviço do trasego consideração por seus longos serviços e prática do funcionamento de um dos mais importantes serviços de exploração, e conhecimentos que elle tem demonstrado possuir, no seu encargo da direcção do unico periodico que trata dos assumtos ferroviários do paiz, e que por via da *Gazeta* são transmittidas para o estrangeiro. (*)

Ao mesmo tempo que o engenheiro Chapuy, a pretexto de economia no serviço a seu cargo, sacrificava empregados antigos e agravava a caixa de pensões, apresentava á companhia a reclamação, em seu favor, do aumento de seus proventos, sob pretexto de ter sido convidado para o lugar de director do Caminho de ferro do Norte de Espanha, do exercicio do qual devia auferir remuneração superior á que recebia da Companhia Real, que continuaria a servir se lhe pagasse salario igual ao que lhe era oferecido.

A Administração da Companhia, para evitar as consequencias do abandono do seu director, accedeu á reclamação, e assim continuou o engenheiro Chapuy a ocupar o cargo de director da exploração.

(*) Explicação necessaria:

Como é natural, a pessoa visada n'estas amaveis referencias, procurou evitar que elles viessem a publico, no proprio jornal que dirige.

Ao pedido que fizemos ao nosso dedicado collaborador, auctor d'este registro absolutamente verídico de factos, que constitue um dos mais valiosos documentos para a historia dos nossos caminhos de ferro, respondeu s. ex.^a exigindo a publicação da seguinte declaração:

O director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* por sua modesta apreciação dos serviços prestados á Companhia Real, no cargo em que por longos annos coadjuvou o chefe do serviço commercial, hesitou em publicar o que, em abono da verdade, pelo relator dos factos que constituem o desenvolvimento da exploração da rede L. e N. de Portugal, é fielmente narrado.

Não accedem o autor d'esta historica commemoração dos progressos conquistados pelos esforços e dedicação dos agentes da Companhia Real a privar o actual director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* do direito que tem ao reconhecimento do seu merito.

E a demonstração de que a sua separação do serviço activo da Companhia por sua *forçada* reforma prova pouco em favor de quem julgou inutil colaboração para o progressivo desenvolvimento dos serviços de exploração a sua activa e valiosa acção propria e pessoal, como director e principal informador pessoal no periodico especial dos assumtos ferroviários em que tem por collaboradores os principaes e mais conceituados profissionaes do paiz.

Pelas modestas exigencias do director d'esta *Gazeta* somos obrigados a esta declaração.— O relator das *Synopses dos Directores da rede de L. e N. de Portugal*.

Este novo documento ainda mais vem agravar a situação, e leva-nos a completar as informações do intelligente historiador com uns esclarecimentos que nunca tivemos tenção de trazer á imprensa, mas que vêm agora a propósito como elementos para a apreciação da gerencia da exploração da nossa principal rede ferroviaria n'aquelle periodo.

E um punhado de verdades que podem ser certificadas por muitos dos ainda hoje, felizmente vivos, administradores da Companhia Real, empregados superiores, e até pelo proprio ex-director mr. Chapuy.

Em 1897 o então inspector, chefe da repartição do Trasego, recebendo, no exercicio do seu cargo, continuas queixas dos comerciantes de Lisboa, Porto etc., pela demora com que recebiam as expedições vindas de Paris,

por grande velocidade, ou por terem que se sujeitar aos elevados preços que a Companhia dos Vagões-Leitos exigia pelo transporte de volumes no comboio *Sud-express*, pensou organizar um serviço que obtemperasse a esses inconvenientes, por meio da criação d'um agente em Paris, que expedisse no mesmo dia os volumes que lhe fossem entregues, e outros nas duas fronteiras que os fizessem seguir sem demora a Lisboa e Porto.

Tendo elementos seus para fundar esse negocio de grande vantagem para o commercio e para as companhias que não só melhor serviam o publico como atraíam ás suas linhas numerosos transportes que preferiam a via marítima, elle propôz verbalmente á direcção, ir a Paris organizar esse serviço, dando-lhe a companhia apenas os passos necessarios e só pagando as despesas se elle de lá trouxesse trabalho util.

O director geral observou-lhe que isso implicava a combinação com agentes estranhos ás companhias, o que não achava conveniente; mas que sendo a ideia util e podendo dar bons resultados, mesmo para a companhia, o proponente devia pôr-a em prática, de sua conta, ao que elle director, o aconselhava.

Nesta situação, o inspector do Trafego transmittiu a mr. Petit, agente internacional do Norte de Espanha, em Irun, as suas intenções e o desejo de que a casa Gondrant Frères, acreditada em toda a França e Espanha, fosse a expedidora.

Mr. Petit respondeu-lhe indicando mr. Nestor Irriger, também agente de expedições em Paris e Bruxellas, e com esse foram entabolidas as negociações para o serviço, para o qual o socio portuguez deu toda a organização de modelos, rotulos, mappas, forma de funcionamento e até o titulo, *Le Rapide*.

Mas as suas ocupações no caminho de ferro e a direcção d'este jornal não lhe deixavam o tempo necessário para gerir aqui um tal serviço, do qual encarregou um francez que lhe apareceu aqui e a isso se ofereceu, associando-o nos lucros.

Logo após as primeiras transacções, a casa de Paris suscitava a ideia de aumentar os lucros da empresa, agrupando os volumes, isto é, enviando diariamente, como uma só remessa, expedições de diferentes e para diferentes consignatários.

Como isto era, e é, prohibido pelos regulamentos portuguezes e espanhoes, o socio portuguez oppoz-se tenazmente, contra o parecer do socio de Paris e o do francez aqui encarregado do escriptorio, o qual, vendo n'essa forma de illudir e prejudicar os caminhos de ferro, uma fonte de elevados lucros certos, e tão cheio de ambições como faltos de dignidade, combinou-se com a casa de Paris para pôr fôra do negocio quem n'elle o tinha admittido, protegendo-o e auxiliando-o com verdadeira dedicação.

Para o annular, dirigiu-se a casa de mr. Chapuy, onde, como compatriota, foi maravilhosamente acolhido, e ahí lançou sobre o seu bemfeitor toda a casta de diffamações.

Taes infamias lhe insinuou e tão propenso era o espirito de mr. Chapuy a acreditar facilmente tudo quanto a intriga e a maledicencia lhe segredavam, que dando ouvidos ao seu indigno compatriota, chegou a prometter-lhe demittir o inspector do Trafego. E assim se propôz fazel-o; mas teve que desistir d'essa injustiça perante as provas irrefutaveis que este apresentou, da infamia de taes acusações, e o testemunho do conselho de administração, conchedor a fundo da dignidade que sempre caracterisara aquele funcionario.

Entretanto o miseravel a quem mr. Chapuy tanto credito dera, fugia de Lisboa, por temer que no tribunal, onde era chamado a prestar contas das suas proezas diffamatorias, lhe descobrissem que em Paris tambem a polícia tinha negocios com elle.

Mas, mr. Chapuy, vendo-se vencido não deixou, ain-

da assim de vingar-se, e tendo já formado o plano de desmembrar o serviço do Trafego, tornando-o uma simples fabrica de tarifas, sem importancia, transferiu o inspector para o serviço dos Armazens, onde, julgava elle, o empregado dedicado e util se annullaria. Tambem contava, para prejudical-o, que esta *Gazeta* se fizesse eco do seu director, pondo a publico as injustas perseguições de que elle fôra vítima.

Ainda este plano lhe falhou, porque a *Gazeta* nunca tratou de assumtos de interesse pessoal, nem mesmo do seu proprietario.

Entretanto era-lhe enviado, de Irun, um jornal em que se referia que o calumniador se achava na enxovia da cadeia de Bilbau, por ter roubado ao seu socio, mr. Irriger, o melhor de 25 mil pesetas. Este senhor que é hoje, espontaneamente, assignante do nosso jornal, sabe bem se dizemos a verdade.

Foi então que mr. Chapuy, conhecendo o seu erro, veio, dignamente, estender a mão ao empregado que por esse erro fôra victimado. Mas era tarde. O desgosto fôra profundo para que pudesse ser reparado. Este respondeu áquella honrada confissão com o pedido da sua reforma, pela qual insistiu, apesar de mr. Chapuy lhe offerecer qualquer outra collocação na companhia.

E já que, o antigo chefe e o sempre amigo com a sua amavel referencia que só á sua velha amizade devemos, nos fez, excepcionalmente, roubar a outra leitura mais util tanto espaço no jornal, não devemos deixar de gravar aqui o eterno reconhecimento á memoria de um morto e á amizade de um vivo: Henri Daenhardt e Victorino Vaz Junior, os dois prototypos da dignidade que foram, n'esses crueis transes, os defensores tenazes da justiça que assistia ao empregado perseguido.

Depuração das águas de alimentação

São de todos bem conhecidos os inconvenientes que proveem da presença de saes calcareos nas águas empregadas nas caldeiras, ou para a obtenção de productos que devendo ser puros, veem misturados com corpos que os tornam improprios para o consumo, devido aos saes de calcio e de magnesio que a agua em que foram dissolvidas os componentes lhes introduziram.

Nas caldeiras, a formação dos saes que se encontram nas paredes eleva sensivelmente o consumo do combustivel, porque sendo maus conductores do calor, impõe a necessidade de augmentar a intensidade do foco para elevar a agua a uma determinada temperatura.

Experiencias feitas mostram que uma camada de saes da espessura de 0^m,0015 a revestir as paredes da caldeira eleva o excesso do combustivel 12 %, chegando a ser necessário empregar 50 % mais de combustivel quando essa espessura atinge 0^m,013.

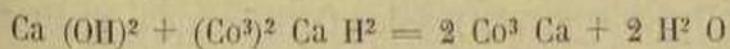
Para obviar a este inconveniente o melhor meio é a depuração das águas, precipitando os saes calcareos que ellas contenham em dissolução.

A separação pode obter-se por dois processos: por meio de agentes chimicos automaticamente dosados e distribuidos, determinando a precipitação dos saes e eliminando-se com elles; e pelo tratamento da agua pelo calor, produzindo a dissociação.

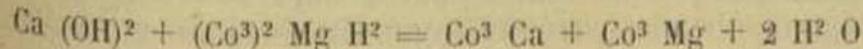
A combinação dos dois processos é muito economica e vantajosa para pequenas installações em que os motores são de escape livre, porque é o vapor d'escape que se utilisa como fonte de calor.

Os carbonatos tornam-se facilmente solubles na agua pela presença do acido carbonico que os converte em bicarbonatos. Se conseguirmos dissociar o acido carbonico da combinação, os bicarbonatos precipitar-se-hão sob a forma de carbonatos neutros insolubles.

Na depuração a frio emprega-se como saturante a cal estineta, hydrato de calcio, vulgarmente conhecido por agua de cal, dando lugar à seguinte reação:



ou para os saes de magnesio:



Para o sulfato de calcio obtem-se a precipitação por meio do carbonato de soda do commercio, produzindo a seguinte reação

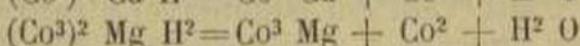
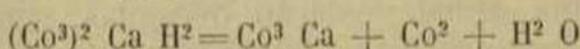


O aparelho onde estas reações se produzem compõe-se de um saturador D onde se deita a agua de cal, de um deposito semi-cilindrico que distribue a solução de carbonato de soda, e de um decantador E com capacidade proporcional á quantidade d'agua que se quer depurar.

O aparelho funciona automaticamente, e é de uma simplicidade tal que qualquer operario pode trabalhar com elle.

*

A depuração pelo calor é baseada no principio de que o vapor d'escape sendo aproveitado eleva a temperatura da agua a 100°, dando lugar á ebulação, o que põe em liberdade o acido carbonico, determinando consequentemente a precipitação dos carbonatos de calcio e de magnesio, como se verifica pelas fórmulas seguintes:



A economia assim realizada é mais importante do que a que se obtém com a depuração a frio pelos agentes químicos, por que além das economias inherentes ao emprego da agua depurada de que atraç fallamos, temos ainda a acrescentar a vantagem de poder alimentar a caldeira com agua a 95°, temperatura alcançada pela utilização do vapor d'escape, origem de calor geralmente despresada.

A alimentação com agua muito quente oferece as seguintes vantagens:

Evita as dilatações sucessivas do metal da caldeira a que dá lugar a alimentação com agua fria;—Facilita o conservar sempre a mesma pressão, circunstancia que se não dá com a agua fria que a faz descer bruscamente;—Determina a economia de combustivel equivalente á diferença entre a temperatura normal e 95°, economia que se torna mais evidente com o seguinte exemplo:

Imaginemos uma machina d'escape livre, com a força de 50 cavallos, consumindo portanto 50×20 ou 1.000 kilogrammas de vapor por hora.

Se utilizarmos o vapor d'escape a 100° d'esta machina, o que corresponde a 375 calorias, approximadamente, de calor latente, teremos $375 \times 1000 = 375.000$ calorias por hora que o vapor transmite á agua.

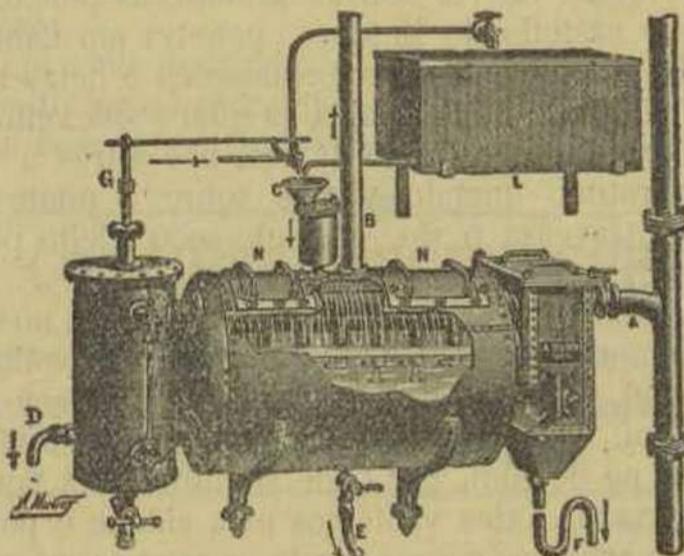
Supondo que a temperatuaa d'esta é de 15°, antes da passagem no depurador, d'onde sahe ao minimo a 95°, veremos que se realiza uma economia de combustivel correspondente ao necessário para elevar a agua a 80°.

O apparelho para fazer a depuração compõe-se d'un purificador de oleos, onde o vapor se depura; d'un cilindro onde o vapor entra em contacto intimo com a agua e onde se opera a precipitação dos saes de incrustação; e de um deposito para onde a agua impura corre, e no qual

existe um fluctuador que regula automaticamente a sua admissão.

* * *

Quando a agua contem sulfatos de cal, o que se chama vulgarmente agua salobra, a ebulação não sendo suffi-



Apparelho para depuração a quente

ciente para os precipitar, torna-se preciso accrescentar ao apparelho um deposito distribuidor de solução de carbonato de soda, que funciona como já atraç deixamos dito.

Este apparelho é construido de maneira a limpar-se com a maxima facilidade.

A sua invenção foi um grande passo para a vulgarização da depuração das aguas para usos industriaes, problema que por muito tempo se conservou sem solução, mas que o sr. Buron, constructor, de Paris, conseguiu realizar, produzindo, para esse fim, apparelhos simplissimos e de um custo relativamente insignificante, attentas a economia e vantagens que acarreta.



XVII

O valle do Creuse — De Limoges a Narbonne — O Syndicato de iniciativa local de Carcassone — Uma imitação util — De Narbonne a Perpignan — Vernet.

Voltar pelo mesmo caminho é principio nosso só o fazermos quando não ha outra via a seguir.

Eis porque preferimos, d'esta vez, sahir de Paris pela linha que vem a Toulouse.

Verdade que esta já não nos é desconhecida, em grande parte, por a termos percorrido, em 1906 até Limoges e descripto aqui em 1907, paginas 138-139 d'esse volume.

Esta linha é, como então dissémos, uma das mais pittorescas da França, e percorrendo-a no commodo e rapido trem que sae de Paris de manhã empregamos bem o dia em admirar os mais variados panoramas.

O valle do Creuse, a grande attracção da região d'Argenton, desarma-nos o apetite de ficar ali uns dias e fazer a visita dos maravilhosos desfiladeiros que apertam o rio e o fazem marulhar.

Mesmo quem, apressado, não quizer perder um dia, pôde visitar este valle em duas horas, partindo de Paris no primeiro expresso e abandonando-o em Argenton para tomar ali o seguinte.

Desde Limoges a via percorre um paiz accidentado, galgando valles sobre viaductos, e atravessando montes por meio de numerosos tunneis.

Uzerche, que se vê, mesmo da carruagem, é uma vilasinha de plena edade média, com as suas casas orna-

mentadas de torres, edificada sobre um promontorio na margem do Vizière. E' ao lado d'este rio que vamos, depois, percorrendo o valle, transformado em estreita garganta, passando depois á região de Cahors tambem accidentada, obrigando a via a passar continuas obras d'arte até que passado o tunnel aberto sob as grandiosas penedias que sustentam o castello de Mercués, penetra em Cahors por uma brecha das suas velhas fortificações e deixa-nos vêr a galante cidade do Lot, à saída da qual a sua velha ponte de pedra, ornada de estreitas torres, nos atrai a vista, á direita, sobretudo quando vamos sobre a ponte da via ferrea que atravessa o rio, gosando-se o effeito phantastico da cidade a retratar-se nas aguras.

Atravessamos depois o Aveyron e o Tarn, já nossos conhecidos, em outros pontos, desde a visita que lhes fizemos em 1906, e chegamos a Montauban, onde, sem mudar de carruagem, deixamos as linhas da companhia d'Orleans para entrar na do Midi, por onde seguiremos a Toulouse.

Já duas vezes antes visitámos esta cidade e pouco de novidade lhe achamos agora, aparte os seus novos museos, concluidos e cheios de enormes riquesas historicas.

Consagrada a este bello edificio uma visita minuciosa e outra á exposição, que era modesta, passada a noite no agradavel *boulevard* onde ha bons restaurantes e concertos, podemos partir, pela linha de Toulouse a Narbonne que não conheciamos porque só de noite a passaramos em 1901.

Sem grandes obras d'arte, por um paiz aprazivel, a linha segue sempre o mesmo traçado do canal do Midi, a linha de agua que aproveitando a corrente do Garonne e do Aude communica o Mediterraneo com o Atlântico, comunicação de certa importancia relativa, para todo o comércio do Sul da França.

Não têm faltado, mesmo, os projectos de alargamento d'esse canal, tornando-o utilizavel á grande navegação.

O ponto mais importante porque se passa é Carcassonne, a cidade acastellada desde o seculo V, que d'esse facto tem o seu justificado orgulho e o faz valer, chamando a visitar a sua *cité* milhares de excursionistas.

O reclamo é especialmente feito pelo Sindicato de iniciativa local, uma das mais activas e bem organisadas associações d'este genero, na França.

Estas associações são similares ás sociedades de desenvolvimento da Suissa, e teem por fim promover a affluencia de excursionistas, facilitar-lhes commodidades, regular os serviços, evitar abusos que os desgostem, iniciar festas, incitar os melhoramentos locaes; e tão bem esta se tem desempenhado da sua missão que a ultima estatística nos diz que Carcassonne, cuja população é de 30.000 habitantes, foi, no anno passado, visitada por 27.000 turistas, isto é, numero quasi igual áquelle, os quaes deixaram ali, só em consumo que fizeram e serviços que utilizaram, o melhor de cento e trinta contos de réis.

Que as nossas povoações dignas de admiração e merecedoras de uma visita se vejam neste espelho, e calculem quanta riquesa perdem com a sua falta de iniciativa e de bom criterio para tratarem dos seus interesses, e se apresentem em fundar associações d'esse genero, como já existem em quasi todos os paizes.

Imitamos tanto o estrangeiro; tomamo-lhes o figurino para o fato, para as comidas, para o descanso dominical, para as questões politicas; vemos sempre nelle um exemplo a seguir com proficuidade. O que não fazemos é vêr como elle trabalha pelos seus legitimos interesses; como elle se dedica pelos progressos locaes, certo de que elles não só representam o melhoramento, que lhes é agradavel á vista, mas o aumento de receita que lhes é util ao bolso.

Segundo de Carcassonne e atravessando o canal vamos, na falda do monte Capendu, descendo até Narbonne, cidade sem interesse, onde, dirigindo-nos á fronteira espanhola, temos que mudar de comboio, deixando que o nosso

se dirija a Cette, para tomarmos o que vem em sentido contrario.

A linha inflete para o sul sempre por terrenos alagadiços e entre os contrafortes dos Corbières e o Mediterraneo.

Occasiões ha em que o viajante pensa que vai em paquete, porque de um e outro lado só vê agua. É a passagem sobre as estreitas linguas de terra que atravessam as bahias, além das quaes, para a esquerda, se estende o mar.

A primeira d'estas grandes bacias tem 18 kilometros de extensão; a segunda 12 e a ultima 15,

Só 46 kilometros depois de Narbonne se deixa de ver agua passando-se a ter, á direita, por horizonte, os Pyrineos, dos quaes se destaca o Canigú, com os seus 2.785 metros.

Em breve chegamos a Perpignan de onde costumamos seguir sem paragem, mas onde d'esta vez resolvemos descer do comboio.

Sabíamos que perto era a estação thermal de Vernet, pertencente ao nosso compatriota, hoje falecido, o conde de Burnay, e isso nos excitava a curiosidade de visitar aquelle estabelecimento.

O pequeno guia que tínhamos dizia-nos que havia bons hoteis, casinos, bom parque, estabelecimentos de banhos com todos os modernos aparelhos — uma instalação perfeitamente completa.

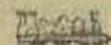
Quizemos verificar de «visu».

Essa resolução permite tambem ter uma hora exacta para dar uma vista de olhos a Perpignan, tomando á porta da estação o carro electrico que nos leva ao centro da cidade e voltando no mesmo carro ao ponto de partida. Vêse assim o mais importante, e passa-se melhor o tempo do que esperando na estação.

Eis que o comboio se prepara para sahir em direcção a Villefranche, estação que serve Vernet-les-Bains.

Tomemos logar nesse modesto trem curto, cheios de curiosidade por vêr como um espirito arrojado faz progridir lá fóra uma grande estação de aguas, enquanto as nossas, cá, se conservam em lamentavel atrazo.

Tambem nos aguçava o apetite ir pernoitar no Grande Hotel de Portugal, em França, quando no paiz não temos um unico com este titulo.



Os negócios da Companhia Real

O sr. Henrique Kendall, um dos nove accionistas que na ultima assembleia geral da Companhia constituiram opoção á approvação do relatorio, tornando-se eco da defesa dos supostos interesses dos possuidores de obrigações de 2.º grau, vendo o nosso artigo do numero passado e a referencia que ao mesmo assunto se fazia no boletim financeiro, chama a nossa attenção para o comunicado que fez publicar no «Commercio do Porto» em defesa das suas opiniões.

E' praxe jornalistica não se responder a comunicados em artigos da redacção; todavia não duvidamos fazer uma excepção em favor do sr. Kendall, não só pela consideração que s. ex. nos merece como porque o seu artigo nos dá bem a medida das altas qualidades de justezza da sua consciencia, tão elevadas, que tentando defender theorias falsas, a pena se lhe recusa e faz declarações que inteiramente o põem d'accordo com o nosso parecer.

Já em tempo — e ha bons 25 annos — sustentámos questão parecida, nos jornaes espanhóes, em defesa dos interesses portuguezes, contra o illustre homem de estado Moret y Prendergast, e ficámos victoriosos. Isso nos valeu do nosso governo o pequeno laço de cavalleiro de Christo com que muito se honra a nossa botoeira. D'esta vez succeder-nos-ha o mesmo (menos o laço, bem entendido). Facil victoria nos oferece o sr. Kendall desde

que, para provar quanto o conselho de administração da companhia tem andado mal, escreve o seguinte periodo:

Ora, eu estou, e sempre estive, de plenissimo acordo com as allegações referentes á zelosa e proficiente administração da Companhia; ás grandes vantagens obtidas dos gastos feitos com novas instalações e aquisições de novo material e de novas linhas ferreas. *Tudo isto eu teria gostosamente sancionado, se tivesse a honra de pertencer á administração da Companhia.*

Esta simples declaração de que nos permittimos griphar o final, dispensava-nos de mais commentarios, e deixa no escuro quaesquer outras considerações — bem paliadas e forçadas com que completa o seu artigo.

Pede a nossa lealdade que digamos que a este periodo se segue, porém um outro que diz:

“Apenas divergia n'um ponto, que é a nossa magna questão.”

Qual é esse ponto? Vamos a vê-lo nos periodos seguidos, e encontramos que é: fazendo-se todos os gastos que se fizeram, que s. ex.^a aprova e approvaria se fosse vogal do conselho, não pagar cumulativamente e com o mesmo dinheiro o juro completo ás obrigações do 2.^º grau.

A menos que s. ex.^a sendo administrador da companhia não dispusesse do poder do Creador, no milagre da multiplicação dos pães, não sabemos como isso se conseguisse.

Houve, em tempo, um benemerito que possuindo inscrições no valor de uns dez contos de réis, deixou em testamento cinco contos para escolas, oito para azylos, quatro para hospitaes e ainda legava o remanescente ao testamenteiro.

O sr. Kendall estava no mesmo caso.

Depois pergunta s. ex. em que lucraram as obrigações de 2.^º grau com os melhoramentos que se teem feito e que elle approvava. Claro como agua que se a companhia tem hoje um rendimento que lhe permitte *com segurança* distribuir 10 francos, o deve ao desenvolvimento do seu trâfego, graças a taes melhoramentos, e que se não os fizesse, nunca teria distribuido juro algum, nem sequer o juro integral ás obrigações do 1.^º grau; teria estripado a galinha dos ovos d'ouro, não poderia hoje dar nem os 10 francos que hoje lhe vota.

Aqui está porque o conselho da companhia, em virtude da auctorização do § 1.^º do art. 3.^º dos estatutos, fez aquellas despezas, e porque o sr. Kendall a cuja inteligencia e conhecimentos de boa administração rendemos justiça, declara que as teria votado.

Continuando — é ainda a consciencia que falla — o ilustre comunicante despe o dominó de accionista com que se apresenta em dois pontos do seu artigo, e tratando de «pobres victimas» os possuidores de obrigações de 2.^º grau, investe contra os seus tyrannos, os accionistas, que nada importa «não terem recebido dividendos, se as suas ações teem um futuro prospero e brilhante» representando «uma riqueza no futuro». São palavras de s. ex.^a.

Mas nesse caso, se a situação dos accionistas é tão invejável e a grande vantagem é não receber rendimento algum, capitalizando disponibilidades, aconselha s. ex.^a que *nada se distribua* aos titulos de 2.^º grau, meio seguro de se lhes preparar «um futuro prospero e brilhante».

Ou a logica é uma falsidade.

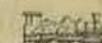
Cremos ter respigado tudo que no comunicado havia que desse assunto a resposta, que tem que ser breve porque o incidente está concluído.

E concluído a contento de todos, pela sentença do tribunal do commercio de 25 do corrente que julgou «improcedente e destituída de fundamento jurídico» a acção de suspeição de deliberações da assembleia geral da companhia, interposta pelo grupo portuense, condenando o auctor nas custas.

A contento de todos, sim; porque, de contrario, chorava a justiça vendo que mais valor tivera a oposição de uma infima minoria do que o voto da quasi totalidade de uma assembleia de 43.000 ações, e de outra, em Paris, de

161.000 obrigações; choravam os possuidores de obrigações que não podiam receber o seu dividendo — pelo que tornariam responsavel o grupo de protestantes do Porto; chorava até este grupo, ao ver descer a cotação das suas obrigações que tantos extremos lhe merecem, e perder de valor as ações com que veio á assembleia armazem redemptor.

Era um valle de lagrimas completo, deante do qual não nos permittiríamos responder ao nosso illustre contradictor com este bom humor que elle não nos levará a mal.



COMMERCIO PORTUGUEZ

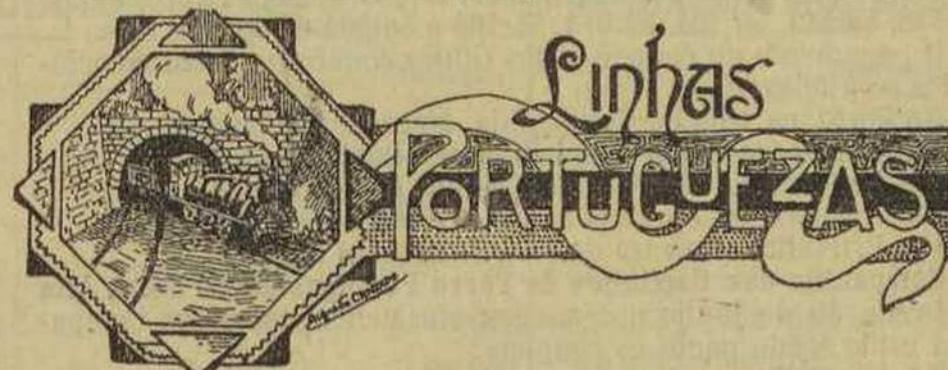
Importação e exportação por classes da pauta nos meses de janeiro a setembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	2.401.170	1.748.971
Materias primas para as artes e industrias	19.865.172	20.326.813
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	5.126.681	5.461.610
Substancias alimenticias.....	14.847.413	9.423.349
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	4.404.169	5.437.125
Manufacturas diversas.....	3.925.794	3.941.595
Taras	87.696	80.836
Total.....	50.658.097	46.120.499

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1908	1907
Animaes vivos.....	3.064.334	2.899.791
Materias primas para as artes e industrias	4.904.138	5.169.070
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	824.096	1.156.154
Substancias alimenticias.....	10.402.732	11.617.502
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	83.929	89.409
Manufacturas diversas.....	4.491.397	4.582.078
Total.....	20.770.626	22.514.004



Porto à Povoa. — Foi auctorizada a companhia do Caminho de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão a estabelecer uma segunda via entre as estações da Boavista e Senhora da Hora.

Lobito. — Foi apresentado ao governo pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela o pedido de prorrogação de prazo para a construcção da linha de Lobito.

Caminhos de ferro de Lourenço Marques. — A receita bruta d'estes caminhos de ferro durante o anno de 1908 foi de 1.180:367\$779 réis que, comparada com a de 1907 que foi de 1.091:702\$431 réis, accusa uma diferença a favor de 1908 de 88:665\$348 réis.

O movimento de mercadorias foi o seguinte :

Em 1907 — 434.613 toneladas, em 1908 — 471.575 toneladas, ou sejam 36.962 toneladas a favor de 1908.

A despesa bruta em 1907 foi de 687:872\$877.

Serviço internacional.—O governo recebeu propostas relativas ao emprego de vagões de eixos intermutáveis para o transporte de mercadorias entre França e Portugal, passando a fazer-se, logo que seja empregado este sistema, todo o itinerário sem necessidade de trasbordo.

Setil a Peniche.—A população das regiões interessadas trata de obter a construção de uma linha que ligue Setil com Peniche, passando pelas freguesias de Cartaxo e Rio Maior.

Valle do Vouga.—Começaram já as expropriações em Agueda, para a continuação d'esta linha.



Para o Ribatejo

Continua em **10\$200 réis** a nossa subscrição. Se até à publicação do nosso próximo número não recebermos mais algum obolo, entregaremos esta importância à respectiva comissão.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — No sorteio de obrigações da série «Mirandela-Bragança», a que se procedeu em 9 de junho, sahiram sorteados os n.ºs 42:651 a 42:655 e 47:386 a 47:390.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 1.º semestre de 1909, começará hoje em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º, das onze horas da manhã ás duas da tarde, e continuará em todos os dias úteis, até 17 d'este mês, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, na casa bancária Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Allianca.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1909, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 381, 4:269, 4:611, 6:309, 8:596, 9:220 de réis 450\$000, e 11:742, 11:466, 19:177, 19:775, 21:172, 22:143, 23:573, 23:595, 24:029, 25:058, 26:206, 29:504, 31:939, 32:135, 32:399, 35:572, 35:633, 39:505, 42:844, 03:999, 47:050, 47:360, 47:570, 48:037, 48:738, 49:243, 50:104, 52:914, 54:168 e 56:392 de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os números mencionados será feito hoje:

No Porto, na sede da Companhia, á rua de Bellomonte, 49.
Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.
Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.
Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorps & C.º.
Em Bruxelas, em casa dos srs. J. Mathieu & C.º.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta — Desde 30 de junho que aos srs. obrigacionistas d'esta Companhia estão sendo pagos os coupons:

N.º 9, relativo ao 1.º semestre de 1909, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, á razão de 7 francos, cada um, líquido d'imposto em França:

N.º 4, relativo ao anno de 1908, das obrigações privilegiadas de 2.º grau, á razão de 3 francos cada, líquido d'imposto para o Thesouro Francez:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte;
Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º;
No Porto, no Banco Allianca.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque si Paris, que vigorar no dia da apresentação, com isenção do imposto de rendimento em Portugal, nos termos do art.º 5 da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 d'outubro de 1905; exceptuando, porém, 7.355 obrigações d. 2.º grau que, por não estarem comprehendidas n'aquella lei e decreto, a Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro Portuguez o imposto de rendimento, a fim de que os portadores de todas as referidas obrigações fiquem igualados na isenção do dito imposto.

Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão. — No sorteio semestral de 20 obrigações para serem amortizadas, coube a sorte ás dos seguintes n.ºs 81, 87, 89, 159, 160, 554,

572, 682, 878, 939, 1:215, 1:500, 1:515, 1:624, 1:672, 2:392, 3:111, 3:834, 4:295 e 5:406. O pagamento d'estas 20 obrigações pelo seu valor nominal e dos juros que lhes competem do semestre corrente, bem como o pagamento dos juros do mesmo semestre (coupon n.º 59) de todas as outras obrigações d'esta Companhia, em circulação, effectuar-se-ha hoje e em todas as quintas feiras seguintes, ás doze ás duas horas da tarde, no Porto, na sua sede, e em Lisboa, na casa bancária dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de junho de 1909.

Prepara-se uma conversão da dívida fluctuante, interna, fazendo o governo ao que se diz, uma emissão de títulos vencíveis a prazos fixos e a um juro inferior ao de 6 % que as promissórias d'esta dívida hoje vencem.

Nada se sabe d'esta operação que, nos seus fins, tem uma vantagem e nos seus efeitos terá uma desvantagem bem palpável.

Desde que, por lei e em cortes não fique proibido aos governos futuros lançarem mão de capitais que se lhes oferecerem — e isso é bem difícil estatuir-se porque é a valvula de recurso de todos os governos, para os apertos de ocasião — a conversão da dívida fluctuante em consolidada produz sempre que esta se fixa extinguindo aquela que logo depois renasce e se avoluma, exigindo nova conversão. É um círculo vicioso a que talvez, mais

*
E já que alludimos a vícios, não ficará sem protesto, aqui, a plena liberdade com que, em Lisboa, pululam as casas de tavola-gem por todos os lados, ás claras sem que se trate da menor repressão.

Somos contrários á permissão do jogo, á sua regulamentação, como muitos pretendem, mas perante este abandono, este menos-cabo das leis, esta vergonha que, de toda a forma e por todos os lados vai alastrando, para que nos classifiquem «paiz de batoteiros,» preferimos a regulamentação oficial; não porque — como os defensores do joguinho oficial declamam — acreditamos que esta regulamentação impeça que nessas casas entrem menores e até nacionaes (o que seria também odioso porque indicava que tínhamos jogo só para esplorar estrangeiros) mas porque fortes impostos podiam ser cobrados e, a permitir-se o que hoje se vê, melhor era que o tesouro lucrasse.

Bem sabemos que é impossível exterminar o vício; mas d'isso até permitir que só na Avenida da Liberdade ostentem as suas instalações sete casas de jogo, que uma vá abrir no ponto mais central da rua Aurea, e no Chiado, além dos clubs e outras casas já existentes, se vá estabelecer, na melhor casa d'essa rua, na mais importante, mesmo, um grande centro de roleta, vai uma distância enorme.

O comércio resente-se d'este abandono da lei, não só porque o que se perde sobre a banca verde se tira á aquisição do necessário e do superfluo, como porque a degradação dos empregados se vai traduzindo em desfalques e roubos.

Cumpre-se a lei; é o que pedimos.

*
Leis não nos faltam, e ahí as temos que bem precisam de reforma.

Agora se deu um facto, com a Companhia do Assucar de Moçambique, que impressionou desagradavelmente a praça.

Um accionista descontente protestou contra as deliberações da assembléa geral e levou o seu protesto ao tribunal, pedindo um exame da escripta. O juiz deferiu e mandou fazer o exame, ao que a direcção se opôz, com razão, sendo presa por desobediencia.

Não ha dúvida que a lei, dando a um só accionista o direito de se oppôr a uma maioria que sancionou actos que elle reputa irregulares, estabelece um princípio liberal e põe um freio aos desmandos das administrações, planta que em todos os países — e sobretudo entre nós — é muito propensa a produzir fructos péccos; mas também não se pôde admittir que todos os interesses d'uma companhia, todo o segredo das suas operações, estejam á mercê de um só malquerente que, por meio de uma acção judicial, lhe embrace a sua administração, lhe desvende os seus negócios e produza, por meras questões de capricho, como pôde fazel-o, ou de interesse em originar um jogo de fundos, como agora sucedeu com as acções da Companhia do Assucar, cuja cotação se resentiu bastante d'esta questão.

*
A assembléa geral dos obrigacionistas da Companhia Real, realizada em 22, em Paris, foi concorrida por 161.094 títulos, presentes ou representados. Presidiu mr. Kergall. Todas as conclusões do conselho foram aprovadas sem discussão, reeleitos os administradores que terminavam o seu mandato, os srs. Daenhardt, Lhourme, conselheiro Perestrello de Vasconcellos e Leroy-Beaulieu, e reconduzidos os srs. Victorino Vaz, Lhourme, Bayard e Daenhardt para a comissão executiva.

*
O tribunal do comércio, em suas sessões de 25 e 28, sentenciou sobre os tres protestos dos srs. Mario Esteves d'Oliveira,

Eduardo John e Antonio Serrão Franco contra as deliberações da assembléa geral da Companhia Real, julgando improcedentes e sem valor jurídico as suas bases, e condenando os respectivos autores nos sêlos e custas.

Assumpto, portanto, terminado, como o fazemos vêr em outro artigo d'este numero.

O movimento da cotação dos diversos papéis não sofreu alteração. Os cambios melhoraram levemente continuando a libra a 4\$980 compra e 5\$010 venda.

O Rio-Londres inscreve-se 45⁵/₃₂ a equivalente a libra a 43\$989 réis fracos.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 1/16	47 15/16	48 1/8	48
" 90 d/v	48 5/16	—	48 3/8	—
Paris cheque	39 1/2	39 6	593 1/2	595
Berlim "	24 1/2	24 1/2	243 1/2	244 1/2
Amsterdam cheque	41 2 1/2	41 4 1/2	41 2	41 4
Madrid cheque	90 1/2	91 0	90 8	91 3

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	—	—	—	39	39,90	39	39	—	39	39,10	39,10	—	39,10
Dívida Interna 3% coupon	38,40	38,45	—	38,50	39,40	38,45	38,40	—	38,45	38,60	38,60	—	38,60
" 4% 1888, c/premios	21,250	—	—	—	21,300	21,250	21,300	—	21,050	21,000	21,350	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	57,500	—	57,000	57,500	—	57,000	—	57,300	—	—	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,000	—	—
" 3% 1905 c/premios	9,100	9,100	—	9,050	9,050	—	—	—	9,050	—	9,050	—	9,050
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	79,000	—	76,400	—	76,400	76,400	—	76,400	76,400	76,400	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	76,4 0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	64,800	64,800	—	64,600	64,700	64,800	—	—	64,700	64,600	64,600	—	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	65,500	65,500	—	65,400	65,400	65,200	—	—	65,400	65,400	65,500	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	65,500	65,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	169,000	—	—	—	169,000	169,800	170,000	—	—	170,200	170,500	—	170,000
Commercial de Lisboa	139,000	139,000	—	139,000	139,000	139,000	139,000	—	92,500	—	92,500	—	—
Nacional Ultramarino	92,800	—	—	—	92,800	—	92,700	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	60,000	—	—	—	—	—	—
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	7,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	87,200	87,000	—	87,000	—	—	—	—	—	—	—	—	84,500
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	63,000	—	—	63,200	63,200	—	—	—	63,100	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	89,000	—	89,000	—	—	—	89,000	88,800	—	—
Companhia Real, 3% 1.º grau	49,100	49,100	—	—	48,800	48,900	48,900	—	48,700	48,700	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73,000	—	73,000
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	66,800	—	—	92,300	92,000	92,000	—	92,000	—	—	—	—
predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%	88,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguêz 1.ª serie	64,55	64,30	64,30	—	64,30	64,10	64,21	64,15	64,10	64,20	64,05	64,20	—
Companhia Real	—	—	—	—	315	310	300	—	—	300	302	305	—
Madrid-Cáceres-Portugal	395	380	379	—	390	370	380	380	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	429	424	422	427	426	426	425	421	418	—	—	—	—
Audaluzes	245	211	214	213,50	215	215	214,50	207	209	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	—	359	357	356,50	351	351,50	354,50	354	354	352	351	356	—
Companhia Real 2.º grau	—	248	245	—	246	245	243	243	243	243	245	243	—
Companhia da Beira Alta	300	299,75	300	298	299	297	299,50	297,50	299	—	142	144	—
Madrid-Cáceres-Portugal	149	144	142,50	143	143	145	145	144	145	—	—	—	—
Londres: 3% portuguêz	65	65	64,75	64,75	64,75	64,50	64,25	64,25	64,25	64,25	64,25	64,25	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	86,500	—	—	86,12	—	86	86	—	—	86,02	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Réde geral	17 Junho	1.073	2.448.093.000	1.073	2.408.210.000	+ 39.883.000	2.281.540	2.244.370	+ 37.470	
Companhia Real	Vendas Novas	70	45.596.000	70	43.690.000	+ 1.906.000	651.374	624.142	+ 27.229	
Coimbra a Louzã	"	29	10.699.000	29	10.646.000	+ 53.000	3			

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 19 de maio de 1909.

(Continuado do n.º 516)

SENHOR :

A publicação, em 31 de agosto ultimo, do Decreto de 19 do mesmo mês, aprovando o plano geral da rede ferroviária na região entre o Tejo e o Mondego veiu, mais uma vez, alarmar esta Companhia, já experimentada por tão graves revezes, mormente desde o triste desenlace da questão arbitral julgada em 1904 e referente às nossas importantíssimas reclamações derivadas dos erros do projecto oficial da nossa linha.

E certo que do inesperado termo das nossas reclamações, tão justificadas pelo voto unânime de peritos engenheiros e guardalivros, resultou então para esta Companhia uma aguda crise de que ella só pôde restabelecer-se pelo convenio com os seus credores.

Ainda este, porém, não estava homologado, já surgia a concessão, com garantia de juro, feita pelo Estado, da linha do Vale do Vouga, causando-nos incontestável prejuízo e em violação manifesta do artigo 28 do nosso contrato.

Reclamámos perante novo tribunal arbitral.

Mas ainda este se não pronunciou sobre a nossa reclamação, baseada no parallelismo manifesto da nova linha, e eis que o Governo, publicando o Decreto de 19 d'Agosto, parece de novo meditar e preparar novas violações d'aquelle artigo e outros no nosso contrato.

A letra do artigo 28 é clara e explícita.

Preceitua elle :

O Governo não poderá conceder durante o tempo d'esta concessão linha alguma paralela à que faz objecto do presente contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando a distância entre essa linha e esta for superior a quarenta quilómetros.

Ora, d'entre as novas linhas do Decreto, a mais importante é a do Entroncamento a Gouveia, passando por Thomar, Maçãs de D. Maria, Avelar, Miranda do Corvo, Louzã, Arganil, Santa Ovaia e Ceia.

E a simples inspecção do mappa mostra que esta linha, desde que entra na região da nossa, isto é, a partir de Miranda do Corvo até ao seu *terminus*, Gouveia, é paralela à da Beira Alta; e tomadas as distâncias, vê-se que este parallelismo se desenvolve constantemente dentro da zona de 40 quilómetros, garantida do mais expressivo modo pelo artigo 28, havendo pontos em que a distância chega a ser apenas de 20 quilómetros!

Mas não é só isso. De ordinário as linhas ferreas vão buscar o seu tráfego à direita e à esquerda do seu percurso, d'onde resulta que, dadas duas linhas que se desenvolvem paralelamente, elas se não fazem concorrência prejudicial senão em referência à zona interna, auferindo aliás cada uma o tráfego exclusivo das suas zonas externas.

Aqui, porém, dá-se o caso excepcional de que a linha nova Entroncamento-Gouveia, desde que se torna paralela à da Beira Alta se desenvolve na falda da Serra da Estrela, cujas cristas lhe ficam à direita. O seu tráfego não poderá, pois, provir-lhe da zona direita e terá ella, portanto, de ir busca-lo exclusivamente à zona esquerda, isto é, a zona cuja exploração foi assegurada à Beira Alta pelo artigo 28 do seu contrato.

Das novas linhas projectadas, nem só essa, porém, ameaça violar os direitos da Companhia.

As linhas de Arganil a Santa Comba-Dão e de Mangualde a Gouveia são verdadeiros ramaes da nossa linha. E, como tais, não consente o artigo 27 do contrato que sejam concedidas a outrem, sem que a empresa seja préviamente consultada.

Quanto à outra das linhas, a de Santa Ovaia à Covilhã, não pode ella ser rigorosamente considerada nem como ramal, nem como linha paralela. Nem por isso, porém, deixará de prejudicar a linha da Beira Alta no tráfego do Fundão à Guarda sobre Caminha e Porto e mais além.

Não desconhecemos que, por enquanto, se está apenas em face do decreto traçando as novas linhas e não em face de qualquer concessão, podendo dizer-se que nada indica que o Governo, antes de conceder quer a linha paralela quer os ramaes, não respeite o contrato, consultando préviamente esta Companhia, tanto mais que já assim o fez determinadamente quanto ao ramal de Santa Comba a Vizeu, como do ofício de 8 de janeiro de 1883.

Desgracadamente, porém, o precedente de Valle do Vouga justifica por demais o nosso sobressalto.

Também ali o parallelismo era evidente, não só desde Vizeu até Sever, mas desde Sever até Aveiro. E todavia o Estado, com a singular teoria de que a linha até Sever era «troço de linha divergente» e de que d'ahi até Aveiro, era «ramal d'esta linha divergente», foi fazendo a concessão violadora, revelando-se singularmente accommodatio na adopção do mais transparente sophisma

para acobertar o desrespeito, aliás flagrante, dos nossos mais sagrados direitos.

E não se limitou o Estado a fazer a concessão violadora do nosso artigo 28; fel-a, auxiliando a empresa nossa rival com garantia de juro, e, para mais, não só préviamente nos não consultou, mas rejeitou *in limine* propostas nossas, conforme as quais os povos da região, longe de ficarem privados do melhoramento desejado, poderiam usufruir-o em mais favoráveis condições financeiras. Assim bem pode dizer-se que o Estado foi envolver-se voluntaria e gratuitamente n'uma questão sem ao menos ter a desculpa o interesse do público, pois que este ficaria igualmente beneficiado, aceite que fosse a nossa proposta e sem desrespeito portanto, dos direitos assegurados pelo artigo 28.

Claro está que, depois de tão tristes precedentes, a ninguém poderá parecer exagerado pessimismo que esta Companhia veja iminentes novas violações de seu contrato, parecendo, na verdade, que a Companhia é menos vítima de sorte adversa do que de premeditado e permanente espírito de perseguição por parte dos poderes públicos.

E todavia o crime d'esta empresa não parece ser outro, senão o de ter dotado o paiz com uma linha de elevado interesse, tanto interno como internacional e isto á custa dos mais pesados sacrifícios, pois que as receitas nunca conseguiram remunerar suficientemente os capitais immobilizados.

Entretanto, advirta-se que a Companhia está muito longe de se colocar no terreno da simples defesa intransigente do seu contrato.

Já ácerca da linha do Vale do Vouga ella demonstrou que a consciência segura dos seus direitos lhe não estorvava a consideração dos interesses geraes do paiz.

Identica se conserva agora a sua orientação.

Ella está prompta a entrar em negociações com o Governo para a construcção quer da linha paralela quer dos ramaes.

Mas do que ella não pode prescindir é de que taes negociações assentem sobre a base do reconhecimento dos seus direitos, pois que do respeito d'estes devem os signatários contas tanto mais estritas aos seus accionistas e obrigacionistas, quanto mais apertadas são as circunstâncias financeiras da Empresa.

Em summa e conclusão: a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, vendo mais uma vez ameaçados os direitos derivados do seu contrato, vem novamente, com o maior respeito mas com igual energia, pugnar perante o Governo de Vossa Magestade pela exacta observância de todas as suas estipulações.

Vem ao mesmo tempo assegurar, mais uma vez, que não é seu intuito oppôr-se ao desenvolvimento da viação acelerada, promovendo-o, pelo contrario, a entrar, com o mais largo espírito de conciliação, em negociações que harmonisem os seus direitos imprescindíveis com o bem geral do paiz.

Lisboa, 31 de Outubro de 1907.

Pelo Conselho d'Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

O Presidente — Julio M. de Vilhena.

Imposto de Bolsa sobre as novas obrigações

Por motivos já conhecidos por todos os interessados, fomos forçados a levar esta questão perante os Tribunais.

O Tribunal da 1.ª Instância reconheceu que o imposto só deve fazer face aos diversos encargos contrahidos pelo Convenio, pois que as restantes 121.117 obrigações representam igual numero d'obrigações antigas, do mesmo tipo e valor; dando, por conseguinte, plena satisfação á nossa reclamação. Porem, o Tribunal da Relação anulou a sentença e condenou a Companhia a pagar o imposto sobre a totalidade das obrigações.

Afigurando-se-nos justissima a pretenção que defendemos, resolvemos apelar para o Supremo Tribunal de Justiça, e com confiança aguardamos a decisão final.

Troca de obrigações

Em 31 de Março de 1909, sobre as 121.117 obrigações representando a totalidade dos títulos emitidos em 1878 e 1879, tinham sido apresentadas para troca por novos títulos 120.183 obrigações, que foram transformadas segundo as clausulas da Convénio, em 40.061 obrigações de primeiro grau e 80.122 obrigações de segundo grau; faltando ainda 934 obrigações antigas que, quando apresentadas, serão transformadas em 311 obrigações de primeiro grau e 622 de segundo grau.

Caixa de aposentações

Em 31 de Dezembro de 1908, o capital d'esta Caixa elevava-se a réis 42.614.520⁵
sendo réis 12.666.5521, pagos pela Companhia, a título de subvenção.
Em 31 de Dezembro de 1907, era de réis 34.910.5760

Augmento em 1908, Rs. 7.703.545⁵

(Continua).

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Junho de 1909.

(Continuação do n.º 516)

2.º — Observações sobre as receitas

§ 1.º—CONSIDERAÇÕES GERAIS

O mappa seguinte indica a divisão das receitas em 1908 e a sua comparação com 1907:

	Receitas do tráfego em 1907	Diferenças sobre 1907
Passageiros.....	2.345.572.5865	+ 88.876.5417
Mercadorias em grande velocidade	372.632.5341	+ 3.070.5253
" pequena velocidade	2.832.254.5341	- 15.028.5235
Receitas diversas do tráfego (armazéns, assignaturas, despesas de estações, etc.)	367.207.5703	- 34.641.5064
Total.....	5.917.667.5819	+ 42.277.5371

Como se vê, o tráfego de passageiros desenvolveu-se mais; todavia este acréscimo não é tão grande como parece indicar o aumento de 88 contos de réis anotado no mappa precedente, pois que ha a ter em conta aproximadamente 37 contos a menos nas cobranças em transito, diminuição que constitue as receitas diversas do tráfego em menos de 34 contos, tendo havido ligeiro aumento em todas as outras receitas diversas.

Na realidade, porém, o aumento das receitas de passageiros em toda a rede é aproximadamente de 50 contos.

A grande velocidade também produziu aumento. A pequena velocidade, ao contrário, apresenta sensível diminuição.

No mappa das receitas por linhas nota-se um ligeiro aumento na linha principal e também um aumento mais sensível nas linhas suburbanas. A linha de Vendas Novas deu um aumento de cerca de 4 contos. A linha de Coimbra a Louzã progride também. O tráfego indirecto trazido por estas duas linhas à rede geral conservou-se quasi estacionário, sendo 176 contos aproximadamente da primeira e 43 contos da segunda.

§ 2.º—PASSAGEIROS

O mappa seguinte dá os esclarecimentos usuais sobre o numero de passageiros e sua receita, permitindo a comparação com os dos anos anteriores:

Anos	Número de passageiros	Diferença para o anno anterior	Receita dos passageiros	Diferença para o anno anterior
1894	2.894.678	-	1.475.053.0462	-
1895	3.209.064	+ 404.386	1.556.537.5196	+ 81.481.5734
1896	4.195.009	+ 985.945	1.633.933.5613	+ 77.396.5417
1897	4.870.590	+ 675.581	1.688.512.5927	+ 54.579.5314
1898	5.909.034	+ 1.038.444	1.837.395.5078	+ 148.882.5151
1899	6.044.889	+ 135.855	1.932.120.5891	+ 94.725.5813
1900	6.206.748	+ 161.859	1.949.232.5178	+ 17.111.5187
1901	6.605.539	+ 398.791	1.998.832.5978	+ 49.630.5800
1902	6.257.381	- 348.148	2.013.371.5616	+ 44.488.5568
1903	6.474.236	+ 216.845	2.085.722.5663	+ 42.351.5123
1904	6.426.093	- 48.143	1.211.061.5404	+ 125.341.5735
1905	6.623.835	+ 197.742	2.269.710.5315	+ 58.675.5911
1906	6.564.360	- 59.475	2.283.010.5736	+ 12.307.5421
1907	6.306.989	- 258.371	2.256.696.5448	- 26.353.5288
1908	6.974.906	+ 668.917	2.345.572.5865	+ 88.876.5417

Como se diz acima, a comparação com o anno anterior dá, em relação ao aumento real, um aumento de receitas de 37 contos aproximadamente. Este resultado é devido a medidas energicas tomadas para obviar a abusos cada vez maiores, tendo por este facto diminuído numa proporção de mais de 30 % as cobranças em transito.

Portanto, como estas cobranças não são incluídas pela contabilidade nas receitas de passageiros, a diminuição em nada afecta estas e não influe no acréscimo resultante dos bilhetes de cartão vendidos nas estações a alguns passageiros, que assim perderão o hábito de subir para os comboios sem bilhete.

Contudo, a receita real de passageiros ainda se encontra aumentada de mais de 50 contos, atingindo uma cifra que não se conseguira até agora. Este resultado provém, em parte, sem dúvida, dos importantes melhoramentos introduzidos nos últimos dois anos na marcha e percurso dos comboios de passageiros, tendo assim melhorado o tráfego durante o verão; e as linhas suburbanas, que deram diminuição de receita em 1907, beneficiaram bastante com estes melhoramentos.

O numero de bilhetes de assignatura pouco aumentou, isto é, de 6.307 subiu a 6.356. Os bilhetes de identidade para redução de

50 % foram em numero de 140. E' de esperar que este numero aumente logo que os negócios se reanimem.

Tendo em atenção a parte relativa às linhas suburbanas na melhoria das receitas, o percurso médio por passageiro passou de 35,6 a 34,3 e a receita média de 377 a 354 réis.

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Arrematação de 6:000 metros cúbicos de balastro

No dia 6 de julho de 1909, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada de fornecimento de 6:000 metros cúbicos de balastro.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 45.000 rs.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã às quatro da tarde, na secretaria da 2.ª secção de via e obras em Evora.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de artigos de escriptorio

No dia 14 de julho á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 70.000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado somente até á véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório.

Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazéns geraes em Campanhã e na secretaria da direcção do Minho e Douro e do Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

As amostras acham-se patentes nos armazéns geraes do Minho e Douro.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

No proximo dia 7 e seguintes ás 11 horas da manhã por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do artigo 108 da tarifa geral d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 7 de Maio de 1909 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á Companhia para o que deverão dirigir-se ao serviço de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados até ao dia 6 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 32.100, de Porto-Campanhã a Villa Nova de Gaia, uma caixa de limas, com 75 kilos, a Alberto d'Almeida Carmo; 16.674, de Obidos a Lisboa-Mar, cinco caixas de vinho, 117 kilos, a João António da Silva; 53.281, de Marinha Grande a Vallado, 1 tambor de carboreto, 110 kilos, a Luiz do Rosario; 42.761, de Vallongo a Carregado, duas grades com ardósias, 230 kilos, a J. J. Salles; 40.939, de Alferrarede a Lisboa-P, uma caixa I odre d'azeite, 22 kilos, a Manuel Agostinho; 32.112, de Madrid a Coimbra, uma caixa de impressos, 6.900 grammas, à Companhia do papel de Gois Affonso; 489 de Setúbal a Porto-Campanhã, 1 piano, 250 kilos, Guedes Carvalho Menezes; 94.945, de Alcantara T. Torres Vedras, duas caixas de vidros, 103 kilos, João A. Toscano; 23.238, de Braço de Prata a Povoa, uma caixa de licores, 22 kilos, J. da Conceição; 78.518, de Porto-Campanhã a Marinha Grande, uma caixa de vidros, 22 kilos a A. Chiado.

AGENDA DO VIADANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Núñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Aceito e ordem. Preços modicós.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e agradáveis — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telefone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcedíveis comodidades e acomodações — tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres **maisons**, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons **par expérience personnelle**.

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salões — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietário, Victor Sasseti.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa — Rua d'El-Rei, 73, 2.º

LISBOA **Canha & Formigal.** — Artigos de mercaria. — P. do Municipio, 4, 5, 6, e 7.

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 reis por dia a 18500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS **Seghers & Paradis.** — Representantes de grandes fábricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreprese des (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados, Frente do correio, theatro; muito central. — Prop. Lopez Munhos.

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes — Rua Mousinho da Silveira, 134.

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenco.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação eléctrica — Luxuoso pateo — Sala de Jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuade Juarez.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1909

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa		
9 15	9 29	9 40	7 5	7 49	9 27	10 11	1	5 49	7 10	10 20	10 24	5 40	10 25	4 30	8 58	
9 28	9 42	10 10	7 53	8 36	10 29	11 12	7 32	12 37	1 55	6 53						
4	4 14	4 29	1 13	1 56	2 20	3 3	6	4 5								
5 40	5 54	6 20	4 41	5 21	3 22	6 47	7 29	5 31	6 18							
11 25	11 39	12	5 27	9 11	7 4	8 27	9 11	7 4	7 48							
			9 51	10 35	7 57	8 41	—	9 34	10 18							
				—	9 34	10 18		11 40	12 23							
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os ● e ○																
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	Povo	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Porto	Pedras Salgadas	Porto		
5 30	6 5	5 20	9 51	10 49	7 36	8 31	7 30	2	4 55	11 36	8	7 50	3 15	2 30	8 50	
7	7 28	7 25	11	11 58	1 15	2 13	4 10	2 46	—		5 20	10 15	11	6 55		
7 40	8 15	8 16	11 51	1 10	5 37	6 58	12 30	1 53	7 54	9 22						
10 10	10 38	8 49	4 28	5 37	2 39	4 6										
11 30	11 58	10 50	12 30	1 53	7 54	9 22										
1	1 28	12 10	1 50	8 14	7 23	9 20										
2 30	2 58	1 40	● 6	8 14	7 23	9 20										
4 52	5 20	3 10														
5 24	5 56	5 31														
7	7 28	7 40														
8 30	8 58	9 10														
10	10 28	10 40														
12 30	1 5	—														
Mais os de Cascaes, excepto os ●																
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa-R.	Setil	Vendas Novas	Setil	Espinho	Albergaria	Espinho	Alfarelhos	Figueira	Alfarelhos	Portimão	Portimão	St. Comba	
6 15	7 15	6	8 20	8 1	6 35	5 15	1 50	12 24	2 46	3 21	11 36	12 13	9 14	7 50	5 15	
8 10	9 3	○ 8	9 46	8 56	9 32	9 45	3 18	8 50	2 40	4 16	1 10	10 40	3 46	6 40	3 35	
9 10	9 46	● 8	10 38	9 15	10 5	1 45	1 46	12 26	2 45	12	6 49	7 31	7 51	8 32	7 40	
9 45	10 40	11 16	● 9 56	10 30	11 54	5 30	11 16	● 5	10 50	9 39	8 50	9 27	—	—	—	
10 45	11 52	10 50	11 22	● 11 26	12 2	7 47	7 47	8 45	6 25							
11 25	12 15	12 15	1 50	1 50	2 54	5 15	1 47	9 39	3 44							
1 40	2 16	12 15	2 52	2 52	3 26	3 26	2 26	2 26	3 44							
1 45	2 52	1 50	3 10	3 10	3 2	3 15	4 19	4 19	5 37							
2 30	3 10	3 10	3 46	3 46	3 2	3 15	4 19	4 19	5 37							
3 15	4 15	3 15	4 15	4 15	4 19	4 19	5 16	5 16	6 25							
4 40	5 16	5 16	5 37	5 37	5 15	5 15	4 28	4 28	5 37							
5 20	6 10	6 10	6 10	6 10	6 2	6 2	7 20	7 20	8 44							
6 10	6 46	6 15	6 46	6 15	7 19	7 19	10 18	11 32	8 38							
6 15	7 22	● 6 56	7 22	7 22	7 32	7 32	4 8	5 50	1 55							
7 40	8 16	○ 7 5	7 45	7 45	7 52	7 52	5 15	7 15	3 26	5 2						
7 45	8 52	8	9 15	9 20	9 4	9 4	7 25	9 4	5 10	6 53						
9 15	10 22	9 20	10 22	10 20	10 48	10 48	10 20	12 14	12 42							
10 40	11 16	● 9 56	10 45	11 52	10 50	11 54	3 27	4 30	○ 3 17	4 2						
10 45	11 52	10 50	11 52	11 52	12 20	12 20	9 5	10 7	7 47	8 45						
12 25	1 15	● 11 26	12 2	12 2	—	—	—	—	10 28	11 26						
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	Esmoriz	Porto	Setubal	Coimbra	Figueira	Pampilhosa	Figueira	Alfarelhos	Portimão	Portimão	Portimão	Portimão	St. Comba	
9 30	10 2	10 20	4 55	○ 6 6	—	5 15	8 2	8 11	9 7	6 35	3 47	4 58	4 10	5		