

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 589

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Julho de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Páginas
A greve e os ferroviários.	197
A linha do Sado, por J. Fernando de Sousa.	198
Parte Oficial — Decreto de 20 de junho de 1912, do Ministério do Fomento	200
Situação financeira dos Caminhos de ferro belgas, por Mello de Mattos...	201
Gréves, eléctricos e autos...	203
Vagões frigoríficos...	203
Viagens e Transportes...	204
Guia Oficial...	204
José Vaz da Cunha...	204
Notas de viagem. — XI. — Excursão a Denderá. — Um bello templo e muitas bilhas. — Uma romaria... árabe. — Viagem pelo Nilo. — O vapor «Nubia». — (Illustrado)...	205
Resgate de linhas ferreas. — Estados Unidos. — Inglaterra.	206
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas...	208
Boletim Commercial e Financeiro...	208
Gotações nas boas portuguesas e estrangeiras...	209
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis...	209
Linhos extrangeiros. — Espanha. — Alemanha. — Suíça. — Brazil.	210
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal.	210
Companhia da Beira Alta. — Parecer do Conselho Fiscal.	211
Arrematações...	211
Agenda do Viajante...	212
Horário dos comboios...	212



A greve e os ferroviários

Com a injustificável greve do pessoal da tracção eléctrica de Lisboa iniciou-se um período de luta cuja gravidade ia atingindo as proporções d'uma catastrofe nacional, que ninguém pôde prever até onde iria.

Tentou-se por todos os meios, hasteando o pendão da solidariedade das classes trabalhadoras, envolvendo na mesma generalidade o que maneja um commutador eléctrico com o que dirige um trabalho, o que passa a vida a revolver a terra com o que a gasta à carteira escrevendo, extendendo-se a todos a rede de uma uniformidade de direitos e deveres que não existe entre nós, como não pode existir em paiz algum, tentou-se, repetimos, arrastar essas classes desorientadamente a uma greve geral, que seria, menos que um protesto, uma verdadeira revolução no paiz, que nos conduziria à desordem geral e a actos que nem a mais requintada selvageria pôde imaginar.

E que não exageramos di-lo o facto de n'uma pequena luta d'uma só classe já alguns d'esses actos se terem dado, como amostra sangrenta, que custou a vida a quatro inocentes, e se mais victimas não houve, isso deveu-se a verdadeiros acasos que bem podem classificar-se de providenciaes.

Muito que lamentar tem a nossa capital, cujos prejuízos se elevam a alguns centenares de contos de réis, e o paiz inteiro, que em parte se deve ter resentido d'esse período de receios e incertezas pelo dia de amanhã, a insensatez de alguns instigadores e a imprudência de uma classe, que não é, afinal, a mais desprotegida nem a mais mal paga, e que não duvidou lançar mão de todos os meios para tentar conseguir os seus fins.

Como se a tranquilidade, o crédito e a vida inteira d'um paiz fossem bagatellas inapreciáveis, e a proclamação de uma greve geral não representasse a fome para milhares de famílias, até dos insensatos que tanto de-

leve parecem gracejar com coisas sérias, subordinando a existência autónoma de uma nação aos caprichos de uma classe ou à propaganda desorientada d'um ideal político.

Mas tem também a agradecer — o paiz inteiro — a uma outra classe que, com rara excepção de alguns obcecados, soube manter-se ordeira, e não dando ouvidos a incitamentos malevolos, pensou mais no bem da sua pátria, que redundou no seu próprio, e com uma recusa formal, salvou o paiz, da desordem e da anarchia.

Referimo-nos à classe dos ferroviários, à qual, desde quasi infância, e hoje mais do que nunca, nos honramos de pertencer.

Sendo a mais numerosa, a mais variada nas aplicações da sua actividade, a mais disseminada pelo paiz, a mais importante pela influencia que a sua acção exerce na vida económica da nação, foi, naturalmente, a mais requisitada, como base para que outras — todo o paiz que trabalha, se fosse possível, por vontade dos anti-patrióticos exaltados — a seguissem, caminhando para o abysmo a que se pretendia atirar o pobre Portugal.

Nem se via, na insensatez da propaganda, que os ferroviários, por occasião da sua greve de ha anno e meio, haviam nobremente rejeitado o auxílio de todas as classes estranhas, tendo-lhes até pedido que não os acompanhasssem, e praticando difíceis diligências para se conservarem isolados.

E que elles não queriam que do seu acto de insubordinação mais ninguém fosse responsável do que elles próprios, nem queriam também, como classe inteligente e patriótica, que o paiz sofrisse com uma conflagração geral de classes, ou que os prejuízos d'este fossem além dos que a greve d'elles já de si lhes causava.

Venceram então, e a sua situação, hoje, não justifica nova greve.

Pois apesar d'isso, elementos perturbadores, caracteres irquietos, tentavam levar os ferroviários a um novo movimento que, no momento actual, seria um crime de lesa-pátria.

A isso não attendiam os, felizmente raros, exaltados; attendeu-o a maioria do pessoal da linha, do movimento, da tracção, dos escriptórios, da via, opondo-se a esse acto de provada insensatez, da mais injustificada e requintada loucura.

Por isso bem merecido foi o louvor que a assembléia geral dos accionistas lhes votou em sessão de ante-hontem.

O documento que veiu a público, firmado pelo presidente do Syndicato e em que se explica que o pessoal das officinas, aproveitando uma reunião das secções em que aquelle estava em maior numero, se constituiu ilegalmente em assembléia, com mesa *ad hoc*, resolvendo incitar à greve geral da classe, apesar do protesto das outras secções, em minoria entre os assistentes a essa reunião, é elucidativo.

D'elle destacaremos este período;

«Apesar d'isso (explica o presidente), parece que a greve chegou a ser proclamada, partindo então commis-

sões a consultar o pessoal a essa hora de serviço e em propaganda pela linha. Viu-se pelas notícias já publicadas como essas comissões foram recebidas. No Entroncamento, por exemplo, onde há bastante pessoal operário, a greve foi reprovada por 193 contra 8.

«Sabidas no syndicato estas e outras notícias, todas desfavoráveis ao movimento, considerou-se a greve irrealizável, dispersando a assembleia, accusando de traidor o pessoal não adherente, o qual, como se infere, não tomara compromissos nem os podia tomar por não estar representado».

Alem d'isso e com carácter collectivo das outras secções, foi publicada a seguinte declaração que devemos archivar aqui, como documento para a historia, honroso para os signatários e para os seus delegantes. E' do seguinte teor, e dirigida ao Sr. Presidente do Syndicato, pelos delegados das secções:

Os signatários, delegados á Junta Syndical pelas secções profissionaes abaixo designadas, declaram que, sem resignarem o mandato que lhes foi legalmente conferido, não continuarão a desempenhar os seus cargos enquanto a secção — officinas — em assembleia convocada nos termos do n.º 3.º do artigo 35.º dos estatutos do Syndicato, não deliberar sobre o seguinte:

1.º — Excluir do numero dos seus socios, em conformidade com o n.º 2.º do artigo 10.º, os elementos perturbadores de assembléas e do regular funcionamento do Syndicato;

2.º — Não resolvendo conforme o numero anterior, isto é, preferindo solidarizar-se com esses elementos perturbadores e não com os camaradas das outras 5 secções profissionaes, deliberar sobre a sua desagregação do Syndicato.

Mais declararam, que, no caso de até ao fim do corrente mês não ser tomada uma deliberação afirmativa sobre qualquer destas duas propostas, promoverão, em harmonia com o artigo 26.º, reuniões das secções que representam para resolverem sobre este assunto.

Lisboa, 24 de junho de 1912.

Resumindo:

Se a cidade de Lisboa, se o paiz inteiro não está hoje a braços com a mais formidável, a mais temerosa crise social; se o commercio e a industria, cujos prejuizos com a simples greve dos electricos, só pelo que diz respeito à capital, ouvimos hontem calcular, por um intelligente director da Associação Commercial, n'uma diminuição de 500 contos de vendas, não entraram n'um período de tormentosa ruina; se o regimen não se vê abalado por mais este aggravamento da já de si angustiosa situação em que temos vivido — isto se deve à prudencia, ao criterio do elemento ferroviario. — Honra lhe seja e com o maior entusiasmo aqui lh'a revindicamos.

Com esse correcto procedimento provou que não é classe que se deixe de leve enrolar pela cauda ondeante das serpentes agitadoras; como classe que tem que perder se perdas causar ao paiz, cumpre-lhe ser um elemento de paz, visto que tem por missão ser um elemento de progresso.



A linha do Sado

O Diario do Governo de 18 do corrente publicou uma portaria, cuja leitura não pode deixar de causar viva surpresa a quantos tenham acompanhado com alguma atenção e interesse as complicadas e multiplas vicissitudes por que passou a questão da directriz da linha do Sado.

Approva aquella portaria, datada de 14 de junho e em conformidade com o parecer da mesma data do Conselho superior de obras publicas, uma variante da linha do Sado entre a Cachofarra e a Gambia, isto é, na margem direita do esteiro de Marateca, e determina que a extensão e custo totaes da linha sejam elevados, respectivamente, de 128:147,º95 e 1:962 contos a 137:611,º05 e 1.900:0585440.

Declara mais a portaria que a divisão da linha em lanços fica sendo a seguinte:

	1.ª secção	
1.º lanço — Setubal ao Sado.....	1:844,º84	123:100\$000
2.º " — 1.ª parte — Setubal-mar à Cachofarra.....	1:588,º97	15:300\$000
2.ª parte — Cachofarra à Gambia.....	12:210,º79	154:300\$000
3.º " — 1.ª parte — Gambia ao Zambujal.....	2:659,º20	60:938\$440
2.ª parte — Zambujal à Camarinheira.....	12:718,º76	139:600\$000
4.º " — Camarinheira a Alcacer.....	20:971,º80	286:700\$000
	2.ª secção	
1.º lanço — Alcacer á Caveira.....	31:118,º31	382.000\$000
2.º 3.º e 4.º lanços — Caveira a Garvão..	54:498,º38	738:120\$000
	Somma.....	137:611,º05 1.900:0585440

São assim acrescentados 9.463,º10 à extensão da linha fixada pela portaria de 5 de maio de 1908 e reduzidos 61:941\$560 reis ao respectivo orçamento.

Estas alterações comprehendem as que resultaram das variantes de Grandola e do Lousal na 2.ª secção, a saber um alongamento de 3:033,º79 e um accrescimo de despesa de 3:980\$000 reis. A variante agora aprovada entre a Cachofarra e a Gambia corresponde pois o alongamento de 6:429,º31 e a economia de 65:921\$560 reis.

Se contarmos com um excesso possivel de despesa na passagem de Marateca segundo o traçado directo aprovado, podemos elevar a cerca de 130 contos a economia devida à ultima variante.

Consiste ella em aproveitar o traçado directo até cerca de 1600º da estação de Setubal-Mar, internando-se na Cachofarra para contornar o esteiro de Marateca e atravessá-lo no ponto escolhido para a variante de 1905, que da estação de Palmella se dirigia ao alto da Camarinheira, e aproveitado tambem para a variante de Valdera, estudada em fins de 1910.

Não é nova a solução. Sob a forma de ante-projecto foi estudada ao mesmo tempo que a primitiva passagem de Marateca. Mais tarde, em 1905, quando se estudou a variante de Palmella, completou-se aquelle ante-projecto, ficando-se em condições de confrontar os diversos directores e de cuja comparação resultou a preferencia dada ao traçado directo pelo esteiro do Garvão aprovado por portaria de 3 de outubro de 1907, baseada em extenso e lucido parecer do Conselho Superior.

Como resurgiu agora e prevaleceu uma solução apreciada anteriormente e posta de parte? Que razões militam a favor da reconsideração?

Não as allega a portaria de 14 de junho, testamento ou canto do cysne do illustre ministro que a firmou e cuja passagem pelo ministerio do fomento ficou assinalada por forma inconfundivel e inolvidavel. Faltam n'ella considerandos justificativos, que são certamente supridos pelo parecer do Conselho superior a que se refere e em que se baseia. Não veiu esse documento à luz da publicidade e pena é, porque n'elle se encontrariam seguramente esclarecimentos de alto valor para a apreciação cabal de tão importante assumpto.

Cinco extensos pareceres havia emitido já sobre elle o Conselho superior: o primeiro, em 24 de março de 1904, apreciando o ante-projecto do atravessamento do esteiro; o segundo, em 27 de abril de 1905, condenando o projecto definitivo d'essa passagem por se achar demasiado proximo da boca do esteiro e opinando pela directriz que o contornasse; o terceiro, de 3 de novembro de 1905, julgando digna de aprovação a que tinha origem na estação de Palmella e atravessava Marateca a montante do esteiro, concluindo que de todos os traçados apresentados era aquelle o mais conveniente sob o ponto de vista technico e economico; o quarto, de 12 de setembro de 1907, favorável à variante pelo esteiro de Garvão, constituindo o traçado mais directo da estação

fluvial de Setubal ao alto da Camarinheira, ponto obrigado de todas as soluções; o quinto, de 5 de abril de 1911, favorável à variante que tinha a origem em Valdera, caso a sua adopção fosse compatível com o preceito da lei de 1903, que deu Setubal por origem à linha do Sado.

O sexto e último parecer, emitido em 14 do corrente e nesse mesmo dia perfilhado pelo ministro com louvável celeridade, quasi sem precedentes na tradição burocrática, com certeza não deve ter destoado dos anteriores. Ali se encontram decerto comparados extensões e custos dos diversos traçados e aquilatadas as razões que determinaram a sancção de um traçado, que anteriormente havia sido posto de parte.

Seguramente em tal questão não se limitaria o parecer a apreciar as condições da variante sem o mínimo confronto com outras soluções, especialmente com a que já fôra aprovada.

Se, contra toda a verosimilhança e em desharmonia com os precedentes, essa comparação não foi feita no parecer, a omissão é imperdoável e o despacho de conformidade lançado n'elle, representa um acto governativo desrido de auctoridade, que só a razão e a reflectida ponderação dos interesses em jogo podem dar. Legalmente valido, é nullo esse acto, technica e moralmente considerado.

Na ignorancia pois d'essas razões, expressas talvez, mas não publicadas, ou não emitidas e por isso nullas, temos suprir essa deficiencia e critiquemos serenamente a solução tomada.

*

E' incontestável que na sua qualidade de segunda via da linha do Sul e caminho natural entre Lisboa e o Algarve, deve a linha do Sado ser o mais curta possível; deve alem d'isso servir directamente um centro tão importante como Setubal, natural saída dos productos do Sado, evitando mais uma bifurcação e as consequentes complicações do serviço; deve ainda reduzir-se quanto possível o seu custo sem sacrifício das condições técnicas, nem da sua função económica.

Postos estes princípios incontestáveis, reunamos os dados característicos das diversas soluções estudadas para a passagem do esteiro de Marateca, relativas ao troço da origem à Camarinheira e deduzidos dos projectos definitivos, o que implica a rectificação dos dados approximados anteriores. Convém lembrar que ao custo do traçado directo pelo esteiro do Carvão, aprovado em 1907, se adicionou uma verba para ocorrer ao excesso possível de custo da passagem de Marateca.

	Traçado directo aprovado	Variante de Palmella	Variante de Valdera	Variante da Gambia
Kilometros a construir...	22,7	26,0	25,7	29,2
Custo em contos.....	500	335	300	370
Kilometros até:				
Pinhal Novo.....	37,2	33,2	31,4	43,7
Setubal.....	22,7	33,3	45,9	29,2

Se o criterio exclusivo fosse o de encurtar o percurso para Lisboa, a variante de Valdera seria a preferível, pois ao minimo d'esse percurso juntaria o do custo. Ficaria porém mais uma bifurcação na linha e Setubal seria muito mal servida, onerando-se o percurso com mais 23,2 e um serviço de bifurcação.

Em tal caso mereceria preferencia a variante de Palmella, que apenas dá um excesso de percurso de 1800^m para Lisboa em relação à de Valdera, reduzindo 12,6 no percurso para Setubal. O seu custo também é pouco superior: mais 35 contos apenas que por Valdera.

Portanto, ou se aceita nova bifurcação e n'este caso o traçado da Camarinheira a Palmella é indiscutivelmente

o mais vantajoso, ou se quer por todos os meios evitá-la, mesmo com agravamento do custo da construcção, e nesse caso tem de se adoptar o traçado de 1907, ou a nova variante.

A favor d'esta apenas milita a consideração da economia de 130 contos a realizar sobre o custo d'aquelle traçado. Sendo o custo kilometrico medio da linha do Sado de cerca de 15 contos, bem se pode aceitar um supplemento de despesa a que correspondam vantagens de peso.

Perguntarei agora: quanto vale a economia de tempo e dinheiro, devido a um encurtamento de 6,5?

Podemos affoitamente computar em 2:000\$000 por kilometro o rendimento bruto da linha do Sado, incluindo impostos, mormente no extremo proximo de Setubal. O encargo pecuniario para o publico será pois de 13 contos annuaes em troca da economia de 130 contos que a Administração realiza na construcção. Cara economia em verdade, a que corresponde a annuidade perpetua de 10%!

Ao encargo excessivo que se impõe ao publico, junta-se a perda de tempo representada pelo percurso dispensável de mais 6,5 kilometros.

Os estudos e controvérsias anteriores tinham conduzido a uma solução media conciliativa de todos os interesses em jogo e aprovada afinal pelo Governo.

A variante pelo esteiro do Carvão onerava o percurso para Lisboa com mais 4 kilometros que por Palmella, reduzindo em troca quasi 11 kilometros no percurso para Setubal e constituia um traçado directo. Esse conjunto de vantagens era bem comprado pelo excesso do custo.

Não se queriam crear embaraços aos transportes marítimos no esteiro, nem à exploração de alguns grupos de marinhas? Devo lembrar que foi a propria Comissão representante dos interesses de Setubal quem propôz em 1906, ao pedir o estudo da variante do esteiro do Carvão, que se entrasse resolutamente nesse caminho, pois acima de tudo punham a adopção de um traçado sahindo de Setubal, e o uso de mastros articulados remedava o estorvo createdo para uma parte minima da navegação.

Essa suppressão d'estorvos dava-se com a variante de Palmella, que em relação à que agora se aprovou economizava 10,5 kilometros para Lisboa e apenas aumentava 3,1 kilometros ao percurso para Setubal.

Por forma capciosa, na apparencia pelo menos, se revogou a portaria de 3 de outubro de 1907, sem se lhe fazer a minima referencia e talvez até sem allegação de razões que contrapesassem as que anteriormente tinham sido largamente adduzidas nos pareceres do Conselho superior.

Era preciso não perder o ensejo de contentar os setubalenses tranquillizando-os ácerca da saída da linha de Setubal, e por outro lado olhava-se á economia na construcção sem a aquilatar em confronto com o onus derivado do excesso de percurso.

E assim se aceitou precipitadamente, no proprio dia em que foi emitido, o parecer do Conselho, que outros anteriores de antemão contradictavam, e d'esse mesmo dia datou a portaria de aprovação, com revogação implícita de resoluções governativas ás quaes se cingiu a lei de 1909. E dias antes estava já demissionario o ministro, que assim resolveu uma questão que não podia ser considerada de expediente correntio e urgente!

Direi como o bom do Vieira: «não louvo, nem censuro; admiro-me com as turbas».

Não logrou o ministerio Beirão de 1910, estorvado na sua acção administrativa pela crua guerra que se lhe moveu, realizar o empréstimo preciso para a construcção da linha do Sado. Podia-o ter realizado o Governo provisório, que preferiu suscitar a variante inconveniente de Valdera; e quando houvesse razões suficientes para abandonar o traçado aprovado (que não havia), preferível era adoptar a já estudada de Palmella.

Iniciou-se a construção sem os recursos para a assegurar na integra e quando a situação financeira peorara, não se aceitou resolutamente um pequeno agravamento d'encargos, deixou-se de fazer o empréstimo com os olhos na miragem do Pactolo, a baixo juro canalizado de Inglaterra para cá, por agentes noveis e por fim manda-se estudar uma variante, suficientemente estudada e condenada já pelas estações competentes, e aprova-se em testamento sem uma referência ao anterior diploma governativo implicitamente revogado.

Ha mais: o troço que vai da Gambia ao Zambujal nunca foi aprovado, pois fazia parte da variante de Palmella.

O parecer do Conselho Superior que lhe diz respeito é o de 3 de novembro de 1905, que nunca chegou a ter sancção ministerial.

Obteve-a agora pela recopilação feita de troços na portaria de 14 do corrente. Imita esta a louvável prática seguida na de 5 de maio de 1908, com a diferença de que esta indicou para cada troço, incluído na recopilação, o diploma que o aprovava, enquanto aquela apenas aprova os 12 quilómetros da variante de Gambia e deixou um troço sem base jurídica do parecer do Conselho e do diploma explícito da aprovação indispensável para o exercício do direito d'expropriação.

*

E' tempo de concluirmos.

Não podemos dizer que fechasse com chave de ouro o ciclo dos estudos da linha do Sado.

A solução adoptada, além de imperfeita na forma jurídica, é inferior, sob o ponto de vista económico, ao traçado aprovado em 1907 para a passagem do esteiro de Marateca.

E se esse acto governativo foi modificado à pressa e em testamento, sem alargação de razões, bem poderia o interesse público determinar a sua revisão attenta e cuidadosa.

J. Fernando de Souza.





MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º O Governo modificará, em harmonia com as bases anexas a esta lei, e no caso de com isso concordarem as outras partes interessadas, os contratos, de 27 de Setembro de 1904 e 4 de Maio de 1907 para a construção e exploração dos caminhos de ferro de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Base 1.

1.º O caminho de ferro do Vale do Lima seguirá à margem direita do Rio Lima em toda a sua extensão, desde Viana até o entroncamento na linha de Braga a Monção.

2.º A Empresa concessionária fica obrigada a construir uma ponte sobre o Rio Lima em Lanhenses, para ligação da estrada das duas margens, logo que o rendimento líquido das linhas concedidas com garantia de juro atinja 7 por cento do capital garantido, assistindo à mesma o direito de cobrar as portagens previstas no contrato.

3.º Em nenhum dos troços das linhas a construir poderá ser excedido o limite de 25 milímetros nas inclinações.

4.º Os projectos dos troços de Lanhenses a Ponte da Barca e dos Arcos a Monção, serão apresentados no prazo dum ano a contar da data do novo contrato feito nos termos da presente lei.

5.º O prazo de sete anos previsto no contrato para a construção do troço dos Arcos a Monção é reduzido a cinco anos, contados da data da aprovação dos respectivos projectos.

Todos os outros troços serão construídos no prazo de três anos, contados da data do novo contrato celebrado nos termos da presente lei, para aquele cujos projectos estejam já aprovados, e da data da aprovação dos projectos para os restantes.

6.º A mesma empresa fica obrigada a estudar e proinovar desde já, quanto em si caiba, a criação duma estância em Santa Luzia, junto de Viana do Castelo, servida por ascensor e dotada com os atractivos e comodidades precisas para chamarem ali concorrência de excursionistas, devendo submeter à aprovação do Governo, no prazo dum ano, a contar da data do novo contrato feito nos termos da presente lei, o respectivo projecto elaborado em harmonia com as indicações das estações oficiais competentes.

Base 2.

A fusão das companhias do Porto à Póvoa e Famalicão e do caminho de ferro de Guimarães com a empresa concessionária das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca, aceite em princípio por despacho ministerial de 22 de Julho de 1909, deverá ser sujeita às seguintes condições:

1.º Será construída e explorada, nos termos das bases 5.º e 6.º da lei de 14 de Julho de 1899, uma linha férrea de 1 metro de largura de via, de Lousado a Mindelo, com uma estação comum à linha do Minho em Lousado, sendo suprimido o troço comum a esta entre Lousado e Trofa.

2.º A largura da via da linha do Porto à Póvoa e Famalicão será elevada a 1 metro, procedendo-se à necessária modificação do material circulante.

3.º A empresa ou companhia constituída pela fusão indicada continuará a explorar por arrendamento, durante o prazo da concessão, o ramal da Senhora da Hora e Leixões, devendo ser unificada a largura da via com a das outras linhas, sem prejuízo do serviço privativo do porto de Leixões.

4.º A concessão de todas as linhas concedidas a empresa ou companhia, resultante da fusão, a saber:

Do Porto à Póvoa e Famalicão:
Da Trofa a Guimarães e Fafe;
De Braga a Guimarães;
De Braga a Monção;
De Viana a Ponte da Barca;
De Lousado a Mindelo,

é feita pelo prazo de oitenta anos, contados da data do novo contrato, celebrado nos termos da presente lei.

Findo aquele prazo, serão aplicáveis a todas as mencionadas linhas as cláusulas respectivas do contrato de 27 de Setembro de 1904.

5.º São proibidos os contratos particulares de transporte em todas as linhas da concessão, sem autorização do Governo.

As tarifas e horários serão sujeitos ao exame da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, antes de serem submetidos à aprovação do Governo.

6.º O depósito de 300.000.000 réis a que se refere o contrato de 31 de Janeiro de 1907, subsistirá para garantia do novo contrato.

7.º Não é devida contribuição de registo pela fusão a que se refere a presente base.

8.º Para a realização do plano aprovado nas presentes bases é permitida à empresa ou companhia resultante da fusão a criação e emissão das obrigações necessárias, nominativas ao portador, ainda que a sua importância exceda a do capital social realizado, contanto que não ultrapasse a proporção duma ação por oito obrigações.

Esta emissão será feita mediante prévia autorização do Governo, ficando entendido que da emissão nenhuma responsabilidade advém ao Estado, obrigado únicamente ao pagamento da garantia de juro, estipulado no contrato de 27 de Setembro de 1904, feito exclusivamente em moeda corrente no continente da República.

A essas obrigações, bem como as ações emitidas pela empresa ou companhia, também para a realização do plano aprovado nas presentes bases é aplicável o disposto na base 5.º, n.º 6.º, da lei de 14 de Julho de 1899.

9.º O direito de resgate por parte do Estado tornar-se-há extensivo a todas as linhas enumeradas na condição 4.º desta base, nos termos do artigo 29.º do contrato de 27 de Setembro de 1904, sendo o prazo nele fixado contado da data do contrato modificado em harmonia com a presente lei.

O Ministro do Fomento a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, em 20 de Junho de 1912. — Manuel de Arriaga. — António Aurélio da Costa Ferreira.

Situação financeira dos caminhos de ferro belgas

(385.1) + (493)

Os caminhos de ferro alterando profundamente as sciencias, as artes e as finanças são uma prova manifesta da applicação que nos problemas sociologicos teem as concepções abstractas da mechanica racional.

De facto, o theorema das velocidades virtuaes, primeiro enunciado por Torricelli e mais tarde exposto em toda a sua generalidade por Lagrange, demonstra como os movimentos possíveis de pontos se ligam no movimento d'um sistema.

Assim, na sociologia, um invento vem alterar fundamentalmente o que estava assente como doutrina incontroversa.

Um grande mathematico da primeira metade do seculo passado, cujas concepções theoricas ainda hoje dão logar a commentarios para se tornarem conhecidas, o inventor das funcções *alephs*, e auctor do methodo teleologico para a resolução das equações de qualquer grau, Hoëné Wronski, viu perigos no desenvolvimento dos caminhos de ferro, previu os monopolios que elles poderiam favorecer, como sucede nos *trusts* americanos, mas não falla nos resultados de sciencia pura que advieram d'aquellas grandes construções.

Uma vaga ideia tentei dar por occasião do cincocentenario dos caminhos de ferro portuguezes, dos resultados que colheram a geologia, a mechanica applicada e tantas outras sciencias com o invento de Stephenson (1), mas nem ao de leve toquei nos resultados financeiros, no deslocamento de riquezas que podem vir de semelhantes obras.

A propriedade territorial, que para os physiocratas constituia a riqueza, já não vale apenas pela sua extensão ou pela sua productividade natural; carece do trabalho assiduo, constante, e a sciencia agronomica supera com os seus correctivos, com os seus methodos intensificadores de cultura, com melhor aproveitamento irriguo, as deficiencias das terras outr'ora julgadas safras ou pouco remuneradoras do trabalho agricola.

A ampliação dos mercados, a influencia que podem ter regiões longinhas sobre a producção agricola de um dado paiz, são outros tantos elementos de riquezas, que só as linhas ferro-viarias permittiram valorizar, pela capacidade de transporte, impossivel de realizar antes de ellas.

Por isso, a riqueza se distribue não territorialmente, não pela posse de títulos da divida publica, mas por formas de actividade mais mobilizaveis, devidas muitas vezes ao abaixamento da taxa do juro.

O sr. Albert Leseurre frisa brilhantemente no prologo do tractado que em collaboração com E. Léautey escreveram sobre a contabilidade bancaria e bolsista, que hoje em dia toda a gente precisa de conhecer as operações d'esta natureza, porque as disponibilidades do trabalhador assim como as riquezas do capitalista concorrem para a execução dos grandes trabalhos onde os gastos se contam por dezenas de milhões.

Todas estas considerações demonstram que os verdadeiros revolucionarios não são aquelles que transformam sistemas politicos, processos governativos ou concepções philosophicas, mas os engenheiros, os inventores.

Já Karl Marx exprimiu esta verdade ainda não aceita talvez; já Auguste Comte a tinha escripto, quiçá antes do systematizador das influencias historicas sobre as doutrinas economicas, do patriarca do socialismo, mas nem sempre o reconhecem os que lidam no que se chama politica.

Os caminhos de ferro vindo revolucionar os processos

acanhados do commercio de outr'ora, vieram trazer novas formulas para a solução dos problemas financeiros e não poucas duvidas na maioria das previsões em que elles se baseiam.

Assim é que o Sr. Dr. Léon de Litwinski publicou nos fins do anno passado um trabalho muito interessante subordinado ao titulo: *La Question de la Situation financière des Chemins de Fer de l'Etat belge*.

Circumstancias varias teem obstado a que a *Gazeta* ha muito desse noticia d'esta obra que em poucas paginas condensa um dos problemas mais interessantes da exploração ferro-viaria.

Trata-se de averiguar se é ou não proficua a exploração dos caminhos de ferro pelo Estado, e logo de começo o Sr. Dr. Litwinski assenta o problema em toda a sua generalidade.

Não entende que o criterio scientifico para a apreciação do valor de uma linha ferrea seja o conhecimento dos resultados financeiros da sua exploração.

Mas o balanço commercial tampouco de per si dá noções claras a tal proposito.

Muitos elementos de avaliação são insusceptiveis de uma expressão contavel directa; mas, embora desprezados, entram no problema.

Por isso «os homens de negocios, diz, comprehendem que os balanços das grandes empresas publicas ou particulares não enceram a totalidade dos elementos necessarios, activos e passivos, para poder firmar-se uma opinião suficiente da vitalidade d'um negocio. Para preencherem esta lacuna, constantemente usam de raciocinios approximados e estimativas que lhes facilitam a investigação da verdade» (1).

Entrando determinadamente na questão concreta, reserva uma primeira parte da obra a um exame historico das relações financeiras entre o Estado e a rede ferro-viaria belga.

Nota logo de começo que um investigador isolado e alheio à administração não dispõe de meios materiais directos que lhe permittam a verificação dos calculos.

Mas a dificuldade sobe de ponto na rede belga onde a publicação dos resultados da exploração financeira são mais um meio de expressão do parecer do ministro dos caminhos de ferro do que um documento de contabilidade. Ganham em valor scientifico, mas perdem como documentos commerciaes.

Avaliar a influencia dos resultados financeiros ferro-viarios belgas pelas condições em que se desenvolve a rede, obriga a apreciar primeiro a influencia d'essas mudanças na contabilidade da rede. Mas tal concepção traz interminaveis discussões de principios imprecisos e erroneos, a ponto que originaram a controvérsia, que parece insolvel, sobre se os caminhos de ferro belga trazem ao tesouro um lucro liquido ou se dispendem os dinheiros publicos (2).

Examinando as disposições legislativas sobre gerencia financeira das linhas ferreas belgas desde 1 de maio de 1854 até 1877, vê-se de começo uma orientação que bom era que os nossos homens politicos tivessem por norma.

Laconicamente o artigo 4.º da lei de 12 de abril de 1835 determinava que o producto das passagens ou portagens fosse entregue ao tesouro para se aplicar ás despesas de conservação, administração e reembolso de juros e capitais affectos á construcção.

«Este laconismo do legislador da epocha, escreve o Sr. Dr. Litwinski, é manifesto aqui e explica-se perfeitamente pelas condições especiaes em que se decidiu que se establecesse a via ferrea estadual belga. Sabemos, de facto, que nessa occasião foi a Belgica o primeiro paiz continental que se arriscou a enveredar por esse caminho ainda

(1) Obra cit. pag. 11.

(2) Obra cit. pag. 15.

obscuro e desconhecido e que essa deliberação se não tomou n'uma epocha de socego politico e de prosperidade material, mas pelo contrario debaixo d'um céo obscuro, cheio de *difficultades politicas e financeiras*, no dia seguinte ao da conquista gloriosa da independencia nacional» (1).

Bastou porém esta lei durante um quarto de seculo porque a rede do Estado não tomou o desenvolvimento que em seguida adquiriu. O total kilometrico explorado a custo era a decima parte da extensão hoje concluída.

O capital não passava de 200 milhões de francos ou o decimo do capital actual do primeiro estabelecimento.

Em 1857 o ministro A. Dumon estabeleceu novas regras de contabilidade segundo as quais se supõe que não é o thesouro publico que pedia capitais por conta dos caminhos de ferro, mas que são estes propriamente que fazem a operação.

D'esta maneira, desde que se votava um credito, ou um emprestimo, debitava-se logo o seu total aos caminhos de ferro, sem que se tivesse em vista a effectivação da operação.

Todavia, pretendendo separar assim o thesouro publico das contas das linhas ferreas, estas sofreriam todas as vicissitudes da vida financeira do Estado nas suas relações com os mercados externos.

O Sr. Dr. Litwinski compara, não sem fundamento, esta situação com a d'um lago tranquillo que se ligou com um rio cujas cheias e estiagens affectavam o nível das aguas lacustres.

Citando uma passagem da acta de 1878 e as dotações orçamentaes comprova a justeza desta comparação,

Seguiu-se pois ao sistema Dumon o sistema Sainctelette em que se entendia que a linha ferrea em lugar de pedir directamente os capitais era considerada como recebendo-os por emprestimo do thesouro, que passava a ser o seu banqueiro.

N'esses termos, a taxa e o prazo dos emprestimos fixaram-se, effectuando-se a conversão de operações anteriores.

Tambem n'essa epocha é que se firmaram em 189831043, 61 francos os suprimentos recebidos do thesouro desde 1842 até 1878.

«Consideravam-se pois os caminhos de ferro e a thesouraria, escreve o Sr. Dr. Litwinski, como membros de uma mesma familia, onde não convém que se seja muito escrupuloso em referencia ao estabelecimento d'uma divisoria entre o teu e o meu» (2).

Mas por um excesso de mau-humor, como diz o Sr. Dr. Litwinski, um dia vieram a apurar contas e se não se zangaram, conforme sempre acontece nas contas familiares, o thesouro concluiu que não estava disposto a fazer presente aos caminhos de ferro dos juros dos capitais que adeantara e que além d'isso era credor de obra d'uns trinta milhões de francos de juros em atraso.

Não havia empresa que não baqueasse perante uma exigencia tão brusca quanto inesperada; mas, em lugar de recorrerem a um emprestimo para saldarem a dívida ou de assentarem n'um convenio para irem amortizando o debito, os caminhos de ferro belgas preferiram recorrer a uma operação arithmetica que sobrecreava as linhas com encargos futuros.

Em lugar de assentarem que se tinham amortizado 83 milhões de francos em numeros redondos no custo do primeiro estabelecimento da rede estadual belga, fixou-se em 22 milhões essa amortização, sacando-se pois sobre o futuro da rede 61 milhões de francos, além dos encargos já conhecidos.

Veio então o longo periodo da gerencia do sr. Vanderpeereboon, que durante largos annos sobraçou a pasta dos caminhos de ferro.

Algumas vezes os *Annaes parlamentares* alludiram ás operações de resgate de linhas, mas os debates foram sempre tranquilos, até mesmo quando se tratava da redução annual de aquisição de material ferro-viario, para não se accusar deficit nas contas do exercicio.

Este processo vulgar n'algumas empresas particulares, assim como o oposto para evitar partilhas de lucros quando o prescreve o contracto, não é recomendavel, porque conta com lucros nem sempre justificaveis em orçamentos de previsão.

Durante a sessão de 1891-1892 propôz-se no parlamento que, assim como sucede nas empresas particulares, os caminhos de ferro belgas apresentassem um balanço e uma conta de lucros e perdas, mas tal proposta não teve seguimento.

Foi precisamente n'este anno que o relator do orçamento dos caminhos de ferro agitou, mais do que resolveu, estes problemas que conviria fixar por uma vez, porque contendem com toda a complicada questão das explorações ferro-viarias. É preferivel considerar o caminho de ferro como um serviço publico, organizado no interesse nacional sem preocupação dos resultados financeiros da exploração, deixando aos tributos o encargo de suprir o deficit? Não conviria antes permanecer no caminho trilhado ate hoje, ou procurar um meio termo que satisfaça suficientemente os interesses em jogo? Deve entregar-se a exploração á industria particular?

Conclue porém que se deve manter o estado de coisas aceite, mas em 1894 o mesmo relator, Sr. Fris, é quasi em termos poeticos, em estylo de dythirambo que elogia a exploração ferro-viaria belga e naturalmente o titular da pasta de caminhos de ferro.

Na integra transcreve o Sr. Dr. Litwinski essa passagem do relatorio, que não ficaria nada mal n'um parlamento de Latinos, tantos são os elogios e tão poucos ou nenhuns os algarismos que os comprovem.

A insuficiencia de aquisição de material a que já se alludiou deu como resultado que em 1898-1899 verificava o parlamento que a par do aumento das receitas brutas, no conjunto da rede, as receitas brutas diminuiram por kilometro explorado, e, depois de dar explicação d'esta especie de anomalia, perguntava porque é que não diminuia o coefficiente de exploração, permanecendo constantes as despesas de administracção, geraes e de estações.

A diminuição das tarifas, o aumento dos salarios dão ao relator Sr. Hubert explicação, que o leva a concluir que, durante treze annos, a gerencia do Sr. Vandeneereboon a custo cobriu os prejuizos e no periodo de vinte e cinco as linhas ferreas apenas pagaram os seus encargos financeiros (1).

Seguiu-se a crise dos transportes de 1890 que se extendeu a outros paizes da Europa central e que demonstrou a insuficiencia do material circulante, especialmente nas linhas belgas.

E' precisamente n'esta epocha que aparece o relatorio Renkin no parlamento da Belgica, que chega a conclusões contrarias das do elogioso relatorio Fris, segundo affirma o Sr. Dr. Litwinski, que não transcreve passagem alguma d'esse documento.

Foi viva a discussão que provocou este documento, mas ao Sr. Renkin se deve o beneficio de «desacreditar totalmente o ponto de vista erroneo de que a exploração da rede do Estado, sob o ponto de vista financeiro, é uma vacca leiteira para o paiz» (2).

Como sucede sempre que muito se discute, os resultados do debate foram insignificantes, quando se observar que naturalmente d'elle devia sahir uma revisão completa do regimen financeiro das linhas estaduaes belgas, assim como da sua contabilidade.

(1) Obra cit. pag. 16.

(2) Obra cit. pag. 20.

(1) Obra cit. pag. 27.

(2) Obra cit. pag. 28.

Em 1905 os ministros das finanças, obras publicas e caminhos de ferro assentaram nas regras financeiras que fecham o primeiro capitulo da historia financeira da rede ferro-viaria da Belgica.

Na integra as transcreve e aprecia o Sr. Dr. Litwinski no seu livro ⁽¹⁾ mas seria em extremo enfadonho traduzi-las aqui.

Em todo o caso, d'esta primeira noticia sobre o livro do Sr. Dr. Litwinski resulta ainda uma vez a duvida sobre a conveniencia da nacionalização ou da municipalização das grandes empresas de interesse publico.

Facil de defender, a exploração ferro-viaria pelo Estado, justificavel talvez quando se considere em absoluto como serviço publico, sempre é lícito admittir com o Sr. Fris que, de vez em quando, a intervenção do thesouro se torna necessaria.

Assim o fizeram algumas vezes os nossos governos a favor de companhias particulares, mas se a historia financeira das linhas ferreas belgas apenas foi bosquejada no livro que se tem vindo citando, a das linhas portuguezas está inteiramente por fazer. E devia ser interessante, se houvesse quem fosse capaz de arrostar com a consulta de documentos que nem sequer se sabe onde param.

⁽¹⁾ Obra cit. pag. 29 a 31.

Mello de Mattos.

Gréves, electricos e autos

Durou 23 dias e terminou em 21 — como podia ter terminado logo no dia seguinte ao em que começou — a greve do pessoal da Companhia Carris.

Se antes do Governo que hoje está no poder houvesse governo no paiz, o conflito apenas se haveria esboçado.

O governo tem que respeitar o direito à greve, não ha duvida, visto que é lei do paiz; mas tem tambem que fazer respeitar o direito ao trabalho, que é lei não só do paiz mas da humanidade.

Desde os primitivos dias se via claramente que, entre o pessoal havia uma grande maioria que estava prompta a trabalhar, e só o não fazia por ser a isso coagido pelos influentes que o arrastavam para o protesto, impedida mesmo, pela tolerancia que o outro governo teve para com elles, consentindo-lhes aggressões aos que iam prestar-se a exercer a sua profissão.

Dadas providencias pelo novo governo para se garantir o direito ao trabalho, a greve acabou por si, isto é, cada qual ficou com a sua plena liberdade; os grevistas que o eram espontaneamente, tem o direito de não mais servirem a companhia; os que querem trabalhar e só não o faziam por não lhes ser consentido, entram nas suas funções.

Pela sua parte a companhia tem agora — e por muito tempo, é de crer — desembaraçada a sua ação, sendo de esperar que reconheça a dedicação do seu pessoal, e lhe melhore tanto quanto possível a situação. Cremos que assim o fará.

O que não cremos é que ella pratique um outro acto de justiça que seria logico e do maior resultado moral e até financeiro para ella: a revisão das suas tarifas, que lhe grangearia a sympathia do publico.

Em toda a parte o serviço dos carros electricos é pago pelo preço uniforme equivalente aos nossos 20 reis, e nalgumas partes mesmo, por este preço se percorrem distancias como as das mais extensas linhas de Lisboa e suburbios.

Ainda ha pouco viajámos nos tremvias de Alexandria onde se faz o percurso de duas linhas compridas pagando-se 22 reis.

Mas a companhia diz que os seus abastecimentos lhe custam mais caros, e por isso não pode equiparar os seus preços aos de lá de fóra.

Admittamo-lo; mas não era de mais que fizesse uma certa redução nas carreiras simples de uma só zona, pondo-as a 20 reis, tanto mais que ha algumas cuja extensão é puramente irrisoria, como por exemplo a pequena rua Alexandre Herculano ou a parte sul da avenida Fontes, que tendo apenas uns escassos 600 metros, constituem cada uma só por si, uma zona.

Podia mesmo começar por estabelecer bilhetes de ida e volta a uma ou duas zonas, a 40 reis, o que, sem a prejudicar, seria de um bello effeito para o publico que tão soffredor foi agora por occasião da greve e não poupo, na sua maioria, provas de sympathia à companhia.

Bem persuadidos estamos de que clamamos no deserto, mas não devemos deixar de expender uma ideia que nos parece justa.

*

E já que nos referimos ao serviço publico por occasião da greve, não deixemos de reconhecer o bello serviço que prestaram os automoveis.

Se o contracto com a Companhia Carris não fosse puramente leonino — contra o que sempre aqui, e desde quando ainda era tempo, protestámos — não haveria inconveniente em que este serviço, mais caro mas mais rapido do que os dos carros electricos, continuasse.

E ainda, a propósito de automoveis, precisamos lembrar à Camara Municipal, que é preciso que ella faça como se pratica em todos os paizes onde ha vehiculos com taxímetros — afferi-los cada dois dias.

Já a tarifa entre nós é quasi o triplo de que se paga em qualquer parte.

Em quanto que em Paris se percorrem 2400 metros por 1 franco e 15 centimos ou uns 210 reis, em Lisboa para andar igual distancia ha que pagar 500 reis.

Mas o peior é que os donos dos carros ou os *chauffeurs* preparam o taxímetro de maneira que elle conte, não 50 reis cada 300 metros, mas cada 200 ou menos.

Como exemplo e prova citaremos que ha dias fomos do Caes do Sodré ao largo de Belem, e o taxímetro do automovel marcou 15200 reis. Ora esta taxa corresponde a um percurso de 6.600 metros, e é bem sabido que aquella distancia não é mais que 4 e meio kilometros.



Vagões frigoríficos

Afim de favorecer a exportação dos productos agrícolas, o governo do Canadá abriu um concurso financeiro directo para o estabelecimento de carros frigoríficos pelo gelo.

Nas principaes linhas canadianas: Grand Truck, Pacific, Canadian Northern, Quebec Central, Montréal e Southern Railway, etc., organizaram-se varios serviços ordinarios, com uns tantos vagões compostos de material frigorífico, quer para o transporte da manteiga, quer para o de queijos frescos.

O Governo de Canadá garante para estes serviços $\frac{2}{3}$ do preço minimo da tarifa, e dá tambem uma compensação de 4 a 5 dollars por cada carro, para provisão de gelo.

Estes carros, assim subsidiados pelo Estado, tornam-se muito accessíveis para pequenos fretes, e ao pequeno commercio, porque os preços são feitos para as pequenas expedições como se se tratasse do carro completo; aliás o carro frigorífico ficaria reservado só para os grandes expedidores.

Em 1910, só para o transporte de queijos foram postos em circulação 900 vagões especiaes, nas condições supra-indicadas; e em 1911 applicou-se um serviço idêntico, entre agosto e outubro, ao transporte de fructas.

VIAGENS E TRANSPORTES

Demora do rapido em Medina

Pelo novo horario que principiou a vigorar em 10 de Junho, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha introduziu no seu comboio n.º 10 uma importante modificação no horario Irún-Medina-Lisboa e Madrid, que de ha tempos vinha sendo reclamada pelo publico, reclamação que tambem aqui fizemos.

Com essa modificação o referido comboio passa a chegar a Medina 30 minutos mais cedo do que pelo horario anterior, de forma que o espaço de tempo que medeia entre a sua chegada e a partida do que segue para Salamanca e Villar Formoso e que vem enlaçar em Pampilhosa com os n.ºs 52 e 55 da Companhia Portugueza — rápidos do Porto e de Lisboa, e fica sendo suficiente para os passageiros poderem jantar socegadamente n'aquella estação sem receio de perderem o comboio, como succedia até agora, em que a demora era apenas de 34 minutos, e sem que d'isto resulte qualquer atraso nas chegadas a Lisboa e Porto, e Madrid, chegando ainda a esta ultima 37 minutos mais cedo.

E com prazer que registamos esta noticia e tambem o publico não regateará os seus louvores à Companhia do Norte, que de resto, está sempre procurando proporcionar-lhe um bom serviço.

Serviço de passageiros na linha da Beira Baixa

Desde 20 do mez findo os comboios regulares de mercadorias n.ºs 2461 e 2470, que circulam entre as estações do Entroncamento e Castello Branco, passaram a fazer serviço de passageiros das tres classes, em todo o trajecto.

O comboio n.º 2461 parte do Entroncamento ás 5 horas chegando a Castello Branco ás 14 e 30, chegando ao Entroncamento ás 21 e 33.

Esta medida veiu prestar um importante serviço ao publico, porquanto a linha da Beira Baixa estava carecendo de maior numero de comboios para o trafego de passageiros.

Toirada no Barreiro

No dia 7 d'este mez deve realizar-se na villa do Barreiro uma magnifica corrida de touros na qual tomarão parte artistas e amadores de reconhecido merito.

Os caminhos de ferro estabelecem n'esse dia um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações de Lavradio ate Pinhal Novo, Aldegallega, Palmella e Setubal para o Barreiro.

Os preços no vapor de Lisboa para o Barreiro e volta são de 180 reis á ré e 130 á próa.

N'este dia haverá um vapor extraordinario de regresso a Lisboa que partirá do Barreiro ás 9 horas da noite.

Os bilhetes especiaes são validos somente nos dias 7 e não dão direito ao transporte gratuito da bagagem.

Minas de Nogueirinha e de Alvito

Tendo sido ultimamente abertos á exploração nas linhas do Sul e Sueste os ramaes que servem as minas de Nogueirinha e de Alvito, as estações d'aquella rede bem como as da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes podem aceitar remessas com destino aos referidos ramaes.

Para o efecto da applicação das tarifas as distancias kilometricas correspondentes aos referidos pontos desde Barreiro e Vendas Novas são respectivamente para Nogueirinha 96 e 30 kilometros; para Alvito 64, e 120 kilometros.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste de acordo com a Companhia Portugueza vae ampliar aquelles destinos á suas tarifas directas combinadas P. n.º 9 e P. n.º 11 de pequena velocidade para o transporte de varias mercadorias, a primeira pelos preços correspondentes á estação de Cuba, e a segunda pelas de Alcaçovas e Alvito, respectivamente.

Estações hespanholas

A Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha estabeleceu na povoação Oviedo um Despacho Central que abriu á exploração em 15 do mez passado, para o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade entre aquella povoação e a estação do mesmo nome.

Tambem no dia 15 do mez ultimo a Companhia de Zafra a Huelva abriu á exploração um Despacho Central em Oracena para o serviço de grande e pequena velocidade entre aquella povoação e a estação de Jabugo Galaroza.

Guia Official

Esta antiga publicação, acaba de passar por profundas modificações, entre as quaes se destaca, o serviço internacional com os horarios e preços de todos os comboios que partem de Lisboa para Madrid, Pariz, Londres, Barcelona, Marselha, Nice, e ainda para outras cidades, taes como Valladolid, Saragoça, Vigo, Monforte, S. Sebastião, Tours, Augauleme etc. etc.

Tem tambem, itinerarios internos, do Algarve para o Porto, Minho e Douro, Badajoz por Oeste, Porto, Minho e Douro, Beira Alta para Valenca e Vidago, Braga para Viana e Valenca etc.

E acompanhado d'um mappa das linhas ferreas indicando o lado em que estão as estações, e outro das linhas ferreas da Europa.

A falta de espaço inhibe de nos referirmos mais detalhadamente a esta publicação que continua a vender-se por 60 reis.

José Vaz da Cunha

A morte veiu mais uma vez exercer o seu dominio, sepultando, no seu nunca satisfeito empenho de destruição, um dos mais honrados e primitivos obreiros ferro-viarios.

José Vaz da Cunha, de uma familia considerada na sociedade lisbonense, conservara intimas relações de amizade com Sebastião de Couto, engenheiro ao serviço da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal.

Este funcionario superior ferro-viario, por occasião da abertura á exploração da linha de Lisboa e Ponte d'Asseca, conseguiu que José Vaz da Cunha fosse admittido como escripturario nas Repartições primitivas de fiscalização das Estações, em funcionamento, de Lisboa ao Carregado, e mais tarde Chefe da estação de S. Anna.

Quando Sebastião de Couto exerceu, cargo de Director, chiamou para o serviço central o seu antigo amigo de familia.

Organizado pelo Ministro d'Obras Publicas, Antonio de Serpa Pimentel, o serviço de Fiscalização, por parte do Governo, á exploração da nova Companhia constructora — Salamanca — e nomeado Sebastião Roberto chefe d'esse serviço, foi José Vaz no mesmo incorporado no cargo a que a sua antigüidade e serviços lhe davam direito.

N'esse cargo servia honrada e zelosamente, e n'ele foi por seus direitos, reformado, até que na edade provisinal de 90 annos a morte acaba de lhe dar por finda a sua missão na terra.

Dos sacrificios de que tomou parte, no exercicio deste principal elemento de prosperidade nacional, José Vaz da Cunha, por seu honrado caracter tem juz á saudosa recordação da sua memoria

Paz a sua alma.

Miguel Queriol.



XI

Excursão a Denderá. — Um bello templo e muitas bilhas. — Uma romaria... arabe. — Viagem pelo Nilo. — O vapor Nubia.

Um terceiro dia de estada em Luxor deve ser consagrado a uma visita a Denderá, onde o precioso templo de Hathor se impõe à nossa admiração.

Toma-se o comboio da manhã, que parte para o norte e não leva mais de 1 hora e 20 para percorrer os 63 kilómetros que nos separam de Kenet.

Nesta excursão só o muito cuidado e paciencia pode evitar a necessidade de um guia.

Alli, ao chegar-se à estação é-se assaltado por um enxame de burriqueiros, que todos se disputam por nos servirem.

Por quaesquer 20 piastras, (15000 réis) um guia *drogman* encarrega-se de se entender com elles, e vale a pena.

Da estação ha que ir, em burro, até a margem do Nilo; ahí passa-se a um sujo e incommodo barco, onde vão passageiros e burros n'uma promisquidade fraternal, e feita a travessia, retomam-se de novo os burros, na margem esquerda, havendo uns 5 kilometros de caminho até o templo.

Este é um dos mais interessantes a visitar, sobretudo porque é um dos raros que se conservam inteiros, o que n'este não admira, por ser, pode dizer-se, de recente data, visto que foi construido *apenas* ha 2000 annos (no 1.º seculo antes de Christo) pelo imperador Augusto.

Todas as paredes estão de pé, e os tectos no seu lugar; tão resistentes que sobre elles se vae gosar o bello espectaculo do conjunto d'aquella construcção.

Todavia, relativamente a outros que temos visto e veremos depois, o templo é pequeno: 105 metros de comprimento por 57 de largura no 1.º vestibulo; 44,5 no que podemos chamar o corpo da egreja.

Todo elle, paredes, columnas e tecto, é coberto de esculturas, de figuras e hieroglyphos.

Damos a photogravura da fachada, que, como se vê, está em excellente estado de conservação.

Como são poucas as aberturas por onde entre a luz, é preciso o visitante munir-se de uma lampada d'acetylena ou alguns rolos de fio de magnesio, ou, o que é mais pratico e mais limpo, de uma lampada electrica d'algibeira, mas que seja de boa intensidade porque tem que alcançar até illuminar os tectos, que são ricamente ornamentados, e sobretudo na capella mór (a que alli se chama «o santo dos santos») onde não ha luz natural de especie alguma.

O almoço tem que ir do hotel, em cesto (não devendo esquecer a agua mineral por que não ha lá onde obter cœusa alguma) e faz-se servir sobre um dos terraços, onde um pequeno templo offerece boa sombra, e cujas pedras cahidas servem de mesa e de assento dos convivas.

As cryptas (tres) são tambem interessantes, conservando as paredes pinturas a cōres ainda vivas e bem conservadas.

Convém, à volta, contar com uma hora ou pouco mais, para, em Kenet, dar uma vista d'olhos á cidade, algo importante pela sua industria de olaria em bilhas de barro branco, (*Kulé*, em arabe) parecidas com as que se fabricam em Hespanha, que refrigeram muito a agua.

Tambem ahi se fazem os potes do mesmo barro, que servem de filtrador, tendo o fundo conico, pelo que são postos n'um banco de fundo furado a fim de filtrarem para um deposito que se lhes põe por baixo.

Esta industria fornece todo o Egypto, e tão importante é, por isso, que na estação ha sempre algumas dezenas de vagões carregados d'aquella loiça, os cães estão cheios de saccos d'ella e de quantidade d'outra a granel.

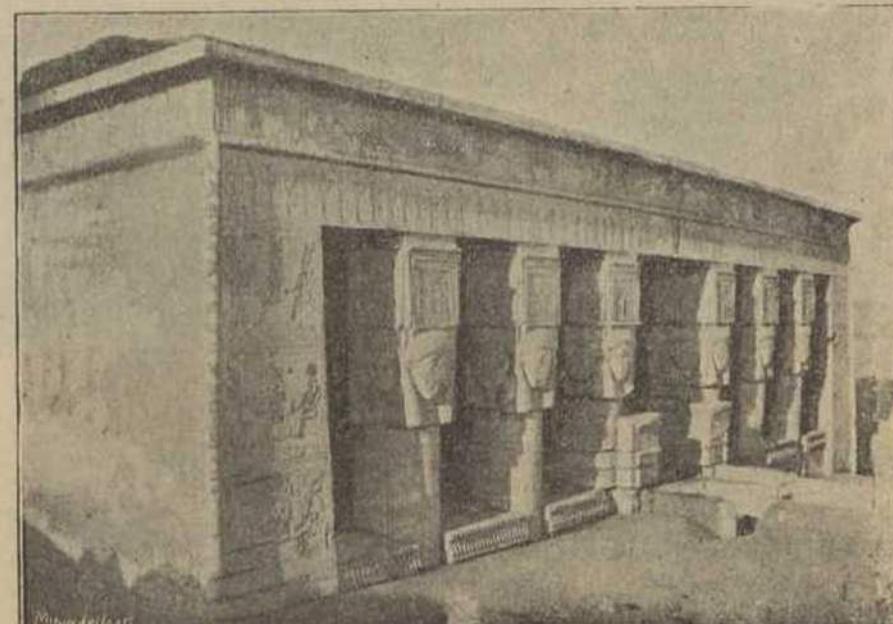
Na cidade nota-se mais animação do que n'outras, pequenas como esta, resultado não só de ser um centro industrial, como por ser ponto de bivaque das caravanas que vão a Mecca e que pernoitam alli, entregando-se aos gosos profanos, de cafés cantantes e outros espectaculos alegres, para prepararem a alma para os exercícios espirituais na cidade santa.

O regresso tem que fazer-se pelo comboio da tarde, porque aliás só se chegaria a Luxor ás 10 e meia da noite.

Visitado tudo quanto ha em Luxor e seus arredores, preparemo-nos para seguir d'alli, mas pensemos como devemos fazê-lo, isto é, se por terra se pelo Nilo.

E facto que o bilhete circulatorio dá passagem até Chellal, alem de Assuan, onde se passa ao vapor do Estado do Sudan; é certo que n'esse percurso temos occasião de viajar por agua, mas é tambem sabido que o trajecto entre Luxor e Assuan é o mais interessante do Nilo, e embora se perca o bilhete do caminho de ferro n'essa parte, vale bem a pena gastar mais algum dinheiro para fazer a viagem pelo rio, n'um dos vapores das empresas de transportes que fazem esse serviço.

Mesmo porque só por esta forma se podem visitar os templos de Edfu e Kom Ombo, visto que o horario dos comboios só permite a visita do primeiro, ainda assim com o sacrificio para o passageiro de partir ás 5 e meia



Templo de Hathor em Denderá

da manhã para ter tempo de, detendo-se para a visita do templo, passar a outro comboio.

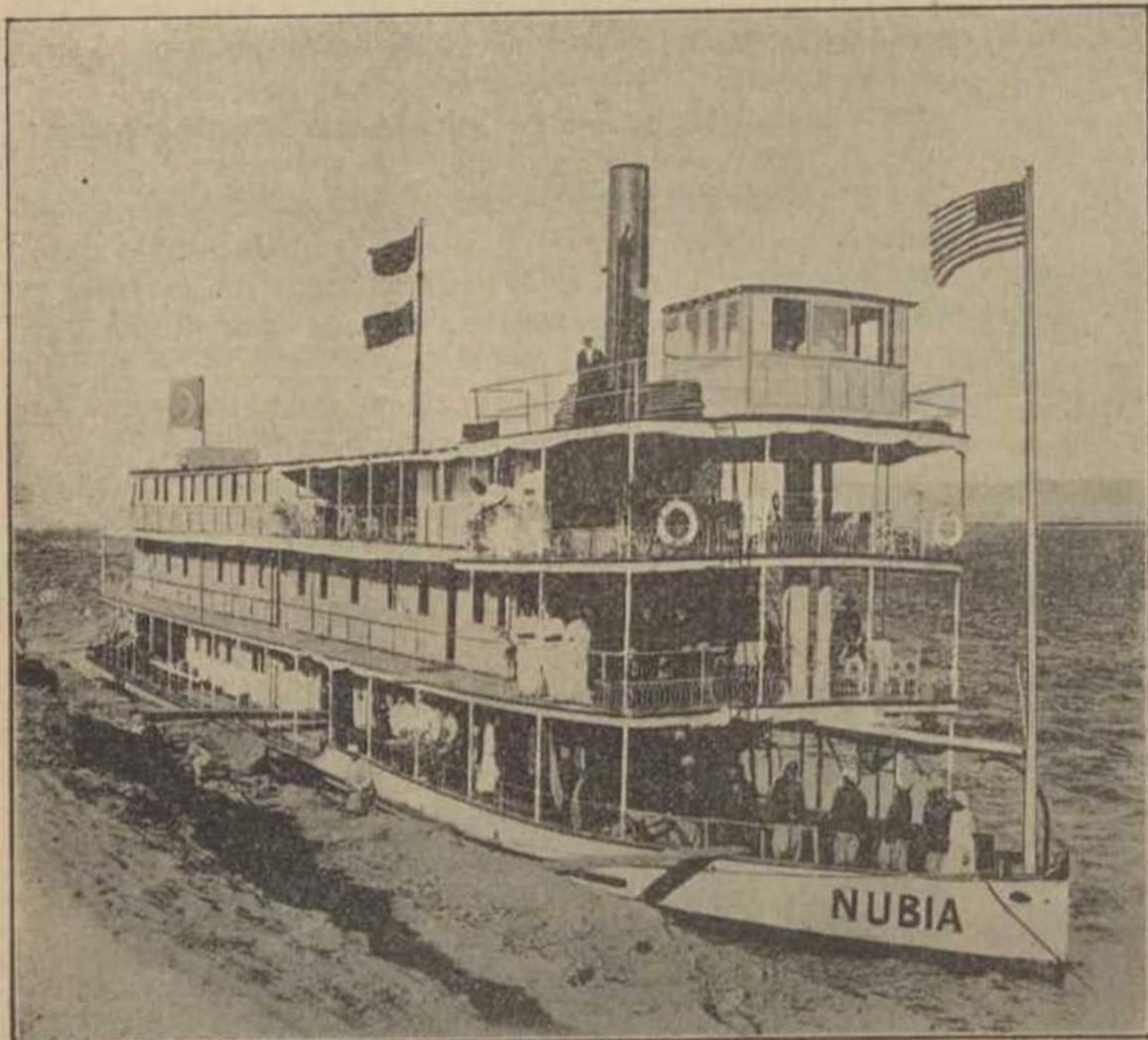
A escolha do vapor tem que fazer-se não só segundo o que parte no dia em que nos dispomos a ir (ha vapores quasi todos os dias) como, para os que não gastam dinheiro a rodo, segundo os seus preços. Ora estes são bem diferentes: a empresa Cook pede 10 libras pela passagem nos seus vapores expressos, e ainda mais nos *turistas*; a Hamburg Nile contenta-se com 4 libras. A diferença de preço é enorme, e ao que se diz o serviço d'estes é ainda melhor do que o dos Cooks. Não ha, pois, que hesitar.

Tomemos, portanto logar no *Nubia*, um elegante vaporzinho da Companhia Hambugo Nilo, do qual damos a reprodução da gravura.

Como este parte no dia seguinte ás 10 da manhã, temos tempo para, n'essa noite, visto estarmos em fim de fevereiro, assistir á festa do Muhelet Neby, santo musulmano que se festeja por muitas noites, havendo uma especie de arraial, e n'um pateo, illuminado por grandes lampiões de petroteo, cantos e danças de derviches, como o que depois vimos no Cairo e que já descrevemos aqui.

A diferença importante, porém, é que esta festa acaba por uma grande procissão ou prestito, em que figuram carros allegoricos, barcos, pendões de associações, uma jovem acobreada, semi-bonita sobre um camelo rica-mente ajaezado, aspergindo agua cheirosa (?) por sobre os circumstantes, varios grupos de derviches dançando, tudo muito sujo e em muita gritaria; e por ultimo um masmarro sobre um carro, agitando uma bandeira verde encarnada (as cōres do Khediva) que até parecia uma festa do nosso paiz.

O vapor espera-nos atracado ao caes; vamos para elle, que o calor aperta, e sobre a agua sempre se estará melhor.



Vapor «Nubia», no Nilo

O *Nubia* é um dos mais pequenos barcos da companhia, menos luxuoso que os vapores que fazem as viagens do Cairo a Luxor, mas nem por isso menos confortavel. O asseio é inexcedivel e o serviço de primeira ordem.

A disposição d'estes vapores, como se deprehende da gravura que publicamos, é muito diferente do que conhecemos na Europa. Como o Nilo tem muito pouco fundo, os barcos são chatos, sem quilha, como que poisando, em vez de entrarem, na agua.

A impulsão é feita por uma roda, á pôpa, de uns 10 metros de largura, cujas pás afloram a agua. A machina é na primeira coberta, e os embolos trabalham um de cada lado.

A segunda e terceira cobertas são para passageiros, sendo os camarotes todos para o exterior. Ao centro, na terceira, é o salão de leitura e musica, e á pôpa, na segunda, a sala de jantar.

Ha *cabines* para uma e para duas pessoas, com beliches todos em baixo, e certa vastidão propria de barcos só destinados a recreio, como estes o são.

Portas e janellas teem corrediças de rede, para as noites de calor, que diga-se já, só as ha da primavera ao outomno; nos mezes de novembro a março, que é quando se viaja alli, só excepcionalmente ha calor; tivemos lá 14 centigrados, e pela noite havia que fechar as portas e as janellas.

E vão lá empregar a phrase rhetorica dos «calores do alto Egypto».

RESGATE DE LINHAS FERREAS

Como documentos para o estudo de qualquer ideia sobre o resgate de linhas ferreas, julgamos interessante reunir as noticias que seguem sobre o que tem resultado d'esta operação n'outros paizes e o que sobre ella pensam alguns dos mais conspicuos economistas ferro-viarios.

Comecemos pelos

Estados Unidos

O Sr. Guilherme Allen, secretario geral da «American Railway Company», publica no Boletim da «Associação do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro», do corrente mez de Junho, uma apreciação e critica de um livro do Sr. Edwin A. Pratt, ácerca dos «Caminhos de Ferro e sua nacionalização, nos Estados Unidos».

Do extenso artigo do Sr. Allen extractamos, com a devida venia, os seguintes periodos:

«O Sr. Edwin A. Pratt acaba de publicar uma segunda edição da sua obra *Railway and Nationalisation*, primeiramente publicada em 1901, com o fim de pôr em evidencia o lado historico d'esta questão».

«O auctor encara o assumpto do ponto de vista especial dos caminhos de ferro britanicos, cujo resgate pelo Estado combate: mas os dados que reuniu com tanto cuidado apresentam interesse universal».

«Citaremos especialmente um quadro, mostrando que, n'um conjunto que congrega 97,8 % de todos os caminhos de ferro do globo, 69,1 % são explorados por companhias particulares, suas proprietarias, e 28,7 % pertencem aos diversos Estados».

«Estes numeros correspondem respectivamente a kilometros 625,296, na primeira rubrica, e a 259,492 kilometros, na segunda. No primeiro total, 350,993 kilometros pertencem aos Estados Unidos, de forma que, mesmo depois de deduzidos os caminhos de ferro d'este paiz, a companhias particulares possuem ainda uma rede superior á dos Governos dos outros Estados. Todos estes numeros se referem ao anno de 1908, mas as proporções não se terão decerto modificado posteriormente.»

«Diz o Sr. Pratt, mais adeante: Já na antiguidade, os governos haviam construido estradas destinadas sobre tudo, como as dos Romanos, a usos militares, mas accessíveis aos transportes commerciaes, existentes na posse de empresas particulares. Os annaes não mencionam um só caso, em que os Governos, nos seculos passados, se tivessem encarregado do transporte de mercadorias ou de viajantes. De modo que o termo «nacionalização», criado n'estes ultimos tempos, deve considerar-se com applicação ao transporte de viajantes e de mercadorias, e não à construcção ou á propriedade das vias de communicação.»

«O Sr. Pratt evidencia as dificuldades com que luctaria qualquer tentativa feita pelo Governo da Grā-Bretanha para resgatar e explorar a rede ferrea do reino; com effeito essa rede comprehende cerca de 37.000 kilometros, explorados por umas quarenta companhias, com 600.000 a 700.000 empregados, e um capital total de 6.400 milhares de contos de reis».

«A exploração satisfactoria de qualquer caminho de ferro, depende excepto em circumstancias fortuitas da habilidade de quemquer que esteja á testa do negocio. Pode succeder que as pessoas que estejam á testa dos caminhos de ferro do Estado, tenham tanta competencia como as que estejam á testa de companhias particulares.

Mas todos sabem que os Governos costumam ser ingratos para com os seus funcionários, e que a recompensa do talento e as facilidades de promoção no cargo e no vencimento, são muito maiores nas companhias particulares do que ao serviço do Estado. Em geral os homens mais habéis preferem o serviço particular, e não aceitam o outro senão por dever patriótico, ou por desfastio. Entre os funcionários dos caminhos de ferro do Estado que poderam ver de perto as condições de liberdade, em que trabalham, pelo menos até ha bem pouco tempo, os chefes de serviço ocupando posições, analogas ás suas, nos caminhos de ferro particulares, poucos haverá que não tenham invejado estes ultimos, pelo facto de se tornarem realmente uteis e merecedores de verdadeiras recompensas!»

«Em todas as repúblicas, ou monarquias constitucionais, o Governo é formado por representantes do partido que esteja no poder, e, com razão ou sem ella, os seus membros julgam necessário, invocando-se o interesse da nação, que elle se aguente o maior tempo possível. Resulta d'aqui, que, os caminhos de ferro do Estado serão sempre explorados em proveito do partido do poder, em vez de o serem no proveito publico; e pôde-se justificar este facto, dizendo que a estabilidade da administração é uma condição essencial á boa exploração dos caminhos de ferro do Estado, resultado impossível de obter-se, desde que o pessoal político dirigente esteja sempre a mudar».

«O Governo partidário é o governo do grupo que dirija o partido; e está, em ultima analyse, mais ou menos incarnado nos chefes, bem ou mal escolhidos, que dirijam esse grupo. Não implica, como cousa necessaria, o governo da nação pelos cidadãos mais competentes, mas pôde transformar-se facilmente no domínio d'aquelles, cujos partidários, por qualquer motivo, formem momentaneamente os maiores nucleos junto ás urnas eleitoraes».

N'outro ponto:

«O Sr. Pratt cita este dicto de um expedidor: «Antes poupar uma estampilha do que dirigir reclamações a um caminho de ferro explorado pelo Estado».

«O Sr. Pratt apresenta um excellente resumo do seu estudo da questão; citar-lhe-hemos o seguinte extracto:

«A exploração dos caminhos de ferro pelo Estado não se tem mostrado nem mais economia, nem mais efficaz, nem mais vantajosa para os expedidores e viajantes, do que a exploração pelas companhias particulares. Por outro lado, possuimos provas evidentes de que a exploração pelo Estado é susceptível de trazer todos os seguintes inconvenientes: a) a apresentação voluntaria das contas sob um ponto de vista falsamente favorável, assim de dar aos contribuintes uma impressão inexata; b) a intromissão, na administração dos caminhos de ferro, de influencias políticas, que tornam impossível a exploração nas condições commerciaes ordinarias, favorecendo uma corrupção profundamente enraizada e espalhada, tendendo também a depravar o carácter e abaixar o nível dos parlamentos nacionaes; c) perturbações graves provenientes da criação de um grande numero de funcionários do Estado, que podem provocar serios conflitos de trabalho, ou, na qualidade de agentes eleitoraes, podem servir-se dos seus privilegios políticos no seu interesse pessoal, ou então, por outro lado, ser aproveitados pelo Governo ou pelos candidatos parlamentares, sempre para fins particulares, d'onde resultam processos de corrupção e compromissos, cuja existencia é prejudicial tanto ao caminho de ferro como aos interesses da nação; e emfim, d) a possibilidade de que, ao desejo das companhias de caminhos de ferro, de obterem uma renumeração considerável para os capitais compromettidos, não succeda um esforço ainda mais intenso da parte de qualquer ministro das finanças, para que a receita dos caminhos de ferro contribuam

amplamente para as necessidades do tesouro nacional». Ficando hoje por aqui, mais de espaço nos entreteremos com esta obra do Sr. Edwin Pratt, e com a bella critica que d'ella tambem faz o Sr. William Allen.

Inglaterra

Respondendo a uma deputação das classes operarias que pedia urgentemente a nacionalização das vias-ferreas, o primeiro ministro inglez, Sr. Asquith, disse recentemente aos seus ouvintes: «Muito francamente, não penso que tenham sido satisfactorias as experiencias feitas n'esse sentido. O ponto principal, acrescentou o Sr. Asquith, que nós como homens praticos temos de considerar, é sobre se tal facto importaria, nos serviços da viação accelerada, melhor commodidade para o publico e grandes vantagens para a nação. O capital empregado em 1911 foi de 324 milhões de libras. As receitas brutas foram de 127.250.000 libras, e as receitas liquidas de 48.500.000 libras. Isto dá para o capital empregado um dividendo de 6,66 %. Tomando agora a media para os annos entre 1902 até 1907, o dividendo passa a ser de 3,44 %.

O dividendo de 3,66 % é talvez o mais alto alcançado n'estes ultimos dez annos, e não representa grande lucro para qualquer empresa commercial. Deduzindo qualquer despesa superflua, o dividendo nunca attingiu mais de 4,3 %. Já é alguma coisa, mas pouco para uma empresa susceptivel de grandes riscos. Em muitos casos os accionistas teem-se conservado muito tempo sem remuneração nenhuma. O lado pratico da questão cifra-se em saber se, ao cabo de um certo tempo de exploração, se consegue ficar melhor do que se estava».



Caminho de ferro de Inhambane a Lourenço Marques. — Consta que vai ser dirigida ao Sr. Ministro das Colonias uma representação de varios negociantes de África, pedindo a construção de um ramal que ligue Inhambane a Lourenço Marques.

Caminho de Ferro de Penafiel á Lixa. — Das 7.000 acções do Caminho de ferro de Penafiel á Lixa, 2.000 já estavam subscriptas, de modo que sómente 5.000 se emittiram agora, e que nos consta tiveram facil collocação, por se tratar de uma linha que atravessa algumas zonas mais populosas do paiz.

Caminho de Ferro de Malange. — Dizem de Loanda que o Sr. Armindo de Andrade, engenheiro director do caminho de ferro de Malange, partiu a 23 de maio para Quella, no planalto de Malange, assim de, cumprindo as ordens do Governo, fazer o reconhecimento da directriz do Caminho de ferro de planalto até o rio Lvi, e ligar esta directriz com o estudo já feito até Xissa.

Serviço internacional de mercadorias. — Vão ser adoptados no transporte de mercadorias, entre França e Portugal e vice-versa, vagões de eixos intermitaveis de forma a evitar o trabalho, prejuizos e demoras do trasbordo dos volumes em Irun ou Hendaya.

Os rodados são mudados por um processo rapido, e d'esta forma as mercadorias seguem desde Paris até Lisboa, ou Porto, no mesmo carro, o qual é sellado na fronteira, para atravessar a Espanha em transito.

Ha muito que se pensa n'isto para as carruagens do sud-express. A adopção do processo aos veículos de mercadorias apressará a sua instalação no de passageiros.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino. — Sociedade Anonyma-Responsabilidade Limitada. — Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 15 obrigações de 41/2 0/0 coupon emitidas pela Camara Municipal de Lourenço Marques, foram extraídos os seguintes números:

1:263 1:309 1:780 2:301 2:444 2:566 3:641 3:654
3:986 4:008 4:946 5:082 5:701 7:114 7:992 —

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 30 de Junho de 1912, terá lugar na Thesouraria do Banco em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã á 1 1/2 da tarde, com exceção dos sabbados em que será das 10 ás 12, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do referido dia.

Lisboa, 19 de junho de 1912.

— Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 268 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao de 16 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 por cento, emitidas em 1 de julho de 1889, foram extraídos os seguintes números, a saber:

De 6 por cento

9	1.043	1.981	3.145	3.919	4.624	5.468	6.112	6.779	7.323	8.512
43	1.057	2.034	3.462	3.921	4.634	5.593	6.126	6.781	7.404	8.515
51	1.065	2.138	3.192	3.927	4.689	5.682	6.142	6.797	7.424	8.545
395	1.098	2.255	2.202	3.955	4.721	5.704	6.149	6.820	7.448	8.609
451	1.121	2.306	3.219	3.960	4.735	5.731	6.158	6.837	7.528	8.632
470	1.123	2.325	3.225	3.982	4.749	5.739	6.182	6.883	7.533	8.671
525	1.174	2.423	3.273	3.993	4.753	5.759	6.183	6.890	7.541	8.728
548	1.216	2.538	3.325	4.147	4.778	5.780	6.227	6.917	7.576	8.732
562	1.241	2.544	3.377	4.209	4.848	5.789	6.239	6.931	7.604	8.880
608	1.262	2.550	3.438	4.222	4.903	5.791	6.241	6.977	7.724	8.927
621	1.393	2.574	3.451	4.248	4.915	5.817	6.245	6.994	7.761	8.933
635	1.413	2.626	3.453	4.282	4.916	5.875	6.261	7.038	7.772	8.945
642	1.415	2.703	3.462	4.382	4.967	5.893	6.312	7.056	7.816	8.958
653	1.463	2.719	3.483	4.389	5.074	5.899	6.498	7.065	7.862	9.001
683	1.466	2.729	3.505	4.474	5.081	5.931	6.500	7.092	7.930	9.015
696	1.487	2.763	3.595	4.488	5.103	5.938	6.518	7.100	7.950	9.027
782	1.492	2.811	3.629	4.516	5.106	5.942	6.526	7.107	7.952	9.044
786	1.561	2.926	3.661	4.521	5.146	5.952	6.528	7.120	8.032	9.063
843	1.626	2.966	3.664	4.533	5.248	6.044	6.570	7.122	8.052	—
890	1.644	2.984	3.715	4.556	5.256	6.047	6.587	7.140	8.149	—
898	1.711	3.000	3.815	4.558	5.273	6.077	6.590	7.176	8.253	—
916	1.734	3.037	3.819	4.561	5.278	6.090	6.612	7.189	8.323	—
995	1.787	3.065	3.878	4.584	5.280	6.096	6.656	7.253	8.379	—
1.005	1.908	3.067	3.905	4.596	5.356	6.109	6.719	7.264	8.421	—
1.040	1.935	3.414	3.914	4.612	5.424	6.410	6.742	7.319	8.472	—

De 4 1/2 por cento

1.575	1.777	2.583	2.669	3.217	3.453	4.789	4.838	5.299	5.628	5.765
			7.183	7.241	7.383	8.227	8.850			

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1912 terá lugar na Thesouraria do Banco em todos os dias impares uteis, das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, com exceção dos sabbados em que será das 10 ás 12, na sua succursal no Porto, e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam ipso facto de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1912. Igualmente serão pagos os juros e a amortização em Londres — Comptoir National d'Escompte com a apresentação dos respectivos títulos.

N. B. — A's quintas feiras só se efectua o pagamento de juros atrasados.

Lisboa, 19 de junho de 1912.

Tendo-se procedido hoje em conformidade com o artigo 22 dos estatutos d'este Banco ao sorteio de 190 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901 foram extraídos os seguintes números, a saber:

441 a	420	9.894 a	9.900	16.331 a	16.340	25.061 a	25.070
761 "	770	11.711 "	11.720	16.541 "	16.556	26.111 "	26.120
4.491 "	4.500	13.501 "	13.510	16.641 "	16.650	26.361 "	26.370
7.471 "	7.480	15.041 "	15.050	19.451 "	19.460	27.151 "	27.160
8.411 "	8.420	15.151 "	15.160	21.911 "	21.920		

São portanto prevenidos os srs. portadores d'estas obrigações de que a começar no dia 1 julho de 1912 terá lugar na Thesouraria do Banco em todos os dias impares uteis, das 10 horas da manhã

á 1 e meia da tarde, com exceção dos sabbados em que será das 10 ás 12, o pagamento do juro das mesmas obrigações sorteadas que deixam ipso facto de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1912.

NB. — A's quintas feiras só se efectua o pagamento de juros atrasados.

Lisboa, 19 de Junho de 1912.

— O dividendo do 1.º semestre do corrente anno, na razão de 3 % ou 25700 réis por acção, livre de imposto de rendimento, paga-se em todos os dias pares uteis excluindo as quintas feiras, em que se fará o pagamento de atrasados, das 10 horas da manhã á 1 1/2 da tarde, aos sabbados das 10 ás 12, a começar no dia 2 de julho proximo. Só se efectua o pagamento de dividendo todos os dias, conjuntamente com o do juro das obrigações, a partir do dia 12 do mesmo mes.

Lisboa, 25 de Junho de 1912. O Governador, *Luiz Diogo da Silva*.

Chemins de Fer Portugais. (Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais) — *Assemblée Générale des Obligataires.* — MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont informés que, en raison de l'insuffisance du nombre des obligations privilégiées de ler, rang déposés à ce jour, l'Assemblée Générale des obligataires, convoquée à Paris le 25 Juin courant est remise au Jeudi 4 de Juillet 1912 à 3 heures du soir, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, N.º 7 à Paris.

Paris, le 22 Juin 1912.

Le comité de Paris.

— Les dépôts d'obligations privilégiées de ler, rang continuent à être recus dans les Caisse désignées à cet effet dans l'avis de convocation.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Junho de 1912.

Quando sahia o nosso numero passado, sabia, ao mesmo tempo, da casa do chefe do Estado um novo governo para o paiz.

A apresentação d'este agradou, em geral, por se esperar que o Sr. Duarte Leite, que todos reconhecem como homem digno e energico, imprima á situação politica um caracter de seriedade de que, em verdade, manquejavam os anteriores ministerios.

O paiz almeja por um governo que governe — ha muitos annos que so tem tido politicos ou incompetentes — e põe justas esperanças no actual; e como symptom a d'essa sympathia já os cambios melhoraram.

O Governo forneceu à Junta do Credito Publico 75.000 libras ouro em cambiaes, para a conta do futuro coupon de Janeiro, sendo, portanto, de esperar que até fins do anno a Junta não tenha que abrir concursos, o que facilitará a taxa dos cambios.

Realizou-se hontem a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro, sendo muito concorrida, como se esperava.

A sessão abriu á 1 hora, presidindo o Sr. Victor dos Santos, sendo secretario o Sr. Mendonça e Costa e escrutinadores os Srs. Augusto José Vieira e Gerhard Burmeister.

As conclusões do Relatorio, que aqui se publicaram no n.º anterior, em artigo especial (pag. 184) foram largamente discutidas, sendo a questão principal a resolução sobre a duvida que o Conselho Fiscal enunciava no seu parecer, respeitante á applicação da verba que no anno passado fôra votada para «despesas de exercícios findos.»

Dizia assim o parecer:

«Ao vosso Conselho Fiscal apresentam-se duvidas sobre a possibilidade e justiça com que esta arrumação foi feita, porquanto, do espirito e texto do Convenio resalta que em cada anno só são distribuiveis os lucros líquidos d'esse mesmo anno, sendo certo que em 1910, epocha em que a conta de provisão foi creada, o coupon foi pago integralmente a todas as obrigações de 2.º grau. Por isso, antes da distribuição proposta pelo Conselho de Administração, tereis que decidir, como questão prévia, se a totalidade das despesas complementares do anno, na importancia de reis 469:129:242, deve ser liquidada completamente por «Ganhos e Perdas» ou apenas a diferença entre aquella somma e a de reis 101:679:5034, ou sejam reis 367:450:208, porque d'isto depende o alterar-se o quantitativo do juro a distribuir-se ás obrigações de 2.º grau.»

Foi por fim apresentada e aprovada uma proposta para que essa importancia fosse retirada da applicação que lhe fôra dada no anno findo, pelo que ás obrigações de 2.º grau terá que ser diminuida a distribuição que lhe era proposta no parecer d'aquele Conselho.

Contra isto apresentou o Sr. Kendall um protesto que visa a annullar as decisões da assembleia, e o Sr. Elliot Rego outro, que, declarou,

para eleição dos tres vogaes do Conselho de Administração e dois do Fiscal, sahindo eleitos:

Para o Conselho de Administração, os Srs: Eduardo Ferreira do Amaral, dr. Borges de Castro e Alves de Mattos, e para o Conselho Fiscal os Srs: José d'Oliveira Soares e Antonio Horta Sarmiento Osorio. O Sr. Totta apresentou ainda um protesto contra as resoluções da Assembleia depois do que foi lida a acta e approvada.

Os cambios melhoraram um pouco, como se vê da nossa costumada tabella; a libra ficou hontem, sabbado, a 4.3920 reis, (compra) e venda a 4.3970 reis.

O Rio-Londres a 16 $\frac{13}{16}$ correspondendo a 15.5754 por sterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 $\frac{1}{2}$	48 $\frac{3}{8}$	47 $\frac{3}{4}$	47 $\frac{5}{8}$
90 d/v	49	—	48 $\frac{1}{4}$	—
Paris cheque	588	591	597	600
Berlim	242	243	245 $\frac{1}{2}$	246 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque	440	442	443	447
Madrid cheque	925	935	940	950

Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras

Bolsas e títulos	JUNHO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	37,80	37,80	37	—	37,10	38,20	38,20	37,35	38,50	38,50	37,55	37,75	—
Dívida Interna 3% coupon	36,80	36,90	37,05	—	37,15	—	38,40	37,50	38,65	38,75	37,89	37,95	—
4% 1888, c/ premios	—	—	—	—	—	—	—	—	20.350	20.350	—	—	—
4%, 1888/9	—	—	53.400	—	53.100	—	—	—	53.300	53.400	—	—	—
4% 1890	47.800	—	—	—	—	—	—	—	—	48.000	—	—	—
3% 1905, (C.º de F.º Est)	—	8.700	—	8.750	—	8.700	8.700	8.750	8.700	8.700	—	—	—
5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	80.000	—	—	—	—	—	80.000	80.000	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	65.800	65.800	65.900	66.000	66.000	66.000	65.800	65.700	65.600	65.500	65.400	65.400	—
3% 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 3.ª série	67.900	68.000	67.900	67.800	67.800	67.800	67.800	67.800	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	152.500	—	—	—	—	—	—	154.500	154.500	—	154.000	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	134.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	96.400	96.400	—	96.400	96.400	—	—	96.800	—	—
Lisboa & Acores	98.000	97.800	—	—	—	—	—	97.500	97.500	—	97.500	97.300	—
Companhia Cam. F. Port.	—	62.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	4.000	4.000	—	—	—	—	4.000	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	65.000	—	65.000	—	—	65.000	—	58.000	58.100	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	58.000	58.300	—	—	—	58.000	—	88.500	88.500	—	—
Companhia Através d'Africa	—	88.500	88.500	88.500	—	—	89.000	—	—	64.000	64.000	64.100	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	64.000	—	—	—	—	49.100	48.900	48.900	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	49.000	49.000	49.300	49.300	49.200	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	57.100	—	58.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	67.200	—	—	—	—	67.200	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	61.200	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	—	81.500	—	—	—	81.600	—	—	—	—	81.500	—
5%	—	—	79.000	—	—	—	—	65.25	—	65.35	65.55	—	—
4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36.50	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	65,07	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Portugal	—	35	—	30.56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	319	318	320	318	320	319	318	318	319	319	320	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	244	245	244	246	—	245	244	244	244	247	246	—	—
Companhia da Beira Alta	295	292	292	—	292	293	295	295	292	—	292	—	—
Madrid-Zaragoza-Portugal	167	166	—	167	167	169	168,50	168,75	168,75	167,75	167	—	—
Londres: 3% portuguez	65	65	65	65	65	65	65,50	65,25	65,25	65,50	66	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	87,43	—	87,12	—	87,12	87,12	87,12	—	87,43	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Companhia Caminhos de ferro	10 Junho	1.073	2.583.962.000	1.073	2.558.098.000	+ 25.864.000	2.408.165	2.384.061	+ 24.104	
Vendas Novas	—	70	44.634.000	70	38.848.000	+ 3.786.000	637.628	554.		



Hespanha

Celebrou-se em Bilbao, a 12 do corrente, a assembleia convocada pela Camara do Commercio, para discutir a resolução da Comissão nomeada ha tempos para informar sobre o projecto de construção do caminho de ferro directo entre Madrid e a capital da Biscaia.

Quatro soluções foram apresentadas:

- 1.º Linha directa a Madrid, com via de 1 metro.
- 2.º Linha directa com via de 1,45 metros (largura francesa).
- 3.º Linha directa com via de 1,67 metros (largura hespanhola).
- 4.º Linha de Burgos a Segovia, com via de 1,67 metros.

A solução do caminho de ferro directo de Bilbao a Madrid, com via estreita, é menos preconizada pela Comissão, pela dificuldade em que se encontraria de atrair o tráfego a Bilbao, em vista dos transbordos forçados das mercadorias, que tivessem de seguir um percurso em via normal, e pelo incommodo que traria para os passageiros que viajassem em grande velocidade.

A via-ferrea directa com via francesa teria a vantagem de se ligar com a rede ferro-viaria de álem do Bidassoa, mas os seus inconvenientes estariam na falta de affluentes, no transbordo necessário e no isolamento em que se encontraria dentro do território hespanhol, o que tudo aconselha a que se desista d'esta solução.

O caminho de ferro directo a Madrid, com via hespanhola, calcula-se que seria extremamente dispendioso, pois atingiria a cifra de 135 milhões de pesetas, computando á razão de 300.000 pesetas por kilometro os 450 que teria approximadamente.

A solução, pois, que é mais preconizada, é a de uma via ferrea, não directa, mas simplesmente de Burgos a Segovia, aproveitando-se os caminhos de ferro, já construidos, de Bilbao a Burgos, e de Segovia a Madrid.

A Comissão consigna que o Norte não teria prejuízos nenhumos com estas soluções, que, pelo contrario, traria facilidades para o encurtamento das viagens nos comboios internacionaes, ou em outros, em que houvesse necessidade de abreviação de percurso.

Construída esta linha, Bilbao tornar-se-hia o porto mais proximo de Madrid, 493 kilometros, contra 503 de Santander, 560 de Passages, 577 de Gijon e 831 de Corunha.

Allemania

Inaugurou-se, a 15 de fevereiro ultimo, o caminho de ferro metropolitano de Hamburgo, com a extensão de 27,850 kilometros. Um terço da linha é aereo e um quarto subterraneo. A via é de largura normal: a tracção é electrica, e a distancia media entre as estações, de 812 metros.

O custo da construção (não comprehendendo preço de terrenos, todos cedidos pelo Estado) orçou por 9:500 contos.

Suissa

Assignou-se em Berne a Convenção entre a Confederação e o cantão de Genebra, que regula as condições do resgate da estação de Genebra.

Brasil

Chegou a Florianopolis uma comissão de engenheiros franceses encarregada de contractar com o Governador do Estado de Santa-Catharina os estudos definitivos de um caminho de ferro, para unir Santa-Catharina à cidade de Lages, no interior do Estado.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 15 de junho de 1912.

SENHORES:

Cumprindo os preceitos dos nossos Estatutos o Conselho de Administração vem dar conta á Assembleia Geral dos Srs. Accionistas, dos actos da gerencia da mesma Administração no exercicio findo em 31 de Dezembro de 1911, decimo-setimo depois da Convenção de 4 de Maio de 1894.

Seguir-se-ha na exposição dos factos a ordem já adoptada nos annos precedentes.

Na primeira parte, com os elementos e documentos fornecidos pela nossa zelosa Direcção Geral, vêem-se os resultados da explo-

ração da nossa rede no anno de 1911 e respectivas explicações e comparações.

A segunda parte é a comparação do Activo com o Passivo.

A terceira parte respeita ás contas da «Caixa de Reformas e Pensões».

PRIMEIRA PARTE

Resultados da Exploração

Considerações geraes

A extensão da rede explorada não variou no exercicio de 1911, mantendo-se nos 1.172 kilometros, como era em 1910, comprehendendo:

1.º — Rede concedida á Companhia:

Linha não garantida.....	693 kil.	1.073 kil.
Linha garantida.....	380 "	

2.º — Linhas exploradas em virtude de contractos:

Setil a Vendas Novas.....	70 kil.	99 "
Coimbra á Lousã (linha de Arganil)	29 "	

Total..... 1.172 "

A extensão da segunda via passou de 250km. 223 a 278km. 548 ou seja o aumento de 28km. 325, — secção de Pombal a Alfarcos, aberta á exploração em 16 de Outubro de 1911.

Os resultados geraes da exploração da rede da Companhia em 1911 e comparados com 1910, foram os seguintes:

Designação	1910	1911	Diferenças em 1911
Kilometros explorados.....	1.073	1.073	—
Percurso dos comboios.....	6.441.729	6.301.723	-140.006
Receitas da exploração.....	6.381.679.740	6.337.574.639	-44.105.838
Despesas da exploração.....	2.828.593.643	3.076.417.894	+247.824.431
Coefficiente medio da exploração.....	44,32%	48,54%	+4,22%
Receitas liquidas da exploração.....	3.553.086.277	3.261.156.498	-291.929.779
A acrescentar:			
Receitas fóra do tráfego.....	43.959.665	50.462.521	+15.502.856
Coefficiente medio da exploração (contando com as receitas fóra do tráfego).....	44,02%	48,09%	+4,08%
Garantias de juro.....	294.710.649	304.118.832	+9.408.338
Total dos productos da rede concedida á Companhia.....	3.891.756.436	3.624.737.851	-267.028.585
A deduzir: Impostos em Portugal.....	85.982.895	99.598.525	+13.615.630
Excesso das receitas sobre as despesas ordinarias da exploração.....	3.805.773.541	3.525.139.326	-280.634.821

Os factos mais notaveis que este quadro apresenta são:

A diminuição das receitas, na importancia de 44.105.838 réis, e o aumento das despesas, na importancia de 247.824.431 réis.

Mais circumstancialmente se verá no decurso d'este relatorio qual foi o movimento das receitas e despesas. Indicaremos porém desde já dois factos importantes que explicam aquellas diferenças. No que respeita ás receitas, deve dizer-se que as de 1910 foram as maiores que tem tido a Companhia, e que as de 1911 são, apesar de menores, superiores ás de 1909 na importancia de 354.698.162 réis.

Deve também notar-se que das receitas acima indicadas, estão deduzidos os impostos cobrados pela Companhia por conta do Estado, que reclamou da Companhia, a contar de 12 de Março de 1911, o chamado imposto de transito de 5% sobre o preço dos transportes em pequena velocidade nas linhas de Norte e Leste, imposto que devia ser incluido nas tarifas, mas fóra suprimido durante 36 annos por acordo feito com o Governo em 1875.

Foi só em 18 de Dezembro de 1911 que o Governo, cedendo ás instancias da Companhia, aprovou que o imposto de transito fosse incluido nas novas tarifas que estavam submettidas á sua approvação. O que deu em resultado entregarmos ao Estado 73.520.237 réis a mais em 1911 do que em 1910, importancia correspondente ao imposto de transito na pequena velocidade, isto apesar das taxas recebidas do publico se haverem conservado as mesmas e apesar do movimento de grande velocidade ter diminuido um pouco.

Se não tivessemos sido obrigados a entregar ao Estado aquella importancia supplementar, as receitas da Companhia, provenientes do Tráfego, não teriam sido inferiores, senão superiores em 29.414.880 réis ás de 1910. Convém assim notar que as receitas de 1911 foram até certo ponto satisfactorias.

A causa da diminuição acima indicada desaparecerá em 1912, com a applicação das novas Tarifas desde 20 de Janeiro d'este anno, depois das demoras legaes exigidas para a sua publicação.

(Continua).

Companhia da Beira Alta

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

O Relatorio do Conselho d'Administração, sobre o exercicio de 1911, expõe com tanta clareza todas as circunstancias que actuaram no desenvolvimento ou depresso dos serviços de exploração e na situação económica e financeira da Companhia, que torna desnecessarias quaisquer elucidações para a demonstração do movimento operado.

Os resultados do exercicio foram muito satisfactorios, apesar das ocorrências que obrigaram a concentração de cuidados da parte do Conselho d'Administração, afim de prevenir e attenuar os encargos com as reclamações do pessoal e as necessidades do tráfego.

— Proseguiram durante o anno os trabalhos de renovação e reforço da via, assim como foram realizados necessarios melhoramentos, que importaram em Reis: 55.743\$605; tudo em conformidade do programma administrativo que ha quatro annos vem sendo executado, com persistencia, mas sem affectar os recursos disponíveis da conta da exploração.

A installação do freio de vacuo em 47 veículos, aquisição de novos utensílios, machinismos, ampliações e construção de novos edifícios no exercicio findo, fizeram aumentar a conta do 1.º Estabelecimento em Reis: 8:304\$681; e para attender às crescentes necessidades do tráfego, foram encomendados 30 vagões, que deverão entrar em serviço no segundo semestre do corrente anno.

Na composição dos comboios rápidos vão brevemente entrar as três novas carruagens de luxo, para que fique bem evidenciado o empenho da Administração em proporcionar todos os progressos e comodidades aos passageiros.

— Com a serie de melhoramentos já realizados e com a sua continuação subordinada ao plano geral de execução graduada pelas disponibilidades, é mantida a integridade do Convenio; e com esta previdente orientação administrativa continuará o ser aumentada a reserva convencional e a provisão para o reforço das pontes, até que a extenção dos trabalhos extraordinários obrigue a utilizar estes recursos, para não alterar o equilíbrio financeiro de um exercicio.

A conta geral da exploração fecha com um saldo de Reis: 211.394\$399, que sendo adicionado ao *reliquat* do exercicio de 1910, aos juros dos fundos depositados e aos coupons prescriptos eleva a Reis 216.011\$332 o crédito da conta *Ganhos & Perdas* com o qual se attendem ao serviço das obrigações de 1.º grau, diferenças de cambio, impostos em França e percentagem ao Conselho de Administração, nos termos do art. 21.º dos Estatutos, para ficar disponível o saldo de Reis: 75.982\$851; isto é, mais 2.170\$160 Reis do que em 1910.

Por efeito d'esta melhoria nos resultados finais do exercicio de 1911, e nos precisos termos do art. 13.º dos Estatutos, concordamos com a proposta do Conselho de Administração, para ser fixado em Francos 4,25 o pagamento do coupon n.º 7 das obrigações de juro variável, ou mais 25 centimos do que o do n.º 6.

Registando com muita satisfação os prolixos resultados do exercicio de 1911, acompanhamos o Conselho d'Administração nas elogiosas referencias que consigna aos Srs. Inspector Geral, Engenheiro-Adjuncto, Director da Exploração, Chefes de serviço e Agentes da Companhia.

— Partilhando dos sentimentos do Conselho d'Administração, pelo falecimento do Sr. Barão de Bussière, illustre Membro do Comité de Paris, e do nosso pranteado collega Sr. José d'Almeida Vidal, aqui depõmos o preito da nossa saudade e veneração por tão distintos cooperadores.

— Em consequencia do falecimento do nosso collega Sr. José d'Almeida Vidal, foi chamado à efectividade o Sr. Nestorio Dias, por ser o suplente mais votado.

— Ao Conselho d'Administração e, em especial, ao Administrador-Delegado, Sr. Luiz Ferreira da Silva Viana, expressamos a homenagem da nossa admiração pelo zelo e superior competencia que continuou a evidenciar na defesa dos interesses da Companhia.

— Em conclusão: O Balanço que vos é apresentado confere com a Contabilidade Geral e com os resultados do exercicio, pelo que somos de parecer:

1.º — Que sejam aprovados o Relatorio, Balanço e Contas e Actos do Conselho d'Administração no exercicio de 1911.

2.º — Que, por liquidação do exercicio de 1911, aproveis, a distribuição de Francos 4,25 (imposto a deduzir) ao coupon n.º 7 das obrigações de 2.º grau.

3.º — Que voteis louvores ao Conselho d'Administração e Comité de Paris, pela sua proficia gerencia.

4.º — Que manifesteis as vossas homenagens de pesames pelos falecimentos do Sr. Barão de Bussière, Administrador da Companhia, e do Sr. José d'Almeida Vidal, Membro do Conselho Fiscal.

5.º — Que, em cumprimento das disposições dos Estatutos, procedes às eleições de um membro para o Conselho de Administração, três membros efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 2 de Maio de 1912 — O Conselho Fiscal: — Conde de Mendia, Henry Burnay & C.º, Nestorio Dias.

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de sucata diversa

No dia 15 do corrente, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 30.000 kilos de papel velho, 420 kilos de correias, 2.000 kilos de cordas, 10.000 kilos de vidros e 250 kilos de borracha com tela.

As condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis das 10 horas às 16.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de esponjas

No dia 15 do corrente mes, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 60 kilos de esponjas de Veneza.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas às 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Chateaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1912, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 2:300—4:460—4:978—5:241—6:241—8:701 de 450\$000 reis e 10:170—10:197—10:218—11:401—13:368—13:709—13:831—14:271—14:726—16:699—17:244—19:873—20:509—24:476—24:834—25:664—26:203—26:774—31:125—32:192—34:122—35:605—39:515—40:898—42:240—42:390—42:979—43:919—44:211—46:111—46:571—47:799—47:946—48:093—48:195—50:558—51:025—53:015—55:254—56:494 de 90\$000 reis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1912.

No Porto, na sede da Companhia, à rua de Bello Monte, 49.

Em Lisboa, no London and Brasilián Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1912.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.

O Vice-Presidente do Conselho d'Administração,
Jorge Pinto da Silva.

UMA IMPORTANTE CASA

INDUSTRIA DE CAMINHOS DE FERRO RURAES

Necessita de casas importantes em diversas cidades do paiz para representantes.

Dá preferencia a casas commerciaes, conhecedoras de negocios de caminhos de ferro ruraes e industriaes.

Cartas a J. E. 13.973

Rudolf Moss--Berlim S. W.

Alexandre Fontes

GRALHOS DE PENNADOS

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

Pedidos à Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

ANIMATOGRAPHO

Salão Olympia.—Rua dos Condes.
Sessões todas as noites e concertos.

AGENDA DO VIAGEM

Aide-mémoire du voyageur

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recomendamos, porque, praticamente, conhecemos o seu serviço
Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarras-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & 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 elétrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortaveis e asseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telephone n.º 15 — Preços razoaveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos José Pires.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

LISBOA **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanaas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1912

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	8 50	9 33	10 45	11 28	Figueira	Porto	Figueira	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa	Vila Real	Regoa	
11 45	12 28	1 30	2 14	7 20	1 1	11 25	5 7	8 20	12 23	4 15	8 15	8 35	9 59	4	5 10	
12 45	1 20	2 45	3 28	Coimbra	Figueira	Coimbra	5 40	9 20	—	—	Regoa	Vidago	Regoa	Regoa	Regoa	
3 8	3 51	5 30	6 9	7 22	9 4	6 35	8 20	6 48	11 25	1 3	5 40	5 28	9 38	0 1 35	5 10	
4 15	4 58	6 42	7 29	4 50	6 48	11 25	11 35	—	12 45	—	0 1 5	4 35	0 7 36	10 35	0 1 35	
7 6	7 43	7 53	8 35	Coimbra	Louzã	Coimbra	10 20	11 10	7	7 55	0 26	10 58	2 24	1 3	5 35	
8 3	8 43	8 53	9 37	5 25	6 54	7 10	12 20	1 43	2 50	4 7	11 43	12 23	10 30	12 26	5 35	
9 7	9 51	10 42	11 26	12 20	1 33	2 38	4 48	6 3	6 18	7 27	8 35	3 5	6 30	1 40	9 47	
10 52	11 36	12 20	1	4 48	6 3	7 10	8 45	9 38	11 30	12 26	5 40	12 45	2 16	8 39	8 39	
10 50	10 56	11	11 35	10 25	11 18	2 36	10 25	11 18	—	—	1 3	5 44	8 41	0 1 33	1 3	
12 40	1 16	1 25	2	10 22	11 20	12	7 37	8 33	9 40	10 36	5 12	5 44	11 1	5 44	10 24	
w 3 5	3 31	3 45	4 15	Mais os de Villa Franca	8 58	9 50	8 58	9 50	10 40	11 38	1 3	5 44	8 41	0 1 33	1 3	
4 30	5 6	5 20	5 55	Mais os de Villa Franca	12 40	1 33	12 40	1 33	2 38	3 34	5 12	11 30	12 9	7 38	5 12	
5 20	5 51	6	6 30	Mais os de Villa Franca	5	53	5	53	7 10	8 5	5 40	12 55	11 5	6 35	5 40	
5 50	6 21	6 30	7	Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira	8 45	9 38	10 25	11 18	—	—	1 3	8 40	1 40	1 40	1 3	
6 19	6 49	7 5	7 35	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	Porto	Ovar	Porto	8 35	4	6	1 40	Porto	Porto	
6 50	7 21	8	8 30	1 44	3 2	7 15	7 37	5 30	7 11	8 40	3 15	1	8 15	Bares d'Alva	Bares d'Alva	
7 20	w 7 50	9 45	w 10 15	a 5 9	6 1	8 40	8 58	8	9 39	12 26	1 3	5 44	8 41	0 1 33	8 39	
7 49	8 19	—	—	5 42	7 4	3 19	8 58	8	9 39	11 6	7 40	5 5	6 35	5 40	5 40	
8 57	w 9 28	—	—	11 53	1 13	9 12	10 25	1 53	9 30	11 6	7 40	5 5	6 35	5 40	5 40	
Mais os de Cascaes, excepto os a.	1 18	2 36	—	11 53	1 13	9 12	10 35	1 53	9 30	11 6	7 40	5 5	6 35	5 40	5 40	
C. Sodré	C. Arcos	C. Sodré	5 9	7 10	10 40	12 37	Pontinha	Guarda	Porto	8 35	4	6	1 40	Carvigeas	Carvigeas	
6	7 8	5 24	6 30	Setil	Vendas Novas	Setil	10 36	1 2	6	8 40	3 15	1	8 15	Pocinho	Pocinho	
b 7 15	8 6	6 25	7 31	5 25	9 15	—	2 40	5 1	11 27	e 2 24	1 30	2 35	1 30	Trofa	Trofa	
b 7 45	f 8 36	b 7 20	8 7	Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	6 54	9 25	2 47	5 12	8 35	7 40	9 45	7 23	7 23	
b 8 20	9 11	7 50	f 9 37	7 30	11 4	5 35	8 20	10 56	7 20	10 2	8 35	7 40	9 45	7 23	7 23	
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9	5 9	8 8	12 7	5 35	8 19	4 50	7 25	8 35	7 40	9 45	7 23	7 23	
a 4 45	10 21	8 50	f 9 37	—	—	8 40	11 36	12 4	3 49	1 13	9 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
9 50	10 58	a 9 25	10 1	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	1 37	2 16	7 14	5 55	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22	7 30	11 23	7 40	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
11 20	12 28	b 10 13	11	1 52	10 10	8 30	3 25	11 36	12 4	3 49	1 13	7 10	9 36	11 05	11 05	
w 12 5	1 8	a 10 30	11 6	8 40	1 52	10 10	8 40	1 52	10 10	8 30	1 13	7 10	9 36	11 05	11 05	
b 1 15	2 6	11 20	12 26	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	1 37	2 16	7 14	5 55	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
w 1 30	2 33	a 12 5	12 36	a 8 30	2 16	7 14	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
a 2 15	w 2 51	b 12 50	1 37	1 37	2 16	7 14	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
2 20	3 28	2 20	3 25	1 37	2 16	7 14	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
a 3 25	f 4 16	3 30	4 36	1 37	2 16	7 14	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1	1 37	2 16	7 14	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
a 5 10	5 16	b 5 20	6 7	1 37	2 16	7 14	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10	9 36	11 05	11 05	11 05	
b 5 15	6 6	a 6	6 36	1 37	2 16	7 14	3 25	8 36	a 8 39	2 31	7 10					