

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 589

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Julho de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

| | Paginas |
|--|---------|
| A grêve e os ferroviarios..... | 197 |
| A linha do Sado, por J. Fernando de Sousa..... | 198 |
| Parte Official — Decreto de 20 de junho de 1912, do Ministerio do Fomento..... | 200 |
| Situação financeira dos Caminhos de ferro belgas, por Mello de Mattos..... | 201 |
| Grêves, electricos e autos..... | 203 |
| Vagões frigorificos..... | 203 |
| Viagens e Transportes..... | 204 |
| Guia Official..... | 204 |
| José Vaz da Cunha..... | 204 |
| Notas de viagem. — XI. — Excursão a Dendera. — Um bello templo e muitas bilhas. — Uma romaria... arabe. — 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 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 209 |
| Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes..... | 209 |
| Linhas estrangeiras. — Espanha. — Alemanha. — Suissa. — Brazil..... | 210 |
| Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio 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 |
| Horario dos combolos..... | 212 |

A grêve e os ferroviarios

Com a injustificavel grêve do pessoal da tracção electrica de Lisboa iniciou-se um periodo de luta cuja gravidade ia attingindo as proporções d'uma catastrophe nacional, que ninguem 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 electrico com o que dirige um trabalho, o que passa a vida a revolver a terra com o que a gasta a 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 grêve geral, que seria, menos que um protesto, uma verdadeira revolução no paiz, que nos conduziria á desordem geral e a actos que nem a mais requintada selvageria pôde imaginar.

E que não exaggeramos 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 innocentes, e se mais victimas não houve, isso deveu-se a verdadeiros acasos que bem podem classificar-se de providenciasaes.

Muito que lamentar tem a nossa capital, cujos prejuizos se elevam a alguns centenares de contos de réis, e o paiz inteiro, que em parte se deve ter resentido d'esse periodo de receios e incertezas pelo dia de amanhã, a insensatez de alguns instigadores e a imprudencia 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 tranquillidade, o credito e a vida inteira d'um paiz fossem bagatellas inapreciaveis, e a proclamação de uma grêve geral não representasse a fome para milhares de familias, até dos insensatos que tanto de

leve parecem gracejar com coisas serias, subordinando a existencia autonoma de uma nação aos caprichos de uma classe ou á propaganda desorientada d'um ideal politico.

Mas tem tambem 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 patria, que redunda no seu proprio, e com uma recusa formal, salvou o paiz, da desordem e da anarchia.

Referimo-nos á classe dos ferroviarios, á qual, desde quasi infancia, e hoje mais do que nunca, nos honramos de pertencer.

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

Nem se via, na insensatez da propaganda, que os ferroviarios, por occasião da sua grêve de ha anno e meio, haviam nobremente rejeitado o auxilio de todas as classes estranhas, tendo-lhes até pedido que não os acompanhassem, e praticando difficeis diligencias para se conservarem isolados.

E' que elles não queriam que do seu acto de insubordinação mais ninguem fosse responsavel do que elles proprios, nem queriam tambem, como classe intelligente e patriótica, que o paiz soffresse com uma conflagração geral de classes, ou que os prejuizos d'este fossem além dos que a grêve d'elles já de si lhes causava.

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

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

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

Porisso bem merecido foi o louvor que a assembleia geral dos accionistas lhes votou em sessão de ante-hontem.

O documento que veio a publico, 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 illegalmente em assembleia, com mesa *ad hoc*, resolvendo incitar á grêve geral da classe, apesar do protesto das outras secções, em minoria entre os assistentes a essa reunião, é elucidativo.

D'elle destacaremos este periodo:

«Apesar d'isso (explica o presidente), parece que a grêve 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 ha bastante pessoal operario, a grêve foi reprovada por 193 contra 8.

«Sabidas no syndicato estas e outras noticias, todas desfavoraveis ao movimento, considerou-se a grêve irrealizavel, 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 caracter colectivo das outras secções, foi publicada a seguinte declaração que devemos archivar aqui, como documento para a historia, honroso para os signatarios e para os seus delegantes. E' do seguinte teor, e dirigida ao Sr. Presidente do Syndicato, pelos delegados das secções:

Os signatarios, delegados á Junta Syndical pelas secções profissionais 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 profissionais, deliberar sobre a sua desagregação do Syndicato.

Mais declaram, que, no caso de até ao fim do corrente mez não ser tomada uma deliberação affirmativa sobre qualquer d'estas duas propostas, promoverão, em harmonia com o artigo 26.º, reuniões das secções que representam para resolverem sobre este assumpto.

Lisboa, 24 de junho de 1912.

Resumindo:

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

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 podê deixar de causar viva surpresa a quantos tenham acompanhado com alguma attenção 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,™95 e 1:962 contos a 137:611,™05 e 1.900:058\$440.

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,™84 | 123:100\$000 | |
| 2.º " — 1.ª parte — Setubal-mar á Cachofarra..... | 1:588,™97 | 15:300\$000 | |
| 2.ª parte — Cachofarra á Gambia..... | 12:210,™79 | 154:300\$000 | |
| 3.º " — 1.ª parte — Gambia ao Zambujal..... | 2:659,™20 | 60:938\$440 | |
| 2.ª parte — Zambujal á Camarinheira..... | 12:718,™76 | 139:600\$000 | |
| 4.º " — Camarinheira a Alcacer.... | 20:971,™80 | 286:700\$000 | |
| 2.ª secção | | | |
| 1.º lanço — Alcacer á Caveira..... | 31:118,™31 | 382.000\$000 | |
| 2.º 3.º e 4.º lanços — Caveira a Garvão.. | 54:498,™38 | 738:120\$000 | |
| Somma..... | 137:611,™05 | 1.900:058\$440 | |

São assim acrescentados 9.463,™10 á 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,™79 e um accrescimento de despesa de 3:980\$000 reis. Á variante agora approvada entre a Cachofarra e a Gambia corresponde pois o alongamento de 6:429,™31 e a economia de 65:921\$560 reis.

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

Consiste ella em aproveitar o traçado directo até cerca de 1600™ 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 approved 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 assignalada por forma inconfundivel e inolvidavel. Faltam n'ella considerandos justificativos, que são certamente suppridos pelo parecer do Conselho superior a que se refere e em que se baseia. Não veio esse documento á 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 emittido 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, condemnando o projecto definitivo d'essa passagem por se achar demasiado proximo da bocca do esteiro e opinando pela directriz que o contornasse; o terceiro, de 3 de novembro de 1905, julgando digna de approvação 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, favoravel á 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 ultimo parecer, emittido em 14 do corrente e n'esse mesmo dia perflilhado pelo ministro com louvavel celeridade, quasi sem precedentes na tradição burocratica, com certeza não deve ter destoados dos anteriores. Alli se encontram decerto comparados extensões e custos dos diversos traçados e aquilatadas as razões que determinaram a sanção 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 minimo 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 imperdoavel e o despacho de conformidade lançado n'elle, representa um acto governativo despido 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 emittidas e por isso nullas, tentemos supprir essa deficiencia e critiquemos serenamente a solução tomada.

*

E' incontestavel 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 possivel; deve alem d'isso servir directamente um centro tão importante como Setubal, natural sahida dos productos do Sado, evitando inais uma bifurcação e as consequentes complicações do serviço; deve ainda reduzir-se quanto possivel o seu custo sem sacrificio das condições technicas, nem da sua função economica.

Postos estes principios incontestaveis, reunamos os dados caracteristicos 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. Convem lembrar que ao custo do traçado directo pelo esteiro do Carvão, aprovado em 1907, se addicionou uma verba para occorrer ao excesso possivel de custo da passagem de Marateca.

| | Traçado directo aprovado | Variante de Palmella | Variante de Valdera | Variante da Gambia |
|---------------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Kilometros a construir... | 22, ^{k7} | 26, ^{k0} | 25, ^{k7} | 29, ^{k2} |
| Custo em contos..... | 500 | 335 | 300 | 370 |
| Kilometros até: | | | | |
| Pinhal Novo..... | 37, ^{k2} | 33, ^{k2} | 31, ^{k4} | 43, ^{k7} |
| Setubal..... | 22, ^{k7} | 33, ^{k3} | 45, ^{k9} | 29, ^{k2} |

Se o criterio exclusivo fosse o de encurtar o percurso para Lisboa, a variante de Valdera seria a preferivel, 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,^{k2} 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,^{k6} no percurso para Setubal. O seu custo tambem é pouco superior: mais 35 contos apenas que por Valdera.

Portanto, ou se acceita 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 construção, e n'esse 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 acceitar 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,^{k5}?

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 construção. 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 dispensavel de mais 6,5 kilometros.

Os estudos e controversias 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 maritimos no esteiro, nem à exploração de alguns grupos de marinhas? Devo lembrar que foi a propria Commissão representante dos interesses de Setubal quem propoz em 1906, ao pedir o estudo da variante do esteiro do Carvão, que se entrasse resolutamente n'esse caminho, pois acima de tudo punham a adopção de um traçado sahindo de Setubal, e o uso de mastros articulados remediava o estorvo creado para uma parte minima da navegação.

Essa suppressão d'estorvos dava-se com a variante de Palmella, que em relação à que agora se approvou economizava 10,5 kilometros para Lisboa e apenas augmentava 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 sahida da linha de Setubal, e por outro lado olhava-se à economia na construção sem a aquilatar em confronto com o onus derivado do excesso de percurso.

E assim se acceitou precipitadamente, no proprio dia em que foi emittido, o parecer do Conselho, que outros anteriores de antemão contradictavam, e d'esse mesmo dia datou a portaria de approvação, com revogação implicita 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 emprestimo preciso para a construção da linha do Sado. Podia-o ter realizado o Governo provisorio, que preferiu suscitar a variante inconveniente de Valdera; e quando houvesse razões sufficientes para abandonar o traçado aprovado (que não havia), preferivel era adoptar a já estudada de Palmella.

Iniciou-se a construção sem os recursos para a assegurar na íntegra e quando a situação financeira piorara, 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, sufficientemente estudada e condemnada já pelas estações competentes, e approva-se em testamento sem uma referencia ao anterior diploma governativo implicitamente revogado.

Ha mais: o troço que vae da Gambia ao Zambujal nunca foi approvedo, 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 sanção ministerial.

Obteve-a agora pela recopilação feita de troços na portaria de 14 do corrente. Imita esta a louvavel pratica seguida na de 5 de maio de 1908, com a differença de que esta indicou para cada troço, incluído na recopilação, o diploma que o approvara, enquanto aquella apenas approva os 12 kilometros da variante de Gambia e deixou um troço sem base juridica do parecer do Conselho e do diploma explicito da approvação indispensavel para o exercicio do direito d'expropriação.

*

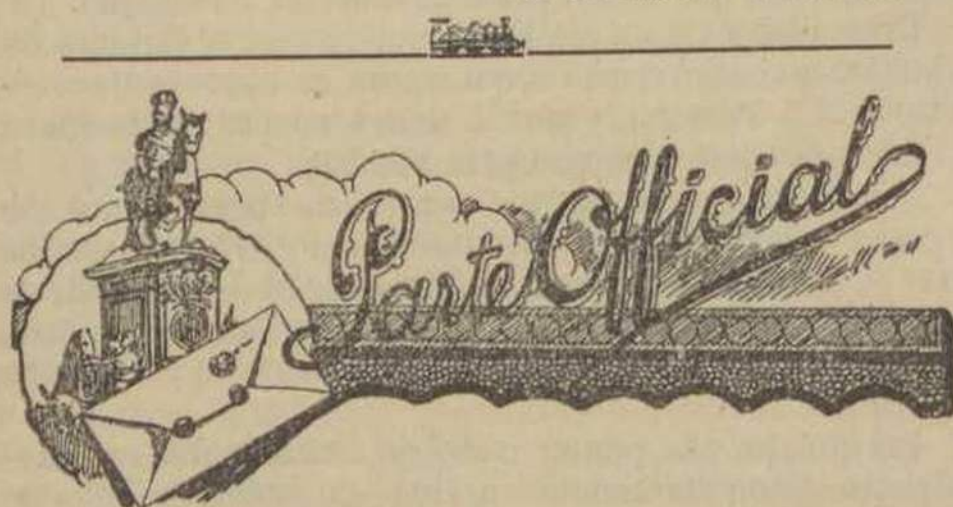
E' tempo de concluirmos.

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

A solução adoptada, além de imperfeita na forma juridica, é inferior, sob o ponto de vista economico, ao tracado approvedo em 1907 para a passagem do esteiro de Marateca.

E se esse acto governativo foi modificado á pressa e em testamento, sem allegação de razões, bem poderia o interesse publico 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.ª

1.º O caminho de ferro do Vale do Lima seguirá á 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 Lanhese, para ligação da estrada das duas margens, logo que o rendimento liquido das linhas concedidas com garantia de juro atinja 7 por cento do capital garantido, assistindo á mesma o direito de cobrar as portagens previstas no contracto.

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 Lanhese 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 approvação dos respectivos projectos.

Todos os outros troços serão construídos no prazo de três anos, contados da data do novo contracto celebrado nos termos da presente lei, para aqueles cujos projectos estejam já approvedos, e da data da approvação dos projectos para os restantes.

6.º A mesma empresa fica obrigada a estudar e promover 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 á approvação 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 officiais competentes.

Base 2.ª

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 principio por despacho ministerial de 22 de Julho de 1909, deverá ser sujeita ás seguintes condições:

1.ª Será construída e explorada, nos termos das bases 5.ª e 6.ª 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 á linha do Minho em Lousado, sendo suprimido o troço comum a esta entre Lousado e Trofa.

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

3.ª A empresa ou companhia constituída pela fusão atrás 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 prejuizo do serviço privativo do porto de Leixões.

4.ª 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 applicáveis a todas as mencionadas linhas as cláusulas respectivas do contrato de 27 de Setembro de 1904.

5.ª São prohibidos 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 á approvação do Governo.

6.ª O depósito de 500:000\$000 réis a que se refere o contrato de 31 de Janeiro de 1907, subsistirá para garantia do novo contrato.

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

8.ª Para a realização do plano approvedo nas presentes bases é permitida á 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 acção por oito obrigações.

Esta emissão será feita mediante prévia autorização do Governo, ficando entendido que da emissão nenhuma responsabilidade advém ao Estado, obrigado unicamente ao pagamento da garantia do 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 acções emitidas pela empresa ou companhia, também para a realização do plano approvedo nas presentes bases é applicavel o disposto na base 5.ª, n.º 6.º, da lei de 14 de Julho de 1899.

9.ª O direito de resgate por parte do Estado tornar-se-há extensivo a todas as linhas enumeradas na condição 4.ª desta base, nos termos do artigo 29.º do contracto 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 possiveis de pontos se ligam no movimento d'um systema.

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

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 funções *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 succede nos *trusts* americanos, mas não falla nos resultados de sciencia pura que advieram d'aquellas grandes construcções.

Uma vaga ideia tentei dar por occasião do cincoentenario 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 safaras ou pouco remuneradoras do trabalho agricola.

A ampliação dos mercados, a influencia que podem ter regiões longinquoas 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 titulos 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. Léautéy escreveu 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 systemas politicos, processos governativos ou concepções philosophicas, mas os engenheiros, os inventores.

Já Karl Marx exprimiu esta verdade ainda não accetada talvez; já Auguste Comte a tinha escripto, quicá 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'État belge*.

Circunstancias 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 encerram a totalidade dos elementos necessários, activos e passivos, para poder firmar-se uma opinião sufficiente 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 á administração não dispõe de meios materiaes directos que lhe permittam a verificação dos calculos.

Mas a difficuldade 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 ferroviarios 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 controversia, que parece insolavel, sobre se os caminhos de ferro belga trazem ao thesouro 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 thesouro para se applicar ás despesas de conservação, administração e reembolso de juros e capitaes 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 estabelecesse 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.

⁽¹⁾ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

obsuro 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 céu obscurecido, cheio de difficuldades 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 concluida.

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 quaes se suppõe que não é o thesouro publico que pede capitaes 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 soffriam 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 nivel das aguas lacustres.

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

Seguiu-se pois ao systema Dumon o systema Sainctelette em que se entendia que a linha ferrea em lugar de pedir directamente os capitaes 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 89831043, 61 francos os supprimentos recebidos do thesouro desde 1842 até 1878.

«Consideravam-se pois os caminhos de ferro e a thesouraria, esvreve o Sr. Dr. Litwinski, como membros de uma mesma familia, onde não convem 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 capitaes que adeantara e que além d'isso era credor de obra d'uns trinta milhões de francos de juros em atrazo.

Não havia empresa que não baqueasse perante uma exigencia tão brusca quanto inesperada; mas, em lugar de recorrerem a um emprestimo para saldarem a divida ou de assentarem n'um convenio para irem amortizando o debito, os caminhos de ferro belgas preferiram recorrer a uma operação arithmetica que sobrecarregava 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 tranquillios, 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 opposto para evitar partilhas de lucros quando o prescreve o contracto, não é recommendavel, porque conta com lucros nem sempre justificaveis em orçamentos de previsão.

Durante a sessão de 1891-1892 propoz-se no parlamento que, assim como succede 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. E' 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 supprir o deficit? Não convirá antes permanecer no caminho trilhado ate hoje, ou procurar um meio termo que satisfaça sufficientemente os interesses em jogo? Deve entregar-se a exploração á industria particular?

Conclue porém que se deve manter o estado de coisas acceite, 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 insufficiencia de aquisição de material a que já se alludiu deu como resultado que em 1898-1899 verificava o parlamento que a par do augmento das receitas brutas, no conjuncto da rede, as receitas brutas diminuíram por kilometro explorado, e, depois de dar explicação d'esta especie de anomalia, perguntava porque é que não diminuia o coeeficiente de exploração, permanecendo constantes as despesas de administração, geraes e de estações.

A diminuição das tarifas, o augmento dos salarios dão ao relator Sr. Hubert explicação, que o leva a concluir que, durante treze annos, a gerencia do Sr. Vanderpeereboon 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 estendeu a outros paizes da Europa central e que demonstrou a insufficiencia do material circulante, especialmente nas linhas belgas.

E' precisamente n'esta epocha que apparece 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 succede 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 licito 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 gréve do pessoal da Companhia Carris.

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

O governo tem que respeitar o direito à gréve, 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 gréve acabou por si, isto é, cada qual ficou com a sua plena liberdade; os grevistas que o eram espontaneamente, teem 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 acção, sendo de esperar que reconheça a dedicação do seu pessoal, e lhe melhora tanto quanto possivel 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 n'algumas partes mesmo, por este preço se percorrem distancias como as das mais extensas linhas de Lisboa e subúrbios.

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 poupou, na sua maioria, provas de sympathia á 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 proposito de automoveis, precisamos lembrar á 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.

Emquanto 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 peor é que os donos dos carros ou os *chauffers* 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 agricolas, 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 frigorifico, 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 accessiveis 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 frigorifico 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 identico, 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 Irun-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 — rapidos do Porto e de Lisboa, e fica sendo sufficiente para os passageiros poderem jantar socegradamente 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 atrazo 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 á 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 veio 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

Mo 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 Lavradrio 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 proa.

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 acceitar remessas com destino aos referidos ramaes.

Para o effeito 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 accordo com a Companhia Portugueza vae ampliar aquelles destinos ás 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 estabelecem 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 Valença e Vidago, Braga para Vianna e Valença 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 inibe de nos referirmos mais detalhadamente a esta publicação que continua a vender-se por 60 reis.



José Vaz da Cunha

A morte veio 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 ocasião 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, chamou 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 antiguidade e serviços lhe davam direito.

N'esse cargo servia honrada e zelosamente, e n'elle foi por seus direitos, reformado, até que na idade providencial 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 á 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 kilometros que nos separam de Kenet.

N'esta excursão só o muito cuidado e paciencia pode evitar a necessidade de um guia.

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

Por quaesquer 20 piastras, (1\$000 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 promiscuidade 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 logar; tão resistentes que sobre elles se vae gosar o bello espectáculo do conjuncto 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 igreja.

Todo elle, paredes, columnas e tecto, é coberto de esculpturas, 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 magnésio, ou, o que é mais pratico e mais limpo, de uma lampada electrica d'algieira, 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 cousa 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 côres ainda vivas e bem conservadas.

Convem, á 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 ahí 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 exercicios espirituales 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 Dendére

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

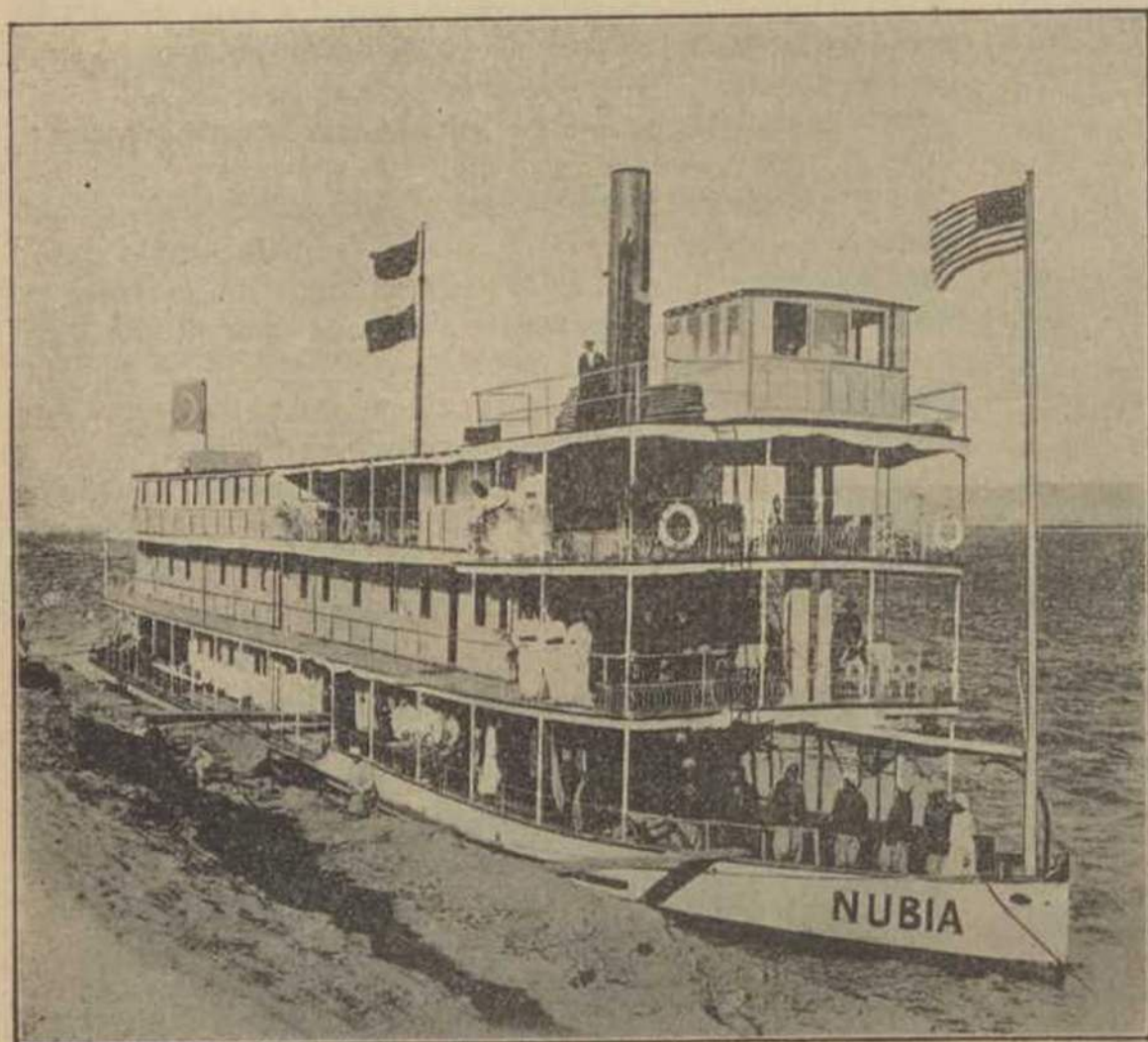
A escolha do vapor tem que fazer-se não só segundo o que parte no dia em que nos dispomos a ir (ha vapores quasi todos os dias) como, para os que não gastam dinheiro a rodo, segundo os seus preços. Ora estes são bem diferentes: a empresa Cook pede 10 libras pela passagem nos seus vapores expressos, e ainda mais nos *turistas*; a Hamburg Nile contenta-se com 4 libras. A differença 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 Hamburgo Nilo, do qual damos a reproducção 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 ricamente ajaezado, aspergindo agua cheirosa (?) por sobre os circunstantes, 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 côres 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 inexcédível e o serviço de primeira ordem.

A disposição d'estes vapores, como se deprehende da gravura que publicamos, é muito differente 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 afforam 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 conspícuos 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 períodos:

«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 britannicos, cujo resgate pelo Estado combate: mas os dados que reuniu com tanto cuidado apresentam interesse universal».

«Citaremos especialmente um quadro, mostrando que, n'um conjuncto que congloba 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, mesmos 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 sobretudo, como as dos Romanos, a usos militares, mas accessiveis 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», creado n'estes ultimos tempos, deve considerar-se com applicação ao transporte de viajantes e de mercadorias, e não á construcção ou á propriedade das vias de comunicação.»

«O Sr. Pratt evidencia as difficuldades com que luctaria qualquer tentativa feita pelo Governo da Grã-Bretanha para resgatar e explorar a rede ferrea do reino; com effeito essa rede comprehende cêrca 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 funcionarios, 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 funcionarios dos caminhos de ferro do Estado que puderam ver de perto as condições de liberdade, em que trabalham, pelo menos até ha bem pouco tempo, os chefes de serviço occupando 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 republicas, ou monarchias constitucionaes, o Governo é formado por representantes do partido que esteja no poder, e, com razão ou sem ella, os seus membros julgam necessario, 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 póde-se justificar este facto, dizendo que a estabilidade da administração é uma condição essencial á boa exploração dos caminhos de ferro do Estado, resultado impossivel de obter-se, desde que o pessoal politico dirigente esteja sempre a mudar».

«O Governo partidario 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 póde transformar-se facillimamente no dominio d'aquelles, cujos partidarios, 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 excellentes resumo do seu estudo da questão; citar-lhe-hemos o seguinte extracto:

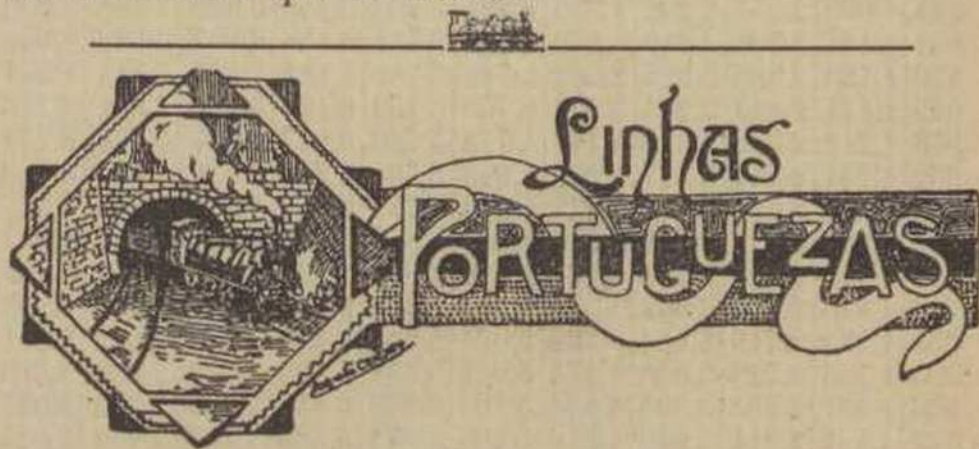
«A exploração dos caminhos de ferro pelo Estado não se tem mostrado nem mais economia, nem mais efficaz, nem mais vantajosa para os expedidores e viajantes, do que a exploração pelas companhias particulares. Por outro lado, possuímos provas evidentes de que a exploração pelo Estado é susceptivel de trazer todos os seguintes inconvenientes: a) a apresentação voluntaria das contas sob um ponto de vista falsamente favoravel, afim de dar aos contribuintes uma impressão inexacta; b) a intromissão, na administração dos caminhos de ferro, de influencias politicas, que tornam impossivel a exploração nas condições commerciaes ordinarias, favorecendo uma corrupção profundamente enraizada e espalhada, tendendo tambem a depravar o caracter e abaixar o nivel dos parlamentos nacionaes; c) perturbações graves provenientes da criação de um grande numero de funcionarios do Estado, que podem provocar serios conflictos de trabalho, ou, na qualidade de agentes eleitoraes, podem servir-se dos seus privilegios politicos 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 enfim, d) a possibilidade de que, ao desejo das companhias de caminhos de ferro, de obterem uma renumeração consideravel para os capitaes 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 thesouro 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, accrescentou 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 vae ser dirigida ao Sr. Ministro das Colonias uma representação de varios negociantes de Africa, pedindo a construcção 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, afim 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 Hespanha em transito.

Ha muito que se pensa n'isto para as carruagens do sud-express. A adopção do processo aos vehiculos de mercadorias apressará a sua installação 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 extrahidos os seguintes numeros:

1:263 1:309 1:780 2:301 2:444 2:566 3:644 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 logar na Thesouraria do Banco em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã á 1 1/2 da tarde, com excepção dos sabbados em que será das 10 ás 12, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação 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 extrahidos os seguintes numeros, 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 | 2.031 | 3.162 | 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 | 3.202 | 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 | 5.071 | 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 | 3.849 | 4.561 | 5.278 | 6.090 | 6.612 | 7.189 | 8.325 | — |
| 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 | 3.114 | 3.914 | 4.612 | 5.424 | 6.110 | 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 logar na Thesouraria do Banco em todos os dias impares uteis, das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, com excepção 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 amortisação das obrigações sorteadas que deixam ipso facto de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1912. Eguamente serão pagos os juros e a amortisação em Londres — Comptoir National d'Escompte com a apresentação dos respectivos titulos.

N. B. — A's quintas feiras só se effectua 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 numeros, a saber:

| | | | | | | | |
|---------|-------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
| 411 a | 420 | 9.891 a | 9.900 | 16.331 a | 16.340 | 25.061 a | 25.070 |
| 761 a | 770 | 11.711 a | 11.720 | 16.541 a | 16.550 | 26.111 a | 26.120 |
| 4.491 a | 4.500 | 13.501 a | 13.510 | 16.641 a | 16.650 | 26.361 a | 26.370 |
| 7.471 a | 7.480 | 15.041 a | 15.050 | 19.451 a | 19.460 | 27.151 a | 27.160 |
| 8.411 a | 8.420 | 15.151 a | 15.160 | 21.911 a | 21.920 | | |

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

á 1 e meia da tarde, com excepção 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 effectua 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 effectua o pagamento de dividendo todos os dias, conjuntamente com o do juro das obrigações, a partir do dia 12 do mesmo mez.

Lisboa, 25 de Junho de 1912. O Governador, Luiz Diogo da Silva. **Chemins de Fer Portugais.** (Compagnie Royale des) — Comité de Paris. — 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 reçus dans les Caisses 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, sahia, 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 só tem tido politicos ou incompetentes — e põe justas esperanças no actual; e como symptoma d'essa sympathia já os cambios melhoraram.

O Governo forneceu á Junta do Credito Publico 75.000 libras ouro em cambias, 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 enuncia no seu parecer, respeitante á applicação da verba que no anno passado fôra votada para «despesas de exercicios 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 liquidos 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 differença entre aquella somma e a de reis 101:679\$034, 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 approvada 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'aquelle Conselho.

Contra isto apresentou o Snr. Kendall um protesto que visa a annullar as decisões da assembleia, e o Sr. Ellio Rego outro, que, declarou, será levado ao tribunal competente.

As demais conclusões do relatorio foram approvadas, sendo additado o voto de louvor ao Conselho de Administração e Direcção, com outro ao pessoal por se manter fiel aos seus deveres, recusando-se a entrar em grêves.

A sessão foi interrompida ás 5 e meia, reabrindo ás 9 da noite

para eleição dos tres vogaes do Conselho de Administração e dois do Fiscal, sabindo 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\$920 reis, (compra) e venda a 4\$970 reis.

O Rio-Londres a 16 ¹³/₆₄ correspondendo a 15\$754 por sterlino.

Curso de cambios, comparados

| | EM 29 DE JUNHO | | EM 15 DE JUNHO | |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 48 ¹ / ₂ | 48 ³ / ₈ | 47 ³ / ₄ | 47 ⁵ / ₈ |
| " 90 d/v | 49 | — | 48 ¹ / ₄ | — |
| Paris cheque | 588 | 591 | 597 | 600 |
| Berlim " | 242 | 243 | 245 ¹ / ₂ | 246 ¹ / ₂ |
| Amsterdam cheque | 440 | 442 | 445 | 447 |
| Madrid cheque | 925 | 935 | 940 | 950 |

Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras

| Bolsas e titulos | JUNHO | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|--------|---|---|
| | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | — | — |
| Lisboa: Divida Interna 3% assentamento | 37,80 | 37,80 | 37 | — | 37,10 | 38,20 | 38,20 | 37,35 | 38,50 | 38,50 | 37,55 | 37,75 | — | — |
| Divida 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% 1890 | — | — | 53,400 | — | 53,100 | — | — | — | 53,300 | 53,400 | — | — | — | — |
| " 3% 1905 c/premios | 47,800 | — | — | — | — | — | — | — | — | 48,000 | — | — | — | — |
| " 4% 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 | — | — | — | — |
| 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% | — | 152,500 | — | — | — | — | — | 154,500 | 154,500 | — | 154,000 | — | — | — |
| Ações Banco de Portugal | — | — | — | 134,500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Commercial de Lisboa | — | — | — | 96,400 | 96,400 | — | 96,400 | 96,400 | — | — | 96,800 | — | — | — |
| " Nacional Ultramarino | 98,000 | 97,800 | — | — | — | — | — | 97,500 | 97,500 | — | 97,500 | 97,300 | — | — |
| " Lisboa & Açores | — | 62,000 | — | — | — | 4,000 | 4,000 | — | — | — | — | 4,000 | — | — |
| Companhia Cam. F. Port. | — | — | — | 65,000 | — | — | 65,000 | — | — | 65,000 | — | — | — | — |
| Companhia Nacional | — | — | — | 58,000 | 58,300 | — | — | — | 58,000 | — | 58,000 | 58,100 | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon | — | — | — | — | — | — | 89,000 | — | — | 88,500 | 88,500 | — | — | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Companhia Através d'Africa | — | 88,500 | 88,500 | 88,500 | — | — | — | — | — | 88,500 | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau | — | — | — | — | 64,000 | — | — | — | 64,000 | 64,000 | — | 64,100 | — | — |
| Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau | 49,000 | 49,000 | 49,300 | 49,300 | 49,200 | — | — | — | 49,100 | 48,900 | 48,900 | 48,900 | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau | 57,100 | — | 58,000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª série | — | — | — | — | — | 67,200 | — | — | — | — | 67,200 | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª série | — | — | — | — | — | — | 61,200 | — | — | — | — | — | — | — |
| prediaes 6% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5% | — | 81,600 | — | — | — | — | 81,600 | — | — | — | — | 81,500 | — | — |
| " 4% | — | 79,000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% portuguez 1.ª série | 65,07 | — | — | — | — | — | 65,25 | — | — | 65,35 | 65,55 | — | — | — |
| Ações Companhia Cam. F. Port. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Caceres-Portugal | — | 35 | — | 36,56 | — | — | — | — | — | 36,50 | — | — | — | — |
| " 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-Caceres-Portugal | 167 | 166 | — | 167 | 169 | 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 | — | 87,43 | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | | |
|--|------------------------------|------------------|---------|---------------|---------|--------------------------|-------------------|-----------|--------------------------|-----------|
| | | 1912 | | 1911 | | Differença em 1912 | 1912 | 1911 | Differença em 1912 | |
| | | Kil. | Totaes | Kil. | Totaes | | | | | |
| Portuguezas | | | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | | |
| Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes... | Réde geral | 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 | + 5.786.000 | 637.628 | 554.971 | + 82.657 |
| | Coimbra a Louzã. | " " | 29 | 12.668.000 | 29 | 11.220.000 | + 1.448.000 | 436.827 | 386.896 | + 49.931 |
| Sul e Sueste..... | " " | | 681 | 781.419.295 | 681 | 663.394.380 | + 18.024.915 | 1.147.458 | 974.147 | + 173.311 |
| Minho e Douro | " " | | 433 | 743.261.000 | 433 | 770.018.069 | - 26.757.069 | 1.716.538 | 1.778.332 | - 61.794 |
| Beira Alta | 20 Maio | | 253 | 195.844.144 | 253 | 188.889.726 | + 6.954.418 | 774.087 | 746.599 | + 27.488 |
| Companhia Nacional..... | 27 " | | 185 | 64.453.988 | 185 | 64.819.429 | - 365.441 | 348.339 | 350.375 | - 1.976 |
| Guimarães | 31 Março | | 56 | 30.300.340 | 56 | 30.791.845 | - 491.505 | 544.077 | 549.854 | - 8.777 |
| Porto á Pova e Famalicão | 30 Abril | | 64 | 45.479.461 | 64 | 48.354.280 | - 2.874.819 | 710.616 | 755.535 | - 44.919 |
| Espanholas | | | Pesetas | | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | |
| Norte de Hespanha..... | 31 Maio | | 3.681 | 58.272.831 | 3.681 | 51.375.121 | + 6.897.710 | 15.830 | 13.956 | + 1.874 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | " " | | 3.664 | 52.523.133 | 3.664 | 45.656.716 | + 6.866.417 | 14.334 | 12.460 | + 1.874 |
| Andaluzes | " " | | 1.083 | 10.718.988 | 1.083 | 9.009.381 | + 1.709.607 | 9.897 | 8.318 | + 1.579 |
| Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp. | 20 Junho | | 777 | 4.474.463 | 777 | 4.239.214 | + 235.249 | 5.758 | 5.455 | + 303 |



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.ª Linha directa a Madrid, com via de 1 metro.
- 2.ª Linha directa com via de 1,43 metros (largura franceza).
- 3.ª Linha directa com via de 1,67 metros (largura hespanhola).
- 4.ª 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 attrahir o trafego 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 franceza teria a vantagem de se ligar com a rede ferro-viaria de além do Bidassoa, mas os seus inconvenientes estariam na falta de afluentes, no transbordo necessario e no isolamento em que se encontraria dentro do territorio 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 construídos, de Bilbao a Burgos, e de Segovia a Madrid.

A Comissão consigna que o Norte não teria prejuizos nenhuns 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.

Allemanha

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 francezes encarregada de contractar com o Governador do Estado de Santa-Catharina os estudos definitivos de um caminho de ferro, para unir Santa-Catharina á 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 250^{Km.}223 a 278^{Km.}548 ou seja o augmento de 28^{Km.}325, — secção de Pombal a Alfarellos, 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 | Differenças 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\$292 | — 44.105\$348 |
| Despesas da exploração..... | 2.828.593\$463 | 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 trafego..... | 43.959\$665 | 59.462\$521 | + 15.502\$856 |
| Coefficiente medio da exploração (contando com as receitas fóra do trafego)..... | 44,02% | 48,09% | + 4,08% |
| Garantias de juro..... | 294.710\$494 | 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\$215 |

Os factos mais notaveis que este quadro apresenta são:

A diminuição das receitas, na importancia de 44.105\$348 réis, e o augmento das despesas, na importancia de 247.824\$431 réis.

Mais circumstanciadamente 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 differenças. 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 tambem 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 supprimido durante 36 annos por accordo feito com o Governo em 1875.

Foi só em 18 de Dezembro de 1911 que o Governo, cedendo ás instancias da Companhia, approvou 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 suplementar, as receitas da Companhia, provenientes do Trafego, não teriam sido inferiores, senão superiores em 29.414\$880 réis ás de 1910. Convem 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 legais exigidas para a sua publicação.

(Continúa).

Companhia da Beira Alta

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

O Relatório do Conselho d'Administração, sobre o exercício de 1911, expõe com tanta clareza todas as circumstancias que actuaram no desenvolvimento ou depressão dos serviços de exploração e na situação economica e financeira da Companhia, que torna desnecessarias quaesquer elucidações para a demonstração do movimento operado.

Os resultados do exercício foram muito satisfactorios, apesar das occorências 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 trafego.

— Proseguiram durante o anno os trabalhos de renovação e reforço da via, assim como foram realizados necessarios melhoramentos, que importaram em Reis: 55.743.5605; tudo em conformidade do programma administrativo que ha quatro annos vem sendo executado, com persistencia, mas sem affectar os recursos disponiveis da conta da exploração.

A installação do freio de vacuo em 47 vehiculos, aquisição de novos utensilios, machinismos, ampliões e construção de novos edificios no exercício findo, fizeram augmentar a conta do 1.º Estabelecimento em Reis: 8.304.5681; e para attender ás recrescentes necessidades do trafego, foram encomendados 30 vagões, que deverão entrar em serviço no segundo semestre do corrente anno.

Na composição dos comboios rapidos vão brevemente entrar as tres novas carruagens de luxo, para que fique bem evidenciado o empenho da Administração em proporcionar todos os progressos e commodidades 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 providente orientação administrativa continuará o ser augmentada a reserva convencional e a provisão para o reforço das pontes, até que a extensão dos trabalhos extraordinarios obrigue a utilizar estes recursos, para não alterar o equilibrio financeiro de um exercicio.

A conta geral da exploração fecha com um saldo de Réis: 211.394.5399, que sendo addicionado ao *reliquat* do exercicio de 1910, aos juros dos fundos depositados e aos coupons prescriptos eleva a Reis 216.011.5332 o credito da conta *Ganhos & Perdas* com o qual se attenden ao serviço das obrigações de 1.º grau, differenças de cambio, impostos em França e percentagem ao Conselho de Administração, nos termos do art. 21.º dos Estatutos, para ficar disponivel o saldo de Reis: 75.982.5851; isto é, mais 2.170.5160 Reis do que em 1910.

Por effeito d'esta melhoria nos resultados finaes 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 variavel, ou mais 25 centimos do que o do n.º 6.

Registrando com muita satisfação os proficuos 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 fallecimento do Sr. Barão de Bussiére, illustre Membro do Comité de Paris, e do nosso pranteado collega Sr. José d'Almeida Vidal, aqui depomos o preito da nossa saudade e veneração por tão distinctos cooperadores.

— Em consequencia do fallecimento do nosso collega Sr. José d'Almeida Vidal, foi chamado á effectividade o Sr. Nestorio Dias, por ser o supplente mais votado.

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

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

1.º — Que sejam approvados o Relatório, Balanco 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 proficua gerencia.

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

5.º — Que, em cumprimento das disposições dos Estatutos, procedaes ás eleições de um membro para o Conselho de Administração, tres membros effectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

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

ARREMAÇÕES

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 (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 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 mez, 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 (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis, das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 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 titulo 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 titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1912.

No Porto, na séde da Companhia, à rua de Bello-monte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

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

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

DE

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--Berlín S. W.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

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 VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur — Nous ne saurions 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. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. 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 electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio 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. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, 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 reception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO 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. PART. CHEG. | | | | | |
|-----------------------------------|-------|---------|-------|---------------------------------|--------------|------------|--------|------------------------------|---------------|----------|--------|---------------------------|-------------------|-----------|-------|-------------------------|--------------|---------|--------|--|--|
| C. Sodrê P. Arcos C. Sodrê | | | | Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R. | | | | Figueira Porto Figueira | | | | Lisboa Evora Lisboa | | | | Regoa Villa Real Regoa | | | | | |
| 6 50 | 7 21 | 7 55 | 8 30 | 8 50 | 9 33 | 10 45 | 11 28 | 7 20 | 1 1 | 11 25 | 5 7 | 8 20 | 12 23 | 4 15 | 8 15 | 8 35 | 9 59 | 4 | 5 10 | | |
| 7 50 | 8 26 | 8 55 | 9 30 | 11 45 | 12 28 | 1 30 | 2 14 | Coimbra | Figueira | Coimbra | 8 20 | Lisboa | Casa Branca | Lisboa | — | Regoa | Vidago | Regoa | 5 10 | | |
| 8 45 | 9 16 | 9 25 | 9 55 | 3 8 | 3 51 | 5 30 | 6 9 | 7 22 | 9 4 | 11 25 | 5 7 | 5 40 | 9 20 | — | — | 5 28 | 9 38 | 10 35 | 5 10 | | |
| 9 19 | 9 49 | 10 15 | 10 30 | 4 15 | 4 58 | 6 42 | 7 29 | 4 50 | 6 48 | 11 25 | 1 3 | C. Branca | Evora | C. Branca | 7 35 | 6 1 5 | 4 35 | 7 38 | 10 35 | | |
| 10 25 | 10 56 | 11 | 11 35 | 7 6 | 7 43 | 9 53 | 10 37 | Coimbra | Louza | Coimbra | 8 30 | 10 20 | 11 10 | 7 | 4 55 | 6 26 | 9 26 | 10 58 | 2 24 | | |
| 12 40 | 1 16 | 1 25 | 2 | 8 3 | 8 43 | 10 53 | 11 26 | 5 25 | 6 54 | 7 10 | 4 7 | 5 12 | 5 50 | 4 15 | 11 16 | 8 35 | 12 26 | 5 35 | 9 47 | | |
| 3 5 | 3 31 | 3 45 | 4 15 | 9 7 | 9 51 | 12 42 | 1 26 | 12 20 | 1 43 | 2 50 | 4 7 | 11 43 | 12 23 | 10 30 | 11 16 | Regoa | Barca d'Alva | Regoa | 10 24 | | |
| 4 30 | 5 6 | 5 20 | 5 55 | 10 52 | 11 35 | 12 20 | 1 | 4 48 | 6 3 | 6 18 | 7 27 | Lisboa | Mora | Lisboa | 1 40 | 6 16 | 11 1 | 5 44 | 10 24 | | |
| 5 20 | 5 51 | 6 | 6 30 | Mais os da Povoia e V.ª Franca. | | | | Porto | Espinho | Porto | 10 36 | Lisboa | 3 5 | 6 30 | 1 40 | Porto | Barca d'Alva | Porto | 8 39 | | |
| 5 50 | 6 21 | 6 30 | 7 | Lisboa-R. | Povoia | Lisboa-R. | 12 58 | 7 37 | 8 33 | 9 40 | 10 36 | 5 40 | 12 45 | 2 | 8 15 | 8 27 | 3 41 | 2 16 | p 8 39 | | |
| 6 19 | 6 49 | 7 5 | 7 35 | Mais os de Villa Franca. | | | | 8 58 | 9 50 | 10 40 | 11 38 | Lisboa | Villa Viçosa | Lisboa | 1 40 | 1 3 | 5 44 | 8 41 | o 1 33 | | |
| 6 50 | 7 21 | 8 | 8 30 | Lisboa-R. | V.ª Franca | Lisboa-R. | 5 55 | 12 40 | 1 33 | 2 38 | 3 34 | 5 40 | 12 55 | 11 5 | 6 35 | 5 12 | 11 30 | 12 9 | 7 38 | | |
| 7 20 | 7 50 | 9 45 | 10 15 | 7 2 | 8 14 | 5 32 | 6 44 | 5 | 5 53 | 7 10 | 8 6 | Lisboa | Beja | Lisboa | 1 40 | Pocinho | Carviães | Pocinho | 12 41 | | |
| 7 49 | 8 19 | — | — | 1 44 | 3 2 | 7 15 | 8 35 | 8 45 | 9 38 | 11 30 | 12 26 | Lisbon | Moura | Lisbon | 1 40 | 3 20 | 5 15 | 11 5 | 12 41 | | |
| 8 57 | 9 28 | — | — | a 5 9 | 6 1 | 8 40 | 10 | 10 25 | 11 18 | — | — | Lisbon | 4 | 6 | 1 40 | | | | | | |
| Mais os de Cascaes, excepto os a. | | | | 5 42 | 7 4 | 3 19 | 4 46 | Porto | Ovar | Porto | 7 11 | 8 35 | 3 15 | 1 | 8 15 | | | | | | |
| C. Sodrê Cascaes C. Sodrê | | | | 11 53 | 1 13 | 9 12 | 10 35 | 6 | 7 28 | 8 | 9 39 | 8 40 | — | — | — | | | | | | |
| 6 | 7 8 | 5 24 | 6 30 | Lisboa-R | Santarem | Lisboa-R | 12 37 | 6 | 7 28 | 8 | 9 39 | Lisbon | Tunes | Beja | 12 8 | | | | | | |
| 6 15 | 8 6 | 6 25 | 7 31 | 5 9 | 7 10 | 10 40 | 12 37 | 12 26 | 1 53 | 9 30 | 11 6 | 7 40 | 2 58 | 5 5 | 12 8 | | | | | | |
| 6 45 | 8 36 | 7 20 | 8 7 | Setil | Vendas Novas | Setil | — | Porto | Aveiro | Porto | 8 26 | Lisbon | V.ª R.ª S.ª Ant.ª | Lisbon | 8 15 | | | | | | |
| 6 50 | 9 11 | 7 50 | 8 55 | 5 25 | 9 15 | — | — | 10 36 | 1 2 | 6 | 8 26 | 8 35 | 7 40 | 9 20 | 8 15 | | | | | | |
| 6 55 | 9 21 | 8 50 | 9 55 | Lisboa-R | V.ª Novas | Lisboa-R | 11 5 | 2 40 | 5 1 | 11 27 | c 2 24 | 8 40 | 8 50 | 5 | 6 35 | | | | | | |
| 7 00 | 9 31 | 9 50 | 10 55 | 7 30 | 11 4 | 5 35 | 11 5 | 6 54 | 9 25 | 7 10 | 9 36 | Lisbon | Portimão | Lisbon | 8 15 | | | | | | |
| 7 05 | 9 41 | 10 50 | 11 55 | 5 9 | 8 8 | 12 7 | 5 55 | Mais os da Figueira. | | | | 8 40 | 6 53 | 6 40 | 6 35 | | | | | | |
| 7 10 | 9 51 | 11 00 | 12 05 | — | — | 8 40 | 12 37 | VALLE DO VOUGA | | | | Portimão | Tunes | Portimão | 12 50 | | | | | | |
| 7 15 | 10 01 | 11 10 | 12 15 | Lisboa-R. | Entrone | Lisboa-R. | 11 5 | Espinho | Oliv. d'Azem. | Espinho | 7 5 | 3 35 | 4 45 | 11 49 | 12 50 | | | | | | |
| 7 20 | 10 11 | 11 20 | 12 25 | 7 30 | 11 23 | 7 40 | 11 5 | Espinho | Albergaria | Espinho | 10 2 | 6 55 | 8 14 | 8 26 | 9 45 | | | | | | |
| 7 25 | 10 21 | 11 30 | 12 35 | — | — | 11 40 | 4 34 | 8 20 | 10 56 | 7 20 | 10 2 | Faro | Olhão | Faro | 11 | | | | | | |
| 7 30 | 10 31 | 11 40 | 12 45 | a 8 30 | 2 16 | 7 14 | 5 55 | 5 35 | 8 19 | 4 50 | 7 25 | 12 10 | 12 31 | 12 40 | 11 | | | | | | |
| 7 35 | 10 41 | 11 50 | 12 55 | 9 30 | 8 36 | a 8 39 | 2 31 | Espinho | Albergaria | Espinho | 7 25 | 3 10 | 3 31 | 3 40 | 4 1 | | | | | | |
| 7 40 | 10 51 | 12 00 | 13 05 | 11 56 | 12 4 | 3 49 | 1 13 | Aveiro | Albergaria | Aveiro | 8 31 | Faro | V.ª R.ª S.ª Ant.ª | Faro | 10 | | | | | | |
| 7 45 | 11 01 | 12 10 | 13 15 | a 7 | 12 44 | a 5 49 | 11 44 | 9 40 | 11 36 | 6 35 | 8 31 | 4 15 | 6 40 | 8 | 10 | | | | | | |
| 7 50 | 11 11 | 12 20 | 13 25 | d 7 5 | c 2 24 | 7 54 | 6 15 | 3 | 4 40 | 11 5 | 12 45 | | | | | | | | | | |
| 7 55 | 11 21 | 12 30 | 13 35 | 10 10 | 8 14 | — | — | 7 15 | 9 11 | 2 50 | 4 46 | | | | | | | | | | |
| Lisboa-R. Queluz Lisboa-R. | | | | Porto Entrone. Porto | | | | BEIRA ALTA | | | | Campan. Famalicão Campan. | | | | POVOA DE VARZIM | | | | | |
| 10 11 | 10 43 | 10 53 | 11 21 | c 3 25 | 2 20 | — | — | Figueira | Pampilhosa | Figueira | 7 26 | | | | | | | | | | |
| 11 58 | 12 31 | 1 53 | 1 23 | Lisboa-R. | Vai. d'Alc. | Lisboa-R. | a 2 31 | 8 10 | 9 50 | 5 30 | 7 26 | | | | | | | | | | |
| 2 | 2 32 | 2 53 | 3 21 | 1 5 2 | 10 10 | 8 30 | 5 55 | 3 15 | 5 10 | 10 35 | 12 22 | | | | | | | | | | |
| 3 43 | 4 15 | 4 40 | 5 9 | 8 40 | 8 | 9 48 | 2 45 | Campanhã | Nine | Campanhã | 7 17 | | | | | | | | | | |
| 6 25 | 6 56 | 6 43 | 7 20 | 10 10 | — | 5 30 | 1 13 | Porto | Nine | Porto | 6 37 | | | | | | | | | | |
| 7 55 | 8 34 | 9 | 9 28 | | | | | Pampilh. Guarda Pampilh. | | | | 5 18 | 1 | 4 19 | 10 30 | | | | | | |
| Mais os de Cintra, excepto os a. | | | | Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R. | | | | Pampilh. V. Formoso Pampilh. | | | | 10 40 | 4 47 | 2 23 | 9 38 | | | | | | |
| 7 22 | 8 48 | 5 27 | 6 30 | 11 36 | 10 14 | 6 45 | a 2 31 | Porto | Nine | Porto | 6 37 | | | | | | | | | | |
| 8 36 | 9 46 | 7 18 | 8 21 | a 5 2 | 12 10 | 5 55 | 5 55 | 12 32 | 2 24 | 4 47 | 8 13 | | | | | | | | | | |
| 9 24 | 10 4 | 7 55 | 8 58 | 8 40 | 7 47 | 6 24 | 1 13 | Porto | Braga | Porto | 1 26 | | | | | | | | | | |
| 11 | 12 6 | a 8 30 | 9 6 | 10 10 | — | — | — | a 7 47 | f 9 15 | a 11 55 | f 1 26 | | | | | | | | | | |
| 12 25 | 1 1 | 9 23 | 10 26 | 10 10 | — | — | — | 10 3 | 12 29 | 12 49 | 3 14 | | | | | | | | | | |
| 12 58 | 2 5 | a 10 18 | 10 54 | | | | | Nine | | | | Braga | Nine | 7 | | | | | | | |
| a 2 33 | 3 15 | 11 21 | 12 18 | | | | | f 7 43 | | | | 8 19 | 6 37 | 7 | | | | | | | |
| 3 | 4 7 | a 1 15 | 1 56 | | | | | g 9 17 | | | | 9 46 | 8 44 | 9 9 | | | | | | | |
| a 4 8 | 4 50 | 1 22 | 2 22 | | | | | 10 38 | | | | 11 12 | 10 | 10 28 | | | | | | | |
| a 5 13 | 5 51 | 3 19 | 4 20 | | | | | 3 34 | | | | 4 2 | 3 1 | 3 31 | | | | | | | |
| 5 21 | 6 33 | a 4 14 | 4 53 | | | | | 6 | | | | 6 31 | 5 18 | 5 45 | | | | | | | |
| a 6 17 | 7 | a 5 6 | 5 42 | | | | | 9 3 | | | | 9 37 | 8 21 | 8 52 | | | | | | | |
| a 6 54 | 7 41 | 5 14 | 6 27 | | | | | g 10 45 | | | | 11 14 | g 10 11 | 10 36 | | | | | | | |
| 7 15 | 8 22 | a 6 3 | 6 37 | | | | | Porto | | | | Vianna | Porto | — | | | | | | | |
| 8 59 | 10 11 | 7 21 | 8 22 | | | | | f 5 33 | | | | 9 34 | — | — | | | | | | | |
| a 10 24 | 11 9 | a 8 2 | 8 42 | | | | | f 7 44 | | | | 10 26 | — | — | | | | | | | |
| 11 40 | 12 44 | a 9 27 | 10 7 | | | | | Vianna | | | | Valença | Vianna | 10 43 | | | | | | | |
| a 12 40 | 1 22 | 10 50 | 11 53 | | | | | 8 20 | | | | 10 15 | 8 24 | 10 43 | | | | | | | |
| 1 | 2 10 | a 11 30 | 12 3 | | | | | 4 44 | | | | 7 29 | — | — | | | | | | | |
| Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P. | | | | Lisboa-R. Alfaiellos Lisboa-R. | | | | Lisboa | | | | Aldegallega | Lisboa | | | | | | | | |
| 7 35 | 7 45 | f 8 40 | 8 50 | 4 23 | 12 46 | 3 35 | 11 58 | 8 35 | 10 11 | 8 40 | 10 30 | | | | | | | | | | |
| f 8 5 | 5 13 | f 9 52 | 10 | Caldas | Alfaiellos | Caldas | — | 11 10 | 12 53 | 11 40 | 1 40 | | | | | | | | | | |
| f 7 45 | 7 57 | f 7 25 | 7 35 | 1 | 7 14 | — | — | 2 45 | 4 18 | 3 22 | 6 40 | | | | | | | | | | |
| C. Sodrê Cascaes C. Sodrê | | | | Figueira | Amieira | Figueira | 12 46 | 5 40 | 7 26 | 6 | 8 15 | | | | | | | | | | |
| 6 | 7 8 | 5 24 | 6 30 | 11 45 | 12 6 | 4 15 | 4 36 | Lisboa | Setubal | Lisboa | 10 45 | | | | | | | | | | |
| 6 15 | 8 6 | 6 25 | 7 31 | Figueira | Bianho | Figueira | 9 18 | 8 35 | 10 10 | 8 48 | 10 30 | | | | | | | | | | |
| 6 45 | 8 36 | 7 20 | 8 7 | 6 55 | 7 18 | 8 50 | 9 18 | 11 10 | 12 51 | 10 50 | 12 10 | | | | | | | | | | |
| 6 50 | 9 11 | 7 50 | 8 55 | Entrone | Alfaiellos | Entrone | 9 39 | 2 45 | 4 18 | 2 | 3 40 | | | | | | | | | | |
| 6 55 | 9 21 | 8 50 | 9 55 | 3 14 | 11 5 | 2 50 | 9 39 | 4 40 | 6 1 | 4 57 | 6 40 | | | | | | | | | | |
| 7 00 | 9 31 | 9 50 | 10 55 | Figueira | Alfaiellos | Figueira | 12 48 | 5 40 | 7 16 | 6 20 | 8 15 | | | | | | | | | | |
| 7 05 | 9 41 | 10 50 | 11 55 | 2 25 | 3 2 | 12 10 | 12 48 | 8 40 | 10 10 | 9 2 | 10 45 | | | | | | | | | | |
| 7 10 | 9 51 | 11 00 | 12 05 | 10 20 | 10 55 | 8 40 | 9 18 | Gadanha | Montemor | Gadanha | 10 30 | | | | | | | | | | |
| 7 15 | 10 01 | 11 10 | 12 15 | 1 55 | 3 7 | 10 22 | 11 | 11 40 | 12 | 10 10 | 10 30 | | | | | | | | | | |
| 7 20 | 10 11 | 11 20 | 12 25 | 7 30 | 8 4 | — | — | 5 40 | 6 | 4 50 | 5 10 | | | | | | | | | | |
| 7 25 | 10 21 | 11 30 | 12 35 | 8 42 | 9 50 | — | — | 9 | 9 20 | 8 15 | 8 35 | | | | | | | | | | |
| 7 30 | 10 31 | 11 40 | 12 45 | Alfaiellos | Pampilh. | Alfaiellos | 7 11 | Setubal | Pinhal Novo | Setubal | 7 23 | | | | | | | | | | |
| 7 35 | 10 41 | 11 50 | 12 55 | 1 10 | 3 50 | 4 30 | 7 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 40 | 10 51 | 12 00 | 13 05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 45 | 11 01 | 12 10 | 13 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 50 | 11 11 | 12 20 | 13 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 55 | 11 21 | 12 30 | 13 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 00 | 11 31 | 12 40 | 13 45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 05 | 11 41 | 12 50 | 13 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 10 | 11 51 | 13 00 | 14 05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 15 | 12 01 | 13 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |