

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

12.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Junho de 1917

Número 708

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa — Aviso ao Publico: Restrições no serviço que prestam algumas estações e apeadeiros desta Companhia — (4º additamento ao Aviso ao Publico B. 2557 de 30 de Dezembro de 1915).

SUMMARIO

| | |
|---|-----|
| A linha da Beira Alta em 1916, de J. Fernando de Sousa..... | 179 |
| Renda o tunel sob a Mancha..... | 180 |
| Parte Official, Ministério do Trabalho e Previdencia Social — Caminhos de Ferro do Estado — Conselho de Administração | 182 |

| | |
|---|-----|
| Na linha do Valle do Vouga..... | 182 |
| Companhia Norte de Hispania..... | 183 |
| Viagens e transportes..... | 184 |
| Os horários d'este verão..... | 184 |
| Linhas ferreas coloniais..... | 185 |
| Linhas Portuguezas..... | 186 |
| Linhas estrangeiras..... | 186 |
| Parte financeira: | |
| Carteira..... | 187 |
| Boletim commercial e financeiro..... | 188 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 189 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hispano-hispano..... | 189 |
| A prosperidade dos caminhos de ferro na América do Norte..... | 190 |
| Companhia Atravez d'Africa — Relatório — Conclusão..... | 190 |
| Horário dos comboios..... | 192 |

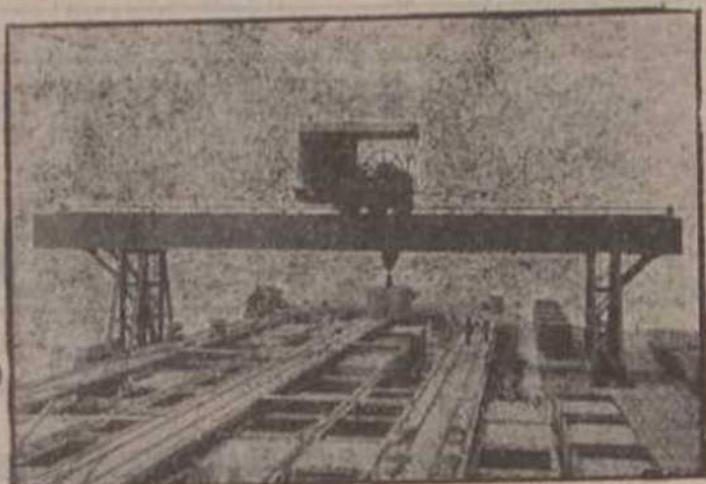
C. MAHONY & AMARAL, Limitada

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas, da Société de Beaume & Marpent. — Locomotivas, tenders, e todos os pertences. — Material eléctrico, instalações completas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — Vias ferreas portateis, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — Ascensores e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de Edoux & C. — Cimento «Candlot», depósito em Lisboa. — Machinas-ferramentas. — Metais em bruto e em obra. — Vigamento de ferro e aço em I T L U e todos os mais para construções. — Rails d'aço. — Espelhos, vidros polidos. — Artigos para incandescência.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

ESCRITÓRIO
Travessa dos Remolares, 23, 1.º
LISBOA

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Goliath

Instalações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Também únicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Sistema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Sistema Stokes. Mais de 1000 já instalados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas
e cablegrammas

Ransomes & Rapiere, London
Sluice London



Apparelos hidráulicos de parada, de curso de 7 pés.
fornecido ao Caminho de Ferro Paris Orleans



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

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

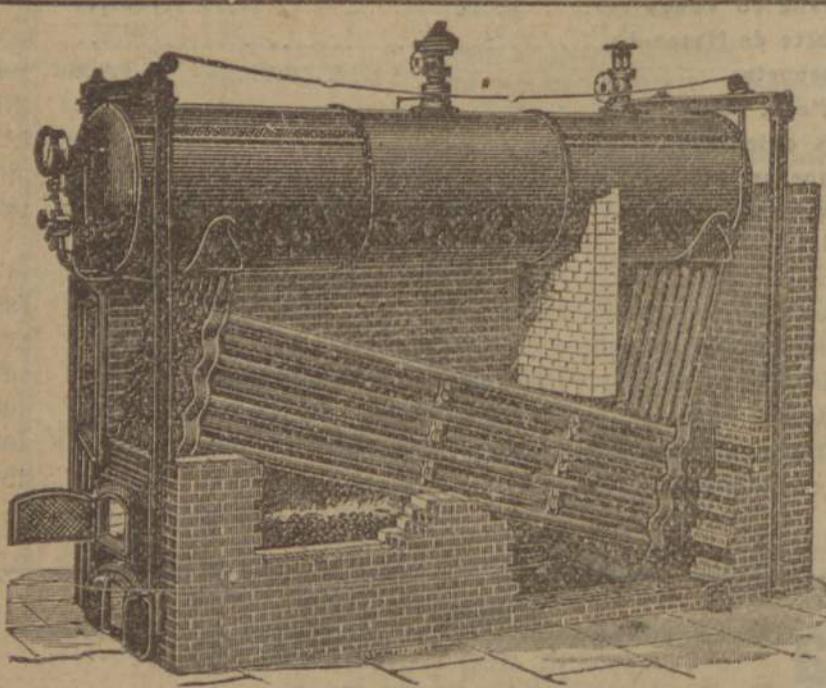
Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor = RIBEIRA DO PAPEL

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



Caldeira «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'ago.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Económicas.

Há mais de 14.000.000 cavalos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas automaticas.—Aquecedores d'agua d'alimentação.—Purificadores d'agua.—Chaminés de ago.—Transportadores para carvão.—Guindastes electricos.—Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegra. nmas: «BABCOCK» — LISBOA

SEGÜROS

Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio, maritimos, postaes e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.^a — Rua da Prata, 59 — LISBOA

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

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

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARÍS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

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

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

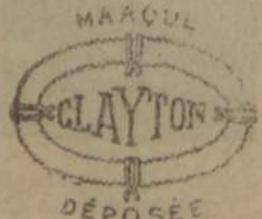
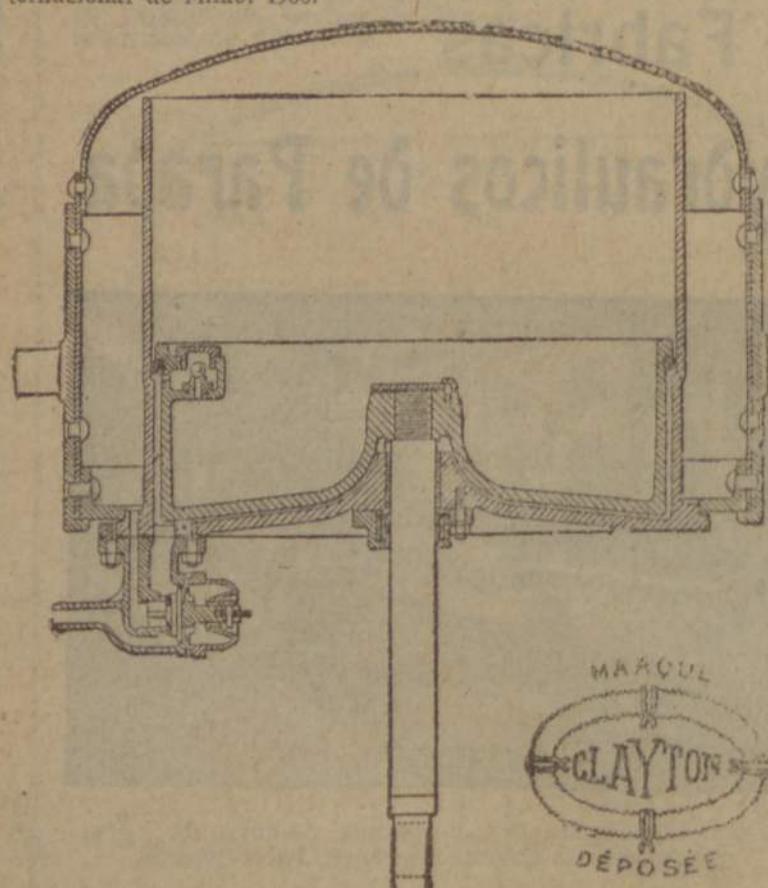
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que tem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RAUL ESTEVEZ, Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro
M. ANDRADE GOMES — ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

12.º do 30.º anno || LISBOA, 16 de Junho de 1917 || Número 708

A linha da Beira Alta em 1916

Temos presente o relatorio d'esta linha de que vamos dar, como de costume, resumida noticia.

Na presente conjunctura os documentos d'este genero registam difficuldades crescentes, esforços consideraveis para reduzir a despeza e assegurar na parte essencial a circulação, mercê da elevação do preço de materiaes e sobre tudo do carvão. E não é só o problema angustioso da situação financeira das Companhias que se impõe; é tambem a incerteza sobre a possibilidade de continuar o serviço regular, embora reduzido. Continuaremos a receber carvão? Virão as materias primas para a regular conservação do material circulante?

Requisitaram-se os navios allemães e não temos navios.

Mal se começa agora a explorar mais largamente o combustivel de que dispomos. Emprega-se, é certo, em larguissima escala, a lenha, o que vae determinar uma crise de desarborisação do paiz, mas esse serviço tem inconvenientes varios e não pôde passar de expediente de occasião.

A elevação do custo do carvão levou a Companhia da Beira Alta a pedir auctorização para applicar ás suas tarifas a sobretaxa de 25 % desde 1 de abril de 1916, pela qual se explica a maxima parte do aumento de 91:277\$20 havido nas receitas. Essa sobretaxa foi já elevada a 40 % a partir de 1 de maio ultimo.

As receitas brutas em 1916 foram 694:365\$469 captivos de 45:346\$64 de reembolsos e impostos, o que as reduz a 649:018\$829 com um aumento de 16,55 % sobre 1915.

A receita devida ás sobretaxas foi de 93:733\$24, ou mais 65:233\$78 do que no anno anterior.

As restricções prescriptas para a applicação das sobretaxas reduziram as de 10 % a 7,1 e as de 25 % a 18,5.

Nas receitas normaes houve 26:043\$42 de aumento.

A receita de passageiros foi de 219:392\$51,4 ou mais 16:383\$00,4 do que em 1915. O numero de passageiros foi de 392.561 ou menos 4.096, tendo recahido essa diminuição na 1.ª e 2.ª classe, de modo que compensa o aumento de 2.144 na 3.ª.

Foi isso devido principalmente ao afrouxamento do movimento internacional, em que houve menos 2.059 passageiros.

A grande velocidade produziu 93:490\$95 ou mais 26:343\$30,2 do que em 1915, apezar de uma pequena diminuição na receita de bagagens. A tonelagem elevou-se de 8.773 toneladas em 1915 a 11.168 em 1916.

A receita da pequena velocidade attingiu 314:791\$71, mais 39:654\$79,6 do que em 1915, tendo-se transportado 202.025 toneladas, ou mais 4.975 do que em 1915.

As mercadorias que deram logar a maior incre-

mento do trafego foram os vinhos (22.866 toneladas, ou mais 9.813), o vasilhame (9.633 toneladas, ou mais 5.443), as madeiras (50.344 toneladas, ou mais 6.195), os adubos (6.048, ou mais 1.105). Em compensação houve diminuições de 3.231 toneladas na cal, 2.244 no carvão mineral, 1.601 no sal, 2.275 nos cereaes e legumes.

A propósito do maior consumo de madeiras, refere o relatorio os louvaveis esforços feitos pela Companhia para promover a cultura de terrenos incultos e a sementeira de pinhaes.

A diminuição nos transportes de varias mercadorias foi principalmente devida á falta de vagões.

O trafego internacional accusa os seguintes resultados:

| | | | |
|-----------------------------|--------|---|-------|
| No sentido Portugal-França. | 9.371 | + | 7.943 |
| " " França-Portugal. | 3.594 | + | 1.382 |
| Total..... | 12.965 | + | 9.325 |

As receitas diversas attingiram 15:417\$17, ou mais 8:603\$22 do que em 1915.

As despesas de exploração subiram a 405:823\$41,3 ou mais 73:455\$42,4 do que em 1915.

O principal aumento deu-se, como é natural, na Tracção (64:653\$28). Em todos os serviços houve aumentos devidos á melhoria dos vencimentos do pessoal.

No consumo das locomotivas foi o principal accrescimo de despesa (56:091\$91,4) apezar de se ter reduzido o percurso de comboios, de 519.683 kilometros, em 1915, a 468.593 em 1916.

O custo do trem-kilometro subiu 77 % em relação a 1915 e 240 % em relação a 1914.

As receitas liquidas subiram 17:821\$77,8.

Apezar das críticas circumstancias presentes, a Companhia dispendeu em 1916, 46:416\$13,5 em melhoramentos a saber:

| | |
|--|--------------|
| Em transformação de vehiculos | 6:531\$81,6 |
| Em renovação de via e obras complementares | 33:011\$91,6 |
| Em construcção de vehiculos | 6:872\$40,3 |

O fundo da Caixa de aposentações elevou-se a 103:554\$86,9, tendo tido o aumento de 7:907\$71,6.

A reserva convencional ficou elevada a 142.480,72 francos, apezar do dispendio de 26.432,72 em construção de material circulante.

A conta de Ganhos e Perdas accusa, depois de deduzido o juro e amortisação das obrigações de 1.º grau, perdas de cambio e a retenção para a reserva convencional, um saldo crêdor de 22:338\$96,4, do qual 14:812\$25,8 foram applicados á amortisação de 720 obrigações de 2.º grau e aos impostos pagos em França.

A presente guerra continua a exercer perniciosa influencia na vida da Companhia, não só pelos embaraços postos á circulação como pelo enorme encarecimento da exploração.

E a este propósito seja-nos lícito commentar o seguinte facto:

Um distinto engenheiro de minas, o Sr. Bessa Pinto, depois de ter consagrado annos ao estudo da constituição geologica do paiz, chegou á conclusão de que existe hulha em abundancia em Portugal, tendo reconhecido a existencia dos terrenos de "culm" e "perimico" entre os quaes fica o terreno hulheiro.

A area a explorar no paiz é muito vasta, prolongando-se a camada carbonifera para debaixo do Atlântico.

Impõem-se pesquisas em larga escala, para as quaes foi pedida auctorização ao abrigo da lei n.º 677, de 15

de abril ultimo e se assegurou o importante capital necessário, pois as sondagens devem ir a profundidades superiores a 1.000 metros. Segundo essa lei deve ser apresentada uma memoria, cujo valor científico presumptivo das existencias dos jazigos a pesquisar seja reconhecida pelo Conselho Superior de Minas, mediante cujo parecer favorável será concedida a autorização para as pesquisas, válida por dois anos.

Se d'ellas resultar o reconhecimento de jazigos exploráveis, a concessão é pedida nos termos da lei geral de minas.

A licença para pesquisas não importa, pois, senão um encargo aleatório para a entidade que a obtém.

A memoria apresentada pelo Sr. Bessa Pinto para demonstrar a existencia de uma vasta formação carbonifera em Portugal, foi unanimemente julgada pelo Conselho de Minas digna de toda a consideração.

Era pois presumptivo o despacho favorável do Ministro, mediante o qual... se ia arriscar uma centena de contos em pesquisas.

Correspondiam os resultados ás previsões científicas do Sr. Bessa Pinto? Reconhecia a existencia de camadas de hulhas abundantes e susceptíveis de larga exploração? Operava-se na economia do paiz uma revolução de incalculaveis consequencias, como nenhuma outra é dado prever.

Carvão em Portugal? Que manancial de riqueza! Que funda transformação económica! Que progresso industrial realisável!

Não correspondiam os resultados das pesquisas ás previsões? Tinham-se perdido alguns capitais que uma iniciativa rasgada sacrificasse ás pesquisas.

Pois bem: a licença foi recusada com o seguinte despacho:

Não está efectivamente comprehendido nem na letra nem no espírito da lei que para se provar a existencia de um jazigo mineral seja necessário fazer pesquisas n'uma área de 18.000 quilómetros quadrados, approximadamente a quinta parte da superficie do continente da Republica, que tanta é a extensão requerida. Mas tratando-se de um trabalho de tanto merecimento científico, e que na presente conjunctura pode ter o para paiz extraordinaria importancia económica, o requerimento tem de ser indeferido em vista das disposições expressas da lei n.º 677, determinando-se ao mesmo tempo que se estude uma proposta de lei com o fim de obter do Congresso da Republica a interpretação ou aclaração que melhor deva ser dada aos artigos 6.º e 11.º da referida lei, tendo em attenção os mais altos interesses da Patria, nesta hora grave da sua regeneração económica.

Parecem-me excessivos e faltos de fundamento os escrupulos que levaram ao indeferimento do pedido. Que importa que a area a pesquisar seja vasta? Maior é o capital a arriscar.

No prazo fixado na lei fazem-se as pesquisas, restrictas ou numerosas conforme os recursos do pesquisador. Findo o prazo de dois anos caducou a licença e outros podem renovar a iniciativa.

Apparecem jazigos exploráveis?

Entre em vigor para a sua concessão a lei ordinária de minas.

Que prejuizo ha, para o Estado ou para terceiros, de ser a area a pesquisar maior ou menor? Não é pelo contrario uma injustiça tolher iniciativas uteis, baseadas em estudos prolongados em que se fundamenta um direito incontestável de prioridade?

Pois não se devia aproveitar sem delongas o ensejo de estudar sem o minimo sacrifício para o Estado o problema que mais interessa a economia nacional?

Foi, ao que parece, apresentada a proposta de lei, destinada a esclarecer as duvidas de interpretação da lei n.º 677.

Oxalá que esteja concebida em termos que não afecte direitos incontestáveis, nem venham tolher uma iniciativa de tão ponderosas consequencias.

Não nos parecem, porém, bem cabidos tales escru-

pulos, nem necessaria tal interpretação de uma lei clara. Perante o parecer favorável do Conselho de Minas, para mais unanime, o seguimento natural e legal era o deferimento.

Convém registar as afirmações recentemente feitas pelo Sr. Bessa Pinto:

— O parecer do Conselho Superior de Minas é por unanimidade favorável ao meu estudo. Resta, portanto, fazer as pesquisas ou sondagens para, por elles, se iniciarem trabalhos praticos. Requeri, segundo a disposição do artigo 6.º da lei de 13 de abril d'este anno, para me ser concedida licença para pesquisar a area que delineei e onde se encontra o jazigo carbonifero. Está constituída a sociedade capitalista para iniciar os trabalhos de sondagem. Como é de calcular, os capitais a empregar são enormes: tenho-os todos. Não pedirei ao Estado coisa alguma que represente dinheiro; nem um prego, e todavia a grandeza dos trabalhos que podem resultar do estudo é tão visível que mal me fica acentuá-la.

— Assevero a existencia da formação carbonifera na vasta area ao longo da nossa costa ocupada pelos sistemas mesozoico e cainozoico e que essa formação carbonifera se deve prolongar para o Poente, por baixo do Atlântico. E' facil, sobrepondo tres livros, tirar um do meio; o que não é possivel é ter tirado de tres formações geologicas (o "culm", de baixo, o "carbonifero", no meio, e o "permico", por cima) aquelle que está exactamente no meio. Existe o "culm", existe o "permico", logo deve, fatalmente, existir o "carbonifero". E' certo que ao sul de Grandola desapareceu o carbonifero, mas exactamente desapareceu a formação de cima, o "permico".

— Em conclusão...

— Em conclusão existem jazigos de carvão em Portugal, boa hulha, e ha a obrigação moral de os explorar. E' uma riqueza de que se deve tirar o maior aproveitamento.

A area a explorar parte desde a ponta de Espinho, passa pelas pirâmides do Bussaco, do Gedeal, de Vendas Novas, de Atalaia e vai d'aqui ao Atlântico. E' relativamente grande. Em todo o caso e por muito que os trabalhos de sciencia possam falhar e a dar uma impressão errada de exito — e assim sucedeu aos estudos de Carlos Ribeiro, de Werner, de Hulton, Leopold Buch, Dufrénay, etc. — se é verdade que na importante comunicação do engenheiro Bessa Pinto qualquer coisa pode haver de impreciso ainda — o que é já indiscutivel é que estamos na presença de uma revelação extraordinaria de riqueza e a que hoje não se pode ainda dar todo o valor, todo o significado e alcance que atinge. E eis uma base para um futuro melhor ao Portugal industrial e productor.

O assumpto interessa de tal modo a exploração de caminhos de ferro que devemos segui-lo attentamente.

J. Fernando de Souza

Abre o tunnel sob a Mancha

Por diversas vezes tem a nossa *Gazeta* tratado do importantissimo assumpto da ainda não construído mas já histórico tunnel sob a Mancha, destinado a ligar pelos mais estreitos laços a Inglaterra e a França, mas este assumpto é precisamente d'aqueles que nunca perdem a actualidade, sendo mesmo, nas actuais circunstancias da Europa, um dos que mais se impõem à ponderação dos dois países mais directamente interessados em que venha a realizar-se a audaciosa tentativa que Mathieu, engenheiro francês, concebera em 1802 e que nessa data expôz ao grande

Napoleão, tentativa mais tarde desenvolvida em planos sérios por Thomé de Gamond, que foi o verdadeiro iniciador do tunnel submarino, em projecto desde então e do qual continuos estudos e experiencias demonstraram a possibilidade, ou deram a prova de quanto a famosa obra é perfeitamente exequível.

O dobrar dos tempos, que nos conduziu á actual conflagração, veio demonstrar tambem, completando e, por assim dizer coroando os estudos feitos, quanto uma tal obra teria sido de incontestaveis vantagens e até, talvez de civilisadores resultados, se as razões estratégicas, hoje já em grande parte postas de lado, não tivessem impedido o prosseguimento dos trabalhos, que chegaram a ser encetados, quer do lado inglez, quer do lado da França.

Em 1875 constituiu-se, como é sabido, a Companhia Franceza, sob a presidencia de Michel Chevalier, com o fim de obter do seu governo a concessão de uma linha submarina para a Inglaterra, sendo o respectivo convenio assignado em Agosto do mesmo anno, dando a essa Companhia a concessão requerida, tendo os trabalhos começado e progredido até uma longitude de 1.839 metros, com a abertura da chamada galeria de ensaio, desde Sangate, perto de Calais, em direcção ao mar, trabalhos esses que se encontram perfeitamente conservados e podem re-começar em qualquer occasião, desde que sejam resolvidas as dificuldades que se levantaram e deram causa á sua paralisação.

No Inglaterra, como também não desconhecem os que a este assumpto teem dedicado a sua attenção, trez entidades associatiyas se ocuparam de levar á pratica o audacioso projecto que faz honra à engenharia do seculo findo: a Channel Tunnel Company, fundada em 1872; a South Eastern Railway Company, que chegou a realizar trabalhos preliminares; e, finalmente, a Submarin Railway Company, fundada em 1881 com o capital de 220.000 libras, tendo por objecto adquirir os direitos da South Eastern e da Channel Tunnel, executar os trabalhos de prova, obter poderes mais extensos do parlamento da União e formar a Companhia definitiva para a construcção do tunnel sob a Mancha.

Desde então até 1883 manifestou-se na Inglaterra um movimento de oposição, na imprensa e no parlamento, que impediu o prosseguimento dos trabalhos, como já por vezes temos dito.

Veio depois o projecto Sartiaux, baseado em profundos estudos geologicos do terreno a perfurar, realizados por Breton e confirmados pelo inglez John Hawkshard e pelas investigações concludentes de Potier e Lapparent, que levaram a effeito 7000 sondagens no canal da Mancha, adquirindo a certeza da exequibilidade da obra projectada.

Um dos homens que na Inglaterra se esforçou e esforça por fazer comprehender aos seus compatriotas as grandes vantagens da construcção do tunnel submarino, foi o barão d'Erlanger, considerado economista, ainda vivo e sempre entusiasta de uma tal construcção.

Um correspondente estrangeiro que esteve recentemente em Londres, tendo entrevistado lord P... (sem nos desvendar qual o nome que essa inicial significa) ouviu-lhe dizer, alludindo ao barão d'Erlanger, que estivera presente e tivera de retirar-se:

«Meu caro amigo, se este homem tivesse sido ouvido, a guerra custaria hoje à França e à Inglaterra metade do que lhe custa actualmente, e ter-se-hiam poupadão milhares de vidas humanas!»

E relata o alludido correspondente que o seu entrevistado prosseguiu dizendo-lhe:

«O Barão d'Erlanger empregou o esforço principal de toda a sua vida a vencer os preconceitos dos seus compatriotas contra o famoso projecto do tunnel submarino da Mancha. Eu sou d'aquelles que partilharam d'esses preconceitos. A nossa qualidade de insulares era para nós,

inglezes, um verdadeiro fetiche. Taine escreveu algures que a Inglaterra era uma especie de fortaleza feudal cercada de agua. Nós tínhamos a impressão de que este tunnel seria o vehiculo de todos os ventos do espírito mau, de todas as forças destructoras das nossas queridas tradições, de todas as qualidades e mesmo de todos os defeitos que fizeram a nossa força e a nossa grandeza. A guerra foi para nós uma grande lição e modificou completamente o nosso estado de espírito. No Somme não ha um unico oficial que não lamenta que o tunnel não esteja construído ha muito tempo. A sua construcção ter-nos-hia custado dezesseis milhões de libras, mas a sua existencia durante a guerra ter-nos-hia feito economizar dez vezes esta quantia.»

A um gosto de admiração do correspondente, a pessoa entrevistada acrescentou:

«Não vejo motivo para admiração. Pense no que nos tem custado o transporte marítimo dos nossos milhões de soldados, dos nossos cavallos, veículos, viveres, caixões, e na avalanche de munições que continua a cair sobre o solo frances! Pense na perda de tempo que representa o embarque e o desembarque de todo este formidável material, que, se o tunnel existisse, poderia ser transportado directamente dos depositos, das fabricas de munições, e das minas, até á linha de batalha.»

O mesmo correspondente teve ensejo de se avistar com sir Francis Fox, outro inglez entusiasta pela realisação da famosa obra internacional, que foi, como engenheiro distinto que é, o delegado do governo inglez para a construcção do tunnel do Simplon, o qual lhe referiu a forma como o engenheiro frances Mathieu convencera Napoleão da utilidade e da viabilidade do tunnel, bem como a phrase do imperador ao embaixador da Inglaterra em França, durante o breve armistício que foi a paz d'Amiens: «Monsieur, ce tunnel est une des grandes choses que nous devrions faire ensemble!»

Sir Fox referiu-lhe seguidamente que, ha alguns meses, o projecto do tunnel sob a Mancha recebeu um novo impulso, de que o barão de Erlanger foi o principal factor, apoiado pela opinião publica e pela Câmara do Commercio de Londres, que nomeou uma delegação de 160 membros para fazer uma «démarche» collectiva junto do sr. Asquith, então presidente do conselho de ministros.

Depois forneceu-lhe alguns interessantes dados acerca do seu plano para a continuação e conclusão das obras.

Os comboios que atravessarão o tunnel serão exclusivamente movidos a electricidade. A via ferrea será de tipo pezado, assim de se poder atingir uma velocidade de 60 milhas á hora. A viagem de Paris a Londres durará apenas 5 horas.

Far-se-há um tunnel separado para as linhas telegraphic e telephonicas, o que evitara os perigos a que as ancoras dos navios expõem actualmente os cabos submarinos. O tunnel facilitará a extensão das audições telephonicas e a multiplicação das linhas.

Se nos recordarmos de que, nos Estados Unidos, cidades que demoram á distancia de 3.000 milhas, como New York e S. Francisco da California, estão ligadas telephonicamente, não poderemos admirar-nos da possibilidade de que, amanhã, um qualquer cidadão de Lisboa faça reservar o seu quarto, pelo telephone, n'un grande hotel do Strand.

Não terminaremos este artigo sem dar ainda alguns esclarecimentos referentes ao projecto de Mr. Sartiaux, que servirão de ampliação aos que teem sahido em outros numeros da *Gazeta*. Em vez de uma só galeria para as duas linhas, a qual teria forma ovalada, com 9 a 10 metros de largo e 6 a 7 metros de alto, acha elle preferivel construir duas galerias circulares paralelas, uma para cada via, de 5,50 a 6 metros de diâmetro cada uma, com 15 metros de distancia entre si, as quaes devem comun-

nigar, de 100 em 100 metros, por corredores transversaes.

Tomando como typo a machina perfuradora do coronel Beaumont, a duração da abertura do tunnel seria de quatro e meio a cinco annos, desde que fique terminado o poço de origem da galeria de serviço, ou seja um total de seis e meio a sete annos. Mas os progressos das machinas perfuradoras e a intervenção da electricidade, que dará força e luz até às partes mais inacessiveis, permitem crer que a obra possa terminar-se no espaço de 4 annos, tanto mais que os trabalhos de approximação e de instalação podem effectuar-se parallelamente.

O gasto total para a construcção do tunnel, segundo o projecto Sartiaux é orçado em 200 milhões na parte francesa, ou seja um total approximado de 400 milhões para o conjunto Marquise-Douvres, respectivamente estações capitais francesa e ingleza. Como a distancia entre estas duas estações é de 61 kilometros, e o tunnel propriamente dito tem a longitude de 53, o gasto será, approximadamente, de 7 milhões por kilometro de tunnel.

Comprehende-se, sem grande esforço e sem necessidade de conhecimentos technicos, qual teria sido a utilidade d'este tunnel na presente guerra.

Calcula-se que, descontando as 4 horas diarias precisas para a inspecção da via, durante as 20 horas uteis de serviço, poderiam fazer-se, em ambos os sentidos, de 100 a 120 comboios, que, a 500 tonelladas por cada um, representariam 50 a 60 mil toneladas por dia em cada sentido, ou seja um numero de toneladas muito superior ao necessário, sem contar que se haveriam evitado atrazos, riscos, perdas e dificuldades de toda a ordem, a crise dos fretes e dos transportes, e ainda que, finalmente, a frota ingleza teria evitado uma grande parte do seu trabalho, podendo, portanto, ter augmentado a sua influencia bellica.

Com a economia realisada nos transportes feitos pelo tunnel teria ficado coberto não poucas vezes o importe da construcção do tunnel submarino entre a França e a Inglaterra.

Tendo a guerra actual ensinado o desprezo de velhos preconceitos, o tunnel da Mancha, na opinião do correspondente a que temos alludido e na de muitas outras pessoas de incontestavel competencia, será com certeza uma das grandes obras que os aliados emprehenderão depois da paz, que todos ambicionamos. A questão está impressionando a opinião publica e, como todas as verdades, triunfará tanto mais rapidamente quanto mais longa foi a sua gestação, e a vontade dos homens reunirá de novo as duas nações habitadas por povos amigos, d'essa amizade cimentada com o sangue generosamente vertido por tantos milhares de victimas em prol de uma bella causa commun.



PARTE OFICIAL

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social, a quem foi presente o projecto e orçamento de uma ponte de alvenaria a construir sobre o rio Tâmega, no lanço do caminho de ferro da Régua a Chaves, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 8 de Dezembro de 1916, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 21 de Maio findo, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importânciade 10.410\$.

Paços do Governo da República, 2 de Junho de 1917. — O Ministro do Trabalho e Previdência Social, *Eduardo Alberto Lima Basto*.

Na linha do Valle do Vouga

Terminou, no passado dia 3, a greve do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga, tendo sido restabelecido o serviço dos comboios no dia 4.

Em ordem de serviço n.º 100, que transcrevemos, fez o representante da Companhia o relato dos acontecimentos e confirmou as promessas já feitas ao pessoal.

Ordem de dia n.º 100

Em ordens de serviço n.º 92 e de dia n.º 99, de 8 de maio, foram melhorados os abonos por percursos, deslocações e rendas de casa e os vencimentos dos factores e elevados ao dobro os abonos extraordinarios de 25 a 10 % dos vencimentos, já concedidos pela ordem de dia n.º 97, desde que entrasse em vigor a lei das sobretaxas, pendente de aprovação parlamentar.

Assim se desempenhava a Companhia do compromisso por mim tomado na vespera para com o Ex.^{mo} Governador civil de Aveiro, tencionando além d'isso melhorar nos limites do possível os quadros annualmente revistos no orçamento, como em quasi todas as companhias, e fixar regras de promoção.

Do mesmo modo se obrigara a organizar o fornecimento de viveres por descontos em folha e nesse sentido havia negociações adiantadas com a Cooperativa dos empregados da fabrica Brandão Gomes Lda, de Espinho, que forneceria aos preços correntes, dando um bonus a favor do pessoal e oferecendo as garantias de uma instituição já creada e possuidora de importante capital. Era enfim promettida a criação da Caixa, assumpto ponderoso, que caencia de estudo attento.

Deviam aquellas ordens ser distribuidas pelo C. n.º 1 de 9, mas houve quem as subtrahisse das bolsas da correspondencia, sem duvida para evitar o seu effeito pacificador.

Na noite d'esse dia punham-se clandestinamente em movimento comboios, partindo de Espinho, Aveiro e Vizeu, nos quaes era levado o pessoal para Sarnada, a fim de alli se reunir e obstar à exploracão.

No dia 10 estava paralysado o movimento e um grupo de agentes ia aos escriptorios intimar a cessação do trabalho ao pessoal que alli estava cumprindo o seu dever.

Não fôra feito o aviso de greve com a antecedencia de 8 dias, que a lei determina, pois a moção emanada das assembleias de 15 de abril, em Sarnada e Espinho, declarava que era esperada até 30 a resposta da Companhia ás imposições que se lhe faziam, "a fim de estudarem o caminho que deveriam seguir".

Esta resposta foi dada pela ordem do dia n.º 98, de 24 de abril, explicando a situação da Companhia e o que ella podia fazer sem abdicar dos direitos, que a lei lhe assegura, de organizar os serviços e escolher livremente o pessoal conforme as circumstancias e conveniencias.

O movimento realizado, com a utilização abusiva do material da Companhia, era porém mais que uma greve, pois não se limitava á recusa de trabalhar; tornara-se uma sedição, nos termos explicitamente previstos no art. 33.º do decreto de 31 de dezembro de 1864.

Debalde fui a Sarnada no dia 11 para levar o pessoal por meios suassorios a voltar á legalidade, promettendo indulgencia para com os factos ocorridos e mantendo os compromissos tomados. Não podendo sacrificar os direitos e auctoridade da Companhia, expuz a situação a S. Ex.^o o Ministro do Trabalho, assegurandole as suas disposições de facilitar quanto possivel a solução do conflicto, que prejudicava a região pela falta de comunicações, o Estado pela perda de receitas e a Companhia pela perturbação de serviços e abalo da disciplina.

Foi o Sr. Governador civil encarregado de intervir, tendo-se-lhe reiterado as mesmas exigencias, ainda accrescentadas com outras, como condicão da volta ao trabalho, sendo a principal a adoptão de determinados quadros, tabellas de vencimentos e regras de promoção, que, favorecendo algumas classes, prejudicavam a maior parte do pessoal. Basta observar que sendo de 11:000\$00 o augmento annual de despesa ordinaria, havia na Tracção uma diminuição de 1:700\$00 e na Via ficava a despesa a mesma, e que os abonos extraordinarios não seriam duplicados, com prejuizo dos que não vissem consideravelmente augmentados os vencimentos permanentes.

Na minha resposta de 18 de maio, ao Ex.^{mo} Governador civil mantive as promessas de conciliação e indulgencia por parte da Companhia, já feitas a S. Ex.^o o Ministro. Apesar de tudo, o pessoal conservou-se na mesma attitude e pediu a intervenção directa do Sr. Ministro do Trabalho.

Acceitou este e em 22 foi-me comunicado que o pessoal ia voltar ao trabalho, e pedia apenas:

- a) os abonos dos vencimentos durante a greve;
- b) a renuncia, por parte da Companhia, á applicação de sancções disciplinares;
- c) conservação das regalias usofruidas antes da greve (que ninguem pensou em suprimir);

d) os abonos extraordinarios, já prometidos, que se elevaram ao dobro (50 a 20%) quando entrasse em applicação a lei das sobretaxas;

e) publicação, em 1 de janeiro de 1918, de novo quadro, em que se fizesse a classificação das estações e se organissem os serviços por classes, com as regras de promoção;

f) concessão dos fornecimentos de generos ao pessoal pela Cooperativa que o mesmo organize, com os descontos em folha.

Declarei que a maior parte d'essas concessões se achavam já feitas ou prometidas, excepto a ultima, antes da greve, e que desde o começo d'esta accedera aos desejos manifestados pelo Ex.^{mo} Ministro, assegurando que não faria descontos de vencimentos, nem applicaria as sancções disciplinares devidas. Quanto ao armazém de viveres, achava a solução prejudicial aos empregados, pois em vez do recurso a uma instituição florescente, dando todas as garantias, ia se fazer uma tentativa, que podia dar maus resultados, ficando entregue a Cooperativa a um pequeno grupo de empregados residentes em Espinho, aos quais não sobrava o tempo e podia faltar competencia para gerir um estabelecimento tão complexo. Bastava recordar o que tem sucedido n'outras linhas.

Todavia, em vista do desejo do Ex.^{mo} Ministro, aceitava em principio o alvitre, desde que a Cooperativa esteja organizada em condições satisfactorias de funcionamento.

Por outro lado, o Ex.^{mo} Ministro ia diligenciar a prompta votação do projecto de lei das sobretaxas. Participei para Paris à Ex.^{ma} Administração que se ia restabelecer a circulação e fui a Espinho, esperando que assim tivesse sucedido.

Com espanto, vi o contrario e soube que os delegados do pessoal ficaram em Lisboa esperando a aprovação da lei, e prolongando assim a anomala situação, com a aggravante de estarem assegurados os vencimentos e a impunidade.

Bem podia a Companhia considerar-se desligada dos seus compromissos de benevolia indulgência. Nem o voto da lei no dia 28 pôz termo á paralysação dos serviços. Pelo contrario: aproveitou-se o ensejo da chegada a Portugal do Sr. Prévault, antigo chefe da exploração, para reclamar a sua intervenção, atribuindo-lhe poderes que elle não tinha, nem eu lhe conferia como representante da Companhia, e invocando-se uma imaginaria incompatibilidade, que só então surgiu, para se exigir que elle me substituisse á testa da exploração!

Mais ainda: supoz-se que o prolongamento da greve além de 30 dias daria ensejo ao Governo de tomar posse das linhas e comprovou-se esse objectivo, como se tão absurda interpretação do contracto podesse ter a minima viabilidade.

E enquanto ocorria esta longa serie de factos anormaes, tanto em contradicção com a disciplina anterior, desenvolava-se paralelamente uma campanha em alguns jornaes, allegando perseguições e violencias por parte de quem, no exercicio do seu cargo, vae em tres annos, se tem empenhado em ser justo e humano, não curando de opiniões nem de pessoas e só de direitos e serviços, procurando obter para o pessoal as possiveis vantagens, apesar da situação actual tão critica da Companhia, e recomendando insistentemente aos Srs. Chefes de serviço igual proceder. Nem um só facto concreto se apontou, porque o não havia, para colher estatar essas acusações.

Terminou esta crise deplorable, que prejudicou a região e a Companhia e fez perder ao Estado avultada quantia.

Fiel ás minhas promessas feitas antes e depois da greve, mantenho os compromissos tomados para com S. Ex.^o o Ministro, esquecendo e relevando, em nome da Companhia, os factos ocorridos e renunciando ás sancções disciplinares previstas no regulamento.

Apesar de não começar a Companhia a ter qualquer receita da sobretaxa talvez antes de 20 do corrente mez, os abonos extraordinarios de 25 a 10%, vigoram desde Maio, esperando a aplicação da lei das sobretaxas para imediatamente duplicarem nos termos da ordem do dia n.^o 99.

Espero que a benevolencia da Companhia corresponderá o pessoal pelo bom serviço e disciplina.

Lisboa, 4 de Junho de 1917. — O Engenheiro Representante da Companhia, J. Fernando de Souza.

Enc.

Companhia Norte de Espanha

Recebemos o relatorio da gerencia d'esta Companhia, no anno findo, aprovado na assembleia geral que se realizou em 12 de Maio passado, do qual, como costume, vamos extrair os dados mais interessantes.

Os resultados da exploração da grande rede (3959 kilómetros), durante esse anno, caracterisaram-se, como no geral das linhas do vizinho reino, por um consideravel aumento de receitas, excedido por um mais importante aumento de despesas, conforme já o previra o relatorio anterior, e aqui o dissémos ha um anno.

Eis a comparação d'esses resultados, em pesetas:

| | 1916 | 1915 | Diferença em 1916 |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------------|
| Passageiros ... | 41.121.652 | 37.118.886 | + 4.002.766 |
| Grande velocid. | 14.748.434 | 12.786.253 | + 1.960.181 |
| Pequena » | 114.812.981 | 102.476.907 | + 12.336.074 |
| Vários | 1.808.930 | 1.702.194 | + 106.736 |
| Totaes do trafego | 172.491.997 | 154.084.240 | + 18.407.757 |
| Diversos | 221.943 | 235.576 | - 3.633 |
| Totaes dos pro- | 172.713.940 | 154.309.816 | + 18.404.124 |
| Gastos da Explo- | 100.225.780 | 78.402.533 | + 21.823.267 |
| Liquido + | 72.488.140 | 75.907.283 | - 3.419.143 |
| ou em moeda portugueza ao par: | | | |
| Excesso de productos | 3.312.742 | 323 | |
| » » gastos | 3.928.188 | 506 | |
| Prejuizo | 615.445 | 574 | |

Para aquelle aumento de productos do trafego correu, como se deprehende das receitas, o maior movimento de passageiros, em 1.^a e 3.^a classe, com uma leve diminuição em 2.^a; maior percurso medio d'elles e ainda o aumento da tarifa média. Só os passageiros com bilhetes kilometricos em 1916, foram 673.504, contra 544.242 em 1915.

O aumento em grande e pequena velocidade explica-se claramente na diminuição da cabotagem marítima, por motivo da guerra submarina, fazendo affluir ao caminho de ferro muitos transportes, que anteriormente se faziam por agua, a grandes distancias.

O grande aumento nos gastos da exploração encontra facil explicação na subida do custo de materiaes, especialmente carvão, e no desenvolvimento que a Companhia teve que dar ao seu serviço de comboios, para fazer face á corrente, sempre crescente, do trafego que affluia ás estações.

Assim, o percurso de trens que, na linha principal e em mais 3 secundarias diminuiu 64.407 kilometros, aumentou em todas as outras linhas 698.275 kilometros.

Não diz o relatorio qual foi o aumento no custo do carvão e outros materiaes empregados, nem a parte do correspondente accrescimo de gastos, vendo-se, porém, que no serviço de Tracção a subida da despesa ascendeu a 18.273.577 pesetas (3.289 contos) e que a greve do pessoal, em julho passado custou, á Companhia 1.226.605 pesetas (221 contos).

A conta do Primeiro estabelecimento de toda a rede fechou em 31 de Dezembro em

1:133:870,474 pesetas (204.096 contos).

O material circulante era n'essa data:

889 locomotivas com tenders
2.005 carruagens
20.456 furgões e vagões

estando em curso de acabamento ou em caminho este novo material:

67 locomotivas
108 carruagens
2.390 furgões e vagões

Por impostos para o Thesouro e economias feitas por transporte de correio, militares, prisioneiros, etc., por conta do Estado, lucrou este a importante somma de 23.126.560 pesetas (4.163 contos) que representaria um dividendo de 44,81 pesetas a cada uma das 516.000 ações.

Estas, porém, tiveram que contentar-se com um modesto dividendo de 15 pesetas, ainda captivo de impostos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transporte de adubos chimicos nas linhas do Sul e Sueste

No intuito de auxiliar a agricultura do paiz, o Governo auctorisou a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste a modificar, para os adubos chimicos, a sobretaxa de 40 %, que fôra estabelecida pelo Aviso B 469, de 31 de março ultimo, pela fórmula seguinte:

| | |
|-----------------------------------|--------|
| De 15 de maio a 15 de junho..... | Isento |
| De 16 de junho a 30 de junho..... | 10 % |
| De 1 de julho a 15 de julho..... | 20 % |
| De 16 de julho a 31 de julho..... | 30 % |

Tendo que attender a diversos transportes importantes, como lenha, cortiça, etc., não podem aquelles caminhos de ferro transportar diariamente mais de 500 toneladas de adubos, o que prejudicaria os agricultores se não fossem as medidas adoptadas, que levando os expedidores a antecipar as suas remessas, pois a epocha da maior força de taes transportes é de julho a setembro, faz com que não chegue a sentir se a falta do material necessário para os effectuar, e os agricultores estejam providos, logo no inicio das epochas proprias, do producto necessário para as suas culturas e a um preço mais reduzido.

E' portanto uma medida digna de todo o louvor, como todas as que tendem a beneficiar a agricultura.

Transporte de farinhas e cereaes

A Companhia da Beira Alta tambem publicou um Aviso dando a conhecer que as suas estações só aceitarão a despacho remessas de cereaes e farinhas, com destino a Lisboa, quando sejam consignadas á Associação Central de Agricultura Portugueza, as quaes só poderão ser entregues a quem apresentar as respectivas senhas com o carimbo d'aquella Associação.

Para as demais estações as remessas de cereaes e farinhas só serão aceitas com expressa auctorisação do sr. Ministro do Trabalho, transmittida por intermedio da Comissão de Abastecimento.

Transporte de lenha e travessas de madeira nas linhas

do Caminho de Ferro de Guimarães

Segundo um Aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, a partir do dia 3 do proximo mez de julho, são suprimidas da classificação de mercadorias da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, as rubricas Lenha e Travessas.

Restrições no serviço de algumas estações e apeadeiros da Companhia Portugueza

Foram alteradas por um novo Aviso, datado de 4 do corrente, as restrições de serviço nalgumas estações e apeadeiros da Companhia Portugueza, a que nos referimos no nosso ultimo numero.

Com este numero distribuimos aos nossos leitores o referido Aviso.

Apeadeiro de Miguel Paes

Desde o dia 10 d'este mez, deixou de ter paragem de 1 minuto no apeadeiro de Miguel Paes, das linhas do Sul e Sueste, o comboio n.º 11 do horario em vigor n'aquellas linhas.

Passageiros sem bilhete nos comboios tramways

Entrou hontem em vigor, nas linhas do Sul e Sueste, um Aviso segundo o qual os passageiros que tomarem o

comboio em estações ou apeadeiros onde haja venda de bilhetes, deverão sempre munir-se dos bilhetes para as estações a que se destinem.

Os passageiros que o não façam e forem encontrados sem bilhete, ficam sujeitos ao pagamento da importancia correspondente ao logar que ocuparem, contada desde a estação, apeadeiro ou paragem anterior aquella em que tenham tomado o comboio.

Tarifa de camionagem em Lisboa

Segundo Aviso dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, a partir de hontem, sobre os preços de camionagem da tarifa de transportes a domicilio e despachos centraes em Lisboa, d'aquella Administração, combinados com a Empresa Geral de Transportes, incide a sobretaxa de 40 %, sem qualquer isenção de mercadorias.

Serviço de Portugal para França

Continua na mesma situação o serviço de Portugal para França, nem ha esperanças de que a normalidade se restabeleça tão cedo como era para desejar.

Serviço de Portugal para Hespanha

Já se acha restabelecido todo o serviço para as diversas estações indicadas no nosso ultimo numero, com excepção das de Oviedo e Gijon, para onde se não aceitam remessas de pequena velocidade por vagão completo, excepto gado, carvão, palha, forragens e generos alimenticios.

Bilhetes de ida e volta nas linhas do Porto à Povoa e Famalicão

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão acaba de ser publicada a nova tarifa n.º 2, de grande velocidade, em substituição da que vigorava desde marzo de 1915, para bilhetes especiaes de ida e volta, das estações de Porto, Senhora da Hora, Senhor do Padrão, Mattosinhos e Leça, para as de Villa do Conde e Povoa.

Os novos preços, incluidos os impostos, são os seguintes:

| | | |
|---------------------|------------|-----|
| Villa do Conde..... | 1.ª classe | 562 |
| | 2.ª " | 532 |
| Povoa..... | 1.ª " | 570 |
| | 2.ª " | 535 |

Os horarios d'este verão

Verão de tristezas, verão de incertezas, de receios, de luctas; eis o que se perspectiva ser a ridente estação em que vamos entrando, outr'ora vincando uma epocha de descanso de corpo e de espirito, de recreios, de digressões, de viagens a campos enflorados, a banhos de animadas praias, a estancias d'aguas cheias de diversões, a viagens ao estrangeiro, interessantes e variadas, de que se regressava com as forças physicas e moraes retemperadas para recomeçar a labuta da vida, até ao futuro verão, a futura epocha de descanso que já, por vezes no regresso, se anteolhava n'un projecto soridente e roseo de esperanças.

Vivia-se a sorrir no presente e para o futuro; hoje vegeta-se no presente e olha-se com saudade o passado, n'essa interrogação cruciante que se define pela palavra — voltarás?

«L'anné terrible» chamaram os franceses ao de 1870, em que perderam as suas duas provincias, em proveito da vo-

racidade teutonica. Como deveremos chamar a esta sucessão de annos, que já quatro se inscreveram n'este registo luctuoso, em que cada dia se vae marcando com maior numero de vidas perdidas, mais avultados prejuizos materiaes, mais tremendas dificuldades dos que ficam; e quantas vezes pelo desfazer do tenue raio de aurora que na vespera nos deu uma esperança de se vêr fim a tantos horrores!

Olhamos então para o passado e invejamo-lo!

A essa triste situação chegámos!

Por mais que o nosso espirito seja progressivo, que o nosso pensar se fortaleça sempre no desejo e na tendencia para o progresso, a melhoria, o avanço, justo é reconhecer que vamos n'um deploravel declive, tão ingreme que nos imprime a marcha do retrocesso d'uma forma vertiginosa.

Em tres annos incompletos atrazámos mais de um quarto de seculo.

Um estudo sobre horarios levou-nos a compulsar o «Guia Official» de 1891 — ha já 26 annos.

E não pudemos, comparando o serviço de então, dos nossos caminhos de ferro com o de agora, deixar de suspirar intimamente: — como *isto tudo* ia bem n'aquelle tempo!

Para Cintra, *dez comboios* diarios, em 1 hora e 9 ou 10 minutos, o maximo. Hoje *cinco comboios* apenas, levando 1 hora e 29.

Para Cascaes 10 comboios, que ainda não partiam do Caes do Sodré, mas faziam o trajecto desde Alcantara em 55 minutos; hoje depois de termos chegado a 32 comboios diarios para Cascaes e 17 para Paço d'Areos (verão de 1914) estamos reduzidos ainda a menos um do que em 1891; apenas 9 e indo de Alcantara a Cascaes em 1 hora e 12!

Na linha do Norte temos o mesmo numero de comboios mas com marcha mais lenta e só temos a mais o chamado expresso trez vezes por semana.

No Leste, além do *Sud-express* que hoje está suprimido, e na Beira Baixa, houve sempre dois comboios — hoje estamos com um.

Em todas as outras linhas de todas as administrações, a diminuição de serviço é importante, e todas as marchas são mais demoradas, devido à falta de carvão, e os preços mais elevados por motivo da subida de preço de todos os materiaes.

Suprimidos, para mais, este anno os bilhetes a preços reduzidos, chamados «Serviço de banhos», o preço da viagem resulta, em certos casos, pelo duplo.

Um bilhete de banhos para Valença do Minho, custava em 1.^a classe 13⁵500 réis. Hoje custa o bilhete ordinario, só ida, 13⁵46 escudos.

E apesar d'isto, as finanças ferro-viarias vão em manifesto descalabro, porque o preço do carvão não subiu ao duplo, multiplicou-se seis vezes e mais; todos os materiaes que se consomem n'esta industria, metaes sobretudo, estão por preços muito superiores ao duplo quando não excedem quatro vezes e atingem dez vezes o seu antigo custo; exemplo: o ferro, que de 60 e 70 réis o kilo passou hoje a 600 e a 700 réis; madeira (pich-pine) que se obtinha a 10⁸000 réis o metro cubico, custa a encontrar se hoje a 120⁸000 réis.

Pelo que respeita a receitas, de passageiros vão elles ser, este anno, muito inferiores, porque o menor serviço de comboios com a elevação dos preços, e as circumstancias geraes da vida das classes que viajam, hão-de produzir diminuição de movimento.

Por toda a parte, pois, a falta de vida, de movimento, de animação, de confiança no dia de amanhã, no mez proximo, no anno futuro!

E o desanimo com todos os seus perniciosos effeitos!

E a impressão de saudade, ao vêr-mos o que era-mos em 1891 e a que esperavamos ser, faz-nos exclamar:

— Quem nos dera retrogradar, retrogradar muito, vinte e seis annos ou mais! Como eramos, então ingratos para com o destino, não nos sentindo felizes!

Linhos ferreas coloniaes

Caminho de ferro de Quelimane

Do plano de desenvolvimento dos caminhos de ferro na província de Moçambique, faz parte a construção de uma linha destinada a ligar o porto de Quelimane com o interior d'aquelle feracissimo distrito e tambem com o Nyassa inglez. Devido, em parte, as consequencias da guerra mundial, e, em parte, aos exiguos recursos do thesouro provincial, e ainda à grande distancia que separa o distrito da sede do governo, o projecto d'esta linha não tem recebido o impulso que seria para desejar, segundo nol-o affirma *The Lourenço Marques Guardian*, informando mais que o actual Governador Geral da província é de opinião favoravel á rapida construção do caminho de ferro de Quelimane, advogando a negociação de um emprestimo de 7.000 contos para o desenvolvimento da província, dos quaes se destinariam 300 para os trabalhos d'essa linha, tendo feito para Lisboa a devida proposta, que se acha pendente de aprovação do Governo.

O projectado caminho de ferro tem sido tambem adovgado pelo actual governador do distrito de Quelimane, a cujos esforços se deve a realização do trabalho de aterragem na extensão de 107 kilometros, tendo sido por seu intermedio que se creou no distrito de Quelimane a Comissão dos Estudos do Porto e Construção dos Caminhos de ferro de Quelimane ao Chire e Ramal de Nainacurra, possuida de latos poderes no que respeita a finanças, cuja acção muito contribuirá para que seja contrahido o necessário emprestimo destinado á construção da linha e aos melhoramentos do porto.

Foi por intermedio d'esta Comissão que, antes da guerra rebentar, foram feitas negociações com uma importante firma fornecedora de material ferro-viario, afim de se conseguir o material preciso para uma importante parte da linha: porém, os acontecimentos subsequentes não permittiram a execução do contracto. Se esta circunstancia anormal se não tivesse feito sentir, é muito possível que a linha chegasse já a Mopèa, que fica a cerca de 230 km de Quelimane e que é um dos centros assucareiros mais importantes da colonia.

Embora a situação actual torne difficilima a aquisição do material preciso, aquelle governador do distrito é de opinião que, mesmo assim, não deve demorar-se a construção da linha, de tão alta importancia a considera, e ainda porque tendo custado 67 contos as aterragens já feitas, se não se der rapido começo ao assentamento da linha, essa despesa poderá considerar-se perdida pelo efecto das chuvas.

O jornal africano dê que estamos fazendo este extra-cto, diz parecer que vae ser abandonado o trajecto primitivamente estudado, procurando-se uma directriz mais proxima do rio Zambeze, para a linha poder servir uma região mais rica, aproveitando-se 80 kilometros do caminho já feito, e sendo Mopèa o primeiro objectivo da linha, que seguirá d'ahi para Chimuára, onde estão as importantes fabricas de assucar do Caia, na margem direita do Zambeze.

A distancia entre Quelimane e Chimuára é de 210 kilometros; entre este ultimo ponto e a linha de Blantyre, incluindo a travessia do rio Chire, ha uma distancia de 20 kilometros, dando esta linha, relativamente curta e pouco dispendiosa, immediata vasão a uma grande quantidade de tráfico que apenas necessita meios rapidos e baratos de communication para se expandir consideravelmente. As duas fabricas de Mopèa e Caia concorrerão desde principio com uma quantidade de trafico que se eleva a 20:000 toneladas, sendo interessante notar que a importação e exportação do Nyasaland ascenden, em 1915, a cerca de meio milhão de libras.

Construida a linha em questão, o assucar e todos os demais productos da região, podem ser directamente carre-

gados para os vapores que toquem no porto de Quelimane, sem os inconvenientes e as despezas que determina o actual sistema de trasbordo das lanchas para os vapores costeiros, no Chinde, e d'estes para os vapores de alto bordo na Beira.

O periodico a que temos alludido entende que a solução mais natural e economica d'um problema que se está tornando cada vez mais serio, á medida que a producção aumenta, é indubitavelmente a construcção da linha de Quelimane, tal como se acha agora delineada, de importancia vital, tanto para o districto que a linha está destinada a servir, como para o territorio de além da fronteira. Aparentemente, diz, nenhuma outra linha da Província daria resultados tão satisfatórios e immedios.

Está calculado que o acabamento da linha, e o desenvolvimento das facilidades que oferece o porto de Quelimane, venham a exigir 2:500 contos, ou sejam approximadamente 350.000 libras, não havendo na província dificuldade de maior para se conseguir uma tal somma, e logo que a questão financeira estivesse decidida poderia procurar-se, sem demora o necessário material. Só no caso de ser de todo impossivel adquiril-o enquanto durar a guerra, é que o jornal africano concorda em que se adie a construcção da linha para quando se firmar a paz, asseverando uma vez mais que «a construcção da linha ferrea de Quelimane faz prever uma notável expansão no desenvolvimento da província, visto o districto de Quelimane ser um dos dos mais productivos de toda a colonia.»

Caminhos de ferro de Malange e Ambaca

O acordo recentemente estabelecido entre as administrações dos caminhos de ferro de Malange e de Ambaca, veio solucionar, embora momentaneamente, a crise de transportes, que, nos annos de grandes chuvas, afectava os comerciantes e productores espalhados ao longo da arteria de exploração d'essas duas linhas, os quaes, antes da realisação d'esse acordo se viam privados dos meios de comunicação rápidos e regulares com a capital da província de Angola.

O acordo alludido, segundo afirmou ha pouco o engenheiro Sr. Miranda Guedes n'uma entrevista que concedeu a uma das principaes folhas de Loanda, foi adoptado *in extremis* e revela uma grande vontade de todos, governo, companhia e publico, em melhorar a situação. Esse acordo é quasi unicamente concebido na suppressão do directo, passando a haver um comboio semanal para correio e passageiros entre Loanda e Malange.

D'este facto surgiu como resultado imediato, Ambaca intensificar o seu trafego de mercadorias entre Canhoca e Loanda e a Companhia do Malange tomar a seu cargo o mesmo trafego entre Malange e Canhoca até Cassoalaia.

Assim se descongestionarão as estações de Malange, Lucala e Canhoca, onde a acumulação de mercadorias era considerável.

Acerca da quantidade de mercadorias retidas nas estações a que se allude, disse o referido engenheiro que a tonelagem represada attingia a 6.000, o que nada seria para um caminho de ferro provido dos precisos recursos de transporte, ou n'uma epocha em que tais recursos pudessem ser promptamente obtidos. Mas, a exploração com comboios que não transportam mais de 100 toneladas, peso bruto, ou approximadamente 60 de mercadorias, não podia ser eficiente nem económica. Nem a linha de Ambaca, nem o material de que se dispõe alli ou em Malange dão para comboios de maior carga.

A solução adoptada é de carácter provisório, e embora resulte proveitosa não pode considerar-se como a solução definitiva do problema de transportes na grande via de comunicações que deve ser o caminho de ferro de Loanda, até à Lunda.

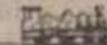
A zona de influencia d'essa linha de penetração, além de vasta, e até agora sem limites, é das de maior e mais

completa fertilidade de toda a África, pois além do tráfego commercial propriamente dito está-lhe reservado para breve um largo tráfego mineiro, visto que os jazigos de carvão, de Zenga de Itombe, já conhecidos, devem trazer-lhe um excesso de tonelagem ilimitada quasi.

A capacidade agrícola, ao longo de toda a linha, é também de grande importância e susceptível de maior e melhor desenvolvimento.

Ainda aquelle engenheiro, que é o commissario do Governo junto da Companhia, asseverou que a linha de Ambaca terá de ser, a bem dizer, reconstruída, para poder prestar os serviços que deve prestar, pois necessita em grande parte, novo traçado, novos carris, novo material e novos processos.

Foi convidado o engenheiro Costa Serrão, para assumir a direcção da linha, figurando no seu programma o reforço de todas as obras de arte para a circulação de comboios de mais alta tonelagem, assim de melhorar, tanto quanto possível seja, desde já, a questão dos transportes, servindo as regiões atravessadas como elles tem todo o direito a ser servidas, o que também representará o aumento de rendimento da respectiva linha.



LINHAS PORTUGUEZAS

Beira Alta. — Esta Companhia, no intuito de bem servir o público organison o novo horário, que começou a vigorar, no dia 8 de Junho corrente, procurando o melhor possível todas as conveniencias a favor dos passageiros.

No sentido ascendente, temos da Figueira as seguintes partidas e correspondencias :

4,25 — A's segundas, quartas, sextas-feiras e domingos para Pampilhosa; (correio diário) Guarda, Hespanha, França, Porto (onde chega às 12,40) e Minho e Douro, dando tambem correspondencia em Pampilhosa aos passageiros que partem de Lisboa às 20,40.

11,30 — A's terças, quintas-feiras e sabbados para Pampilhosa, Santa Comba, Guarda, Viseu, Beira Baixa e Porto, onde chegam no rapido às 16,13.

20,40 — Diário para Pampilhosa, com correspondencia para Coimbra e Lisboa, onde os passageiros chegam, respectivamente, às 0,42 e 8,44.

No sentido descendente :

12,00 — Partida de Villar Formoso para a Guarda, Pampilhosa, Figueira, Coimbra e Lisboa, tendo em Villar Formoso correspondencia de França e Hespanha.

9,05 — A's segundas, quartas e sextas-feiras da Guarda e Beira Baixa para Pampilhosa, Coimbra, Lisboa (rapido) e Porto.

7,34 — A's terças, quintas-feiras e sabbados de Mangualde para Pampilhosa, Figueira, Coimbra, Lisboa e Porto. De Lisboa com destino a França devem tomar os comboios que partem às 20,40, seguindo de Pampilhosa no comboio correio às 7,12 para chegarem a Paris às 8,53 do 3.º dia.

N'este comboio circulam magnificas carruagens de 1.ª e 2.ª classes e de 3.ª com corredor lateral.

Em Mangualde aos comboios n.º 1 e 4 e n.º 2 e 3 (às terças, quintas-feiras e sabbados) ha carreiras de automoveis de e para Vizeu, Castelo, etc. Na Guarda ha automoveis aos comboios 1 e 4.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Os productos da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, foram no ultimo exercicio, os seguintes, que daremos em comparação com os do exercicio anterior para melhor esclarecimento dos nossos leitores:

| | 1915. Pesetas | 1916 Pesetas |
|----------------------------|------------------|-----------------|
| ZAMORA | | |
| <i>Grande velocidade:</i> | | |
| Passageiros..... | 194.517,24 | 208.196,88 |
| Accessorios..... | 39.490,17 | 42.017,90 |
| <i>Pequena velocidade:</i> | | |
| Mercadorias | 296.658,43 | 315.431,97 |
| Accessorios..... | 28.121,52 | 22.018,48 |
| Productos varios | 49.384,34 | 48.883,40 |
| Total..... | 608.201,70 | 636.548,63 |

| | 1915. Pesetas | 1916 Pesetas |
|----------------------------|------------------|-----------------|
| GALICIA | | |
| <i>Grande velocidade:</i> | | |
| Passageiros..... | 1.495.369,52 | 1.504.403,65 |
| Accessorios..... | 529.218,62 | 594.149,54 |
| <i>Pequena velocidade:</i> | | |
| Mercadorias..... | 1.672.709,19 | 1.779.989,28 |
| Accessorios..... | 151.909,65 | 148.791,43 |
| Productos varios | 111.800,93 | 118.410,36 |
| Molhe de ferro..... | 12.348,16 | 14.130,17 |
| Total | 3.973.356,04 | 4.159.909,43 |

As despesas de exploração aumentaram também em 313.619,57 pesetas, o que se justifica com a melhoria de vencimentos outorgada ao pessoal e com a carestia do combustível, que só para a linha de Zamora produziu um aumento de despesa de 9.550,03 pesetas, não sendo todavia maior por estar contractado com muita anticipação todo o fornecimento necessário para a mesma linha.

A cada obrigação das primitivas couberam 5 pesetas, ou seja 2,50 por cada um dos coupons veucidos em 1 de julho de 1916 e em 1 de janeiro do anno corrente.

No porto de Santander desembarcaram no mez lindo, vindas no vapor *Adriatico*, as primeiras locomotivas da encomenda de 15, feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte à American Locomotive Sales Corporation.

Estas locomotivas são do tipo *Mikado*, classificação 2-8-2, de grande peso e de completo acordo com o modelo escolhido, salvas as modificações impostas no contrato de construção.

Constituiu-se recentemente em Madrid uma comissão destinada a activar os trabalhos necessários para levar à prática o projecto do caminho de ferro directo de Madrid a Valencia, do qual é autor o engenheiro Bellido. As obras devem iniciar-se dentro de 8 a 10 meses, tempo que se julga necessário para se chegar à arrematação da construção da linha.

A comissão a que nos referimos tratará oportunamente de conseguir que as obras começem simultaneamente em Madrid e em Valencia e para que os operarios e trabalhadores de uma e outra região tomem desde o primeiro momento parte activa, e proveitosa ao mesmo tempo, nos trabalhos e nos benefícios resultantes da construção.

Foi assignado o convenio entre os delegados hespanhóes e franceses, relativo à circulação de vagões na fronteira franco-hespanhola. A acta d'esse convenio contém como principais bases as seguintes:

1.º — Por Irun-Hendaya circularão diariamente 105 vagões de mercadorias, além dos vagões de propriedade particular que exportem vinhos ou outros géneros permitidos.

2.º — Sempre que haja lugar nas linhas poderá ser autorizada a circulação de mais 15 vagões diários.

3.º — Pela linha de Port-Bou-Cerbére, além de 20 vagões diários de laranja, circularão 5, também diariamente, de mercadorias diversas, além dos vagões de propriedade particular.

4.º — Para que o serviço por ambas as linhas seja regular, será estudada a conveniencia de estabelecer em Barcelona um centro para a linha de Port-Bou-Cerbére e em Madrid um outro para a linha de Irun.

Brazil

O rendimento proprio da linha ferrea de Itapura a Corumbá, no exercicio de 1916 elevou-se a 1.027.583\$439 reis, inclusivé o imposto de transporte. D'esse rendimento foi arrecadada no tesouro nacional a quantia de 863.506\$092 reis, havendo a arrecadar 118.976\$600 reis, importancia proveniente de transportes efectuados por conta dos diversos Ministerios e do Governo do Estado de Matto Grosso, e a recolher a quantia de 40.100\$741 reis, como liquidação do mez de Dezembro e de rendas eventuais.

Nos ultimos tres annos a renda propia da linha em questão foi:

| | |
|---------------|----------------|
| Em 1914 | 539.223\$940 |
| Em 1915 | 706.265\$235 |
| Em 1916..... | 1.027.583\$439 |

O imposto de transporte arrecadado no anno de 1916 elevou-se a 38.575\$300 reis.

Aquelle rendimento excedeu a receita prevista no orçamento pelo Congresso Nacional, que fôra orçada em 900.000\$000, tendo havido, portanto, um excesso de 127.583\$439 reis.

Comparado com o apurado em 1915, o de 1916 accusa um aumento de cerca de 45 %, enquanto o de 1915 em relação a 1914 accusou apenas um aumento de cerca de 34 %.

A Companhia Leopoldina Railway foi autorizada a estabelecer uma paragem ao kilometro 26.660 da linha do Norte, para embarque e desembarque de passageiros nos comboios P 3, que sahe da Praia Formosa ás 8.30 da manhã, e P 14, que parte de Petropolis ás 3.50 da tarde, sem prejuizo do referido horario.

Foram aprovadas as contas relativas ao 1.º semestre do anno passado, da linha ferrea de S. Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim.

Da respectiva acta consta que a receita foi, n'aquelle periodo, de 209.452.207 reis, a despesa de 222.661.545 reis, e o «deficit» de 13.167.527 reis.

Ao requerimento que lhe foi apresentado pela *Compagnie des Chemins de Fer Federaux de l'Est Brésilien*, pedindo aprovação de um projecto de variante a construir entre os kilometros 141 e 142 do ramal de Alagoinhas a Propriá, na Rede Geral da Bahia, deu o ministro despacho negativo, convidando a companhia requerente a apresentar novo projecto que satisfaça as seguintes condições:

a) As novas plantas e perfis deverão compreender a variante e o trecho correspondente da linha primitiva, figurado este n'uma extensão de 500 metros, pelos menos, além de cada um dos seus pontos extremos;

b) O perfil da variante não deverá apresentar rampas e contra-rampas evitáveis, nem declives superiores aos do trecho a substituir;

c) O novo leito da linha deverá ser todo projectado acima do nível da maior enchente do rio.

A Companhia deverá apresentar também o orçamento da obra a executar e informar, oportunamente, sobre a classificação da respectiva despesa.

Foi aprovada pelo governo a proposta do director do Caminho de Ferro Central do Brazil, para ser confirmada a nomeação de uma comissão, composta dos engenheiros Heitor Lyra da Silva, Lysanias de Cerqueira Leite e Cesar de Sá Rebello, para estudar e organizar a proposta de electrificação das linhas de subúrbios e da linha do centro até à Barra do Pirahy.

Determinou também que a referida comissão indique o meio mais pratico e economico de realizar o serviço e apresente o orçamento das despesas respectivas.

A *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer*, foi autorizada a adquirir uns terrenos situados nos arredores de Santa Maria, podendo dispender na transacção 60 contos, para ampliação das suas officinas de viação.

França

Na rede do Meio Dia, a liquidação do exercicio findo dá para as receitas líquidas o aumento de 9.814.712,47 francos sobre as de 1915, mas as despesas tiveram também um aumento de 22.134.894,08 francos. O producto líquido da exploração foi de 41.477.998,09 francos, do qual deduzida a insuficiencia da linha de Brionde a Saint-Flour, que é approximadamente de 85.000 francos, o producto da exploração da rede garantida atinge a 41.392.998,09 francos, sendo, portanto, inferior em 12.305.481,61 francos á de 1915, e em 30.102.047,88 francos ao montante das sommas garantidas, a saber:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Encargos dos empréstimos..... | 58.995.045,97 |
| Somma atribuída ás accões..... | 12.500.000 |
| | 71.495.045,97 |
| | 41.392.998,09 |
| | 30.102.047,88 |

Tal é a quantia com que o Estado terá de entrar a titulo de garantia.

Desde 25 do mez findo e até novo aviso, foi assim fixado o preço das obrigações em emissão, da Companhia Paris Lyon-Mediterraneo:

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Obrigações de 4 % (Maio-Novembro) | 400 francos. |
| " 3 % (Janeiro-Julho) | 327 francos. |
| " 3 % (Abril-Outubro) | 324 francos. |
| " 2 1/2 % (Maio-Novembro) | 295 francos. |

PARTE FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisamento ordinario do 2.º semestre de 1916

1:160 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau :

| | | | | | | |
|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| N.º | 834 | 964 | 2.340 | 2.341 | 3.894 | 3.895 |
| 4.516 | 8.244 | 8.848 | 9.261 | 9.489 | 9.490 | a 10.804 |
| 10.805 | 10.901 | a 10.903 | 10.943 | a 10.945 | 13.364 | a 13.378 |
| 13.553 | 13.812 | 13.813 | 14.735 | 14.736 | 15.937 | 16.561 |
| 16.564 | 17.356 | 17.821 | a 17.824 | 21.697 | a 21.703 | 24.795 |
| 24.801 | 26.471 | 26.472 | 26.476 | a 26.483 | 28.564 | 28.778 |
| 28.779 | 30.753 | 30.754 | 31.783 | a 31.789 | 32.960 | 32.961 |
| 32.972 | a 32.975 | 34.162 | 35.332 | 35.677 | 35.678 | 36.446 |

| | | | | | | |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 37.433 | 37.833 | 38.779 | 38.780 | 41.152 | a 41.167 | 41.244 |
| 42.593 | 43.043 | 43.044 | 45.160 | 45.244 | a 45.252 | 45.573 |
| 45.574 | 46.166 | a 46.175 | 46.200 | a 46.218 | 46.678 | 48.644 |
| 48.642 | 50.882 | 50.883 | 50.887 | 53.604 | 54.426 | 55.701 |
| 55.740 | 55.901 | 56.524 | 58.385 | 58.791 | a 58.795 | 59.677 |
| 61.616 | 61.619 | 61.620 | 61.837 | 61.838 | 61.853 | 62.148 |
| 62.152 | 62.302 | a 62.307 | 62.574 | 62.585 | a 62.587 | 62.686 |
| 62.840 | a 62.842 | 62.888 | 63.043 | 63.048 | 63.809 | a 63.821 |
| 63.850 | 63.943 | 64.064 | a 64.069 | 64.084 | 64.105 | 64.106 |
| 64.256 | a 64.258 | 64.531 | a 64.535 | 65.018 | a 65.027 | 65.032 |
| 65.035 | 65.079 | 65.186 | 65.388 | 65.590 | 65.591 | 66.236 |
| 66.257 | 66.258 | 66.346 | a 66.353 | 66.558 | a 66.560 | 66.632 |
| 66.745 | 66.852 | 66.865 | 66.866 | 67.539 | 67.617 | 67.986 |
| 68.191 | a 68.201 | 68.319 | 68.320 | 68.339 | a 68.342 | 68.420 |
| 68.421 | 68.445 | 68.446 | 68.701 | 68.712 | a 68.800 | 69.359 |
| 69.360 | 69.503 | a 69.516 | 69.601 | a 69.611 | 69.617 | a 69.621 |
| 70.052 | a 70.054 | 70.060 | 70.062 | a 70.064 | 70.322 | 70.323 |
| 70.363 | 70.743 | 70.744 | 72.047 | a 72.052 | 73.645 | a 73.622 |
| 73.720 | a 73.722 | 73.888 | 73.893 | 73.894 | 74.943 | 75.029 |
| 75.031 | 76.987 | 77.028 | a 77.031 | 77.861 | a 77.865 | 79.427 |
| 79.430 | 80.680 | 82.376 | 83.751 | a 83.753 | 86.488 | 86.549 |
| 86.550 | 86.973 | 86.974 | 87.199 | a 87.201 | 87.248 | a 87.250 |
| 87.257 | 87.258 | 87.261 | a 87.265 | 88.352 | a 88.354 | 90.654 |
| 90.655 | 92.636 | 92.637 | 93.030 | 97.329 | 101.095 | a 101.191 |
| 101.901 | 102.007 | a 102.020 | 103.009 | a 103.011 | 103.155 | 104.290 |
| 104.296 | a 104.302 | 104.726 | 105.476 | 105.477 | 109.532 | 110.211 |
| 111.771 | a 111.780 | 111.787 | a 111.792 | 112.481 | 114.190 | 114.480 |
| 116.325 | 119.998 | 121.476 | 121.477 | 124.566 | a 124.568 | 124.775 |
| 124.780 | 125.298 | 125.299 | 131.530 | a 131.532 | 134.278 | a 134.284 |
| 135.716 | 140.758 | 140.759 | 147.231 | 150.562 | a 150.576 | 150.580 |
| 150.584 | 150.602 | 151.289 | 152.947 | 152.978 | a 152.981 | 155.178 |
| 155.550 | 157.136 | a 157.138 | 158.706 | a 158.708 | 158.798 | 159.213 |
| 159.655 | 163.308 | 167.678 | 167.732 | a 167.738 | 168.023 | 169.329 |
| 169.332 | 169.429 | 170.609 | a 170.611 | 170.943 | 170.989 | 172.107 |
| 172.408 | 172.416 | 172.417 | 172.437 | 172.438 | 172.440 | 173.766 |
| 174.395 | 179.875 | 182.659 | 182.779 | a 182.781 | 183.168 | 185.511 |
| 184.515 | 184.905 | 185.198 | 191.795 | 192.024 | 192.025 | 193.749 |
| 194.241 | 194.833 | a 194.836 | 198.504 | 198.505 | 198.553 | a 198.565 |
| 199.892 | 201.257 | a 201.370 | 201.802 | 201.839 | a 201.842 | 203.311 |
| 203.312 | 203.320 | 203.906 | 204.741 | 204.605 | a 204.609 | 204.747 |
| 204.910 | 205.669 | 205.670 | 205.674 | 205.763 | a 205.768 | 206.573 |
| 206.574 | 209.037 | 209.041 | 209.042 | 209.577 | 210.553 | 212.378 |
| 213.081 | a 213.083 | 213.439 | 213.440 | 213.823 | 213.824 | 214.020 |
| 214.376 | a 214.378 | 214.389 | a 214.394 | 214.497 | a 214.450 | 214.659 |
| 214.663 | 215.604 | 216.235 | a 216.238 | 216.277 | 216.278 | 218.832 |
| 221.936 | a 221.935 | 222.206 | a 222.210 | 223.141 | 223.142 | 224.489 |
| 224.979 | a 224.981 | 226.749 | 227.014 | 229.957 | 229.958 | 230.163 |
| 232.647 | 232.657 | 234.233 | a 234.237 | 234.513 | 235.292 | 237.809 |
| 237.810 | 239.471 | 239.472 | 242.995 | 242.999 | 243.742 | 245.576 |
| 246.573 | a 246.576 | 249.161 | 249.162 | 253.185 | a 253.189 | 262.200 |
| 264.275 | a 264.278 | 266.629 | 266.630 | 267.460 | 268.627 | 268.628 |
| 271.531 | 275.147 | a 273.149 | 275.178 | 276.661 | 278.458 | 278.839 |
| 278.840 | 278.966 | a 278.970 | 280.195 | a 280.212 | 280.482 | 281.840 |
| 283.484 | a 283.488 | 285.804 | a 285.998 | 286.458 | 286.499 | 286.500 |
| 287.006 | 290.080 | 290.308 | 290.225 | 290.326 | 291.902 | a 291.907 |
| 291.923 | a 291.928 | 292.717 | 293.163 | 293.164 | 293.290 | a 293.291 |
| 293.663 | 294.664 | 295.244 | 295.242 | 300.364 | 300.637 | a 300.646 |
| 301.812 | 301.176 | 303.186 | 304.216 | 304.247 | 305.004 | 305.909 |
| 305.996 | 306.202 | 306.231 | 306.232 | 307.017 | 307.694 | 308.976 |
| 308.980 | 310.593 | 310.594 | 310.670 | 310.673 | 310.674 | 310.676 |
| 311.401 | 313.048 | 313.357 | 314.308 | 314.635 | 314.636 | 314.870 |
| 314.873 | 315.039 | a 315.044 | 315.143 | a 315.146 | 315.513 | a 315.515 |
| 315.844 | 316.123 | 316.830 | a 316.834 | 317.675 | 317.676 | 318.508 |
| 318.511 | 319.713 | a 319.716 | 319.855 | 319.836 | 320.359 | 322.012 |
| 323.384 | a 323.400 | 323.539 | 325.131 | 325.132 | 326.523 | 326.524 |
| 329.849 | 329.850 | 331.679 | a 331.683 | 331.983 | 331.984 | 332.801 |
| 333.230 | 333.860 | 333.873 | a 333.882 | 335.352 | a 335.355 | 336.460 |
| 336.462 | 337.831 | a 337.840 | 340.879 | 340.893 | a 340.900 | 341.588 |
| 341.589 | 342.747 | 342.748 | 343.177 | 343.178 | 343.713 | a 343.716 |
| 343.953 | 345.954 | 346.032 | a 346.036 | 346.407 | 348.018 | 348.294 |
| 348.295 | 348.337 | 348.338 | 356.149 | 356.532 | 352.253 | 352.730 |
| 353.790 | 354.469 | 354.613 | 356.533 | 356.998 | 362.586 | 362.587 |
| 363.522 | 365.658 | a 365.663 | 368.468 | 368.618 | 366.619 | |

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 18 e seguintes.

Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de mais de 100 acções, segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 30 de Junho proximo futuro, pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

- Conhecer das contas respectivas ao Exercicio de 1916, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.
- Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do artigo 3.º dos Estatutos.

3.º — Eleger um Vogal do Conselho de Administração, nos termos do artigo 43.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição, segundo o referido artigo.

4.º — Eleger dois Vogais do Conselho Fiscal, nos termos do artigo 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição, segundo o referido artigo.

5.º — Eleger o Presidente e Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral, que tem de funcionar no respectivo trienio, nos termos do artigo 35.º dos mencionados Estatutos.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as *Acções Nominativas* ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente, inclusivé, e as *Acções ao Portador* depositadas até ao meio dia do dia 15 do mez de Junho proximo futuro:

Em Lisboa na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto, no Banco Commercial do Porto.

Em Paris, nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris et des Pays-Bas.

| | Contos |
|---|---------|
| Dívida interna..... | 605.944 |
| Dívida externa (33.606.804 libras)..... | 151.531 |
| Total..... | 757.475 |

Os encargos da dívida pública, pagos em 1915-1916, incluindo o premio do ouro nos respeitantes à dívida externa, attingiram as importâncias seguintes :

| | Contos |
|---------------------|--------|
| Dívida interna..... | 43.727 |
| Dívida externa..... | 4.476 |
| Somma..... | 18.203 |

Deduzidos os juros e amortisações correspondentes aos títulos na posse da Fazenda, a somma dos encargos pagos fica reduzida a 12.708 contos.

A dotação da junta elevou-se a 20.926 contos.

As amortisações realizadas durante a gerencia de 1915-1916 foram as que constam da seguinte nota-resumo :

| | |
|--|-------------|
| Por troca | 9.279.008\$ |
| Por compra no mercado..... | 274.500\$ |
| Por sorteios..... | 431.732\$ |
| Por conversão em pensões vitalícias..... | 6.500\$ |
| Em virtude de vários diplomas | 2.203\$ |
| | 9.993.943\$ |

Segue a nota das emissões efectuadas durante a mesma gerencia:

| | |
|---|--------------|
| Por troca | 9.277.508\$ |
| Pelas leis de 30 de junho de 1913, e 4 de setembro de 1915 e portaria de 24 de janeiro de 1914..... | 2.347.913\$ |
| | 11.625.421\$ |

O total dispendido pela Junta em diferenças de cambios, no anno económico de 1915-1916, foi de 2.361 contos, contra 1794 contos, no anno anterior, tendo havido um aumento de 567 contos.

O saldo do fundo de conventos de religiçosas, suprimidos, era, em 30 de junho de 1916, de 1.069 contos.

Cambios. — Foi bastante limitado o movimento no mercado de cambios, os quaes se teem mantido frouxos devido à escassez de procura e bastante offerta. O Rio s/ Londres ficou hoje a 13 $\frac{1}{3}$ ou seja 175819 reis a libra.

C.G.

CURSO DE CAMBIOS, COMPARADOS

| | | EM 15 DE JUNHO | | EM 31 DE MAIO | |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 31 $\frac{7}{16}$ | 31 $\frac{5}{16}$ | 31 $\frac{1}{4}$ | 31 $\frac{1}{8}$ | 31 $\frac{1}{8}$ |
| 90 d/v..... | 31 $\frac{7}{8}$ | — | — | 31 $\frac{5}{8}$ | — |
| Paris cheque..... | 838 | 843 | 846 | 851 | 851 |
| Amsterdam cheque | 660 | 670 | 660 | 670 | 670 |
| Madrid cheque | 1905 | 1915 | 1845 | 1860 | 1860 |
| Libras..... | 9 $\frac{1}{2}$ 0 |

COTAÇÕES NAS BOLSAS PORTUGUEZA E ESTRANGEIRAS — JUNHO

BOLSAS E TÍTULOS

| | COTAÇÕES NAS BOLSAS PORTUGUEZA E ESTRANGEIRAS — JUNHO | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | |
| Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento | 40,55 | 40,55 | 40,55 | 40,55 | 40,55 | — | 40,60 | 40,60 | — | 40,60 | 40,60 | — | — | 39,70 | 39,55 |
| Dívida interna 3%, coupon..... | — | 40,58 | 40,50 | 40,55 | — | 39,50 | 39,50 | 39,50 | — | 39,50 | 39,50 | — | — | 39,55 | 39,55 |
| 4%, 1888, c/ premios..... | — | — | 22 $\frac{9}{10}$ 0 | — | — | — | 22 $\frac{7}{8}$ 5 | — | — | 22 $\frac{7}{8}$ 5 | — | — | — | 58 $\frac{1}{2}$ 0 | 58 $\frac{1}{2}$ 0 |
| 4%, 1888/9 c..... | — | 59 $\frac{1}{2}$ 00 | 59 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 59 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 58 $\frac{1}{2}$ 0 |
| 4%, 1890 c..... | 52 $\frac{1}{2}$ 30 | — | — | — | 52 $\frac{1}{2}$ 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3%, 1905 c/ premios..... | — | — | 9 $\frac{1}{2}$ 85 | 9 $\frac{1}{2}$ 85 | 9 $\frac{1}{2}$ 85 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 5%, 1905, (C.º de F.º E.) c..... | — | — | 85 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | 80 $\frac{1}{2}$ 50 | — | — | — | — | 81 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | — | — |
| 5%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 109 $\frac{1}{2}$ 50 | — | — | — | — |
| 4%, 1912, ouro..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| externa 3%, coupon 1.ª serie..... | 90 $\frac{1}{2}$ 70 | 90 $\frac{1}{2}$ 80 | 90 $\frac{1}{2}$ 60 | 90 $\frac{1}{2}$ 70 | 90 $\frac{1}{2}$ 50 | 90 $\frac{1}{2}$ 20 | 90 $\frac{1}{2}$ 10 | 90 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 90 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 90 $\frac{1}{2}$ 40 | 90 $\frac{1}{2}$ 70 | — | — |
| 3%, 2.ª serie..... | — | — | 89 $\frac{1}{2}$ 00 | 89 $\frac{1}{2}$ 50 | — | — | — | 89 $\frac{1}{2}$ 20 | — | — | — | — | — | — | — |
| 3%, 3.ª serie..... | 92 $\frac{1}{2}$ 00 | 92 $\frac{1}{2}$ 10 | 92 $\frac{1}{2}$ 10 | 92 $\frac{1}{2}$ 20 | 92 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | 91 $\frac{1}{2}$ 50 | — | 91 $\frac{1}{2}$ 50 | — | 91 $\frac{1}{2}$ 80 | 91 $\frac{1}{2}$ 60 | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4%, 1% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções Banco de Portugal..... | 194 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 194 $\frac{1}{2}$ 00 | 195 $\frac{1}{2}$ 00 | 193 $\frac{1}{2}$ 00 | 194 $\frac{1}{2}$ 00 | 194 $\frac{1}{2}$ 00 | 194 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | — | 193 $\frac{1}{2}$ 80 | 193 $\frac{1}{2}$ 80 | — | — |
| Commercial de Lisboa..... | — | — | — | — | 169 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | — | — | — | — | 154 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 153 $\frac{1}{2}$ 50 | 153 $\frac{1}{2}$ 50 |
| Nacional Ultramarino..... | — | — | — | — | — | 153 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Lisboa & Açores..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 141 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port..... | — | 35 $\frac{1}{2}$ 00 | 35 $\frac{1}{2}$ 00 | 35 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 35 $\frac{1}{2}$ 20 | — | 35 $\frac{1}{2}$ 20 | — | — | 35 $\frac{1}{2}$ 50 | — | 35 $\frac{1}{2}$ 00 | — | — |
| Companhia Nacional..... | 3 $\frac{1}{2}$ 70 | — | — | — | — | 3 $\frac{1}{2}$ 80 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon..... | — | — | 111 $\frac{1}{2}$ 50 | 111 $\frac{1}{2}$ 50 | 111 $\frac{1}{2}$ 50 | — | — | — | — | — | 109 $\frac{1}{2}$ 50 | — | 107 $\frac{1}{2}$ 00 | 106 $\frac{1}{2}$ 50 | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon..... | 52 $\frac{1}{2}$ 50 | 52 $\frac{1}{2}$ 50 | 52 $\frac{1}{2}$ 50 | — | 52 $\frac{1}{2}$ 50 | 52 $\frac{1}{2}$ 20 | — | 52 $\frac{1}{2}$ 30 | — | 52 $\frac{1}{2}$ 30 | 52 $\frac{1}{2}$ 50 | — | — | — | — |
| Companhia Através d'Africa..... | — | — | — | — | — | 110 $\frac{1}{2}$ 50 | 110 $\frac{1}{2}$ 50 | — | 110 $\frac{1}{2}$ 80 | — | 110 $\frac{1}{2}$ 50 | — | — | 109 $\frac{1}{2}$ 50 | — |
| Companhia C. F. de Benguela tit. 1..... | 89 $\frac{1}{2}$ 50 | 90 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 90 $\frac{1}{2}$ 00 | 90 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 90 $\frac{1}{2}$ 50 | — | — | — | 90 $\frac{1}{2}$ 00 | — | 8 | | |

A prosperidade dos caminhos de ferro na America do Norte

Os caminhos de ferro americanos tiveram no ultimo exercicio a prova de uma prosperidade sem precedentes, tendo ultrapassado as suas receitas, em muito, a importancia-record de 1913.

O aumento do trafego em 1916 foi além de todas as mais optimistas previsões.

Vejamos, em comparação, as importâncias recolhidas pelos caminhos de ferro da America do Norte nos quatro ultimos annos:

| | |
|-----------|-----------------------|
| 1913..... | 3.233.550.000 dollars |
| 1914..... | 3.018.000.000 |
| 1915..... | 3.106.250.480 |
| 1916..... | 3.653.663.000 |

As receitas d'este ultimo anno ultrapassaram as do anno anterior em 17 %. Esse aumento, ao cambio normal de 5,18 francos por dollar, representa 2.833 milhões de francos.

Vejamos agora os excedentes das receitas mensaes de 1916 em comparação com as dos mezes correspondentes de 1915:

| | | |
|----------------|-----------------------------|---------|
| Janeiro..... | 46.480.030 dollars, ou seja | 21,27 % |
| Fevereiro..... | 58.005.854 | 27,68 % |
| Março..... | 58.731.563 | 24,66 % |
| Abri..... | 50.941.052 | 21,45 % |
| Maio..... | 63.448.411 | 25,94 % |
| Junho..... | 47.536.179 | 20,01 % |
| Julho..... | 44.096.142 | 16,70 % |
| Agosto..... | 54.673.336 | 19,61 % |
| Setembro..... | 38.555.541 | 13,10 % |
| Outubro..... | 35.050.786 | 11,28 % |
| Novembro..... | 23.652.274 | 7,71 % |
| Dezembro..... | 20.126.290 | 8,50 % |

Entre as rôdes cujas receitas brutas atingiram no anno ultimo mais forte progressão, conta-se em primeiro lugar a da Pennsylvania, que teve 57.622.000 dollars.

Vejamos agora, em cifras redondas, as outras rôdes:

| | |
|------------------------------------|--------------------|
| New York Central..... | 33.242.000 dollars |
| Baltimore and Ohio..... | 16.251.000 |
| Southern Pacific | 20.959.000 |
| Atchison Topeka and Santa-Fé..... | 20.745.000 |
| Chicago Burlington and Quincy..... | 14.778.000 |
| Milwaukee North Western | 140.530.000 |
| Milwaukee and S. Paul | 13.561.000 |
| Northern Pacific | 13.288.000 |
| Great Northern..... | 10.940.000 |
| Southern Railway..... | 11.146.000 |
| New Haven | 10.325.000 |
| Boston and Maine..... | 7.679.000 |

Ao passo que as receitas brutas aumentaram em 547 milhões e meio de dollars, correspondente a 17,62 %, as receitas liquidas, aumentaram em 236.623,427 dollars, ou 22,84 %. Taes aumentos compensaram perfeitamente as perdas dos exercícios anteriores: os annos de 1913 e 1914 haviam saldado com uma perda total de 109 milhões e meio.

No que respeita a despezas, a politica das companhias ferro-riarias americanas é muito particular: quando as receitas brutas decrescem, elles restringem energicamente todas as despezas; ao contrario, quando as receitas brutas aumentam de modo notável durante um certo periodo, as despezas aumentam também e os benefícios liquidos diminuem.

De 1890 a 1916 houve seis diminuições de receitas brutas contra dez diminuições de receitas liquidas.

Nos ultimos mezes do exercicio findo, em Novembro, com um aumento nas receitas brutas de 23.652.274 dollars, os benefícios liquidos foram de 322.090 dollars, e em Dezembro, com um aumento de 20.106.934 dollars de receitas brutas houve a diminuição de 3.064.713 nos benefícios liquidos.

Companhia Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

(Conclusão)

Esse contracto, assignado pelo proprio ministro, e que não foi mais do que a execução d'aquele decreto de 23 de julho de 1885, é, pois, lei como o era e é aquele decreto, pois que os decretos são leis enquanto as cortes os não revogam.

Ha, em segundo logar, a carta de lei de 13 de setembro de 1897, que no artigo 1.º aprovou os contractos celebrados, em 11 de março de 1897, entre o governo e a Companhia aggravada.

Ora d'estes contractos de 11 de março de 1897, que foram dois, o primeiro diz o seguinte, no artigo 1.º:

"A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa obriga-se a construir e explorar um caminho de ferro que, partindo do terminus da linha ferrea de Loanda a Ambaca, que a ditta Companhia tem em construção e exploração, nos termos dos contractos de 25 de setembro de 1885 e de 20 de outubro de 1894 se dirija a Malange."

Pode ainda haver duvida de que os termos do contracto de 25 de setembro de 1885, aprovados por um decreto, foram tambem aprovados por uma carta de lei, que expressamente aprova o contracto de 11 de março de 1897, em que se diz que a construção e a exploração da linha é regida pelo contracto de 25 de setembro de 1885?

E querem os senhores juizes saber o que era este outro contrato de 20 de outubro de 1894, ratificado, juntamente com o de 25 de setembro de 1885, pelo contracto de 1897, o qual por sua vez, foi aprovado pela carta de lei de 13 de setembro de 1897?

Era um contracto que, modificando nalguns pontos o de 25 de setembro de 1885, dispunha no artigo 15.º o seguinte:

"Em tudo que não é modificado pelo presente contracto, continuará a subsistir o que se estipulou no contracto de 25 de setembro de 1885."

Uma das disposições do contracto de 25 de setembro de 1885 que não foram modificadas pelo de 20 de outubro de 1894, foi precisamente a do artigo 68.º que constituiu o Tribunal Arbitral.

Ainda poderá haver duvida de que haja lei especial estabelecendo o julgamento arbitral nas questões entre a Companhia e o Estado, depois das citações que fazemos?

Quanto ao artigo 72.º dos estatutos da Companhia, tambem nos parece que o Estado é singulamente esquecido.

Esses estatutos da Companhia não são uns estatutos criados pela simples vontade dos accionistas e regidos pelo Código Commercial.

São uns estatutos aprovados pelo decreto de 10 de fevereiro de 1886, o qual foi publicado no «Diario do Governo» de 15 d'esse mes e anno.

São, pois, um preceito legal, porque derivam de uma lei e, como já dissemos, leis são os decretos enquanto as cortes os não revoguem.

Consequentemente, a Companhia aggravada, requerendo o julgamento arbitral, com fundamento no artigo 56.º do Código de Processo Civil, que regula o julgamento arbitral determinado por lei especial, e fundando-se para isso no artigo 68.º do contracto de 25 de setembro de 1885 e no artigo 72.º dos estatutos, conformou-se rigorosamente com a lei, pois que:

1.º — O contracto de 25 de setembro de 1885 foi aprovado pelo decreto de 24 de julho de 1885, pelo decreto de 25 de setembro de 1885 e pela carta e pela lei de 13 de setembro de 1897.

2.º — Os estatutos da Companhia foram aprovados pelo decreto de 10 de fevereiro de 1886.

Dá-se o aggravante ares triunfantes ao notar que não apresentamos com a acção nem os estatutos nem o contracto de 25 de setembro de 1885, e já nos declara, em tom de ameaça, que não poderemos juntar, porque isso não nos será consentido pelo artigo 209.º do Código de Processo Civil.

Descauce o aggravante. A Companhia não é o Estado. Respeita e cumpre as leis.

Mas porque carga de agua é que a Companhia ha-de juntar

certidões de documentos, contractos e estatutos, que fazem parte integrante de decretos e leis que os aprovaram?

Quer o Estado que nós vamos obter uma certidão dos decretos de 24 de julho e de 25 de setembro de 1885, e de 10 de fevereiro de 1886?

Nós confessamos muito sinceramente a nossa incompetência... Não sabemos como é que hayemos de arranjar *certidões d'esses diplomas...*

Mas ainda assim, e apesar da dificuldade, nós comprometemos-nos a obter esses documentos, com uma condição: a de que o representante do Estado obtenha igualmente, e junte aos autos, uma *certidão* do artigo 209º do Código de Processo Civil, cuja doutrina invoca contra nós...

Sim, porque seria injusto e absurdo que o representante do Estado nos quizesse impôr, a nós, a obrigação de juntarmos os documentos que provem a existência dos diplomas legaes em que a acção se funda, e se dispensasse, a si próprio, da mesma obrigação quanto à existência do artigo 209º do Código de Processo Civil.

O que é curioso é que o representante do Estado faz-nos o favor de não atribuir a ignorância nossa a falta de juncção dos indicados documentos. Attribue-a a malicia...

Diz este que nós não juntamos a certidão dos estatutos — que o Estado se esquece de que fazem parte do seu decreto de 10 de fevereiro de 1886, que os aprovou — porque, se a tivessemos juntado, vê-se-hia que o artigo 72º contém um § único, que diz o seguinte:

«No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo governo, em virtude da auctorização legislativa que lhe foi conferida.»

E armado com este § único, o representante do Estado pergunta-nos, e anticipa-se a dizer que não lhe damos resposta: — «quaes foram os preceitos que o governo decretou para esse processo?»

Ora que culpa temos nós de que o Estado padeça de amnésia e se tenha esquecido do artigo 67º do seu decreto de 24 de julho de 1885 e do artigo 68º do decreto que aprovou no proprio contrato o contrato de 25 de setembro de 1885?

Esses preceitos decretados pelo governo foram de cada uma das partes nomear dois árbitros, e ambas nomearem o árbitro de desempate, o qual, na falta de acordo, seria nomeado pela Relação de Loanda, ou, quando qualquer das partes o preferisse, pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Quanto à forma do processo, essa é e tinha de ser forçosamente a do artigo 56º do Código de Processo Civil.

E se a forma do processo, não é essa, que nos diga então qual é o processo a seguir o representante do Estado, em lugar de nos fazer perguntas ociosas.

Não era necessário que nós fossemos tão minuciosos como o somos n'esta resposta à minuta de aggravo do representante do Estado, porque as suas allegações são absolutamente deslocadas n'este recurso.

N'este recurso apenas uma questão se pode discutir: — se o juiz aggravado podia recusar-se a mandar citar o Estado para a acção que lhe intenta a Companhia aggravada.

E a esse respeito já mostramos que seria um verdadeiro abuso de auctoridade, e caso virgem nos tribunaes, que um juiz considerasse o Estado de tal maneira fora da alcada dos tribunaes que não pudesse ser citado para as acções que lhe intentam as suas vítimas.

Esperamos, pois, que seja negado provimento no aggravo, em cumprimento da lei.

(Segue a reprodução de varios documentos sobre a questão precedente, taes como o «Accordam em conferencia na Relação», de 15 de novembro de 1916; «Despacho do digno juiz substituto do Tribunal do Commercio de Lisboa», de 14 de outubro de 1916; «A Estipulação do Tribunal Arbitral nos contractos com o Governo para construção e exploração de Caminhos de Ferro» e «Accordam em conferencia na Relação», de 20 de dezembro de 1916.

Não fazemos commentario algum a estes documentos, que devindamente apreciareis, e dos quaes se vê que, no unico e verdadeiro campo em que a nossa questão devia ser sempre e é agora tratada, se faz inteira justiça à nossa Companhia.

SENHORES ACCIONISTAS:

Ahi ficam expostos à vossa apreciação os factos ocorridos depois da ultima assembleia geral.

Muito sentimos que, terminando este anno o nosso mandato, não possamos, como era nosso vehementemente desejo, anunciar-vos a conclusão das nossas divergencias com o Estado, encetando-se um periodo de calma e de acordo, no qual, pelo reconhecimento de direitos legitimamente estabelecidos, se procurasse firme e prati-

camente levantar a província de Angola ao nível e à altura que lhe compete como uma das nossas mais ricas e prometedoras colónias.

Fazemos, no entanto, votos para que tal sim se consiga o mais brevemente possível, para que não venham, em prazo talvez curto, a perder-se tantos esforços e tantos sacrifícios como os que tendes feito, e que, infelizmente, tão mal comprehendidos teem sido.

Com grande sentimento vos participamos o falecimento do Ex.º Sr. Carlos da Motta Marques, membro do nosso Conselho Fiscal.

Porto, 15 de Janeiro de 1917. — Pelo Conselho de Administração, Augusto Gama, Jorge Pinto da Silva, José Augusto Monteiro.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento das disposições do nosso estatuto, examinamos o balanço fechado em 30 de junho de 1915 e bem assim a conta de Ganhos & Perdas, cujo desenvolvimento acompanha o referido balanço, verificando que estes dois documentos estão exactos e que foram extraídos, com a maior fidelidade, dos livros da Companhia, merecendo, portanto, a vossa approvação.

No relatorio, modelarmente redigido, que vos é apresentado pelo digno Conselho de Administração, encontrareis, além do balanço e da conta de resultados, todos os elementos de carácter elucidativo que são necessários para a formação de um juizo seguro sobre a situação actual da nossa Companhia. Entre esses elementos figuram diversos mappas e notas estatísticas sobre o desenvolvimento da exploração no ultimo exercicio, rendimento comparado da linha, receitas kilometricas, movimento de passageiros e mercadorias, de cuja leitura retirareis indicações de subido interesse para o conhecimento do que especialmente respeita aos serviços ferro-viários.

Com referencia a estes serviços, é dever nosso accentuar que a situação creada pela guerra a quasi todas as Companhias de caminhos de ferro tornou o ultimo exercicio deveras espinhoso para o Conselho de Administração, tantas as dificuldades que se acumularam e que foi necessário remover, para impedir que a exploração da linha tivesse de paralysar, o que representaria um incalculável prejuizo tanto para o comércio como para o Estado. Felizmente, os esforços empregados pelo mesmo Conselho, no sentido de obstar à interrupção dos serviços, foram coroados de exito, o que nos compete assignalar à vossa consideração.

Sobre a questão que nos tribunaes se vem debatendo entre a Companhia e o Estado, fornece ainda o relatorio os mais amplos informes, seguidos de todos os documentos jurídicos, produzidos no decorrer do litigio. Chamamos a vossa esclarecida atenção para esses documentos, pois a sua leitura deixa antevêr que as reclamações d'esta Companhia acabará por ser feita completa justiça.

Tendo falecido o sr. Carlos da Motta Marques, membro d'este Conselho Fiscal, cujo pre-nos o doloroso dever de manifestar aqui o nosso profundo sentimento.

O Conselho Fiscal é, portanto, de parecer:

1º — Que o balanço e as contas do exercicio merecem a vossa approvação;

2º — Que procedaes à eleição geral de todos os corpos gerentes d'esta Companhia;

3º — Que o Conselho de Administração é crêdor dos maiores louvores pela intelligencia e extremado zélo com que tem defendido os interesses da Companhia.

Porto, 5 de fevereiro de 1917. — Arthur Maia Mendes, Augusto Alão de Moraes S. G. Pessoa, Ricardo Malheiro.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

Irmão maldito, 2 partes

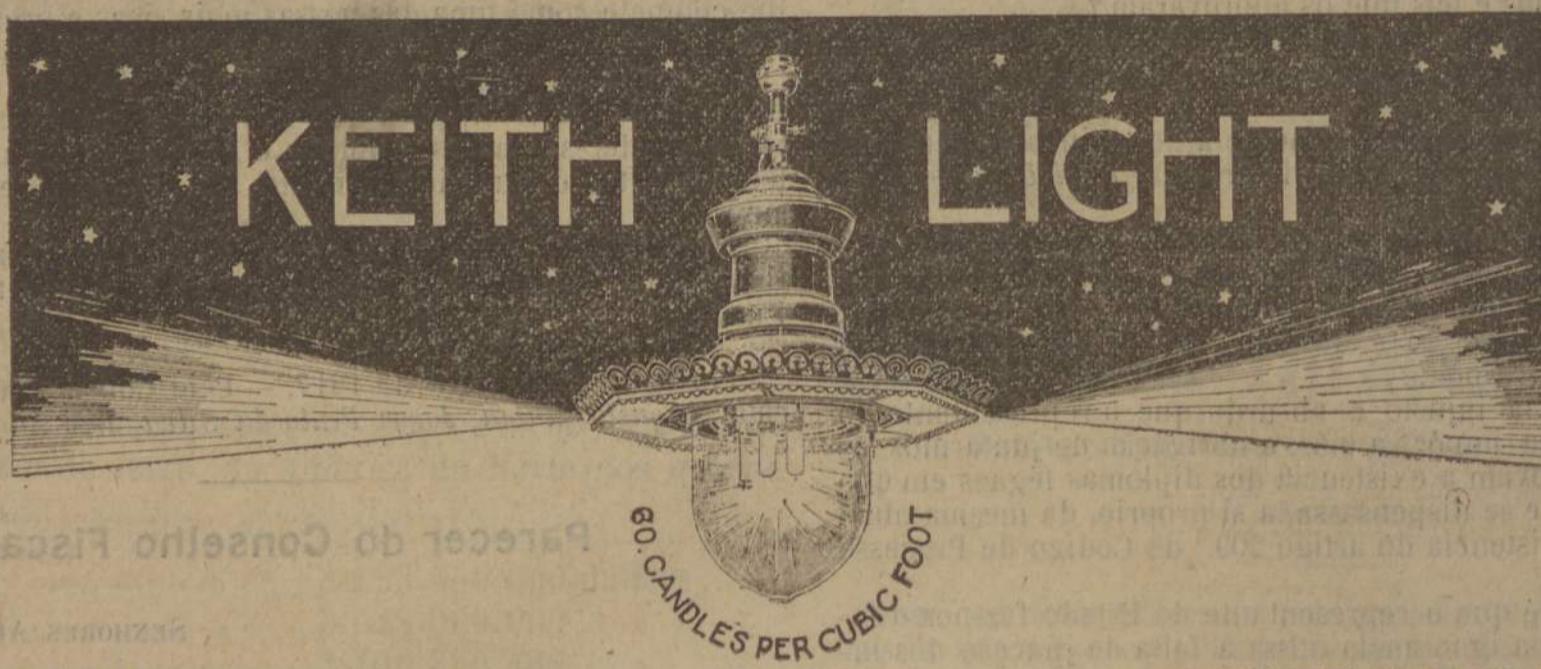
No carcere, 3 partes

Casa mysteriosa, 3 partes

Continuação do grandioso exito:

Barcelona e seus mysterios

O melhor film policial em series



DUPLA ILLUMINAÇÃO

DA METADE DA COSTA

Pedir catalogos e orçamentos a:

BLACKMAN EXPORT C.º L.º TD

374, Euston Road - LONDON (N. W.)

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1917

COMPANHIA
PORTUGUEZA

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|--------|----------|-------|
| Lisboa-R | Cintra | Lisboa-R | |
| 6 10 | 7 41 | 6 15 | 7 23 |
| 10 5 | 11 34 | 8 12 | 9 25 |
| 5 50 | 7 19 | 12 15 | 1 14 |
| 8 28 | 9 49 | 7 40 | 8 46 |
| 12 25 | 1 54 | 10 20 | 11 27 |

| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | |
|----------|---------|----------|-------|
| 6 20 | 7 40 | 5 55 | 7 11 |
| 8 10 | 9 30 | 7 30 | 8 48 |
| 10 10 | 11 30 | 8 20 | 9 36 |
| b 1 10 | 2 17 | 10 30 | 1 46 |
| 5 3 | 6 50 | 12 | 1 16 |
| 6 5 | 7 25 | 3 44 | 5 |
| 7 | 8 29 | 7 20 | 8 36 |
| 9 25 | 10 45 | 10 | 11 16 |
| 12 25 | 1 45 | 11 20 | 12 36 |

| Lisboa-R | V. Franca | Lisboa-R | |
|----------|-----------|----------|------|
| 6 | 7 37 | 6 10 | 7 49 |
| a 5 20 | 6 50 | 8 | 9 36 |
| 6 2 | 7 39 | 8 30 | 10 6 |
| 10 20 | 11 54 | — | — |
| 12 16 | 1 48 | — | — |

| Lisboa-R | Sacavém | Lisboa-R | |
|----------|---------|----------|-------|
| 6 | 6 56 | 6 55 | 7 49 |
| 9 5 | 9 57 | 8 44 | 9 36 |
| a 5 20 | 6 8 | 11 | 11 52 |
| 6 2 | 6 58 | 9 14 | 10 6 |
| 10 20 | 11 13 | a 11 1 | 11 36 |
| 12 16 | 1 7 | — | — |

| Lisboa-P | E. Prata | Lisboa-P | |
|----------|----------|----------|------|
| c 7 40 | 7 50 | e 7 20 | 7 39 |
| e 5 10 | 5 20 | e 9 20 | 9 30 |
| e 6 15 | 6 26 | e 5 40 | 5 50 |

| Lisboa-R | Setil | Lisboa-R | |
|----------|-------|----------|---|
| 6 | 8 26 | — | — |

| Lisboa-R | Santarem | Lisboa-R | |
|----------|----------|----------|---|
| — | 8 54 | 11 36 | — |

| Lisboa-R | Entrone. | Lisboa-R | |
|----------|----------|----------|-----|
| 5 20 | 9 38 | 11 26 | 5 5 |

| Lisboa-R | Porto | LISBOA-R | |
|----------|--------|----------|---------|
| n 8 30 | a 4 25 | 7 9 | 8 36 |
| 8 50 | 11 3 | o 1 33 | a 10 20 |
| 8 5 | d 7 57 | 7 55 | 8 44 |
| 8 40 | 12 40 | 8 | d 2 33 |

| Entrone. | Alfarelos | Entrone. | |
|----------|-----------|----------|----|
| 4 25 | 1 57 | 1 57 | 10 |

| CHEG. | PART. | PART. | CHEG. |
|-----------|--------|-----------|-------|
| Alfarelos | Aveiro | Alfarelos | |

| PART. | GHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|-----------|----------|-------|
| Pampilh. | Mangualde | Pampilh. | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|-------|-----------|-------|
| C. Branca | Faro | C. Branca | |

VALLE DO VOUGA

| PART. | CHRG. | PART. | CHEG. |
|---------|-------|--------|-------|
| Espinho | 9 3 | c 4 40 | 7 47 |

| | | |
|---------|-------|---------|
| Espinho | Vizeu | Espinho |
| 8 35 | 3 16 | 12 20 |

| | | |
|--------|---------|--------|
| Aveiro | Sarnada | Aveiro |
| 10 | 11 38 | 4 30 |

| | | |
|--------|---------|--------|
| Vizeu | Sarnada | Vizeu |
| q 4 30 | 8 36 | q 5 30 |

SUL E SUESTE

| Lisboa | Barreiro | Lisboa |
|--------|----------|--------|
| d 8 30 | 7 5 | 6 30 |

MINHO E DOURO

| Porto | Braga | Porto |
|-------|-------|-------|
| 8 22 | 10 50 | 4 5 |

| 10 12 | 12 53 | 10 10 |
|-------|-------|-------|
| 5 10 | 7 1 | 11 58 |

| 9 21 | 11 16 | 8 10 |
|------|-------|------|
| 8 47 | 5 47 | 8 10 |

| Porto | Valença | Porto |
|-------|---------|-------|
| 8 22 | 1 10 | 5 10 |

| 5 10 | 9 50 | 8 10 |
|------|------|------|
| 5 10 | 3 26 | 8 10 |

| Porto | Monsao | Porto |
|-------|--------|-------|
| 8 22 | 1 53 | 4 26 |

| 5 10 | 10 34 | 8 10 |
|------|-------|------|
| 5 10 | 2 47 | |