

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE  
NOS  
DIAS 1 E 15  
DE  
CADA MEZ

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

16.º do 31.º anno

LISBOA, 16 de Agosto de 1918

Número 736

## SUMMARIO

A linha da Beira Alta, por J. Fernando de Sousa.....	243
A linha ferrea da Louzã a Arganil,.....	244
Parte Official — Secretaria de Estado do Commercio — Portarias n.º 1:462 e 1:463.—Secretaria do Estado das Colonias. — Decreto n.º 4581	245
Caminhos de Ferro coloniais.....	247
O tunel no Estreito de Gibraltar.....	247
Viagens e transportes.....	248
Juizo Arbitral.....	249

Linha Ferrea Pan-American....	250
O Tunel sob a Mancha.....	251
As aguas do Tejo.....	251
Linhas Portuguezas.....	251
Material circulatorio e obras de melhoria em M.-Z.F. e Norte de Hespanha....	252
Linha de Cascaes .....	252
Parte financeira:	
Carteira .....	252
Boletim commercial e financeiro.....	253
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	253
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hispanoises.....	253
Linhas ferreas brasiliéiras.....	254
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	255
Horario dos comboios.....	256

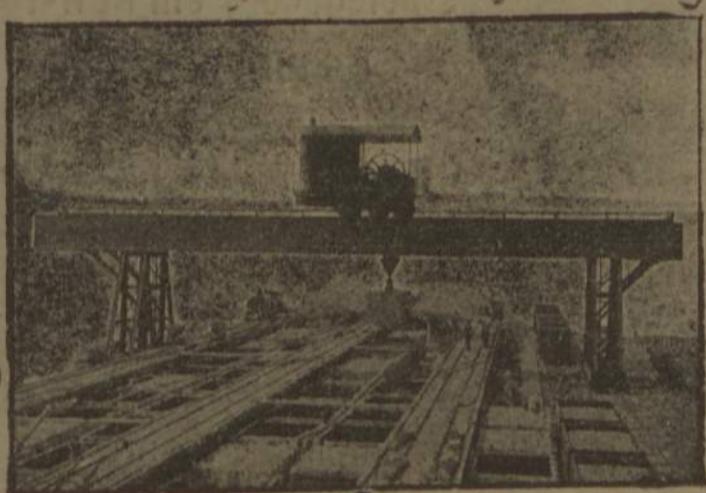
## C. MAHONY & AMARAL, Limitada

**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 electrico**, 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. — **Ma-chinas-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em ITALI e todos os mais para construções — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

ESCRITORIO  
Travessa dos emolares, 23, 1.º  
LISBOA

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindaste 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 intallados.

## RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas | «Ransomes & Raper, London»  
• Cablegrammas | «Sluice London»



Apparelhos hidráulicos de parada, de curso de 7 pés, fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orléans

# “A Glória Portuguesa”

**COMPANHIA DE SEGUROS**

**CAPITAL: DOIS MIL QUINHENTOS CONTOS**

**Séde em Lisboa — Rua Garrett, 80, 1.<sup>o</sup>**

**Telegrammas:**

**“PORTUGUESA”**

**Telephones**

**Expediente: C. 1202**

**Direcção: C. 3376**

**Escriptorio agencial: Rua do Ouro, 184, 1.<sup>o</sup> — Telephone C. 1354**

**FILIAIS EM:**

**COIMBRA**

R. Ferreira Borges, 122, 1.<sup>o</sup>

**PORTO**

R. das Flores, 48, 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup>

Inspectores, agentes  
e correspondentes em todas  
as terras do País

**DELEGAÇÕES EM:**

**Braga**

**Tomar**

**Torres Vedras**

**Funchal**

**Faro**

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



**Effectua os seguintes seguros:**

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

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

**DIRECÇÃO DA COMPANHIA**

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

**BANQUEIROS GERAES**

José Augusto Dias, Filho & C.<sup>a</sup>

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA  
Redactor principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro  
Secretario da Redacção — ALBERTO BESSA  
Redactores: M. ANDRADE GOMES CARLOS GONÇALVES

16.<sup>o</sup> do 31.<sup>o</sup> anno | LISBOA, 16 de Agosto de 1918 | Número 736

## A linha da Beira Alta em 1917

A longa viagem que fizemos através da *selva obscura* dos famosos Decretos 4.205 e 4.206 obrigou-nos a adiar a costumada analyse dos relatórios das Companhias.

Temos presente o da Beira Alta, relativo a 1917. Embora a *Gazeta* o publique integralmente em numeros sucessivos, convém salientar um certo numero de dados estatísticos interessantes e pôr em relevo alguns factos mais caracteristicos.

As receitas líquidas de impostos atingiram em 1917, 780:166\$39, ou 3:083\$66 por kilometro, mais 131:147\$55 do que em 1916, o que representa um aumento de 20,21 %.

Esse aumento resulta de 48:666\$51 nas receitas normaes e 82:481\$05 na das sobretaxas. No tráfego normal a percentagem do aumento é de 8,76 %. As sobretaxas deixam logar a uma receita de 176:214\$29 ou 28,4 % das receitas normaes.

Deve-se notar que só de 1 de maio em diante as sobretaxas foram elevadas de 25 a 40 %.

Separando as receitas por especies encontramos as seguintes parcellas e respectivos aumentos, em relação a 1916:

Passageiros.....	257:580\$	+ 17,40 %
Grande velocidade....	166:346\$	+ 77,89
Pequena velocidade...	323:156\$	+ 3,70
Fóra do tráfego.....	33:090\$	+ 35,07

Para o aumento de 38:188\$ nos passageiros, contribui a 1.<sup>a</sup> classe com 8:122\$, a 2.<sup>a</sup> com 3:523\$, a 3.<sup>a</sup> com 25:923 e as cobranças suplementares com 790\$.

Foi na 3.<sup>a</sup> classe, como é natural, que se deu o maior accrescimo. Nas receitas, que não em numero, pois se houve mais 2.937 passageiros na 1.<sup>a</sup> classe, a diminuição foi de 9.053 na 2.<sup>a</sup> e de 14.592 na 3.<sup>a</sup>.

O numero total foi de 371.313, ou menos 21.248 que em 1916.

O aumento da 1.<sup>a</sup> classe resulta apenas do movimento de officiaes do corpo expedicionario, que aproveitando bilhetes de serviço interno, determinaram o aumento não nos passageiros internacionaes, mas nos de serviço nacional.

Com efeito houve 16.703 passageiros de serviço nacional e 2.336 do internacional, ou mais 2.163 e 234.

No total das 3 classes o serviço internacional deu 9.946 passageiros, ou menos 94 do que em 1916.

As demoras dos transportes em pequena velocidade determinaram em todas as linhas consideravel incremento da grande velocidade, a que o publico recorre em mais larga escala.

Assim, na Beira Alta, tendo havido uma diminuição de 508\$ nas bagagens, houve no total da grande velocidade o aumento de 72:834.

Com a receita cresceu a tonelagem, passando de 11.168 toneladas a 16.631.

O movimento internacional cresceu 38 %, no sentido França-Portugal.

Na pequena velocidade transportaram-se 177.817 toneladas, ou menos 24.208 do que em 1916. Por isso, apesar da sobretaxa, o aumento da receita foi apenas de 11.533\$.

Attribue o relatorio essa diminuição de tonelagem á falta de vagões, que são retidos pelas linhas combinadas.

A esse propósito lembrei a desastrada previdencia tomada, com o criterio simplista da ignorancia, pelo defuncto ministerio dos transportes e subsistencias, impondo a multa de 10\$00 por dia de demora de vagão além do prazo normal do percurso, o que obriga as companhias a devolver os, em muitos casos, vazios. Na Companhia Portugueza essa providencia deu logar, em poucos meses, a deixarem de se transportar cerca de 60.000 toneladas! E todavia o disparate ainda está de pé.

Na tonelagem de pequena velocidade da Beira Alta avultam as madeiras com 51.438 toneladas, a cal, gesso e cimento com 22.385, o vinho com 12.488, o sal com 10.453, o vasilhame com 5.117, os productos cerâmicos com 4.830, os cereais com 4.198. A diminuição no vinho foi de 7.378 toneladas, por causa da falta de transportes para a exportação; no vasilhame houve a correspondente diminuição de 4.576 toneladas.

Nas farinhas a diminuição foi de 4.144.

O consideravel aumento das receitas fóra do tráfego foi devido ao aluguer de vagões retidos em linhas estranhas.

As despesas d'exploração elevaram-se a 428:691\$69, ou mais 22:865\$ do que em 1916, o que proveiu principalmente de melhorias concedidas ao pessoal.

O coefficiente de exploração foi 0,549 o que é realmente muito baixo e revela uma exploração muito económica.

N'aquelle despesa de 428:691\$ entra a Administração por 31:766\$, a Exploração e Movimento por 96:451\$, a Tracção por 214:000\$ e a Via por 86:472\$.

O principal aumento, de 12:662\$, deu-se no Movimento e Exploração.

Foi o emprego das lenhas e a redução do percurso que evitou o consideravel encarecimento do custo da Tracção.

O percurso dos comboios foi de 373.348 kilometros ou menos 95.245.

As receitas líquidas foram de 351:474\$, ou mais 108.279\$ do que em 1916, resultado satisfactorio em verdade e resultante da acção combinada da redução de percurso e do aumento da receita pelas sobretaxas.

Apesar das difíceis circunstancias actuaes, foram gastos 133:035\$03 em trabalhos extraordinarios e complementares, sendo 15.570\$ em construção e transformação de veículos, 6:630\$ em obras de estações, e 105:000\$ em renovação de via, na extensão de 4,5 kilometros, apenas.

Noticia o relatorio que foi aprovado o projecto das obras do porto da Figueira, que poderão ter sensivel influencia no tráfego da linha.

Infelizmente a presente conjunctura não comporta a sua realisação immediata, como seria para desejar.

O capital da Caixa de Aposentações ficou elevado a 114:787\$, tendo tido o aumento de 11:232\$.

O saldo credor da conta de Ganhos e Perdas foi apenas de 23:586\$73, aplicado ao serviço das obrigações do 2.<sup>o</sup> grau.

Os productos líquidos da exploração, que foram de 218:439\$42, visto que da receita líquida sahiram 133:053\$ de trabalhos complementares, foram quasi

totalmente absorvidos pelos encargos das obrigações de 1.º grau e pela perda de cambios, que se elevou a 68.690\$.

A receita de impostos sobre o tráfego representou 43:217\$39 ou 1% da subvenção concedida. Junte-se-lhe o valor das economias realizadas pelo Estado em transportes de serviço público, os rendimentos indirectos pelo considerável aumento da matéria collectável e ver-se-há quão grande é o seu lucro, notando que no fim da concessão a linha, no valor de mais de 10.000 contos, para o Estado reverte. Com efeito o custo das linhas e material circulante figura no balanço por 11:961 contos, de que ha que deduzir o valor do material circulante, que terá de ser pago á Companhia. O Estado contribuiu com 4:651 contos de subsídio e a Companhia com 7:300 contos.

Pois para esse considerável capital immobilizado, teve a Companhia cerca de 218:439\$ de produto líquido, absorvido em parte pelo onus dos cambios.

Havendo ainda que levar em conta insuficiencias anteriores.

E vem depois as estações officiaes classificar as Companhias de caminhos de ferro de polvos que sugam as substancias do paiz, como jacobina e levianamente escreveu o director geral dos transportes!

Fica assim resumido o excellente relatorio da Beira Alta, que atesta a cuidadosa economia da sua exploração e mostra o que é em geral a attribulada vida das companhias de caminhos de ferro em Portugal, que tantos serviços prestam á economia do paiz e tão injustamente são apreciadas.

J. Fernando de Souza.

## A linha ferrea da Louzã a Arganil

No ultimo numero da *Revista de Obras Publicas e Minas* deparamos com um interessantíssimo artigo do Sr. engenheiro J. Vasconcellos e Sá, referindo-se minuciosamente á historia d'esta liinha ferrea.

O artigo em questão ocupa nada menos de 12 páginas da alludida revista, o que nos impossibilita a sua reprodução. Mas, tão interessante o achamos, que não resistimos á tentação de o extractarmos nos seus pontos principaes, convencidos de que os leitores da nossa *Gazeta* verão esse extracto com prazer.

Como é sabido, o caminho de ferro de Coimbra a Arganil, por Ceira, Miranda do Corvo, Louzã e Goes, na extensão approximada de 62 quilometros, constitue objecto d'uma concessão feita, por alvará de 8 de novembro de 1888, á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, que logo no anno seguinte encetou os trabalhos da construção entre Coimbra e a Portella de São José, a poucos kilometros de Arganil, imprimindo porém maior desenvolvimento ás obras do citado troço de Coimbra á Louzã, na extensão de 29 quilometros.

Em abril de 1891 viu-se a dita Companhia forçada a suspender todos os trabalhos da construção, tendo as terraplanagens, estações, e obras d'arte, ficado, no estado em que então se encontravam, expostas á acção inclemente e destruidora dos agentes atmosféricos, até que em 1905 recomeçaram os trabalhos ainda relativamente importantes, para a conclusão do troço de Coimbra á Louzã, em condições de poder ser aberto á exploração publica, como efectivamente foi, em 16 de dezembro de 1906, mediante contrato anteriormente ajustado, com o acordo do Governo, entre a Companhia concessionaria e a dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Desprezando os primeiros 16 dias de exploração, no mes de dezembro de 1906, os resultados numericos da exploração d'esse troço de linha nos 11 annos decorridos

desde 1 de janeiro de 1907 a 31 de dezembro de 1917, dizem-nos que as receitas totaes proprias da linha da Louzã, liquidadas d'impostos e reembolsos, no periodo acima referido, attingiram a cifra de Escudos 358:573\$27, correspondentes ás seguintes médias annuas:

- a) Em toda a linha (29 quilometros). 32:597\$00
- b) Por quilometro explorado ..... 1:124\$00

O exame do graphico das receitas annuas mostra que, à excepção do anno de 1914 em que a curva apresenta uma depressão, manifesta consequencia da perturbação produzida pelos primeiros mezes da guerra europeia, elleas tem sempre subido em progressão, cuja razão tem variado desde o minimo de Esc. 500\$00 em 1910, até Esc. 3:800\$00 em 1912 e 1915, e 3:940\$00 em 1916, podendo dizer-se que essa progressão se effectuou com a razão média de 5% das receitas do anno anterior.

Ainda mais importantes são as receitas do tráfego indirecto, trazidas ás linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e suas immediatas, o que o artigo avalia em face dos elementos colhidos nos relatórios da mesma Companhia.

Só os relatórios dos annos de 1907, 1911 e 1912 da Companhia Portugueza indicam o valor calculado do tráfego affluente á sua rede, com destino á linha da Louzã ou d'ella procedente, e por elles se vê que em 1907 attingiu esse tráfego o valor de 172,4% das receitas correspondentes da linha da Louzã; e que em 1912 já essa percentagem se elevou a 174,4%, o que prova a natural tendência para um continuo aumento de relações comerciais entre a zona tributaria da nova linha e os principaes centros d'abastecimento e consumo.

Considerada esta ultima percentagem de 174,4% como uma média, manifestamente baixa, applicável á somma das receitas da linha da Louzã nos onze annos completos de exploração já decorridos, chega-se aos seguintes resultados do tráfego, devido exclusivamente á existencia da mesma linha:

Companhia do Mondego

— receitas proprias da linha da Louzã. 358:573\$27

Companhia Portugueza

— receitas do tráfego affluente ás suas linhas, com destino á da Louzã, ou d'ella procedente: 358:573\$27 × 174,4% 625:351\$78  
100

Somma ..... 983:925\$05

Depois de alludir ás vantagens que para o Estado resultaram da concessão da linha, por virtude da natureza reembolsavel das garantias de juro, que, com o rendimento de 5%, até ao exercicio de 1917, já sommam a importante quantia de 121:429\$62, passa a ocupar-se da questão da conclusão do troço de Louzã a Arganil, dizendo que são essencialmente diversas as condições em que este segundo troço, de 32 quilometros, se encontra com relação ao de 29 quilometros em exploração entre Coimbra e Louzã, pois não só a importancia dos trabalhos que n'elle chegaram a fazer-se é incomparavelmente menor do que o era a dos primitivamente executados no troço em exploração, como tambem é incomparavelmente maior agora o custo de todas as cousas; e ainda até se impõe o estudo de certas variantes no sentido de lhe baratear o custo e até de melhorar, se for possível, o serviço prestado á região atravessada.

Esse troço da Louzã a Arganil interessa uma população de 65 a 70 mil habitantes, distribuída pelos concelhos de Goes, Arganil e Pampilhosa da Serra, e por partes de Poiares, Tabua e Oliveira do Hospital, região fértilissima e abundante em riquezas florestaes e mineraes, quasi absolutamente inexploradas, por falta de transportes economicos. Como estabelecimentos industriaes dignos de

especial menção cita as fábricas de papel de Serpins (muito importante) e de Ponte de Sótam.

As obras de arte mais importantes d'este troço de linha são: tres pontes sobre o Ceira, sendo a 1.<sup>a</sup> de 40 metros em Serpins, a 2.<sup>a</sup> de 50 no Cabril, e a 3.<sup>a</sup> de 40 em Goes; uma ponte de 15 metros sobre o Sótam, à saída do Cabril; e finalmente quatro tuneis, sendo o 1.<sup>o</sup> de 35 metros no Cabril; o 2.<sup>o</sup> de 500 em Bordeiro; o 3.<sup>o</sup> de 80 no Cervo; e o 4.<sup>o</sup> de 305 na Portela de São José.

A partir de Bordeiro, 4 kilometros além de Goes, convém examinar a possibilidade d'uma variante que tenha por fim levar a linha a transpor em tunel a Portela de Gelavisa, em substituição de toda a porção do primitivo traçado comprehendido entre Bordeiro e a Portela de São José, na qual foram projectados os tres tuneis acima referidos.

O artigo avalia, *grosso modo*, em 200 contos os trabalhos executados entre Louzã e Arganil, consistindo, na sua grande maioria em terraplenagens mais ou menos adiantadas em varios pontos desde a Louzã até à Portela de São José, ao kilometro 54,800; e em obras d'arte correntes e especiaes, excepto pontes,

Tambem está quasi perfurado o tunel do Cabril, inteiramente aberto em quartzite, na extensão de 35<sup>m</sup>,0 ao kilometro 36,600.

As obras d'arte foram, em geral, bem construidas, e encontram-se ainda relativamente bem conservadas, apesar de inteiramente abandonadas, ha 27 annos, á accão das intempéries, e até mesmo a criminosos vandalismos. Quanto aos trabalhos de terraplenagens não podem deixar de ter sofrido grande depreciação, expostos como teem estado á accão erosiva das aguas, durante tão longo periodo.

Sendo este troço de linha o prolongamento natural do que está em exploração entre Coimbra e Louzã, e competindo-lhe, portanto, a mesma função de affluent da rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, drenando sobre ella a exportação, e recebendo d'elta a importação de toda a zona tributaria da linha de Coimbra a Arganil, está naturalmente indicado calcular os resultados da exploração do projectado prolongamento pelos que, durante onze annos completos, tem produzido a linha da Louzã.

Para esse confronto, e na falta de dados estatísticos sobre o valor da importação e exportação da zona a servir com o acabamento da linha até Arganil, recorreu ao censo da população, e ás ultimas estatísticas publicadas dos correios e telegraphos, relativas, a 1.<sup>a</sup> ao anno de 1914, e a 2.<sup>a</sup> ao anno de 1912.

Depois extrahe diversos dados da estatística da exploração da linha em 1916, os quáes condensa em um quadro, que não podemos extractar aqui e tira as seguintes conclusões:

1.<sup>o</sup> Que 94% da tonelagem kilometrica total de grande e pequena velocidade representou tráfego procedente de ou destinado a outras linhas, o que já deixa prever, para o prolongamento até Arganil, elevada percentagem de tráfego da mesma natureza, que assim percorrerá em toda a extensão a actual linha da Louzã.

2.<sup>o</sup> Que 60% do tráfego total de mercadorias percorreu a linha de extremo a extremo, o que bem comprova o valor que sempre lhe foi atribuido como linha de penetração, e que ainda mais deve confirmar-se no prolongamento até Arganil.

3.<sup>o</sup> Que tendo o tráfego de mercadorias em pequena velocidade, de extremo a extremo, sido representado por:

— de Louzã para Coimbra...	7.646 toneladas
— de Coimbra para Louzã...	5.228

é demonstrado o predominio da exportação sobre a importação, e portanto a benefica influencia devida ao caminho de ferro, no desenvolvimento da sua zona tributária.

resultado que mais se deve accentuar no prolongamento ainda em projecto.

Depois de accentuar que a linha de Coimbra á Louzã já entrou no periodo de reembolso das garantias de juro, diz que o prolongamento até Arganil não só viria concorrer para abreviar a sua liquidação, pelo accrescimo de receitas que determinava na linha existente, como que elle proprio deveria, em virtude da sua maior importancia, atingir o começo do reembolso em mais curto periodo do que o verificado no 1.<sup>o</sup> troço, e conclue por afirmar que o problema do acabamento da linha de Arganil é todavia complexo, porque não depende apenas da obtenção do capital necessário á construcção, tão evitada de dificuldades na hora presente, dependendo tambem de previo acordo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes sobre as condições em que poderia assumir o encargo da exploração.



## PARTE OFICIAL

### Secretaria de Estado do Comércio

#### Direcção Geral dos Transportes Terrestres

##### Secretaria Geral

###### PORTRARIA N.º 1:462

Atendendo ás circunstancias verdadeiramente dificeis em que vive o pessoal reformado e pensionista dos Caminhos de Ferro do Estado, devido ao agravamento da carestia da vida, que já determinou a concessão provisoria de abonos suplementares ao pessoal efectivo dos mesmos Caminhos de Ferro;

Atendendo a que não é justo excluir os reformados e pensionistas dun beneficio concedido para atenuar circunstâncias que tambem os afectam;

Atendendo ao aumento de receitas resultante da ultima remodelação das tarifas dos Caminhos de Ferro do Estado:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio:

1.<sup>o</sup> Que a todo o pessoal reformado e pensionista dos Caminhos de Ferro do Estado percebendo pensão igual ou inferior a 45\$ mensais, seja concedida a subvenção mensal de 6\$, enquanto durarem as circunstâncias extraordinárias que a determinaram, e desde que se prove não ter rendimentos que lhe permitam uma situação relativamente desafogada;

2.<sup>o</sup> Que aos reformados e pensionistas percebendo pensões entre 45\$ e 51\$ mensais seja concedida como subvenção mensal a importância necessária para perfazer os referidos 51\$;

3.<sup>o</sup> Que á Caixa de Reformas e Pensões seja concedida a subvenção necessária para fazer face aos encargos provenientes destas concessões.

Paços do Governo da Republica, 23 de Julho de 1918. — O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

###### PORTRARIA N.º 1:463

Considerando as circunstâncias verdadeiramente dificeis em que vive o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado e a prática estabelecida em algumas empresas exploradoras de cañinhos de ferro de incluir em suas despesas de exploração as verbas necessárias para o pagamento dos impostos legais que inciden sobre os seus empregados;

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio:

1.<sup>o</sup> Que a todo o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado seja concedida, a partir do principio do presente anno, a 10% de seu salário, uma subvenção mensal igual á importância que o mesmo tenha de pagar por imposto de rendimento ou qualquer outro que o substitua.

2.<sup>o</sup> Que nos orçamentos das despesas de exploração dos mesmos Caminhos de Ferro seja anualmente incluida a verba necessária para fazer face ao encargo resultante da concessão da referida subvenção.

Paços do Governo da Republica, 23 de Julho de 1918 — O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, a quem foi presente o projecto e respectivo orçamento da variante de Santo Amaro, do troço da linha ferrea

de Extremoz a Castelo de Vide, compreendido entre Extremoz e Fronteira, elaborado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, com data de 18 de Fevereiro do corrente ano, aprovar o referido projecto e orçamento em harmonia com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 23 de Maio ultimo.

Paços do Governo da Republica, 31 de Julho de 1918. — O Secretário de Estado do Comércio, Joaquim Mendes do Amaral.

## Secretaria de Estado das Colónias

### Repartição do Gabinete

DECRETO N.º 4:581-A

Na maioria das concessões referentes ás províncias ultramarinas encontra-se reservada a faculdade do resgate. Variam os prazos dentre dos quais o Estado pode usar desse direito e a forma de calcular a respectiva indemnização.

Não há nas nossas leis coloniais nenhum preceito genérico sobre o prazo de remissão, nem sobre o modo de estabelecer o preço da concessão.

Há, em direito, duas escolas extremas sobre a qualidade do acto da concessão. Uns sustentam que é um contrato bilateral, regido pelas normas do direito civil; outros que é um acto soberano do Estado, imperativo, caracterizado pela faculdade unilateral, de resgatar, sem que o concessionário tenha o direito de contestar essa faculdade (sentença da Relação de Palermo, de 2 de Dezembro de 1899, citada por Orlando).

Os serviços de utilidade pública, cometidos a particulares, não podem estar expostos ás contingências vulgares duma empresa.

Nunca os interesses privados podem antepor-se aos interesses públicos; portanto o Estado zelando o bem da comunidade tem o direito de fazer cessar um contrato, que em determinadas circunstâncias se torna prejudicial á colectividade.

Nas legislações estrangeiras sobre esta matéria fixam-se prazos muito diversos. A remissão de uma concessão pode fazer-se a partir de trigésimo ano em alguns países, noutros a partir do vigésimo primeiro, noutros a contar do décimo quinto ano. Na legislação francesa e italiana o Estado tem o direito de decretar a rescisão de uma concessão antes dos prazos fixados, indemnizando o concessionário proporcionalmente.

Nenhuma legislação moderna dá ao concessionário direito de contestar o uso da faculdade de resgatar uma concessão por parte do Estado, mas apenas se lhe concede o impugnar livremente o quantitativo da indemnização arbitrária.

O resgate, com efeito, não é uma consequência da execução de uma concessão, mas sim da sua cessação determinada pelo Estado. Nas numerosas concessões outorgadas nas nossas colónias estabeleceram-se preceitos variáveis para o cálculo do preço do resgate. O sistema mais seguido foi o francês. Estipula-se, em geral, uma anuidade determinada pela média do produto líquido da empresa nos sete anos que precedem o resgate. Noutros diplomas fixa-se o pagamento do capital dispendido em obras, acrescido de 10 por cento, além de objectos mencionados, cuja avaliação tem de fazer-se á parte. Noutros ainda a indemnização é fixada pela importância do capital social e obrigações, segundo a cotação da bolsa, excluindo deste preço certo e determinado material.

Na sentença final do Tribunal Arbitral de Berne, de 29 de Março de 1900, encontra-se, no capítulo IV, uma crítica bem fundamentada sobre a fixação de uma indemnização, que por se aplicar a um caminho de ferro nem por isso deixa de ter cabimento em outros casos.

Diz a sentença: «É evidente que o valor especulativo de uma empresa, ainda em via de formação, assim como o seu valor nominal, integralmente pago ou não, pode desviar-se consideravelmente do valor intrínseco da empresa, que resulta do rendimento médio, único que dá o valor real do empreendimento».

No entanto, nos Estados Unidos da America do Norte a indemnização do resgate é calculada sobre o desembolso das acções, acrescido de 10 por cento, ou sobre a cotação d'elas com um prémio de 10 por cento.

Noutros países a indemnização obtém-se multiplicando por 25 o produto líquido do último triénio, acrescido do complemento necessário para dar 10 por cento ao capital empenhado nas obras, avaliando-se á parte os lucros cessantes.

Outro sistema consiste em tomar a média do rendimento dos últimos sete anos e capitalizar essa anuidade a uma determinada taxa, acrescida de um prémio.

Para os resgates antecipados a indemnização é sempre mais alta.

O resgate não deve tolher a iniciativa particular, nem afastar dos empreendimentos de utilidade pública os capitais. Por isso, em todas as legislações se procurou, mantendo ao Estado a faculdade soberana de renir, dar a máxima liberdade aos concessionários para discutirem perante os tribunais o quantitativo da indemnização.

Ao Poder Judicial cumpre decidir com toda a autonomia o preço final da concessão, a fim de evitar arbitrariedades.

Quanto á notificação do resgate ao concessionário também não são uniformes as legislações. Umas dão seis meses de aviso prévio, outras partindo do princípio que o direito de resgatar é incontestável e que o concessionário só tem direito de impugnar o quantitativo da indemnização, não estabelecem prazo de notificação. Foi este último sistema que pareceu mais consentaneo com os interesses do Estado, onde numerosas circunstâncias próximas ou remotas, derivadas da guerra, impõem o uso da faculdade de resgate.

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

**Artigo 1.º** Qualquer concessão que tenha sido outorgada pelo Governo, nas províncias ultramarinas, poderá ser resgatada, depois dos primeiros vinte e cinco anos de vigência do contrato ou diploma de concessão, quando outro prazo não tenha sido estipulado.

**§ 1.º** O prazo para o resgate conta-se a partir da data do diploma de concessão, quando outra não tenha sido fixada.

**§ 2.º** A forma do processo para efetuar o resgate de qualquer concessão será a estabelecida neste decreto, salvo o que constar dos respectivos diplomas.

**Artigo 2.º** Nos diplomas de concessão, nos quais não esteja regulado o processo para avaliar o preço do resgate, o Governo fará avaliar por três peritos pelo menos, a concessão, as obras realizadas, os lucros líquidos, e depositará na Caixa Geral dos Depósitos a importância calculada, acrescida de 10 por cento.

**Art. 3.º** Nas concessões onde esteja estipulado que o resgate se possa fazer mediante uma anuidade, a pagar até ao fim do prazo da concessão, poderá o Governo, de acordo com os concessionários, substituir essa anuidade pela capitalização d'ela á taxa de 6 por cento durante os anos que faltarem para terminar a concessão.

**Art. 4.º** O resgate de concessões far-se há por decreto.

**§ único.** O decreto de resgate deverá ser oportunamente submetido á sanção parlamentar, quando a respectiva despesa não esteja auctorizada no orçamento em vigor.

**Art. 5.º** O Governo antes de decretar o resgate deverá fazer calcular, por três peritos, pelo menos, a indemnização ou a anuidade a pagar nos termos dos diplomas de concessão d'este decreto.

**Art. 6.º** O Governo depositará na Caixa Geral de Depósitos a importância do preço do resgate total ou da anuidade calculada nos termos d'este decreto ou dos diplomas de concessão.

**Art. 7.º** Logo que esteja feito o depósito referido no artigo antecedente, o Governo decretará o resgate, apossando-se imediatamente dos objectos da concessão, explorando-a para todos os efeitos, e fará citar o concessionário para impugnar, querendo, o depósito.

**§ único.** É competente para estas acções o fôro judicial da comarca de Lisboa.

**Art. 8.º** O concessionário poderá impugnar o depósito, nos termos dos artigos 630.º e seguintes do Código do Processo Civil.

**Art. 9.º** O depósito, porém, nunca poderá ser declarado sem efeito; mas poderá ser modificado na conformidade das decisões judiciais.

**§ único.** No caso de se julgar que o resgate foi extemporâneo, será o Estado obrigado a pagar a indemnização que se liquidar judicialmente ou por acôrdo.

**Art. 10.º** No cálculo do rendimento líquido de uma concessão, tomar-se-há sempre em conta a amortização estabelecida para os objectos da exploração e serão corrigidos, em harmonia com esta disposição, os lucros distribuídos pelos concessionários, sem abatimento da respectiva amortização, para os efeitos d'este decreto.

**Art. 11.º** A requerimento fundamentado de qualquer corpo ou corporação administrativa poderá o Governo autorizar por decreto o resgate de qualquer concessão que tenha sido feita por essa entidade, sendo aplicável o disposto neste decreto.

**Art. 12.º** Os depósitos poderão efectuar-se em bilhetes do Tesouro ou em títulos da dívida pública, segundo a cotação, quando nas concessões se não tenha estipulado a moeda na qual o resgate deva ser pago.

**Art. 13.º** Os documentos justificativos do resgate serão publicados no Diário do Governo, juntamente com o decreto respectivo.

**Art. 14.º** Este decreto entra imediatamente em vigor.

**Art. 15.º** Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto que todas as auctoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contêm.

Os Secretários de Estado de todas as repartições o façam publicar. Paços do Governo da República, 1 de Julho de 1918. — Sídonio Pais — João Tamagnini de Sousa Barbosa — Alberto Osorio de Castro — Amílcar de Castro Abreu e Mota — Joaquim do Espírito Santo Lima — Joaquim Mendes do Amaral — Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá — José Alfredo Mendes de Magalhães — Henrique Forbes de Bessa — Eduardo Fernandes de Oliveira.

## Caminhos de ferro coloniaes

### A linha de Mormugão, na India

Encontramos na *Revista Colonial* o relatorio apresentado á 37.<sup>a</sup> assembleia geral dos accionistas da Companhia do Caminho de ferro de Mormugão, recentemente realizada em Londres.

Na forma do costume, esse relatorio contém a comparação das receitas, gastos, e rendimento liquido do Caminho de ferro e porto em 1917 e o anno anterior, accusando uma diminuição de Rupias 65.392 no rendimento liquido. As circumstancias da guerra teem continuado a exercer uma influencia adversa e posto que algum melhamento se note no tráfego, a verdade é que a ligeira tendencia para augmentar, notada em 1910, não se tem mantido.

O rendimento liquido e percentagens das despesas de exploração nas receitas globaes durante os 5 annos decorridos de 1913 a 1917 são as seguintes:

	Rendimento liquido	% de despesas de exploração
1913.....	4,93,066	58,87
1914.....	3,60,470	62,76
1915.....	2,50,408	65,57
1916.....	2,62,281	67,21
1917.....	1,96,889	75,56

Menciona o relatorio que a linha foi explorada com 55,83 % das receitas globaes, quando em 1916 essa percentagem foi de 58,03, havendo portanto uma economia de 2,20 % e tambem que as cifras correspondentes relativas ao porto eram 114,95 % e 88,65 % para os annos referidos, o que traduz um augmento de 26,30 %. As despesas com o porto não são satisfatorias, especialmente se nos lembremos de que a baixa percentagem de 54,34 % foi obtida em 1911. Preciso é porém considerar que os encargos do porto não podem ser reduzidos além de um certo limite, tendo em vista que um tráfego intermitente tem que ser promptamente attendido e que todas as faculdades do porto teem que ser effectivamente mantidas. Deve ainda attender-se a que as custosas reparações para o material de equipamento do porto, tales como, a draga-rebocador, barcaças, etc., foram excepcionalmente pesadas. Por exemplo, a despesa, com a draga na doca secca de Bombaim, para cumprir as disposições da inspecção do Lloyds foi de rs. 30.000 ou cerca de 24 % da despesa total da conservação durante todo o anno.

O tráfego de importação de petroleo de Burmash e da Standard Oil Company tem sido limitado aos preparativos para uma renovada actividade quando terminar a guerra.

A exportação de manganez consistiu em 5825 toneladas sómente, enquanto que em 1916 foi de 15.847 e fôra de 100.356 em 1910.

Esta cifra foi o maximo expedido até agora durante o decurso de um anno.

Pelos fins de 1917 iniciaram-se passos para o estabelecimento em Mormugão de depositos para fornecimento de madeiras e combustiveis ao exercito inglez e para o transbordo em larga escala de carvão de Bengala. Estes dois projectos estão agora sendo postos em pratica e d'elles resultarão um largo beneficio para o Exercito e uma fonte de receita para a Companhia.

Com referencia aos trabalhos de arbitragem, iniciados no anno de 1914, pelo governo portuguez, diz-nos o relatorio que estão completamente paralysados, porque o delegado especial cuja nomeação foi mencionada na ultima assembleia, nunca apareceu, cahindo portanto toda a responsabilidade da demora, sobre o governo, a quem continuadamente tem sido sollicitado, por intermedio do Foreign Office e pelo representante da Companhia em Lisboa, para que submetta a decisão do caso ao arbitro escolhido.

Também o relatorio informa que o Conselho de Admi-

nistração tem frequentemente comunicado com o Governo portuguez e com a embaixada de Portugal em Londres, acerca de certos projectos emanados do Governo de Mysore, para a construcção de ramaes dos caminhos de ferro de Mysore, ligando-os com algumas cidades da Costa Occidental, entre outras, as de Batkhal e Mangalore. Os detalhes d'estes projectos e a respectiva correspondencia foram postas á disposição do Conselho pela *The Madras and Southern Mahratta Railway Company*.

Qualquer d'esses projectados ramaes reduziria o volume de tráfego para o Caminho de Ferro Portuguez da India occidental e respectivo porto, e estes foram construidos pela Companhia com o objectivo de fornecerem um meio de conveniente e effectivo tráfego para dentro e fóra do territorio servido pela rede do *Southern Mahratta*.

Tendo sido o capital da Companhia obtido com a garantia do governo portuguez, e demonstrando a correspondencia trocada entre o Syndicato fundador e o governo inglez, antes do contracto com a Companhia, de 1881, implicitamente, a intenção do governo inglez de dar uma apreciavel protecção contra qualquer competidor, a gerencia acentua, por fim, ser obvio que os ramaes em referencia possuiriam a vantagem de encurtar o percurso da costa para o interior, e vice-versa, para uma parte do tráfego, mas, examinando a questão no seu todo, observa:

1.º Que as facilidades existentes de Caminho de Ferro e Porto são perfeitamente amplas para as presentes necessidades dos territorios.

2.º Que estas facilidades são susceptiveis de um desenvolvimento tal que nenhum provável futuro desenvolvimento de tráfego será capaz de atingir—pelo menos num proximo futuro.

3.º Finalmente que os projectos em questão não podem rasoavelmente suppor-se lucrativos, por si proprios, em vista da enorme despesa que a sua adopção implicaria.

O dividendo a distribuir ás acções é de 5 %, que era o proposto pela gerencia, e que a assembleia aprovou.



### O tunel no Estreito de Gibraltar

Trata-se de mais um projecto importante para o futuro: o de fazer um caminho de ferro submarino, sob o Estreito de Gibraltar, sobre estudos do coronel hespanhol de engenharia D. Mariano Rubio Belvé, o qual foi auctorizado, por decreto de maio ultimo, a apresentar o respectivo projecto para ser devidamente apreciado.

Coincidencia curiosa: quasi na mesma data em que esse decreto viu a luz ua *Gaceta Oficial*, de Madrid, o periodico francez *La Depeche Coloniale* inseria uma informação de um outro projecto de via submarina entre a Europa e a Africa, dizendo que o engenheiro Henry Bresler apresentará ao Congresso de Engenharia Civil, recentemente realizado, um projecto de tunel sob o Estreito de Gibraltar, o qual foi examinado e discutido nas diversas secções do alludido congresso.

Segundo esse projecto poder-se-ha, quando executado, ir de Paris a S. Luiz em tres dias.

O ponto de partida sobre a costa hespanhola seria Táifa, e quanto ao ponto terminal da linha, hesita-se entre dois locaes que offerecem identicas vantagens.

O trajecto do tunel em referencia levaria 20 minutos a uma velocidade de 80 kilometros.

As linhas hespanholas teriam de ser substituidas, para se adaptarem a uma largura igual á da maior parte das linhas europeias, ou, pelo menos uma: aquella por onde tivesse de transitar o comboio directo.

Quanto á linha ferrea transafricana, foi detidamente estudada e não offerece grande dificuldade. O deserto é

quasi plano, e para o atravessar não se necessita nenhuma obra especial.

A despeza com a construcção do tunel foi calculada, baseando-se no preço medio do metro linear dos principaes tuneis alpinos: Arlberg, Mont Cenis, Saint Gothard e Simplon, que é de 4.415 francos.

Tomando-se essa cifra como ponto de orientação, o auctor do plano deduz que o custo do metro linear para o tunel submarino seria de 10:000 francos; o que em uma longitude de 25 kilometros representaria um total de 230 milhões, a cuja importancia acrescenta 110 milhões para a organisação do porto de Dakar.

Já a havia lançado, em 1898, o engenheiro Berlier; mas foi a esse tempo considerada inexequivel.

O engenheiro de caminhos de ferro, D. Pedro Garcia Faria, tambem apresentou, em 1916, um ante-projecto de linha ferrea de enlace entre as rôdes hespanhola e argentina, com ramal para Tanger e Fez, propondo como estação de enlace a de Algeciras, a partir de cujo ponto se prolongaria o caminho de ferro até ás proximidades de Tarifa, desde cujo ponto, e em direcção a Punta Ciri, propunha a construcção de um tunel sob o Estreito.

Vê-se, portanto, tratar-se de um assumpto que não é novo para a engenharia hespanhola nem para a franceza.

Ainda não ha cinco annos, tambem o engenheiro hespanhol Otamendi, que presentemente dirige a construcção do metropolitano de Madrid, se occupou de um tunel atra vez do Estreito de Gibraltar, não chegando a concretizar os seus estudos, sem duvida por não julgar opportuna a occasião.

De grande importancia seria, realmente, que o engenheiro Rubio Belvé encontrasse o meio de transformar em realidade uma obra tão grandiosa, cuja execução exerceeria notavel influencia no porvir do seu paiz e mesmo da peninsula.

Não resta duvida de que Marrocos adquiriria, com a realisaçao d'este projecto, uma importancia de primeira ordem; mas sobretudo Hespanha e França colheriam enormes beneficios, pois se collocariam na rôta de todo o trafego da America do Sul, o qual está chamado a progredir notavelmente logo que termine o grande conflicto mundial — o que Deus permita seja breve.

Tudo isto se não aparecerem más vontades a dificultar a execuçao da obra.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Apeadeiro de Noemy

A partir de 25 d'este mez, fica aberto a todo o serviço de passageiros, grande e pequena velocidade, interno e combinado, sem restricção alguma, o apeadeiro de Noemy, situado ao kilometro 232,762 da linha da Beira Alta, entre as estações de Cerdeira e Freineda.

As distancias a tomar para o calculo das taxas applicaveis a passageiros e bagagens, são as seguintes:

De Cerdeira a Noemy, ou vice-versa.	8	kilometros
De Freineda a » » »	13	»

A partir da mesma data, considera-se o apeadeiro de Noemy incluido na tarifa especial provisoria n.º 12 de grande velocidade, de 23 de abril de 1912, para a venda de bilhetes de ida e volta permanentes, aos preços seguintes:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De Cerdeira a Noemy e volta, ou vice-versa.....	§26	§20	§14
De Freineda a Noemy e volta, ou vice-versa.....	§39	§30	§22

Equalmente se considera este apeadeiro incluido na tarifa especial combinada N B 12, de grande velocidade (N B 3 nos Caminhos de Ferro Portuguezes) para a venda de bilhetes simples para Lisboa-R, pelas vias Pampilhosa e Guarda indistinctamente, aos preços seguintes:

De Noemy a Lisboa-R ou vice-versa:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Inteiros.....	7\$61	5\$92	4\$23
Meios.....	3\$81	2\$97	2\$12

Os participes da Companhia Portugueza n'estes preços são os seguintes:

	Bilhetes inteiros			Meios bilhetes		
	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Via Pampilhosa	4\$75	3\$69	2\$64	2\$38	1\$86	1\$32
» Abrantes..	7\$05	2\$48	3\$92	3\$53	2\$74	1\$96

No custo d'estes bilhetes não está incluido o imposto de sello, nem a sobretaxa actualmente em vigor, a que ficam sujeitos.

As remessas de grande e pequena velocidade, procedentes de ou destinadas a Noemy, serão taxadas pela tarifa geral ou pelas especiaes que corresponderem, como se procedessesem da estação anterior ou se destinassem á estação mais além, conforme o sentido da marcha.

### Restricções no serviço de Portugal para Hespanha

Segundo as ultimas informações das linhas do paiz vizinho, para as estações do Caminho de Ferro de La Robla a Valmoseda e Luchana só se aceitam expedições em pequena velocidade: pelo entroncamento de La Robla para as estações comprehendidas entre aquella estação e Cisterna inclusivé; pelo entroncamento de Mataporquera, para as estações comprehendidas entre Prado e Las Rozas, ambas inclusivé, e pelo entroncamento de Bilbao para todas as estações da linha.

### Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha

Temos ainda alguns exemplares d'este mappa á disposição dos nossos assignantes, conforme temos anunciado.

O seu custo é de §70 ou §77 pelo correio, registados.



## "GLOBO,, COMPANHIA DE SEGUROS

Capital 1.000.000\$00 Esc.

Effectua seguros contra todos os riscos

Séde — Rua Nova do Amparo, 17 — Telephone 3534 C.

Escriptorio Agencial — Rua dos Retrozeiros, 68 — Tel. 2966 C.

Succursais: PORTO e FARO — Delegações e Agencias em todo o paiz e estrangeiro

## Juizo Arbitral

O Diario do Governo de 5 do corrente publicou o acordo do Tribunal arbitral para juizo do pleito entre o Governo e a Companhia concessionaria da linha do Valle do Vouga, de que foi relator o Sr. Conde de Paçô Vieira.

E' um valioso documento no qual se acha solidamente fundamentada a jurisprudencia adoptada.

Folgamos de vêr assim confirmada a doutrina que sobre o assumpto expoz a *Gazeta*.

Esse accordain é do theor seguinte :

Accordam em conferencia do tribunal arbitral :

Vistos e relatados os autos, etc.

Mostra-se que, por decreto de 14 de Março de 1916, publicado no *Diario do Governo* n.º 64, de 17 do mesmo mez, foi nomeado, nos termos do artigo 178º do Código Commercial, commissario do Governo junto da «Compagnie française pour la Construction et l'exploitation des chemins de fer à l'étranger», concessionaria da construção e exploração do caminho de ferro do Vale de Vouga, o cidadão Antonio Montenegro dos Santos, sem encargo algum para o Estado (fl. 4);

Mostra-se que, tendo esta nomeação sido participada ao representante da Companhia, por officio de 25 de Março, pelo director geral do Commercio e Industria, aquelle, por officio de 29, imediatamente protestou contra essa nomeação, allegando que o artigo 178º do Código Commercial não podia ter applicação á Companhia, porque o artigo 4º do decreto de 10 de Outubro de 1901 só submeteu á fiscalização, por meio de commissarios do Governo, as sociedades anonymas que exploraram concessões feitas pelo Estado, que tenham a sua séde no continente ou ilhas adjacentes, não sendo essa a situação da Companhia, que tem a sua séde em Paris, e apenas estabeleceu uma succursal em Portugal, achando-se portanto, a sua situação regulada pelo artigo 111º do Código Commercial (fl. 6);

Mostra-se que, ouvida a Procuradoria Geral da Republica sobre a legalidade da referida nomeação, foi esta instancia consultiva de parecer, em 31 de Maio de 1916 :

Que as disposições do decreto de 10 de Outubro de 1901 eram extensivas á Companhia, a depeito do artigo 4º do mesmo decreto, visto elle não dizer que a fiscalização por commissarios é tam sómente aplicável ás sociedades que tenham a sua séde no continente e ilhas adjacentes, e que, sendo o Governo quem fixa a residência do commissario, não podia a Companhia invocar o artigo 8º segundo o qual elle deve residir onde for a séde da Companhia, tanto mais que esta tem os escriptorios em Espinho, onde o commissário podia exercer a sua fiscalização, obrigando a Companhia a cumprir as leis e o contracto e os seus deveres para com o publico, terminando por sugerir ao Governo a ideia de aproveitar o primeiro ensejo favoravel para suprir a lacuna do contracto, obrigando a Companhia a remunerar o agente de fiscalização (fl. 9).

Mostra-se que o representante da Companhia, reforçando o seu protesto anterior, ponderou em 28 de Julho de 1916 que o artigo 4º do decreto de 10 de Outubro de 1901, que regulou a fiscalização prevista no artigo 178º do Código Commercial declarando-a applicavel ás sociedades com a sua séde no continente e ilhas adjacentes, excluiu *ipso facto* as que tem a sua séde no estrangeiro, como sucede á Companhia, cuja séde se declarou no contracto de concessão ser em Paris, e que constituída em França, segundo as leis francesas, exerce a sua indústria em Portugal nos termos da portaria de 17 de Março de 1906, ao abrigo do artigo 111º do Código Commercial para validade do contracto, justificando-se aquella exclusão pelas disposições dos artigos 8º e 11º que impõem aos commissarios obrigações de residencia junto da séde da Companhia e de assistencia ás sessões dos corpos gerentes, incompativel com a acção que se lhes attribuiu em Portugal, que o facto de se exigir á Companhia um representante com procuração registada corrobora o reconhecimento da séde da Companhia em Paris, exarado no contracto;

Que o ter a Companhia ficado, como empresa de construção e exploração de caminhos de ferro, sujeita ás leis e regulamentos portuguezes e aos tribunaes portuguezes, e portanto sujeita á fiscalização do Governo, exercida por intermedio da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, nos termos do regulamento

de 7 de Setembro de 1899, e o ter elegido domicilio em Lisboa, para effeitos forenses, não tirou á Companhia a sua qualidade de sociedade extrangera;

Que d'essa situação juridica assegurada no seu contracto resultava :

1º Que a Companhia tinha a sua séde em Paris;

2º Que não podia, como tal, aceitar a fiscalização administrativa sobre o seu conselho e assembleia geral por um commissario do Governo;

3º Que nem por isso deixava de estar assegurada a acção do Governo, dos tribunaes e das leis portuguezas, em tudo quanto respeita ao cumprimento do contracto. E que por maioria de razão lhe não podia ser imposta em caso algum a obrigação de pagar ao commissario do Governo, (fl. 12).

Mostra-se que em informação de 13 de Julho de 1916 ao Director Geral do Commercio ponderou que a condicção 46º do contracto de concessão da linha do Vouga, de 5 de Fevereiro de 1907, estipula que o Governo usará dos meios apropriados para verificar as receitas e despezas de exploração, sem especificar que essa fiscalização será exercida apenas pela Direcção Fiscal da exploração, e que a condicção 42º declara a Empreza sujeita, no que respeita a construção e exploração ás leis e regulamentos de Portugal, do que se pode inferir a sua sujeição á fiscalização como qualquer outra empreza.

As dúvidas de interpretação suscitadas, porém, aconselhavam o recurso ao Tribunal Arbitral, depois de ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas (fl. 23);

Mostra-se que em parecer de 14 de Fevereiro de 1918, o Conselho Superior de Obras Públicas, invocando as disposições do artigo 178º do Código Commercial e o facto de a companhia ter elegido domicilio em Lisboa e se ter sujeitado ás leis e tribunaes portuguezes em harmonia com o contracto, foi de opinião que o Governo tinha o direito de nomear o commissario, e que podia ser submetida a juizo arbitral a questão da obrigatoriedade do pagamento dos respectivos vencimentos por parte da Companhia (fl. 29);

Mostra-se que por portaria de 4 de Março de 1918, publicada no *Diario do Governo* n.º 55, de 7 do mesmo mês, foi mandado constituir o Tribunal Arbitral para julgar se em face das disposições legaes vigentes se deve manter a nomeação do commissário e impor á companhia o pagamento do seu vencimento (fl. 32);

Mostra-se que foi devidamente lavrado o termo de compromisso arbitral em 23 de Abril de 1918 (fl. 47);

Mostra-se que, instaurado o processo arbitral, a Companhia, na sua reclamação articulada, alegou que tanto na portaria de 17 de Março de 1906, que auctorou o trespasso da concessão da linha do Valle do Vouga para a companhia, como no contracto de 5 de Fevereiro de 1907, lhe foi reconhecida a sua qualidade e denominação de companhia franceza e a sua séde em Paris, com sujeição ao artigo 111º do Código Commercial, que ela cumpriu; que não emittiu os seus titulos de credito no mercado portuguez; que o Governo só em 24 de Março de 1916 nomeou um commissario, nomeação cuja legalidade foi logo por ela contestada, reclamando a constituição do tribunal arbitral; que a lei de 25 de Agosto de 1917 determinou que a Companhia pagará o commissário que tenha de haver junto d'ella, fórmula dubitativa que deixa a questão reintegra e demonstra que o proprio Parlamento reconheceu que só era competente para resolver a questão o Tribunal Arbitral previsto no contracto, applicando-se as leis vigentes anteriores á de 25 de Agosto; que o Governo assim o reconheceu, nomeando o Tribunal; que não é applicavel á Companhia o regulamento de 10 de Outubro de 1901, e portanto que tem de ser declarada nula a nomeação do commissário e que não deve haver commissário junto da Companhia, não se incluindo no novo contracto resultante da lei de 25 de Agosto de 1917 (fl. 49);

Mostra-se que o Ministério Publico se limitou a protestar por negação (fl. 56);

Mostra-se que nas suas reflexões jurídicas a Companhia allega que dos termos do artigo 178º do Código Commercial se depreende que a fiscalização especial no mesmo prevista só se aplica ás sociedades que tem a sua séde no paiz, o que não sucede com a Companhia, que é franceza, tem a sua séde em Paris, e tem apenas um representante em Portugal, como explicitamente consta da portaria de 17 de Março de 1906, auctorizando o trespasso da concessão e sujeitando a companhia ás prescrições do artigo 111º do Código Commercial, e do contracto de 5 de Fevereiro de 1907, exigindo como condicção da sua validade o registo da procuração do representante, nos termos dos artigos 49º e 54º do Código Commercial; que a fiscalização instituida pelo artigo 178º do Co-

## TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

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

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

ESTAMPARIA MECHANICA

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

digo Commercial e regulamentada pelo decreto de 10 de Outubro de 1901, se aplica ás sociedades constituídas no paiz, como se deprehende do seu artigo 3.<sup>o</sup>, que define o objecto da fiscalização, e do artigo 11.<sup>o</sup> que regula as obrigações dos commissários, inaplicáveis a uma sociedade com séde em Paris; que o preceito do artigo 4.<sup>o</sup> é deridente, declarando-o applicável ás sociedades que tem a sua séde no continente ou ilhas adjacentes, o que exclui manifestamente os que a tem no estrangeiro; que a condição 56.<sup>a</sup> do contracto sobre a sujeição da companhia ás leis portuguezas tem de ser entendida de modo a não lhe alterar a indole de companhia estrangeira com séde em Paris, apenas com representação no paiz, não sendo os seus escriptórios de Éspinho mais do que uma succursal da séde em Paris; que a Procuradoria Geral da Republica reconheceu a inconsistência dos seus argumentos, aconselhando o Governo a aproveitar o ensejo de ser pela Companhia pretendido algum beneficio do Estado, para lhe impor a obrigação de pagar ao commissário; que a lei de 25 de Agosto de 1917 não dispõe que haverá um commissário, e sim apenas que a Companhia em troca de novas vantagens concedidas terá de lhe pagar, se as leis vigentes determinarem que tenha de o haver, forma dubitativa que deixa a solução ao juizo arbitral; que a existencia de um commissário não podendo fiscalizar a vida administrativa e financeira da Companhia, representaria duplicação inutil e vexatoria da estação oficial, á qual incumbe a fiscalização da construção e exploração; que essa função incumbe á direcção fiscal da exploração dos Caminhos de ferro, cuja complexa acção técnica e administrativa é exercida por uma hierarquia de funcionários, que verificam as liquidações de impostos, as contas do tráfego, as liquidações de garantias de juros, examinam a escripturação e todos os serviços, e intervêm nas relações da companhia com o publico; que essa direcção tem diante de si uma empresa, que para o cumprimento das suas obrigações em território portuguez, está como as portuguezas sujeita ás leis e tribunaes portuguezes (condição 52.<sup>a</sup> do contracto), usando o Governo de meios apropriados para verificar as receitas e as despesas (condição 44.<sup>a</sup>) meios que são os previstos no decreto de 31 de Dezembro de 1864, no regulamento de 11 de abril de 1868 e no de 7 de Outubro de 1899 que reorganizou a direcção fiscal; que o Governo pode encarregar extraordinariamente qualquer agente seu de exercer fiscalização, não podendo, porém, confiar essas funções com carácter permanente a um commissário, que por lei só pode funcionar junto das sociedades nacionaes, com obrigação de identidade de local para residencia (fl. 59);

Mostra-se que o Ministério Publico, nas suas reflexões jurídicas, alegou que a Companhia elegeu domicilio em Lisboa e ficou sujeita ás leis e regulamentos portuguezes (condição 56.<sup>a</sup> do contracto) e que o Governo tem pelo contracto (condição 46) o direito de fiscalizar ás receitas e ás despesas, dizendo a lei de 25 de Agosto de 1917 expressamente que á Companhia incumbirá o pagamento de vencimento do Commissário do Governo que junto d'ella tenha de haver (fl. 65);

O que tudo visto, devidamente ponderado e discutido, e porque as partes são legítimas, nenhuma duvida tendo sido levantada a esse respeito;

Considerando que o regulamento de 10 de Outubro de 1901 declarando no seu artigo 4.<sup>o</sup>, que a fiscalização n'ele instituída é aplicável nos termos do mesmo regulamento, a todas as sociedades que tenham a sua séde no continente ou ilhas adjacentes, seja qual for o logar onde exerçam as suas operações, exclue evidentemente as sociedades estrangeiras com séde fora do paiz; porquanto estatuito este regulamento no artigo 8.<sup>o</sup> que os commissários devem residir no logar onde estiver a séde da sociedade que hajam de fiscalizar, e no artigo 11.<sup>o</sup> que devem assistir a todas as reuniões das assembleias e dos corpos gerentes, taes preceitos não podem ser cumpridos relativamente ás sociedades estrangeiras com a sua séde fora de Portugal;

Considerando que a *Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Etranger* é uma sociedade estrangeira exercendo no nosso paiz a sua industria como empresa de caminhos de ferro, ao abrigo e nos termos do artigo 111.<sup>o</sup> do Código Commercial, com a séde em Paris, como explicitamente reconhecem diversos diplomas governativos a ella referentes, entre os quaes a portaria de 17 de Março de 1906, que autorisou a transferencia da concessão da linha do Valle do Vouga, impondo a condição do cumprimento do disposto no artigo 111.<sup>o</sup> do Código Commercial, e o contracto definitivo de 5 de Fevereiro de 1907, que declarou que a Companhia tem a sua séde em Paris, e tornou a validade da concessão dependente da apresentação, no prazo de sessenta dias, da certidão do registo da procuração do representante da Companhia, em Portugal, nos termos dos artigos 49.<sup>o</sup> e 54.<sup>o</sup> do Código Commercial, exigencia esta que deriva exclusivamente d'ela não ter a sua séde no paiz;

Considerando que não colhe o argumento de que a Companhia, tendo ficado sujeita, pela condição 56.<sup>a</sup> do seu contracto, ás leis e regulamentos portuguezes e dos tribunaes ordinários de Portugal, e havendo elegido domicilio em Lisboa e renunciado a qualquer outro foro, se sujeitou implicitamente á acção fiscal, instituída unicamente em relação ao exercício dos direitos da Companhia e cumprimento das suas obrigações em território portuguez, isto é, como empreza de construção e exploração de um cami-

nho de ferro em Portugal, o que nada tem com os direitos que lhe assistem e obrigações que lhe incumbem em França como sociedade financeira, que levante capitais para aplicar nos paizes onde obtenha concessões de caminhos de ferro, não a podendo privar tal sujeição do seu carácter fundamental de sociedade estrangeira com séde em Paris, que o contracto lhe reconhece; e porque o facto de eleger domicilio em Lisboa, é exclusivamente para efeitos forenses, não equivalendo á transferencia da sua séde, e tanto assim, que á Companhia se exige um representante em Portugal

Considerando que tambem não colhe o argumento de que a fiscalização instituída pelo regulamento de 10 de Outubro de 1901 é necessaria para assegurar e verificar o cumprimento das leis e dos contractos, por isso que essa função incumbe á Direcção Fiscal dos Caminhos de Ferro, pelo nes regulamento de 7 de Setembro de 1899, pelo qual pertence ao director fiscal exigir das companhias ou empresas o exacto cumprimento de todos os contractos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para isso os meios que as leis e regulamentos lhe facultarem, estando para esse efeito todos os serviços, documentos e escripturação das companhias patentes aos agentes fiscaes, e sendo a direcção fiscal quem verifica as contas mensaes da receita e liquidação dos impostos de transito e sélo, e as semestraes de liquidação das garantias de juro, e quem fiscaliza o cumprimento dos regulamentos policiais;

Considerando que não é esta a fiscalização que compete a um commissário, mas sim a da vida administrativa da Companhia, sendo para isso obrigado a residir junto da sua séde e a assistir ás reuniões dos seus corpos gerentes, divisão de funções esta que se dá em relação ás companhias de caminhos de ferro com séde no paiz nos quaes a direcção fiscal fiscaliza os seus actos como empresas de caminhos de ferro e o commissário do Governo fiscaliza a sua administração e relações com os credores;

Considerando que a Companhia só poderia ser obrigada a sujeitar-se ao regulamento de 10 de Outubro de 1901, nos termos dos artigos 32.<sup>o</sup> e 33.<sup>o</sup> d'este regulamento, se modificasse a sua constituição ou emittisse obrigações em Portugal, o que dos autos não consta que tenha feito;

Considerando que a lei de 25 de agosto de 1917 em nada modificou a situação jurídica da Companhia, porquanto deixou a questão sem resolução definitiva visto a fórmula dubitativa que empregou, dispondo, apesar de já estar nomeado um commissário desde 15 de Março de 1916, que a Companhia seria obrigada a pagar ao commissário que tenha de haver junto d'ela, o que equivale a dizer no caso de ter que o haver, em harmonia com a legislação vigente em 25 de Agosto de 1917, o que é claramente corroborado pelo facto do proprio Governo ter admittido este tribunal arbitral para resolver o assumpto controvertido;

Por todos estes fundamentos e mais dos autos, julgam procedente e provada a reclamação da Companhia contra a nomeação de um commissário do Governo junto d'ela, por ser illegal, e consequentemente tambem que lhe não pode ser imposta a obrigação de pagar quaisquer honorarios ou vencimentos ao cidadão Antonio Montenegro dos Santos.

Sem custas, por d'elas ser isento o Estado.

Lisboa, 12 de Julho de 1918.—Augusto Carlos Cardoso Pinto Osorio—José Gonçalves Pereira dos Santos—Manuel F. da Costa Serrão—Nuno Bento de Brito Taborda—Alfredo Vieira Peixoto de Villas Boas (Conde de Paço Vieira).

Está conforme.—Repartição do Commercio, 2 de Agosto de 1918.—Servindo de Chefe da Repartição, Frederico Elbling.



## Linha ferrea Pan-Americanica

### Resoluções da conferencia Internacional

Foram agora oficialmente publicadas as resoluções da 4.<sup>a</sup> conferencia Internacional Americana acerca d'aquelle linha ferrea.

Essas resoluções foram aprovadas e sancionadas, tendo, pois, inteira força de lei.

São do theor seguinte:

«Os abaixo assignados, Delegados das Republicas representadas na Quarta conferencia Internacional Americana, devidamente auctorizados pelos seus respectivos Governos, aprovaram as seguintes resoluções:

A Quarta Conferencia Internacional Americana, reunida em Buenos Ayres, resolve:

1.<sup>o</sup>—Prorrogar, com todas as suas attribuições a subsistencia da Comissão da linha ferrea Pan-Americanica em Washington, á qual, pelos relevantes serviços já prestados, a Conferencia expressa o seu agradecimento.

2.º — Confirmam-se as resoluções tomadas pela Terceira Conferencia Pan-Americala sobre este mesmo ponto.

3.º — Tendo em consideração o elevado alcance moral e material da completa realização da importante obra projectada a Conferencia recomenda á Comissão permanente da linha ferrea Pan-Americanana, de Washington, que com a maior brevidade possível, reuna os estudos e dados technicos e financeiros necessarios para a formação de uma planta e orçamentos definitivos, destinados á construcção da obra; recomenda aos paizes interessados na sua realização, que adoptem e comuniquem á Comissão permanente as medidas mais efficazes, referentes ás garantias ou subsídios que possam offerecer para facilitar o proseguimento d'este grande desejo commum, com o fim de que a mencionada Comissão, em vista d'estas communicações, proponha a forma pratica de resolver o problema, que seria impossivel, ou, pelo menos, de muito remota realização, se ficasse entregue á acção isolada de alguns dos paizes n'elle interessados.

Feito e assignado na cidade de Buenos Aires, aos onze dias do mez de Agosto de mil novecentos e dez, em hespanhol, inglez, portuguez e francez, e entregue ao Ministerio das Relações Exteriores da Argentina, para que se tirem cópias authenticadas, que serão enviadas pela via diplomatica, a cada um dos Estados signatarios».

Com efeito, as copias authenticas das resoluções acima descriptas foram já entregues aos diversos governos interessados na realização da grande obra.



## O Tunel sob a Mancha

### Novas informações

Segundo comunicações recebidas de Londres, em sequida á publicação do ultimo numero da nossa *Gazeta*, n'uma conferencia feita na *London Society*, pelo presidente da comissão parlamentar do tunel sob a Mancha, disse Sir Arthur Tell que Londres não havia até agora realizado a somma de vantagens que, sem duvida, haviam de resultar da execução d'essa obra relativamente ao seu futuro como a maior cidade do mundo.

Accrescentou que, além dos benefícios que a construção do tunel trará consigo, era necessário não perder de vista os inconvenientes que poderiam advir da sua não execução. Devido á circunstancia de ser a Inglaterra uma ilha separada do continente por um mar quasi sempre agitado, o seu isolamento era completo; e, se este isolamento persistisse depois da guerra, seria muito para recear que outra capital tornasse a iniciativa de representar o papel que devia ser destinado a Londres.

Essa capital viria a ser, provavelmente, Paris, Vienna, ou mesmo Berlim ou Bruxellas, em todo o caso uma em que pudesse crear-se um centro de vias ferreas de onde e para onde convergissem os grandes expressos do mundo inteiro.

Para attingir o referido centro, os passageiros dos Estados Unidos da America, Brazil, Argentina e outros Estados poderosos do Sul da America, iriam directamente a Cherburgo, Rotterdam, ou Hamburgo, ficando Londres assim prejudicada em virtude do seu isolamento insular.

O conferente pretende que o tunel não só aumentaria a prosperidade da Inglaterra e dos seus captaes, mas daria tambem uma importancia vital ás suas linhas de navegação no que respeita ao transporte de passageiros para a Europa.

Sir Arthur Fell, ao terminar a conferencia, disse manter a esperança de que o caminho de ferro entre a França e a Inglaterra seria a primeira e mais importante de todas as obras a que se deverá proceder logo que a guerra haja terminado.

## As águas do Tejo

Os ministros do commercio e da agricultura assinaram uma portaria nomeando os engenheiros Antonio da Conceição Parreira, director da hydraulica agricola; Manuel Francisco da Costa Serrão, director dos estudos hidráulicos, e José Augusto Ferreira da Silva, da mesma direcção e antigo ministro do interior, para fazerem parte da comissão técnica iucumbida de estudar as bases da concessão requerida pela Camara Municipal e as condições a que deve satisfazer o projecto para salvaguardar outras utilidades de carácter nacional que se tem em vista, tales como: a navegabilidade do Tejo até á fronteira, a regularização do regimen das águas e o seu aproveitamento para as irrigações agrícolas de vastas regiões, actualmente quasi aridas e o estabelecimento de grandes bacias de piscicultura. A comissão a que se refere esta portaria, além dos mencionados representantes do governo, compõe-se por parte da Camara Municipal do Lisboa, dos engenheiros srs. Santos Viegas, digno sub-director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Paul Brandt, engenheiro suíço, especialista n'este genero de trabalhos e actualmente com residencia no Porto.

A comissão será presidida pelo sr. Adães Bermudes, completando a mesma comissão, para o estudo da parte jurídica e administrativa, o sr. dr. Henrique Daily Alves de Sá, advogado syndico da Camara, e o rev. M. A Gomes Hymalaia, que será o secretario da Comissão.

Este importante melhoramento deve-se a uma proposta do illustre architetto sr. Adães Bermudes, na Camara Municipal de Lisboa, a que já a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se referiu largamente no numero 733, de 1 de julho findo.



## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Sado.** — Uma comissão composta dos membros da Comissão Administrativa do Municipio de Setubal e de diversos delegados das Comissões e Syndicatos Agrícolas de Alcacer do Sal, Grandola e Santiago do Cacem, teve, no dia 5 do corrente, uma conferencia com o sr. Secretario de Estado do Commercio, e interino dos Transportes, sobre a necessidade de se construir no mais curto espaço de tempo o ultimo troço da linha do Valle do Sado.

Aquelle secretario de Estado, que é natural de Alcacer do Sal, e que, portanto, conhece bem quanta necessidade tem os povos da região e quanto interesse resultará da conclusão da linha em referencia, mostrou com efeito interessar-se pelo assumpto, e deu á Comissão a grata notícia de que já havia adquirido 50.000 travessas e que dentro de poucos meses deveria estar a linha concluída.

A Comissão agradeceu ao sr. Secretario de Estado os esforços que tem empregado para os povos do Valle do Sado verem, enfim, satisfeita o seu justissimo *desideratum*.

O trafego d'esta linha haverá de ser considerável, e curioso é citar que em toda a região se tem feito grandes desobstruções de terras incultas, estando os terrenos juntos das estações apinhados de cepa, para exportação e para alimento das machinas.

D'esta forma os povos do Sado vão dar maior incremento ás suas culturas.

— Proseguem os trabalhos da ponte de Alcacer do Sal sobre o Sado, bem como vae começar o assentamento da parte de Setubal até áquella villa, para o que já ha grande quantidade de pedra britada n'esta cidade.

— Junto á estação de Alvalade havia um grande lavadouro publico, que obrigava a existencia d'um guarda



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Agosto de 1918.

**Produção Mineral da Rhodesia.**—A produção mineral da Rhodesia do Sul foi em junho último de 55.000 onças de ouro, no valor de 243.447 libras esterlinas, 14.414 onças de prata, 48.658 toneladas de carvão, 283 toneladas de cobre, 51 kilates de diamantes, 858 toneladas de amianto e 10 de arsenico.

**Cambios.**—O mercado cambial mostrou-se desde o princípio do mês fraco, porém nos últimos dias, devido à procura um tanto volumosa, firmou-se de novo, porém no fundo a tendência é fraca.

O Cambio do Rio de Janeiro sobre Londres tem permanecido a 12  $\frac{3}{4}$ , ou seja a libra a 19\$393 réis.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE AGOSTO		EM 31 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	30 $\frac{1}{4}$	30	30 $\frac{3}{8}$	30 $\frac{1}{4}$
» 90 d/v.....	30 $\frac{5}{8}$	—	30 $\frac{11}{16}$	—
Paris cheque.....	291	298	283	293
Madrid cheque .....	410	420	440	450
Amsterdam cheque .....	850	880	850	860
New York cheque.....	1660	1685	1660	1680
Italia cheque.....	215	225	178	185
Suissa   » .....	420	430	420	423
Libras.....	10\$50	10\$80	10\$90	11\$10

**Os direitos de exportação dos metais no Peru.**—Os direitos de exportação dos metais no Peru, foram elevados nas condições seguintes: ouro 250 francos por kilo, em vez de 50, prata 7,80 francos por kilo, em vez de 6,45 fr.; cobre 7,50 por tonelada, mais 10 %, «ad valorem» acima de 13 centimos por libra.

**Bolsa de Lisboa** — Como de costume na presente quadra do ano os negócios na bolsa são muito reduzidos, devido à ausência de bolsistas.

Contudo algumas operações se realizaram, porém em pequeno número e um tanto fracas. Todavia o mercado continua mostrando boas disposições.

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — AGOSTO

Bolsas e títulos	1	2	5	6	7	8	9	12	13	14	15	—	—
	1	2	5	6	7	8	9	12	13	14	15	—	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	43,40	43,40	43,40	43,40	—	43,40	43,35	43,30	43,30	43,30	—	—	—
Divida interna 3% coupon.....	—	43,35	—	43,40	43,30	—	43,20	43,20	43,20	—	—	—	—
" 4%, 1888, c/premios .....	22\$60	—	22\$60	22\$60	—	—	22\$60	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1888/9 c.....	62\$50	—	62\$50	62\$50	—	62\$50	62\$50	63\$00	—	62\$50	—	—	—
" 4%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3%, 1905 c/premios.....	10\$65	—	10\$60	10\$60	10\$65	—	10\$65	10\$65	—	—	10\$65	—	—
" 5%, 1905, (C.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	81\$00	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob. (C.º de F.º E.) c	—	—	—	—	—	—	81\$00	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1912, ouro .....	120\$00	—	—	119\$50	—	119\$00	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie .....	—	—	91\$50	91\$50	91\$80	91\$70	91\$90	91\$80	91\$80	91\$80	92\$00	—	—
" 3%, 2.ª serie .....	—	—	94\$00	94\$00	94\$00	—	94\$00	94\$00	—	—	—	—	—
" 3%, 3.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, %.....	—	295\$00	—	—	—	—	292\$00	—	—	291\$00	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	—	—	—	—	—	—	220\$00	—	—	221\$00	—	221\$00	—
" Comercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	325\$00	—	—	323\$50	—	324\$00	—
" Nacional Ultramarino .....	—	330\$00	—	175\$00	175\$00	—	—	179\$00	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores .....	176\$00	—	—	—	—	—	45\$00	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon .....	160\$00	—	160\$20	161\$00	161\$50	161\$00	—	159\$00	—	—	157\$00	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	58\$20	58\$20	—	58\$20	58\$20	—	58\$50	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	110\$00	—	114\$00	114\$00	115\$00	116\$00	116\$00	116\$00	116\$00	—	—	—	—
" Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	—	—	—	—	—	—	97\$50	98\$50	98\$50	98\$00	98\$00	—
" tit. 5 .....	96\$00	96\$00	—	—	96\$50	97\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	79\$00	36\$30
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau .....	79\$00	79\$00	—	—	—	—	79\$00	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau .....	—	36\$20	36\$00	—	—	—	—	—	36\$50	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau .....	—	—	80\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa....	85\$50	—	84\$00	—	85\$50	—	—	—	85\$50	82\$00	82\$00	—	—
predias 6% .....	—	93\$50	—	93\$00	90\$75	90\$50	90\$50	90\$50	90\$50	90\$50	90\$50	90\$50	—
" 5% .....	—	90\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguêz 1.ª serie .....	—	62,00	—	—	—	—	62,00	—	—	—	—	—	—
" 2.ª .....	—	61,00	—	—	—	—	61,00	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau .....	—	276	274	276	280	276	277	280	277	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau .....	130	130	135	133	133	132	131	—	130	—	—	—	—
Londres: 3% portuguêz .....	57 $\frac{1}{4}$	58 $\frac{1}{2}$	—	—	—	56 $\frac{1}{2}$	57 $\frac{1}{4}$	57 $\frac{1}{2}$	57 $\frac{1}{4}$	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KIOMETRICA	
--------	------------------------------	------------------	--	--	--	--	--	------------------	--

# Linhos ferreas brasileiras

## A Companhia Paulista

O ultimo correio do Brazil trouxe-nos o 49.<sup>º</sup> relatorio da gerencia da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, uma das mais antigas emprezas ferro-viarias do grande paiz nosso irmão. Fundada em 1868, com o capital de 5.000:000\$000, para construir a linha ferrea de Jundiah y a Campinas, com 45 kilometros, a Companhia Paulista inaugurou o trafego em 1873, transportando no anno cerca de 100.000 passageiros e 70.000 toneladas de mercadorias e apurando a renda liquida mais ou menos de 600:000\$000 reis.

Nos cincoenta annos decorridos da data de sua fundação, foi progressivamente crescendo o sistema de transportes da Companhia, de modo a ter actualmente o desenvolvimento de 1.245 kilometros, de que são tributarjas, em diferentes pontos, linhas ferreas pertencentes a outras companhias, com a extensão de 4.151 kilometros.

Serve o conjunto d'essas linhas, com um total de 5.396 kilometros, os mais ricos municipios de S. Paulo, de grande parte do Sul de Minas, do triangulo Mineiro, de Goiaz e de Matto Grosso.

O trafego da rede ferroviaria da Companhia elevou-se em 1917, não obstante as perturbações trazidas pela guerra, a 2.019.297 passageiros, 1.479.507 toneladas de mercadorias e 323.952 animaes, isto é, cerca de vinte vezes mais do que fora, em média, no primeiro quinquennio de trabalho.

A receita em 1917 elevou-se a 33.704:892\$084; a despesa a 17.511:084\$57, tendo assim a renda liquida attingido a importancia de 16.193:807\$227, equivalente a vinte e sete vezes o saldo annual apurado, em média, no quinquennio inicial.

Essa renda liquida reforçada com os fundos vindos do anterior exercicio, teria certamente permittido fazer o serviço de juros e a amortização da dívida externa, que custa annualmente 165.000 libras, distribuir um dividendo de 12% e ainda fortalecer as varias reservas; contudo, em vista das incertezas do estado de guerra, a direcção julgou prudente pagar o dividendo apenas de 10%, destinando 200.000\$000 ao fundo de reserva, 150.000\$000 ao fundo de pensões, 1.228:263\$427 a obras novas e melhoramentos, 1.302:671\$256 à cultura florestal e ainda transferiu para o exercicio de 1918 lucros da importancia de 1.728:761\$660.

Em 31 de Dezembro de 1917, montava a réis 150.990:000\$000 o capital empregado nas linhas e suas dependencias, segundo as contas apresentadas ao Governo do Estado. O capital representado em acções é de 92.000:000\$000 e em debentures de £ 1.691.200, devendo esta dívida extinguir-se totalmente em 1933.

Eleva-se o fundo de reserva a 4.200:000\$000 o fundo de pensões a 1.750:000\$000 a importancia das reservas applicadas a pensões 1.750:000\$000, a importancia das reservas applicadas a obras novas e aumento de material rodante a 24.559:0530562, a importancia das reservas applicadas à amortização da dívida externa a réis 9.267:501\$775, a das que se empregaram na cultura florestal a 1.302:671\$256, importando ainda em réis 2.728:7610660 a somma dos lucros suspensos.

A Companhia tem em projecto a execução de um plano de obras e melhoramentos, que estão orçados em cerca de 50.000:000\$000, plano que poderá ser executado por partes, durante o prazo de 15 annos, portanto mediante o dispendio mais ou menos de 3.000:000\$000 por anno, isto é, exactamente a quantia que, em média, a Companhia despendeu em conta de capital nos seus primeiros cincoenta annos de vida.

A execução parcellada d'esse plano, na ordem da ur-

gencia, parece tornar facil o levantamento do capital necessário para acometer a ousada empreza.

Para o obter pensa a direcção em fazer elevar o capital em acções a 100.000:000\$000, acções que serão emitidas com o agio de 50%, isto é, ao preço de 300\$000 cada uma, do que resultará produzir a emissão réis 12.000:000\$000. O accrescimo devido á conta do agio levar-se-ha á conta do fundo de obras novas, para ser oportunamente distribuido em acções beneficiarias aos accionistas. Com os recursos d'essa origem e as quotas que houverem de ser deduzidas da renda liquida, no valor de cerca de 2.000:000\$000 por anno, como até aqui se tem feito, acha a Direcção que não será dificil obter os fundos necessarios para a integral execução do programma delineado.

## Viação ferrea Riograndense

Verificou-se recentemente o apuramento das contas da rede sul riograndense, referente ao primeiro semestre do anno findo.

Apurou-se que a extensão das linhas em trafego, em 30 de junho de 1917, era de 2.172,085,03 kilometros e que o capital reconhecido como sendo da companhia, n'aquelle data, foi de 87.910:253\$018.

A quota de arrendamento paga pela companhia ao Governo Federal, pela exploração das linhas n'aquelle semestre, elevou-se a 502:904\$704, e durante esse periodo arrecadou de imposto de transito e fez recolher aos cofres da Delegacia Fiscal a quantia de 276.952\$03.

Entre os diversos trabalhos reconhecidos o que mais avultou foi a verba para a construção de cercas nos terrenos marginaes do leito ferro-viario, que atingiu a 121:401\$280.

## Companhia Oeste de Minas

Os serviços d'esta linha ferrea teem tomado consideravel desenvolvimento. A sua extensão em trafego, que era de 1.357 kilometros e 712 metros, em 1914, foi augmentada em 200 kilometros e 639 metros, sendo 242kl.585 na linha de Divinópolis a Garças e 58kl.,054 na linha de Barra Mansa, entre as estações de Passa Vinte e Arantes. Com esse accrescimo, e com a diferença de 1 kl. 896, rectificada no ramal de Ribeirão Vermelho, as linhas em trafego têm presentemente a extensão de 1.560,247, sendo da bitola de 1 metro 839,030 kl., e da bitola de 0m,76, 721, 217. Incluindo-se a extensão de 208 kilometros da linha de navegação do Rio Grande, a extensão total é de 1.768,247 kilometros.

A receita geral da rede, no periodo de 1914 a 1917, attingiu a 18.387:841\$500, excedendo, assim ás previsões orçamentarias, que montavam a 18.000:000\$, registando-se, portanto, no periodo em questão um saldo orçamental de réis 387:841\$500, em confronto com a receita prevista pelas leis votadas.

A despesa de custeio, de 1914 a 1917, importou em 17.282:013\$248. Foi menor de 262.013\$248 do que a previsão orçamentaria das leis da despesa.

## Estatística interessante

Segundo a estatística organizada pela Inspecção Federal das linhas ferreas do Brazil, a extensão das diversas linhas citadas abaixo era a seguinte ao fechar o ultimo anno.

### Central do Brazil

Em 1914.....	2.290.092 km.
Em 1917.....	3.350.377 "
Trafego de mercadorias:	
Em 1914.....	1.386.080 ton.
Em 1917.....	2.278.000 "
Receita:	
Em 1914.....	40.866:713\$976
Em 1917.....	55.797:177\$000

## Oeste de Minas

Em 1914.....	1.357.712 km.
Em 1917.....	1.768.247 »
Trafego de mercadorias:	
Em 1914.....	118.571.800 kilos
Em 1917.....	141.508.500 »
Receita:	
Em 1914.....	4.397.790 \$849
Em 1917.....	5.172.892 \$448

## Itapura a Corumbá

Em 1914.....	837 km.
Em 1917.....	837 km.
Trafego de mercadorias:	
Em 1914 (incluindo material de construção).....	26.375.299 kilos
Em 1917.....	28.485.451 »
Receita:	
Em 1914.....	587.843 \$560
Em 1917.....	1.421.015 \$370

## Rêde Cearense

Extensão em trafego:	
Em 1914.....	760.102 km.
Em 1917.....	876.439
Trafego de mercadorias:	
Em 1914.....	98.593 ton.
Fm 1917.....	123.253 »
Receita:	
Em 1914.....	2.429.975 \$500
Em 1917.....	2.245.146.0868



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

## Prejuizos por diferenças de cambio

O Encargo cambial, por comparação com o ano anterior, está discriminado nos numeros abaixo indicados.

	1916	1917
Serviço de juros das obrigações de 1.º grau.....	495.843 \$89	747.711 \$18
Diversos.....	30.809 \$26	82.324 \$37
Escudos .....	526.653 \$15	695.386 \$81

## SEGUNDA PARTE

## Resultados da exploração

## CONSIDERAÇÕES GERAES

## a) Extensão da rede em 1917

Não variou a extensão kilometrica explorada.

## 1.º—Rêde propria:

Não garantida.....	693 kilometros
Garantida.....	380 »

## 2.º—Rêde alheia.

Setil a Vendas Novas....	70 kilometros
Coimbra a Louzã....	29 »
Somma.....	1.472 kilometros

Na dupla via do Norte não houve movimento, mantendo-se o assentamento já existente de 305.862 kilometros.

## b) Pedido de sobretaxa

Como deixámos dito no Relatorio do Exercicio de 1916, obtivemos do Governo a elevação da sobretaxa a 40 %, sem restrições; tendo começado a vigorar em maio de 1917.

O aumento do preço de compra dos materiais de primeira necessidade para a nossa exploração conjugado com a carestia da vida, que levou o Conselho de Administração a conceder novos subsídios ao pessoal, obrigou-nos mais uma vez a ter que solicitar do Governo nova elevação da sobretaxa, tendo-nos sido autorizado desde 9 de maio de 1918 o aumento de 17 %, o que perfaz uma sobretaxa total de 57 % que, segundo os nossos cálculos, não compensa os encargos actuais.

## c) Aquisição de materiais

Continua sendo cada vez mais difícil, para nós pelo menos, a aquisição de materiais.

Os preços d'acquisição sobem constantemente, sendo portanto o algarismo representativo do valor dos abastecimentos mais elevado; assim as existências são menores e o aumento só é devido à elevação do custo dos materiais.

A seguir vae um mappa comparando o custo d'alguns materiais actualmente com o seu custo anteriormente á guerra; por elle se avalia o agravamento produzido nas nossas despesas:

(Continua)

## OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES  
todos os dias ás 2 horas

## RENDEZ-VOUS MUNDANO

## FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

## A DOMINADORA

4 partes

e outros films de exito

**POS DE KEATING**  
**MATAM**

**MORTOS TODOS MORTOS**  
**DEPOSITO PARA REVENDA**  
103, Rua dos Fanqueiros, 1º  
TEL-C. 1717 LISBOA

## Sociedade Espanola de Construcciones Babcock &amp; Wilcox

Séde principal: Plaza Albia, 1 — BILBAU

Sucursaes: Ventura de la Vega, 1, Madrid — Fontanella, 8 Barcelona  
RUA DO COMMERÇIO, 84 e 86 — LISBOA

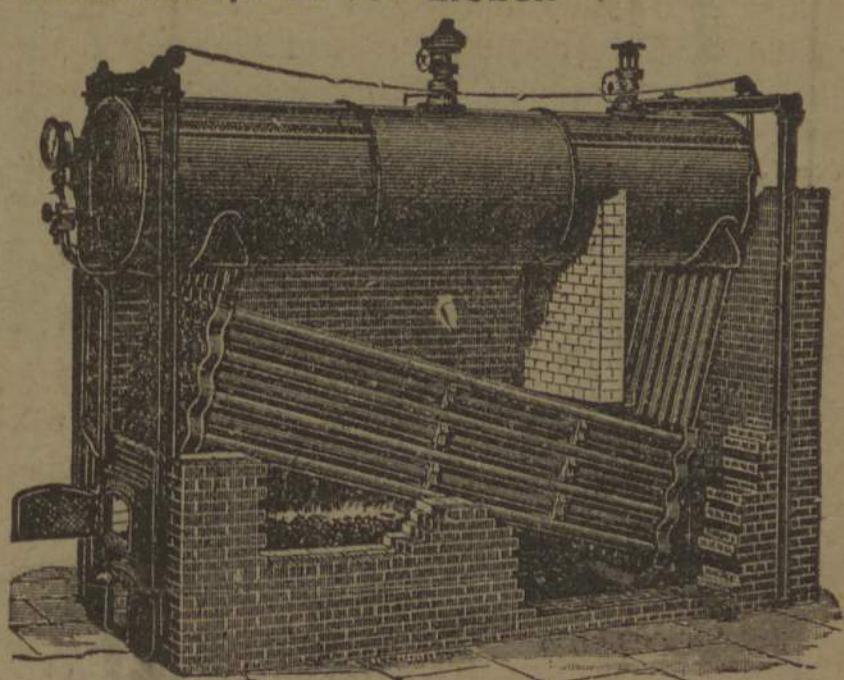
## Constructores de caldeiras

## Aqua-Tubulares

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

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

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



Caldeira «Babcock &amp; Wilcox» tipo terrestre

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1918

## COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
8 10	7 41	8 15	7 23
10	11 29	b 8 30	9 28
f 11 55	a 12 50	a 9 45	10 39
12 5	1 36	12 5	1 14
b 5 55	7 13	4 10	5 20
c 7 10	a 8 5	8 20	9 78
8 20	9 49	10 20	11 27
12 25	1 58	—	—
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 30	8 14	8 45	9 19
5 50	6 33	7 8	7 40
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 20	7 40	5 55	7 11
8 10	9 30	7 25	8 43
f 10 10	11 30	b 8 28	9 24
f 1	a 1 53	a 9	9 53
b 1 15	2 22	10 30	11 45
b 5 35	6 39	b 12	12 56
e 6 10	7 36	3 34	4 50
e 6 55	7 48	7 25	8 41
b 7 10	a 8 17	10	11 36
9 25	11 45	12 15	1 31
b 12 30	1 39	—	—
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	
7 15	7 57	8 36	9 15
11 40	12 22	12 45	1 24
8 40	6 22	9 15	9 54
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
5	6 30	6 10	7 49
1 45	3 25	8	9 36
a 5 20	6 45	4 5	5 44
5 46	7 8	8 30	10 6
10 20	1 54	—	—
12 16	1 48	—	—
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
5	5 6	6 55	7 49
9 5	9 57	8 44	9 36
1 45	2 39	10 15	11 5
a 5 20	5 4	4 56	5 44
5 40	6 30	9 14	10 6
10 20	11 13	a 11 5	11 42
12 16	1 7	—	—
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
c 7 55	8 5	e 7 20	7 30
e 5 25	5 37	e 9 20	9 30
e 6 25	6 35	e 5 57	6 7
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	
5	7 30	—	—
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
—	8 54	11 42	
Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	
5 40	9 51	6 35	11 26
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
n 8 30	a 4 25	7 8	8 56
8 50	11 38	o 1 33	a 10 20
8 5	7 57	7 55	8 30
8 40	d 1 40	d 10 30	3 48

## CHEG. PART. PART. CHEG.

Alfarelos 2 50 | 6 3 | 8 54 | 11 25

Alfarelos Figueira Alfarelos

2 50 | 4 45 | 7 30 | 8 21

Coimbra Figueira Coimbra

5 7 4 | 4 25 | 7 5

7 35 | 9 20 | g 6 30 | 8 15

11 25 | 2 13 | 11 35 | 1 27

4 35 | 6 25 | 2 55 | 6 55

12 30 | 3 43 | 11 10 | 12 48

— | — | 12 55 | 3 45

Coimbra Louzã Coimbra

11 40 | 1 30 | 7 10 | 8 39

7 10 | 8 30 | 3 30 | 5 17

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 | 4 45 | 2 55 | 11 55

Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.

5 30 | 9 53 | 6 | 10 24

Caldas Alfarelos Caldas

4 30 | 2 13 | 1 15 | 11 10

Porto Aveiro Porto

7 8 | 9 36 | 4 40 | 7 40

2 20 | 5 10 | 6 25 | 9 32

5 21 | 8 12 | — | —

Porto Ovar Porto

5 30 | 7 14 | 7 58 | 9 43

Porto Espinho Porto

7 44 | 8 43 | 10 | 10 10

4 26 | 5 26 | 6 | 7 6

Mais os de Ovar e Aveiro.

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

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.

<div data-bbox="240 308 | 5 | 8 36</div>
<div data-bbox="240 3