

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 540

Bruxellas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze  
Engenheiro-consultor  
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director  
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção  
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO  
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*  
IMPRESSÃO  
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Junho de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telefone 27  
Endereço telegrafico CAMIFERRO

## ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 10.ª ampliação da tarifa especial P n.º II, pequena velocidade.

Companhia Real. — Tarifa especial P. H. F. n.º 4, pequena velocidade.

## VIAGENS E TRANSPORTES

Durante a ausencia do nosso director, esta secção fica a cargo dum dos mais competentes funcionários da Companhia Real, perfeitamente habilitado e pratico nesta especialidade, o qual já neste numero prova quanto ella se manterá interessante e bem informada.

## SUMMARIO

	Páginas
Fomento nacional, por J. Fernando de Souza.....	177
Caminhos de Ferro de Paris a Orléans, por Mello de Mattos.....	179
Parte Official, (continuação do numero anterior).....	181
Congresso de Caminhos de Ferro .....	182
Tracção eléctrica — Portugal — Espanha — França .....	183
Automobilismo — Portugal — Alemanha — Holanda — Persia .....	183
Aviação e aerostação — França — Inglaterra .....	183
Viagens e transportes .....	184
Raoul Bayart .....	185
Uma glória contestada .....	185
A Assembleia da Companhia Real .....	186
O Norte de Espanha.....	187
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	187
Parte financeira .....	
Carteira dos Accionistas.....	187
Boletim Commercial e Financeiro .....	188
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras .....	189
Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	189
Linhos portuguesas — Linha de Ponte de Sôr — Braga a Guimarães — Regoa a Chaves .....	190
Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral dos accionistas de 10 de maio de 1910 (Continuação) .....	190
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (relatório) .....	191
Agenda do Viajante .....	192
Horário dos comboios .....	192

## FOMENTO NACIONAL

Triste fadatio o nosso!

Lamentamos a cada passo o nosso agravio. Proclamamos aos quatro ventos as deficiencias da economia nacional, exagerando-as até com o maligno prazer de um Jeremias contente com o seu papel. Vem um ministro propôr providencias, isoladas ou sujeitas a um plano, tendentes a desenvolver a riqueza publica, a melhorar a situação económica, a tornar mais fructuoso o trabalho nacional: nem os lemos, rindo epigrammaticamente do que nos nossos gracejos alvares chamamos mais *uma fomentação* e contribuimos assim para a falta de uma forte corrente de opinião que se imponha aos corrilhos políticos, chamando o parlamento ao respeito de si mesmo e ao cumprimento dos seus deveres de trabalho util e serio, preferido à vergonhosa arruaça a que se chama *política* no nosso malfadado paiz.

Quantos trabalhos de valor ficaram assim no limbo parlamentar, sem merecerem ao menos o exame das comissões! Nem me cançarei a examina-los. Basta citar alguns exemplos, como o regime de propriedade de Elvino de Brito, a criação de recursos para os caminhos de ferro

da zona central do sr. conde de Paço Vieira, a util lei sobre estradas do sr. conselheiro Calvet de Magalhães, e tantos outros, que deveriam ter sido transformados em leis, embora com modificações que a critica parlamentar lhes introduzisse!

E' ver o que sucede agora.

O sr. conselheiro Moreira Junior sacrifica os consideráveis créditos da sua clínica ao dever patriótico e à disciplina partidária, aceitando a pasta das obras públicas, na qual, com singular infelicidade, se vê logo de entrada a braços: com as desastrosas inundações de dezembro, que o obrigaram a enorme trabalho para a pronta organização de socorros e reparação dos estragos (o que fez com exemplar actividade e inteligente criterio); com a malfadada questão Hinton, aggravada pelo vergonhoso episódio das cartas furtadas e assoalhadas pelo receptador; com as consequências do complicado e absurdo regime vinícola, creando fronteiras no interior do paiz e revogando implicitamente disposições constitucionais. E por ultimo surge a inacreditável derrocada do Crédito Predial, em relação à qual é sobremodo espinhosa a missão do ministro das obras públicas.

Junte-se a esse conjunto de questões embaraçosas o agravamento das dificuldades que oferecem pela desalmada especulação política, não querendo saber de interesses do paiz, para só vêr o que pode ajudá-la a armar o salto para a conquista do poder, e ter-se-ha idéa nítida das dificuldades que encontra um ministro, desejoso de cumprir o seu dever, para preparar e elaborar um plano de fomento que traduziu em propostas de lei.

E não se diga que facil tarefa é essa, mercê dos colaboradores que em cada especialidade auxiliam os ministros.

E' óbvio que não poderiam estes ter tempo, nem conhecimentos especiais, para versar em todas as suas minúcias práticas os complexos problemas suscitados pelo fomento nacional. Precisam, pois, de cooperadores, mas o auxílio destes, mais ou menos largo, não diminui o mérito do ministro, ao qual pertence a iniciativa, o delineamento do plano nas suas linhas gerais, ou a crítica e adaptação dos alvitres propostos às circunstâncias para os tornar viáveis; a organização definitiva de um plano harmonico em condições de arrostar com as furias de aparelados mares no parlamento, depois de ter obtido o assentimento do Governo.

Cumpriu briosamente o seu dever o sr. ministro das obras públicas, preparando à custa de enorme trabalho e apresentando às câmaras um grupo de dez propostas de fomento, de considerável alcance e incontestável oportunidade.

A missão especial da *Gazeta* não comporta a analyse minuciosa de todas essas propostas, embora lhe não devam ser indiferentes pela repercussão que no tráfego dos caminhos de ferro tem tudo quanto contribua para desenvolver a riqueza pública. Ha entre essas propostas uma destinada a impulsivar vivamente a construção de caminhos de ferro, que devemos examinar com a atenção que merece o assunto e a largueza do plano for-

mulado. Não deixaremos porém de fazer rapida menção de cada uma das outras em vista da sua innegavel importancia.

\*

Pela primeira proposta é o ministerio das obras publicas, commercio e industria, dividido em dois: ministerio das obras publicas, correios e telegraphos e ministerio da agricultura, commercio e industria.

E' obvia a conveniencia, direi até a necessidade, desta divisão, ha muito preconisada.

E' demais para um só ministro, por vasta que seja a sua illustração e grande a sua actividade, abranger em toda a sua complexidade e com a necessaria competencia especial os negocios que hoje correm pelo ministerio das obras publicas. Já para o expediente ordinario não é demais o tempo, mórmente quando zumbe em torno delle o enxame das pretenções e a centralização tudo obriga a despacho do ministro. Quando e como ha de este estudar os graves problemas economicos e administrativos, que tem de arcar, se quizer deixar vestigios da sua passagem?

A divisão proposta justifica-se pois e é feita com insignificante dispendio.

A segunda proposta tem por fim a organisação do credito agricola com a cooperação do Banco de Portugal. Promove-se a criação de caixas de credito agricola mutuo, cada uma das quaes limita a sua acção a uma area restricta, para que o conhecimento seguro das circumstancias dos associados permitta regular prudentemente as operações.

Logo que estejam instituidas dez caixas, iniciar-se-hão as operações.

O Banco de Portugal subministra ás caixas o capital a juro não superior a 4 %, para que elles não excedam o de 5 % nos seus empréstimos aos associados, com applicação exclusiva a compras de sementes, adubos, gados, alfaia, pagamento de salarios, rendas e mais encargos de exploração.

Uma commissão consultiva e fiscal, em que as caixas teem representação, fiscalisa o funcionamento destas.

A's operações do credito agricola são destinados os 5.000 contos de augmento de circulação de notas auctorizado já com esse fim.

A falta d'espirito associativo de que tanto enfermam entre nós todas as classes, especialmente a agricola, ha de difficultar o pleno funcionamento da lei; mas uma razão para promover a criação de novas associações com a mira na utilisação do credito agricola.

A terceira proposta tem por fim a arborisação das dunas e serras, creando mais largos recursos, que permittam tirar do beneficio regime instituido em 1901 todos os fructos de que é susceptivel.

A regulärização do regime das aguas depende dessa obra de capital importancia que está sendo executada com deplorável lentidão por falta de recursos. Esses recursos obtem-nos a proposta pela tributação de terrenos incultos, 100 réis por hectare, e da exportação de madeiras em bruto, sobre as quaes é lançada a taxa de 200 réis por tonelada. Calcula-se no relatorio que se obterão assim 200 contos por anno para a arborisação, em média, de 9.000 hectares por anno. Permitte-se a diferentes sociedades, como sociedades mutuas, de seguros e caixas d'aposentação, adquirirem terrenos e arborisarem-nos, empregando até um quinto dos seus fundos de reserva na capitalisaçao florestal. Procura-se ainda desenvolver a instrucção da especialidade e disputar desde a escola o interesse pela plantação da arvore.

A proposta n.º 4 procura fomentar a cultura do arroz sem prejuízo, nem da saude publica, nem do actual rendimento do Thesouro, sujeitando ao mesmo tempo ao imposto de 200 réis por hectare os terrenos pantanosos que não

sejam reduzidos áquella cultura. A diminuição do rendimento proveniente da importação do arroz é compensada pelo imposto de produção variável conforme essa diminuição e rateado em harmonia com a superficie cultivada. Pelo mesmo imposto é substituído o real de agua.

A mesma proposta auctorisa subsídios a empresas de navegação até o maximo de 90.000\$000 réis annuaes, para facilitar o transporte rapido de fructas, hortaliças, flores e outros productos agricolas para os grandes mercados consumidores, creando as receitas para fazer face ao encargo.

E' creada uma estação experimental, especialmente destinada ao aperfeiçoamento da horticultura, pomicultura, e floricultura e ao exame dos bons processos de acondicionamento de fructas e flores.

Ocioso é encarecer o valor desta providencia, tendente a desenvolver a nossa produçao.

A proposta n.º 5 refere-se à prohibição de plantaçao de vinha, seguindo o systema de artifícios complicados e prohibições, implantado pelas leis de 1907 e 1908 e que tão pouco prolixo se me afigura. Sou adverso a essas prohibições em cuja efficacia não creio, e desejaría ve-las substituidas pela tributação mais pesada da vinha de varzea.

A proposta n.º 6 auctorisa a creação de um museu agricola com caracter pratico, organizando concursos, tendo uma secção de informações commerciales e dando consultas sobre doenças de animaes e de plantas, e a crear igualmente uma escola pratica de pomicultura, horticultura e jardinagem nas quintas de Queluz, confiando a gerencia de ambas essas instituições á Real Associação de Agricultura portugueza com um subsidio annual de 10 contos de réis.

Assim se conjuga a iniciativa particular e a acção associativa com o auxilio do Estado.

A proposta n.º 7 tem por fim a colonisaçao de terrenos incultos e de latifundios, permittindo a constituição das casas de familia.

O uso do direito de expropriação torna possivel o establecimento das colonias. Conviria tomar para base a matriz predial com um pequeno augmento, 10 % por exemplo.

Esta importante proposta deveria ainda ser completada com outra sobre encravamentos e regularisação do regime de propriedade conforme o plano tão notável de Elvino de Brito, baseado em parte no de Oliveira Martins.

A proposta n.º 8 tem por objecto o aproveitamento da energia hydraulica. Ocioso é encarecer a sua importancia e oportunidade, tendo esse trabalho sido conscienciosamente preparado, em harmonia com a legislação dos paizes mais adeantados, pelos distintos engenheiros Costa Couraça e Severiano Monteiro.

A proposta n.º 9, que terá de ser objecto de menos perfuntoria noticia, é a que se refere à construcção de caminhos de ferro, para a qual dispõe o Estado, quando queira a valer, de recursos sufficientes.

Nesse plano geral e methodico, em que se conjuga a acção do Estado com a de empresas concessionarias, attende-se ao desenvolvimento simultaneo da viação acelerada em todo o paiz.

A decima e ultima proposta assegura aos operarios indemnisação pelos accidentes ocorridos no trabalho, impondo esse encargo aos patrões.

Esta rapida e mais que summaria enumeraçao é suficiente para mostrar o valor do plaro proposto pelo illustre ministro, plaro que constitue houroso documento da sua intelligente e patriotica iniciativa.

Assim o Parlamento soubesse cumprir o seu dever, discutindo-o, em vez de dar o escandalo quotidiano da arruaça deprimente e estéril!

J. Fernando de Souza.

# Caminhos de Ferro de Paris a Orléans

**Os relatórios do Conselho de Administração e da comissão de contas da Companhia do Caminho de ferro de Paris a Orléans**

Na assembleia geral de 23 de março findo foi presente aos accionistas da Companhia do Caminho de Ferro de Paris a Orléans o relatório que por interessante passamos a resumir.

Segundo o convenio de 1883 a Companhia de Paris-Orléans deve ministrar ao Estado os capitais necessários para a construção de dadas linhas novas e que o Estado lhe reembolsa por annuidades. A superstructura daquellas linhas, assim como os trabalhos complementares são encargo da mencionada companhia.

Alem disso, as grandes companhias do Leste, Norte, Paris-Leão-Mediterraneo e Paris-Orléans constituíram-se em syndicato para a construção e exploração da grande cintura de Paris, segundo o decreto de 3 de dezembro de 1875. Para os trabalhos complementares daquella linha e aquisição do material circulante no Paris-Orléans necessita esta companhia emitir mais 20:000 obrigações além das 168:000 já emitidas para esta obra.

Pedi portanto o Conselho de Administração, para as obras já alludidas e aperfeiçoamentos do seu material circulante, licença para lançar um empréstimo até ao máximo de 250:000 milhões de francos, mais 20:000 novas obrigações para a grande cintura parisiense.

Cumpre notar que são de variadíssimos tipos os empréstimos efectuados por esta companhia, tanto no que se refere a taxa do juro como ao valor nominal das obrigações. No tipo 4 por cento tem obrigações que valem sensivelmente 1125 francos e 750 francos cada uma. Na taxa de 3 por cento conta 17 séries cujos valores para as três primeiras são respectivamente 340, 275 e 290 francos. Na emissão de 1884 também a 3 por cento, as sete séries correspondem a 2.250.000 obrigações, de que estão realizadas 2.167.723, no valor total de 915.584.568,88 francos. A 2,5 por cento conta 562.673 obrigações realizadas no total de 231.932.728,52 francos.

Em summa, a conta da primeira instalação sóbe a 2.795.811.876,57 francos e as contas devedoras fixadas sob o mesmo título, as do material circulante e depósitos accusam 2.794.515.828,11 francos, dando-se pois um saldo de 1.296.048,46 francos. O saldo positivo das contas diversas sóbe a 52.647.244,29 francos.

Mas, deixando estes elementos financeiros, vejamos quais foram os trabalhos executados em 1909. Além da substituição de carris reforçados e de postes, ligações eléctricas, telephonicas e a aplicação a mais 216 quilometros do *block-system*, a Companhia construiu a dupla via em varias linhas da sua rede e quadruplicou as de Brétigny a Chamarande, contando no anno corrente prolongar este serviço até Étampes.

Também para melhorar os serviços de mercadorias e passageiros muitas foram as ampliações em varias estações e, nas linhas Paris-Bordeus e Orléans a Vierzon já fizera as instalações precisas para que os comboios de mercadorias se componham de 80 vagões, em lugar de 60, que até agora contavam.

Como se sabe, a composição de grandes comboios de mercadorias deu lugar a interessantes experiências em relação à aplicação dos freios automaticos, conforme oportunamente noticiou a *Gazeta* (<sup>1</sup>), relatando as experiências austriacas, que revestiram grande solemnidade, por causa dos representantes das nações estrangeiras que a elles assistiram.

O que é facto é que o programma de trabalhos de aperfeiçoamento das linhas da rede Paris-Orléans determina despesas importantes, que o relatório da administração fixa em 28 milhões e meio de francos para o anno corrente.

Em 31 de dezembro findo, a rede desta companhia media 2.290 quilometros de via normal e 323 quilometros de via reduzida.

Durante o anno findo, adquiriu a companhia Paris-Orléans 63 locomotivas, 44 tenders, 162 carruagens 1.889 fourgons e vagões diversos.

Em 31 de dezembro de 1909 tinha encomendado 90 locomotivas de 3, 4 e 5 eixos conjugados e os tenders dos últimos em numero de 24: 675 carruagens de tipos e classes diversas, 147 fourgons de bagagens, 200 vagões para transportes de frutas e legumes temporâos, 25 para transporte de automóveis e 720 vagões de dois tipos.

Quando todo o material de locomotivas estiver entregue, as de grande possança atingirão 623 unidades, num total de 1935 máquinas em serviço representando 802, 480 cavalos de força.

«As 63 locomotivas com que foi aumentado o material em 1909, diz o relatório, são máquinas de grande força, 29 das quais compound de tres eixos conjugados, tipo Pacific entre elles 9 com superaquecimento, 8 compound com 4 eixos conjugados, 6 compound com 5 eixos conjugados e superaquecimento e 20 locomotivas-tenders com 5 eixos conjugados de simples expansão e superaquecimento. As máquinas Pacific continuam a dar-nos inteira satisfação. A applicação do superaquecimento, tanto nas locomotivas compound, como nas máquinas de simples expansão, parece que dá bons resultados».

Pouparemos ao leitor a referencia que faz o relatório ao material circulante para passageiros, bagagens e mercadorias e diremos que as linhas de via reduzida contavam 34 locomotivas-tenders, 98 carruagens, 360 vagões para mercadorias e bagagens e dois vagões cisternas.

Nos quatro exercícios antecedentes a Companhia de Orléans dispendera com a aquisição de material circulante 123.112.126 francos e calcula para as encomendas em execução um gasto de 53 milhões mais, de que julga caberem ao anno corrente 35.600.000 francos. Por estes valores se pode aquilatar o aumento de tráfego das linhas da Companhia a que é preciso corresponder e por isso o relatório afirma que, graças às possantes máquinas adquiridas, se pôde fazer frente a um tráfego intensíssimo, sem que se reproduzissem crises de material, que se observaram nos annos anteriores.

Reserva o relatório do Conselho de Administração o segundo capítulo para o exame das receitas e despesas de exploração no anno transacto.

Em dois grupos classifica as suas linhas, como de resto se faz em todas as companhias, A rede garantida e a de estabelecimento próprio.

No primeiro conta 7.078 quilometros de via normal e 228 quilometros de via reduzida.

No segundo ha 426 quilometros de linhas em exploração com menos de cinco annos, dos quais 331 de via normal e o resto de via reduzida. O aumento no anno findo foi devido ao resto da linha Saint-Eloy a Paumié, com 48 quilometros, de que já em 1908 se iniciara a construção de um pequeno troço.

No anno findo apenas em 27 quilometros se aumentou a rede, que mede 7.409 quilometros em exploração. Este aumento corresponde a 20 quilometros da linha de Dorat a Magnac-Laval e Bort-Neussargues e parte da já citada linha de Saint-Eloy a Paumié: Nesta linha o ultimo troço com 3 quilometros inaugurou-se em 20 de outubro de 1909. Os quatro quilometros que faltam correspondem a uma rectificação da extensão da linha de Bort a Neussargues.

(<sup>1</sup>) Vide numero 527 do anno passado.

Comparados os resultados financeiros do ultimo anno com os de 1908, vê-se que as receitas subiram 5.176.159 frs. e as despesas tambem subiram 1.959.679 francos. O producto liquido aumentou pois 3.216.480 francos.

O coefficiente de exploração foi em 1905 de 46,7 por cento, subindo successivamente a 48,2; 52,37 e 53,88 nos annos de 1906, 1907 e 1908. Em 1909 levemente baixou a 53,59 por cento.

O exame das causas de augmento de despesas é muito bem feito neste relatorio, distinguindo-se claramente as de caracter permanente e as transitorias. Ha tambem uma causa de despesas importante. Provém das indemnisações por percas, atraços e avarias em resultado da lei de 17 de marzo de 1905 sobre as responsabilidades dos recoveiros e transportadores.

Ainda no anno passado esta despesa excede em 933.000 francos a de 1908, devendo porém observar-se que grande parte della se deve á liquidação de indemnisações dos annos precedentes.

Graças ao augmento do material circulante, à melhor educação do pessoal e outras medidas, já se verifica nos ultimos meses de 1909 uma diminuição sensivel desta despesa que estava tomando um incremento anormal.

Extensamente trata o relatorio dos melhoramentos que fez em favor do pessoal da companhia, de que resultou um augmento de despesa superior a 1.200.000 francos e allude aos encargos que ha de trazer para ella a lei das aposentações operarias, promulgada em 21 de julho de 1909.

Em referencia ao trafego, a progressão de augmento das receitas de 1909 apenas excede 1,92 por cento o do exercicio antecedente, havendo uma baixa de 49.325 francos nas mercadorias de pequena velocidade, mas um augmento de 360.409 francos no transporte de gados. O transporte de viajantes é que subiu 1.078.515 francos.

Comparados os valores no exercicio findo com os de ha dez annos, vê-se que as receitas do trafego aumentaram 30 por cento, que se distribuem em 34 por cento para os viajantes, 56 por cento para recovagens e grande velocidade e 23 por cento para a pequena velocidade.

No numero dos viajantes, o augmento foi de 1.688.000 com accrescimo de receitas de 1.078.000 francos, correspondendo na comparação com 1908 respectivamente às percentagens de 3,35 e 1,24.

Por classes, deu-se uma diminuição de 0,19 por cento para a primeira, compensada amplamente com os augmentos de 4,11 e 0,82, respectivamente para a segunda e terceira.

E muito minucioso o relatorio no tocante ao trafego de passageiros, relativamente a bilhetes de ida e volta e bilhetes de aguas thermaes.

Quanto ás mercadorias, não menor é a minucia com que o relatorio trata de este assunto, verificando que aumentaram em percentagens que variam de 2,67 para os adubos até 26,25 para as batatas e beterrabas; os cereaes, beterrabas e batatas, productos metalurgicos, adubos, feno, palha, canhamo e linho, farinha e féculas, casca de cortumes e madeiras para extrações, comestiveis diversos e cimentos e cales de construção tem apontadas neste relatorio as competentes percentagens.

As mercadorias em que houve diminuição, foram:

Pedras marmores e granitos.....	3,12 %
Madeiras de construcção.....	5,43 %
Vasilhame.....	8,98 %
Minérios, escorias .....	9,62 %
Vinhos em pipa.....	9,90 %

Attribue o relatorio o augmento de 17,78 % nos cereaes á excellente colheita do anno passado e a diminuição nos vinhos ao deficit de producção das regiões de Bordeus e do Centro e tambem á abertura em 1908 da linha de Bort a Neussargues, que trouxe para Paris um importante stock de vinhos e á convenção que esta companhia fez com a linha do Sul, que levou para a rede Paris-Lião-Mediterraneo o trafego regional de Béziers.

Por causa dos multiplices encargos que as novas leis lhe acarretam, o Conselho de Administração só com repugnancia pensa, por em quanto, em reducções de tarifas e apenas fala de duas dellas.

Nada menos de 5521 litigios foram julgados em 1909. As indemnisações reclamadas subiam a 6.042.508,46 francos mas os tribunaes apenas as fixaram em 946.353,69 francos.

Tambem a companhia reclamava 30.368,94 fr., que os tribunaes entenderam dever reduzir a 28.128,17 fr.

Termina este capitulo do relatorio com uma leve allusão ás inundações do começo deste anno.

A seguir, trata da liquidação do exercicio, da fixação do dividendo e presta homenagem aos administradores que faleceram e propõe quem os ha de substituir.

Uma serie de annexos a que recorremos por vezes ao redigir esta nota permite verificar o balanço, as receitas e despesas de exploração da rede garantida, e das linhas novas, a conta da partilha de lucros pelos empregados e uma relação minuciosa das linhas da companhia de que se conclue que na rede principal tem 5116 kilometros em exploração, 2613 kilometros explorados, 89 em construção e 317 por construir nas linhas novas e 15 kilometros em exploração na Grande Cintura. Ao todo, a rede mede 7744 em exploração, 89 em construção, 317 por construir, de modo que, ao completar o previsto no convénio, a rede da Companhia de Orléans medirá 8.150 kilometros.

Um quadro tambem digno de consulta é o das aberturas successivas das linhas. Em 20 de setembro de 1800 inauguravam-se 19 kilometros de Paris-Juvisy. Só tres annos depois chegava a linha a Orléans em 5 de maio e a Tours em 2 de abril de 1846. Seria, porém, enfadonho, transcrever para aqui um quadro, que occupa tres paginas e meia de um in-quarto, restando verificar nos pormenores estatisticos que os viajantes no anno passado subiram a 52.026.620, com um percurso total de 2.559.260.235 kilometros e o percurso médio de 49,2 kilometros.

A receita total dos viajantes subiu a 87.811.274,94 francos e por viajante regulou por 1,69 francos.

A tarifa media cobrada por viajante e kilometro corresponde a 343 decimas millesimas de franco.

A seguir, encontra-se uma serie de quadros relativos a passageiros.

Quanto ás mercadorias em pequena velocidade, o peso a qualquer distancia subiu a 18.388.545 toneladas e a um kilometro atingiu 3.085.334,242 toneladas. O percurso medio por tonelada foi de 168 kilometros.

No total da receita, no transporte de pequena velocidade, a percentagem de augmento em 1909 é de 0,68, mas por tonelada transportada nota-se uma diminuição de 2,3 por cento. Por tonelada a um kilometro o augmento é 0,66 por cento.

Não falaremos do numero medio de veiculos por comboio, nem da composição do comboio medio, nem da carga e productão do comboio medio por kilometro e unidade do trafego, que constituem tres quadros interessantes, mas que não poderiam ser resumidos.

Este relatorio nas suas 117 paginas in-quarto é sobremodo interessante pela serie de elementos que fornece para o estudo das linhas da Companhia do Caminho de Ferro Paris-Orléans e só receio que no que fica dito não desse clara ideia de muito que nesse se encontra.

Mello de Mattos.



**Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria**  
**Direcção Geral das Obras Públicas e Minas**

**Repartição de Obras Públicas**

(Conclusão)

**Condições e caderno de encargos para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea e respectiva exploração pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias, sobre varios estradas a cargo do Estado, entre Penafiel e a povoação de Lixa**

1.<sup>a</sup>—Os concessionarios efectuarão á sua custa e por sua conta e risco:

1.<sup>a</sup> A construção da linha ferrea e suas dependencias, segundo o projecto aprovado, e bem assim a sua conservação e reparação;

2.<sup>a</sup> O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário para a perfeita exploração da linha, compreendendo uma linha telegraphica ou telephonica.

N. B. A palavra *concessionarios*, sempre que for empregada nestas condições, significa o adjudicatário ou qualquer particular, sociedade, empresa ou companhia para quem elle traspasse, na conformidade das leis e com autorização do governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude do contrato.

2.<sup>a</sup>—Os concessionarios deverão apresentar no prazo de um mez, a contar da data do contrato de concessão, duas copias do projecto definitivamente aprovado, uma das quaes lhes será devolvida depois de authenticada pela direcção geral das Obras Públicas e Minas.

3.<sup>a</sup>—Qualquer modificação, que durante a construção se julgar necessário ou conveniente introduzir nos projectos aprovados, não poderá ser executada sem previa aprovação do governo.

4.<sup>a</sup>—Os materiaes de construção da linha serão de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ella offereça toda a garantia de segurança.

O material circulante, tanto para passageiros como para mercadorias, será suspenso sobre molas, e da melhor qualidade e solidamente construído. As carruagens para passageiros serão dos melhores modelos adoptados em caminhos de ferro desta natureza, e offerecerão as necessarias garantias de conforto e segurança, sem portas que abram para fora.

5.<sup>a</sup>—Fica a cargo do Estado a conservação corrente da estrada ocupada pela linha ferrea.

Qualquer danno que for causado á estrada, seja por motivo da construção, seja proveniente do serviço de conservação e exploração do caminho de ferro, quando pela sua importancia não possa ser reparado pela conservação ordinaria, será reparado pela administração do Estado, e a respectiva despesa paga de pronto por conta da quantia depositada como caução em virtude da condição 23.<sup>a</sup>

6.<sup>a</sup>—Os concessionarios não poderão restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que nella existam, devendo mantê-las. No caso, porém, de que não possam ser conservadas, ou seja preciso modificá-las, indemnizarão devidamente os interessados pelos prejuizos que por esse facto causarem.

Durante a execução dos trabalhos os concessionarios adoptarão as providencias que lhe forem ordenadas para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do transito ordinario pela estrada, nem pelas serventias publicas ou particulares existentes.

7.<sup>a</sup>—Ficam a cargo dos concessionarios todas e quaisquer indemnizações que forem devidas por ocupação provisoria de terrenos e extracção de materiaes, ou por prejuizos resultantes dos trabalhos de construção ou da exploração da linha, ou por qualquer outra causa proveniente do uso que os mesmos concessionarios fizerem da licença que lhes tiver sido dada para o estabelecimento da via ferrea.

8.<sup>a</sup>—As aquisições de terrenos necessarios para as obras e dependencias da linha ferrea, na conformidade do projecto aprovado, serão reguladas pelas leis em vigor para a expropriação por utilidade publica.

9.<sup>a</sup>—Os trabalhos de construção devem começar no prazo de trinta dias, a contar da data do contrato de concessão, e estarão concluidas no prazo maximo de dois annos, a contar da mesma data.

O governo terá o direito de fiscalizar, pela forma que julgar mais conveniente, por agentes seus, a construção da linha ferrea, a qual só poderá ser aberta ao transito publico com autorização competente, e depois de examinada per uma commissão de engenheiros.

10.<sup>a</sup>—Os concessionarios sujeitarão á aprovação superior as tarifas para transito de passageiros e mercadorias e os horários dos comboios, a como o regulamento do serviço de exploração, não podendo introduzir-lhes quaisquer modificações sem previa aprovação. A linha ferrea poderá ser destinada unicamente para passageiros de uma ou mais classes.

Comprehender-se-ha nos preços de transporte fixados nas tarifas o imposto de transito de 5 por cento, que pertence ao Estado.

11.<sup>a</sup>—Os horários, tarifas ou quaisquer modificações ou novas condições de serviço da exploração não poderão ser anunciados ao publico antes de serem superiormente aprovados pelo governo.

Se passados trinta dias, depois da apresentação das propostas o governo não tiver resolvido sobre elles, considerar-se-ão provisoriamente aprovadas.

12.<sup>a</sup>—Toda e qualquer modificação de horários, tarifas ou condições de serviço, será anunciada nas estações da linha ferrea com a antecedencia, pelo menos, de oito dias em relação á data em que deva entrar em vigor.

Exceptuam-se os comboios extraordinarios ou especiais, que por qual quer motivo convenha effectuar, quando não haja alteração no serviço regular estabelecido.

13.<sup>a</sup>—Os concessionarios prestarão gratuitamente os seguintes serviços:

1.<sup>a</sup> Transporte de malas do correio em todos os comboios de serviço regular que forem designados pela direcção geral dos correios e telegraphos, em locaes bem acomodados, e dos respectivos conductores, todas as vezes que a mesma direcção geral entender fazer acompanhar a expedição das malas por pessoal dessa administração;

2.<sup>a</sup> Transporte dos funcionários e agentes especiais incumbidos do serviço de fiscalização da construção, exploração e inspecção da linha.

14.<sup>a</sup>—Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, e os empregados dependentes da direcção geral das Obras Públicas e Minas, pagarão por si e as suas bagagens metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas.

15.<sup>a</sup>—Os concessionarios ficarão sujeitos ás leis e regulamentos vigentes, e que de futuro se promulgarem sobre:

1.<sup>a</sup> Salubridade publica, e especialmente na parte que respeitar á execução e conservação das obras, estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea, material de transporte e serviço do pessoal empregado na exploração;

2.<sup>a</sup> Viação publica e especial de caminhos de ferro;

3.<sup>a</sup> Cobrança dos impostos que recairem sobre o transporte de passageiros e mercadorias, ou quaisquer outros rendimentos da exploração e serviço, dependentes da concessão;

4.<sup>a</sup> Em geral todos os regulamentos vigentes ou que de futuro possam ser applicaveis ao objecto da concessão.

16.<sup>a</sup>—Os serviços de exploração serão fiscalizados pelos agentes que o governo nomear para esse fim, devendo os concessionarios prestar-lhes todos os esclarecimentos que forem exigidos, e patentear-lhes a escrituração e mais documentos que digam respeito ao cumprimento das condições a que ficarem obrigados.

Ficará igualmente sujeito á inspecção e fiscalização do Governo o trabalho dos empregados e operarios da via ferrea, comboios, officinas e mais dependencias, em conformidade dos regulamentos existentes ou que de futuro se promulgarem sobre este assunto.

17.<sup>a</sup>—Os concessionarios apresentarão ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mappas estatisticos do movimento e productos da linha ferrea, assim como das despesas da exploração, e darão aos agentes fiscaes do Governo todos os esclarecimentos que elles requisitarem para se verificar a exactidão desses mappas.

18.<sup>a</sup>—Os concessionarios não terão direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicacão de qualquer natureza, de transformos ou interrupção de serviços motivados por medidas de ordem e de polícia, do livre uso da estrada e dos trabalhos que nella forem executados com autorização do Governo.

19.<sup>a</sup>—Os concessionarios, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construção, conservação e exploração da linha ferrea, e à polícia e conservação da faixa da estrada, ás leis e regulamentos vigentes.

20.<sup>a</sup>—O caminho de ferro com todos os seus edificios e accessórios necessarios para o serviço, incluindo officinas, o material fixo e machinas fixas de qualquer natureza ficam desde a sua construção ou collocação pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial de caminhos de ferro.

O material circulante de transporte e de tracção (e o gado no caso de tracção animal) ficará pertencendo aos concessionarios para os mesmos effeitos, não podendo ser alienado senão para ser substituido com vantagem do serviço.

21.<sup>a</sup>—A concessão será feita pelo prazo de setenta e cinco annos.

22.<sup>a</sup>—Os concessionarios deverão conservar a linha ferrea e suas dependencias, e bem assim o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, durante todo o prazo da concessão, sendo tudo entregue ao Governo no mesmo estado findo aquele prazo.

Os trabalhos de reparação ou outros que para esse fim forem necessários serão executados à custa dos concessionários, tendo em vista o disposto na condição 5.<sup>a</sup>

23.<sup>a</sup> — Finda a construção e autorizada a abertura da linha à exploração, poderão os concessionários levantar a parte do depósito definitivo mencionado na condição 10.<sup>a</sup> do programa do presente concurso que exceder a 75\$000 reis, por quilometro de linha, ficando esta quantia em caução para o pagamento dos trabalhos de reparação a que se refere a condição 5.<sup>a</sup>, e devendo os concessionários completar essa caução no prazo de um mês depois de devidamente intimados para esse fim, logo que, para os efeitos da referida condição 5.<sup>a</sup>, se tenha recorrido ao depósito de garantia.

24.<sup>a</sup> — O caminho de ferro com o seu material fixo e circulante e suas dependências servirão, com o depósito a que se refere a condição anterior, de garantia para o Estado, da execução das condições da concessão.

25.<sup>a</sup> — A concessão caducará:

1.<sup>a</sup> Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 2.<sup>a</sup> e 9.<sup>a</sup>;

2.<sup>a</sup> Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês depois de autorizada pelo Governo nos termos da condição 9.<sup>a</sup>;

3.<sup>a</sup> Se iniciada a exploração os concessionários a interromperem por trinta dias consecutivos, ou sessenta interpollados durante doze meses;

4.<sup>a</sup> Se não completarem o depósito de garantia a que se refere a condição 23.<sup>a</sup>;

5.<sup>a</sup> Se deixarem de cumprir qualquer das demais condições consignadas no contrato de concessão.

26.<sup>a</sup> — Finda a concessão o Governo tomará posse do caminho de ferro, com todo o seu material fixo e dependências indicadas na primeira parte da condição 20.<sup>a</sup>, sem obrigação de indemnizar os concessionários, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegados para justificar o pedido de indemnização, e entregá-lhes-ha o depósito de garantia que existir.

§ único. Poderá o Governo, por essa ocasião, adquirir o material circulante, gado e quaisquer outros provimentos existentes, os quais serão pagos aos concessionários segundo a avaliação dos louvados.

27.<sup>a</sup> — Caducando a concessão por qualquer dos motivos indicados na concessão 25.<sup>a</sup> reverterá a favor do Estado o depósito de garantia, e o Governo tomará posse de todos os trabalhos executados, sem obrigação de indemnizar os concessionários, qualquer que seja o pretexto ou motivo que se allegue.

Os alargamentos da estrada e das obras de arte, e todos os demais trabalhos efectuados, como desvios e variantes, ou quaisquer outros, ficarão pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos.

28.<sup>a</sup> — Se o Governo resolver manter o serviço de exploração do caminho de ferro, no caso previsto no n.<sup>o</sup> 3.<sup>a</sup> da condição 28.<sup>a</sup>, ou a linha se achar em exploração quando se der a caducidade, deverá o caminho ser posto em praça logo que aquela for decretada, com todo o seu material fixo e circulante e mais dependências, por espaço não inferior a dois meses nem excedente a seis meses, por todo o resto do tempo que durar a concessão, com as mesmas clausulas, condições, direitos e encargos.

Do prego da adjudicação deduzir-se-ha a despesa que o Estado tiver feito com a conservação e exploração da linha, e o remanescente, se o houver, será depositado na Caixa Geral de Depósitos à ordem de quem pertencer.

§ 1.<sup>a</sup> Se não houver licitante, ou o preço oferecido em praça fôr inferior às despesas acima referidas ou o Governo resolver repôr a estrada no seu antigo estado, suprimindo a exploração da linha ferrea, proceder-se-ha à venda em hasta pública do material fixo e circulante e mais provimentos pertencentes aos concessionários, e o remanescente, depois de pagas todas as despesas feitas com a reparação e restabelecimento da estrada, será depositado na Caixa Geral de Depósitos à ordem de quem pertencer.

De igual forma se procederá quando a caducidade se der durante a construção da linha ferrea, antes de aberta à exploração.

§ 2.<sup>a</sup> Em todos os casos reverterá sempre a favor do Estado a importância do depósito de garantia.

29.<sup>a</sup> — Os direitos conferidos e as obrigações impostas aos concessionários pelo contrato de concessão não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previa aprovação do Governo.

30.<sup>a</sup> Na construção e exploração da linha ferrea serão, em regra, admittidos empregados e operários portugueses.

31.<sup>a</sup> As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação destas condições, ou sobre os fundamentos e motivos que determinarem o Governo a decretar a rescisão ou caducidade da concessão, ficarão sujeitas à deliberação de um tribunal arbitral, sendo um dos membros nomeado pelo Governo, um outro pelos concessionários e um terceiro pelo Supremo Tribunal de Justiça.

32.<sup>a</sup> — No caso de força maior devidamente comprovada, e aceite pelo Governo, poderão ser prorrogados os prazos constantes destas condições, por meio de diploma publicado na Folha Oficial.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, em 17 de maio de 1910.—O Conselheiro Director Geral, interino, Severiano Augusto da Fonseca Monteiro.

## Congresso de Caminhos de Ferro

Como temos noticiado effectua-se, este anno, em Berne, nos dias 4 a 16 do proximo mês.

A lista completa dos delegados de Portugal, que demos em varias notícias isoladas, é composta pelos seguintes engenheiros, srs.:

*Membro da comissão permanente:* Mendes Guerreiro, cujo mandato expira nesta sessão.

*Delegados do Governo pelo Ministerio das Obras Publicas:* Cabral Couceiro, Manuel Afonso d'Espregueira, Simões de Carvalho, Severiano Monteiro, Antonio Teixeira de Queiroz, Oliveira Simões.

*Pelas administrações participantes:* Continente, Caminhos de ferro do Estado (1087 K).

Conselheiro Fernando de Sousa, Conselheiro Povoas, Guedes Infante, Duro Sequeira e Sousa Bual.

*Beira Alta* (253 K) Drouin, Emygdio da Silva.

*Companhia Nacional* (185 K) Gomes Lima e Oliveira Bello.

*Companhia Real* (1073 K) Luiz Forquenot, Vasconcellos Porto, Ferreira de Mesquita, Laviade d'Anglais e Antonio Bossa.

*Colonias:* Sousa Gomes, Arnaldo de Novaes, Telles de Vasconcellos e Ernesto Navarro.

*Convidados da imprensa técnica.* *Gazeta dos Caminhos de Ferro:* Mendonça e Costa.

O programma do congresso é o seguinte:

Dias 2 a 4: Inscrição dos membros, no secretariado, sala VI 58 do palacio do Parlamento.

Segunda feira 4 às 3 horas da tarde: Abertura solemne do Congresso, eleição do presidente e da mesa.

A's 8 horas da noite, reunião no casino.

Terça feira 5: às 9 horas da manhã e às 2 horas da tarde: sessões de secções.

Quarta feira, 6: idem, às mesmas horas.

Quinta feira, 7: excursões no Oberland bernois ou no Lago dos Quatro Cantões.

As primeiras são em 5 grupos, indo um para o Beatenberg, outro para a Schynige Plate, outro a Murren, outro à Pequena Scheidegg e outro ao Loetschberg.

As segundas são em quatro grupos; ao Righi, ao Pilatus, ao Engelberg e ao Gothard.

As quatro primeiras e a do Pilatus tem já a inscrição completa, pelo que não se admitem mais excursionistas para elas.

Sexta-feira, 8, e sábado, 9; às 9 horas e às 2 horas trabalhos de secções.

Domingo, 10; descanso.

Segunda feira 11: trabalhos de secções às 9 e às 2 horas da tarde.

Terça feira, 12: excursões a Lauzanna-Montreux e a Zurich.

Aquella, para a qual o numero de excursionistas já está completo, visitará a cidade de Lauzanna, em carros eléctricos, ahi almoça no Casino e no hotel Beau-Rivage-Palace, de Ouchy; percorre a parte alta do lago, por Eviat, Bouveret, Vevey, Montreux e Territet; visita o memorável castelo de Chillon, janta no Hotel Palace de Montreux e no Grande Hotel de Territet, e assiste, à noite, à reunião do Kursaal e à festa veneziana no Lemau.

A excursão a Zurich divide-se em 5 grupos: um ao Dolder e visita do museo nacional; outro ao Uetliberg (completo já); outro à fabrica de vagões do Schlieren; outro às novas officinas dos Caminhos de ferro Federaes e às instalações de transporte dos novos matadouros de Zurich e outro à fabrica de máquinas de Oerlikon.

Todos os grupos reunem das 4 para as 5 horas da tarde na Tonhalle, onde se realiza o jantar às 5 e meia. Das 7 e

meia ás 10 da noite effectuam-se passeios no lago onde ás 9 e meia ha festa veneziana com illuminação das margens, incendio da cidade e montanhas por fogos d'artificio. O regresso é ás 10 e meia.

Quarta feira 13, de manhã e de tarde, sessões de trabalho, assim como na

Quinta feira 14, de manhã. Ás 2 horas da tarde sessão plenaria para apresentação de votos sobre varios relatórios e pareceres.

Ás 7 horas e meia, banquete offerecido pelo Conselho federal, na Cantina (salão) de festas do Tiro federal.

Sexta feira 15, trabalhos de secções, de manhã e de tarde.

Sabbado 16 idem, de manhã, e ás 2 da tarde sessão plenaria de encerramento, e votação do lugar escolhido para a futura reunião.

A este respeito diremos que na reunião em Washington ficou, em principio, resolvido que o congresso passasse agora a reunir-se nos paizes pequenos. Por isso foi escolhida a Suissa.

Natural seria agora que para 1915 a reunião se efectuasse em Lisboa.

Para isso seria bom que o sr. ministro das Obras Públicas autorisasse os nossos delegados a propô-lo.

A Belgica, sendo a séde da commissão do congresso e tendo este já reunido em Bruxellas a sua primeira sessão, em 1885, (<sup>1</sup>) não nos disputará a primazia.

A Hollanda é que, neste caso, nos poderá fazer sombra, por isso maior insistencia haverá que exercer, se esse contendor se apresentar em campo.

Ao fazer carimbar a carta de legitimação, na secretaria do congresso, os delegados recebem uma insignia que lhes facilita serem reconhecidos como tal, sem necessidade de exhibirem o bilhete.

E esta insignia que lhes dá direito á entrada nos locaes onde se dão as refeições, durante as excursões, e no banquete final, ao livre transito nos tremvias electricos de Berne, de 4 a 16 de julho; e á entrada nos concertos, na noite de 6 na cathedral, em 8 no Casino, em 11 na cave Grenier e em 13 no Schänzli.

Dos 25 delegados portuguezes, alguns já vão caminho de Berne entre os quaes o nosso estimado redactor effetivo sr. conselheiro Fernando de Sousa, que para ali partiu hontem, à noite, por Madrid, Barcelona, Marselha e Italia.

Equal caminho segue, partindo no proximo domingo, o nosso director, devendo terminado o congresso, realizar uma interessante excursão na Baviera e na Belgica.

(<sup>1</sup>) A 2.<sup>a</sup> foi em 1887, em Milão; a 3.<sup>a</sup> em 1889, em Paris; a 4.<sup>a</sup> em 1892, em São Petersburgo; a 5.<sup>a</sup> em 1895, em Londres.

Desde então o Congresso accordou em alterar o artigo 10.<sup>o</sup> dos estatutos, a fim de dar maiores faculdades de prazo para a formulação dos relatórios, fazendo as sessões de cinco em cinco annos, sendo a 6.<sup>a</sup> em 1900, em Paris; a 7.<sup>a</sup> em 1905 em Washington e a 8.<sup>a</sup> agora, em Berne.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Portugal

Deu entrada no ministerio das obras publicas uma representação em que a Companhia Carris de Ferro do Porto, concessionaria do exclusivo da exploração das linhas ferreas americanas, para transporte collectivo de passageiros, bagagens e mercadorias dentro do concelho do Porto, industria que exerce ainda nos limitrophes concelhos de Gaya e Mattosinhos, possuidora de licenças para o assentamento e exploração das linhas electricas nas estradas reaes n.<sup>os</sup> 3, 32 e 33, parte já em exploração e parte em construção, pede a respectiva concessão para alargar ainda a sua rede nas mesmas condições das já dadas para as estradas acima citadas: prolongando proximamente a

3.600 metros a linha na estrada real n.<sup>o</sup> 3, desde a Ponte da Pedra ao Picoto da Maia, e d'ali a Barreiros, pela estrada districtal n.<sup>o</sup> 25; estabelecendo a linha na estrada real n.<sup>o</sup> 30, desde a estrada da circumvallação do Porto até ao Padrão do Moreira, na extensão approximada de 7.500 metros, como prolongamento da linha já existente na parte da mesma estrada actualmente de posse do município do Porto; e prolongando esta ultima até á villa de Mattosinhos pela estrada real n.<sup>o</sup> 24, na extensão approximada de 5.600 metros.

Começaram os estudos para a installação da linha electrica entre Braga e o Bom Jesus.

### Espanha

Foi inaugurado no dia 5 o troço da linha de tremvias de Madrid a Chamartin que parte do Hypodromo e termina no alto de Castellana.

### França

Em Rouen vão ser construidas duas linhas de tremvias, sendo uma entre a praça Beauvoisine e a barreira de Neufchâtel, e a outra entre a barreira do Havre e Bapeaume.

## AUTOMOBILISMO

### Portugal

Fechou no dia 14 a inscripção para a corrida de automóveis com o percurso de 1500 metros, com encosta, organizada pelo R. A. C. P., e que deve realizar-se hoje na estrada da Pimenteira. A inscripção foi bastante concorrida.

### Allemanha

Na prova da taça do principe Henrique, percurso Strasbourg-Metz, que se realizou no dia 7, o automovel dirigido por Heine, por defeito do apparelho guiador, foi chocar com uma arvore, morrendo dois tripulantes, e ficando outros dois muito gravemente feridos.

### Hollanda

O governo das Indias Neerlandezas vai dotar o seu exercito com um parque de carruagens automóveis.

Esta installação tem por fim facilitar as inspecções, as manobras e o transporte de pessoal e material nas regiões da colonia onde não chegam os caminhos de ferro.

### Persia

Foi inaugurado um serviço de automóveis entre Tabris e Dschulfa, cujo percurso é de duzentos kilometros.

## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### França

O programma da conferencia de navegação aerea proposto pela França, limita os trabalhos aos pontos praticos de utilidade immediata e elimina as discussões theorecticas como a da propriedade da atmosphera.

Os pontos principaes são a identificação internacional de apparelhos aereos; as medidas de segurança para os aviadores; certificados de aptidão do aviador e do funcionamento da machina; regulamento para o transito; questões alfandegarias e militares; defesa contra a espionagem; direito de asylo igual ao que é conferido aos navios em portos neutros; problema extra-territorial aereo: em sim trata de se introduzir uma lei internacional nos domínios do ar.

### Inglaterra

No dia 2 deste mez, a tentativa feita anteriormente por Lesseps e da qual desistiu, foi levada a cabo pelo aviador Bolls.

Partiu de Douvres ás seis e meia da manhã, pairou durante dez minutos sobre o semaphoro de Calais, e partiu de novo para Douvres onde chegou ás 8 horas e cinco minutos.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Banhos do mar e aguas thermaes

E' hoje que começa a venda dos bilhetes especiaes do serviço de banhos que, como nos annos anteriores, a Companhia Real estabeleceu tanto para as estações das suas linhas como para as das linhas suas combinadas do Sul e Sueste, Minho e Douro, Beira Alta, Companhia Nacional, Porto à Povoa e Guimarães, e que servem as principaes praias e thermas do paiz, aos preços e condições iguaes ás dos annos anteriores, ampliadas com a importante concessão de os passageiros se puderem deter em qualquer estação de transito sem necessidade de pagamento de sobretaxa.

Desnecessario será encarecer a amplitude desta importante faculdade, a que já tivemos occasião de nos referir no nosso ultimo numero a proposito de identico serviço nas linhas do Minho e Douro.

Nos destinos da Companhia Real, além das estações incluidas neste serviço no anno findo, figuram a de Castello Branco para servir as já afamadas aguas de Monfortinho, e a de Estarreja para a linda praia da Torreira.

No serviço combinado com o Minho e Douro é incluida a nova estação de Vidago, tanto para as procedencias da Companhia Real como para as das linhas espanholas.

No serviço que a Companhia Real estabeleceu para as procedencias de Espanha em combinação com as linhas de Madrid-Cáceres-Portugal, Madrid-Zaragoza-Alicante e Salamanca á Fronteira é concedida aos passageiros, além da paragem em transito e outras faculdades, uma importante, qual a da concessão de poderem viajar por meios preços, dentro do prazo da validade dos bilhetes de banhos entre quaisquer pontos servidos pelas suas estações, bastando para isso apresentarem ao comprarem os seus bilhetes nas estações espanholas, a photographia que será colada no bilhete de banhos.

Por esta forma os passageiros poderão fazer com economia interessantissimas excursões. Com esta e as demais vantagens que os caminhos de ferro este anno, mais do que nunca, offerecem ao publico no serviço de banhos, é de esperar que o movimento de passageiros tanto nacionaes como do paiz vizinho para as estancias balneares seja muito superior ás dos outros annos, com o que não só as linhas ferreas como todo o paiz tudo tem a lucrar.

## Festas a Santo Antonio em Vizeu

As festas ao santo thaumaturgo que este anno prometem ser revestidas de maior brilho que nos annos transactos e que estavam anunciadas para os dias 12 a 14 do corrente, foram, em virtude do mau tempo, transferidas para os dias 18 a 21.

Por motivo destas festas estabelecem as companhias de caminhos de ferro da Beira Alta, Nacional e Real, bilhetes especiaes a preços reduzidos, das suas principaes estações para Vizeu, válidos para ida de 17 a 21 e para volta de 18 a 22.

A seguir indicamos os preços das principaes estações a Vizeu e Volta:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa-Rocio.....	105520	85280	55840
Santarem .....	75900	65240	45410
Elvas .....	115930	95380	65650
Coimbra .....	35350	25700	15880
Aveiro .....	45280	35420	25390
Covilhã.....	65960	55500	35900
Guarda .....	—	15350	950
Gaia ou Campanhã.....	65310	45990	35530
Figueira até Celorico....	—	15040	720

## Festas a S. João

### Na Figueira da Foz

Apesar de este anno não se realizarem como em outros annos as caracteristicas festas a S. João na cidade da Figueira, a Companhia Real e a da Beira Alta repetem o serviço que costumam realizar por esta occasião, a fin de animar a affluencia dos forasteiros que todos os annos ali ocorre por motivo do tradicional *Banho Santo*.

Os bilhetes cujos preços são iguaes aos dos annos anteriores são válidos para ida de 22 a 24 e volta de 24 a 26, pelos comboios ordinarios e pelos especiaes que se effeetuam de Coimbra e Pombal nos dias 23 e para regresso da Figueira no dia 24.

### Em Evora

Além da grande feira annual, realizam-se por occasião destas festas duas magnificas corridas de touros nos dias 24 e 29 do corrente no qual tomam parte alguns dos melhores elementos da Tauromachia.

Além do serviço especial de bilhetes com a redução de 50 % que os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste costumam estabelecer, ha bilhetes a preços muito reduzidos de varias estações da Companhia Real para Evora e volta entre as quaes:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa-R.....	25730	25110	15510
Santarem.....	15910	15480	15060
Coruche.....	15390	15080	770
Queluz.....	25710	25150	15540
Cintra .....	25970	25350	15680
Torres Vedras.....	35420	25700	15930

Os passageiros que de Lisboa queiram ir a estas festas, que pelo seu carácter especial tão interessantes se tornam, têm á sua escolha a viagem com a travessia do Tejo, pelo Barreiro, ou toda em caminho de ferro pela via Vendas Novas, pois a estação do Terreiro do Paço tambem vende bilhetes aos preços de 25470 em 1.º, 15960 em 2.º e 15400 em 3.º.

### Em Braga

Quem ainda não teve a felicidade de poder apreciar de perto uma festa minhota com as suas deslumbrantes e inconfundiveis illuminações, os seus descantes populares, os bailados a que as raparigas com os seus trajes caractericos dão um realce encantador, tem agora magnifico ensaio para satisfazer a sua curiosidade aproveitando o serviço especial que a Companhia Real de combinação com os caminhos de ferro do Douro vae effectuar por motivo das festas a S. João que na «Roma portugueza» têm lugar nos dias 24 e 25 do corrente.

Os bilhetes a preços iguaes aos de igual serviço realizado no anno passado, são validos para ida de 22 a 23 e volta de 24 a 25.

Os caminhos de ferro do Minho e Douro organisam tambem um serviço especial com importante redução, das suas principaes estações para Braga e volta.

Aos passageiros portadores de bilhetes de 1.ª classe do serviço especial, é permittida a ocupação de logares de luxo mediante o pagamento da competente sobretaxa. Esta faculdade é utilissima para os passageiros, que, como os de Lisboa, tem que fazer uma viagem relativamente longa, e que gostam de viajar com commodidades.

A Braga, pois, que é un dos melhores pedaços do nosso formoso Portugal !

### Festas de verão no Porto

Por motivo destas festas, que se devem realizar de 23 a 29 do corrente, promovidas pelo Club Fenianos Portuenses, o qual sabe sempre imprimir aos festejos de sua iniciativa um excepcional brilhantismo, as Companhia Real e da Beira Alta, ampliam o prazo de validade dos bilhetes das suas tarifas interna n.º 7 e combinada N. B. n.º 7 vendidos nos dias 22 a 28 para as estações de Porto e Campanhã, até ao dia 30.

Nas linhas do Minho e Douro ha bilhetes a preços reduzidos.

De Aveiro para o Porto serão feitos comboios supplementares que terão paragem em todas as estações e apeadeiros intermedios.

### Festejos dos Taboleiros em Thomar

Realisam-se este anno nos dias 24 a 26 do corrente com grande pompa e extraordinario brilho as tradicionaes festas dos Taboleiros, em Thomar, umas das mais caracteristicas do nosso paiz e que costumam chamar grande affluencia de forasteiros á historica cidade, berço de Gualdim Paes.

O programma é o mais attrahente possivel, destacando-se d'entre os principaes numeros uma magnifica corrida de touros que terá logar na praça ha pouco construida; uma brillante batalha de flores; deslumbrantes ornamen-tações e illuminações nos jardins da Varzea Pequena e nas margens do bello e pittoresco rio Nabão; kermesses, etc.

No dia 24 é que se effectua a original e imponente procissão dos Taboleiros caprichosamente ornamentados.

Alem das brillantes festas os forasteiros que ainda não tiveram occasião de apreciar o magestoso Convento de Christo, uma das nossas melhores joias artisticas, podem aproveitar o ensejo que a Companhia Real dos caminhos de ferro lhes proporciona com os bilhetes de ida e volta para Payalvo a preços reduzidos, validos para ida de 25 a 28 e volta de 26 a 30.

A seguir indicamos os preços dalgumas das principaes estações:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa, Braço de Prata, Olivaes e Sacavem.....	3.960	3.210	2.120
Santarém .....	1.570	1.210	860
Torres Novas .....	620	500	360
Pombal .....	1.630	1.260	900
Portalegre .....	4.060	3.140	2.220
Elvas .....	5.560	4.340	3.070
Castello Branco.....	4.460	3.470	2.480

Da estação de Payalvo para Thomar ha um bem organizado serviço de trens. Na cidade encontram os visitantes bons hoteis, taes como o «União Commercial», Martinho, etc., e hospedarias com bom serviço de quartos e comida.

### Festas em Faro

Como no anno passado, a capital do Algarve vae fazer as suas festas de verão nos primeiros dias de julho, esperando-se que este anno attinjam ainda maior brilhantismo.

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste e a Companhia Real projectam effectuar serviço especial de bilhetes de ida e volta com importantes reduções, das suas principaes estações para Faro.

### Passageiros entre Paris e a America do Sul

Em virtude da redução que nos preços dos transportes marítimos faz a Companhia des Messageries Maritimes para passageiros, quer adultos quer creanças, são modificados a partir do dia 1 do proximo mês de julho as tarifas especiaes P. H. F. n.º 7 e 8 de grande velocidade que desde 25 de julho de 1905 regulam a venda de bilhetes directos de Paris para a America do Sul, por caminho de ferro até Lisboa em igualdade de preços com a via marítima no percurso Bordeus-Lisboa.

### Transportes entre França e Portugal

Pelo aviso ao publico que distribuimos com o presente numero aos nossos leitores, publicado pela Companhia Real de combinação com as demais linhas interessadas e que hoje mesmo começa a vigorar, é concedida uma importante vantagem, qual a de, para as expedições entre França e Portugal pela tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade, se poderem effectuar carregamentos de 5.000 a 10.000 kilos com mercadorias de series diferentes da tarifa, applicando-se ao peso efectivo de cada uma dellas o preço que seria applicavel a todo o carregamento se fosse constituído unicamente por uma só dessas mercadorias. Esta medida deve sem duvida contribuir muito para o desenvolvimento do trânsito franco-portuguez.

### Transportes de batatas do Sul e Sueste para as linhas do Norte e Oeste

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste, de combinação com a Companhia Real, ampliaram a partir de 6 do corrente mes a sua tarifa especial P. n.º 11 de pequena velocidade ao transporte de batatas, de quaisquer estações das linhas do Sul e Sueste para as estações de Aveiro a Campanhã e Caldas da Rainha à Figueira. Com este numero distribuimos o respectivo Aviso ao Publico.

### Paragem de comboios rápidos na estação de Figueirinha

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste annunciam que a partir do dia 10 deste mes os comboios rápidos 701 e 702 têm um minuto de paragem em Figueirinha para serviço de passageiros.



### Raoul Bayart

Quasi á hora da nossa «Gazeta» entrar na máquina fomos surprehendidos bruscamente com a triste notícia de que falecera hoje repentinamente pelas 8 horas da manhã este nosso querido amigo, administrador da Companhia Real dos caminhos de ferro e um dos maiores admiradores de Portugal.

Raoul Bayart veio para Lisboa em 1881 como chanceler do consulado francez, sendo nomeado em 1884 consul honorario de França nesta cidade, entrando pouco tempo depois para a administração da Companhia Real, onde prestou assignalados serviços, tendo sabido conquistar, pela sua correção e extrema bondade de carácter, a amizade e o respeito de quantos o conheciam e com elle privavam. Era natural de Mont-Pelé, antiga província de Flandres, e faleceu com 58 annos de idade.

Tinha o grau de cavalleiro da Legião d'honra, e as commendas portuguezas de Christo e Conceição.

A hora a que escrevemos estas linhas não nos permite que prestemos uma melhor homenagem ás bellas qualidades de carácter do illustre extinto e aos serviços por elle prestados.



### UMA GLORIA CONTESTADA

Nesta época de demolição, em que se busca abalar pelos fundamentos constituições seculares, não admira que, as glórias consagradas sofram tambem os embates das furias demolidoras.

Recentemente, documentos authenticos descobertos na China provaram que os mongoes tinham visitado quatrocentos annos antes de Christovam Colombo a região denominada America. Cabe agora a vez Stephenson.

Parece que o inventor consagrado da locomotiva não fez mais do que copiar, e mal umas machinas que Trevithick, Bleekinsop e Medley tinham em Penydarran (South Wales) e que já funcionavam dez annos antes das primeiras experiencias de Stephenson.

Apparece agora uma carta de Trevithick datada de 1804 em que se lê: «Fizemos hontem a viagem com a nossa locomotiva, levamos cinco carruagens, setenta homens e dez toneladas de ferro.

O caminho de ferro tem a extensão de nove milhas.»

Este Trevithick foi pois o primeiro mechanico que demonstrou a adherencia suficiente sobre os carris para as vias de pequena inclinação, o primeiro que fez o escape do vapor pela chaminé, que conjugou todas as rodas, e finalmente que fez transportar passageiros em carruagens rebocadas por locomotivas.

O *Engineering times* publica uma interessante gravura, representando uma experiência desta locomotiva feita em Londres em 1808 ante um numeroso publico.

E' uma especie de *carroussel* de feira, circular, com uma só carruagem rebocada, em forma de caleche. A locomotiva pesava dez toneladas e attingia a velocidade de quasi quatro legoas.

Mas ainda entre a invenção de Trevithick e a de Stephenson aparecem mais duas locomotivas.

A locomotiva de Blenkinsop, que elle inventou para o transporte do carvão da sua mina com um carril central de cremalheira, que funcionava entre Middleton e Lieds, oito kilometros, em 1812; e a do Wylam railway, em 1813.

Stephenson só em 1828 creou a sua locomotiva.

E assim vão desaparecendo nomes aureolados de gloria, e sendo apeados dos altares da fama figuras até hoje celebradas, para darem os lugares a nomes até agora desconhecidos e que só ao acaso devem o não serem eternamente ignorados.

O que é a gloria!

## A Assembleia da Companhia Real

Realisou-se, com efeito, no dia 6 a assembleia geral annual da Companhia, sob a presidencia do sr. dr. Augusto Victor dos Santos, sendo escrutinadores, como é de lei, os dois maiores accionistas presentes, que foram os srs. Augusto José Vieira e Alfredo d'Oliveira Pires e secretario o sr. Mendonça e Costa. Assistiu á sessão o sr. conselheiro Tavares Festas, como commissario regio que é.

Na discussão do parecer do conselho fiscal houve larga controversia promovida pelo chamado «grupo do Porto», a que já ha um anno nos referimos, composto de um pequeno numero de accionistas, que, tendo comprado obrigações de 2.<sup>º</sup> grau, pretende faze-las valer e melhorar de cotação, vindo por isso ás assembleias dos accionistas protestar contra as resoluções da maioria, porque não attendem ás reclamações dos interesses que esse grupo defende.

Quem não estivesse «no segredo dos deuses» e entrasse, ingenuo, naquelle assembleia, havia, realmente, de pasmar dos sentimentos altruistas que animam, e entusiasmam até, esse grupo de homens devotados a uma missão de justiça.

Elles são accionistas, estão numa assembleia de accionistas, e não vão ali — generosos corações! — lutar pelos interesses do capital accões, ha bons 20 annos sem real de dividendo!

Não é porque esse papel se mantem estacionario, sem lucro, sem esperanças, sem garantia do dia de amanhã, que elles se afadigam em longos discursos, em insistentes affirmações, em quasi violentos combates com o Conselho e seus partidarios;

Elles sabem muito bem, porque intelligencia e competencia não lhes falta, que estão proclamando a existencia de uma entidade que não existe — obrigatarios de 2.<sup>º</sup> grau, credores de 2.<sup>º</sup> grau;

Elles percebem que se a gerência da companhia lhes aceitasse as ideias, teria dado prova da maior incapacidade administrativa;

Mas tudo isso esquecem, ou figuram esquecer, no seu empenho, civic, generoso, no seu gesto simpatico, de defender as obrigações de 2.<sup>º</sup> grau — as pobres desprotegidas que custando hoje 276 ou 277 francos recebem um juro de 12,50 francos, ou mais de 4,50 %.

«Das almas grandes a nobresa é esta» disse-o o poeta, e ainda elle não entrara numa sessão de assembleia geral da Companhia Real!

Generosos e tenazes, como os conhecemos, não temos a pretenção de os convencer aqui do que não conseguiram fazer os auctorizados oradores que os combateram lá. Só, por assim dizer, para registro, inscrevemos o principio em que nos fundamos para estar em desacordo completo com o grupo portuense.

E aos sentimentos e praticas liberaes do presidente da assembleia — e porque a phrase, embora offenda o senso e a justiça não fere os ouvidos mais castos — que se deve o emprego, propositado, do termo: «obrigatarios do 2.<sup>º</sup> grau».

O convenio não reconhece a existencia de tal entidade; não ha obrigatarios exclusivos de 2.<sup>º</sup> grau, e tanto que se estes isoladamente fossem reconhecidos como credores, teriam a sua assembleia geral, como a teem os de 1.<sup>º</sup> grau.

Quando o convenio se fez foi trocado cada grupo de três obrigações antigas por uma de 1.<sup>º</sup> grau e duas de 2.<sup>º</sup>.

Estes três titulos ficaram, pois, como aquelles, formando um só bloco e habilitando um só credor a defender os direitos de todos.

Nem se comprehende de outra forma, aliaz, se três obrigações antigas foram trocadas por três titulos de valor variavel, se elles pertencessem a diferentes pessoas e cada uma, feita a operação, retirasse com um titulo, uma dellas teria levado a parte do leão e as outras a do cordeiro.

Portanto as obrigações de 2.<sup>º</sup> grau não podem, virtualmente ser separadas das de 1.<sup>º</sup>, e se o são, ficam, de toda a forma subordinadas áquellas; é ás suas irmãs que teem que queixar-se; são estas, na sua assembleia geral, que, teem que reclamar perante os seus administradores, que para isso os teem no Conselho.

Se mesmo, nas assembleias de obrigatarios, só os possuidores de titulos de 1.<sup>º</sup> grau teem voz e voto, como pode admittir-se que os seus cessionarios dos titulos de 2.<sup>º</sup> venham á reuniao dos accionistas discutir e questionar a administração da Companhia.

Evidentemente não o podem fazer; e é por isso que elles veem, como accionistas, dar o spectaculo emocionante de uma longanimidade arte nova; procuradores extremos e extremos protectores de credores *sui generis*. Na assembleia do dia 6, tomaram parte na discussão os srs. doutores Barbosa de Magalhães, Mario Estives, Pinheiro Chagas, Carneiro de Moura, Pinheiro Dias, Henrique de Quendal, Fausto de Figueiredo, Simões d'Almeida, Burmaster e Eduardo John.

Por este ultimo foi apresentada uma proposta para que o complemento de juro ás obrigações de 2.<sup>º</sup> grau fosse pago por meio de titulos de dívida differida, a amortizar pelo excedente de lucros depois de completados os encargos de juro e amortização destas obrigações, impostos pelos estatutos.

Esta proposta era inaceitável, assim o declarou lealmente o sr. commissario regio; mas se não o fosse e a assembleia a adoptasse, teríamos em breve um novo grupo de accionistas a pugnar pelo pagamento desses titulos.

Era um nunca acabar.

Por fim e depois de larga controversia votaram-se as conclusões do Conselho fiscal, das quaes as mais importantes são as seguintes:

2.<sup>a</sup>—Que seja distribuido, captivo de impostos, ás obrigações de 2.<sup>o</sup> grau:

de 3 %.....	12,50	francos
" 4 %.....	16,66 1/3	"
" 4 1/2 %.....	18,75	"

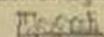
de 3 % Beira Baixa—1.<sup>o</sup> grau 5 francos (complementar):

3.<sup>o</sup> Que o conselho de administração tome as disposições necessárias para que os trabalhos da 2.<sup>a</sup> via na linha de Leste e na de Norte, na parte ainda não executada, se realisem no menor prazo possível, compativel com a exploração, sahindo das receitas geraes o necessário para esse fim;

Esta com o additamento proposto pelo sr. Mario Piaheiro Chagas, de que a verba destinada annualmente para a 2.<sup>a</sup> via nunca seja inferior a 800 contos de réis.

Procedeu-se em seguida ás eleições, votando 105 accionistas com 746 votos e sahindo eleitos:

Para o conselho de administração, os srs. Augusto Carreira de Sousa e Fausto Cardoso de Figueiredo, que era do conselho fiscal; e para este, os srs. dr. Antonio Centeno (reeleito) e dr. Manuel Paes de Villas Boas que era do conselho de administração.



## O Norte de Espanha

Temos presente o relatorio do exercicio de 1909 da Companhia do Norte de Espanha, de que vamos extractar alguns dados interessantes.

A extensão das linhas em exploração é de 3.692 kilómetros, e a em construcção, resto da de Canfranc 27 e Zuera a Turuñana, 40 kilómetros.

Os productos da exploração foram 129.910.878 pesetas e os gastos 58.649.135, dando o liquido de 71.261.743 do qual, retirados os encargos de juros e amortizações das obrigações, cambios, commissões, amortização do material e sellos em França, fica um excedente de 10.175.500 pesetas

Nos productos do trafego houve uma diminuição de 625.456 pesetas proveniente dos successos políticos na Catalunha que produziram uma forte diminuição de transporte de passageiros e mercadorias naquella região.

O trafego de grande velocidade produziu mais 107.962 pesetas, por motivo do desenvolvimento do transporte de fructas, hortaliças e legumes; o de pequena velocidade diminuiu 229.551 pesetas, provenientes de menor transporte de mineraes, carvão, assucar, oleos, madeiras, sal e laranjas, compensado, até certo ponto, por augmentos de transportes de serviço, vinhos, objectos manufacturados, adubos, materiaes de construcção, farinhas e lás.

O percurso dos comboios que em 1908 fôra de 18.948.304 kilómetros, aumentou cerca de 1 % ou seja 184.672 kilómetros, sendo deste aumento, a maior parte nos trens de passageiros. O activo da companhia accusava como conta de primeiro estabelecimento, um saldo, em 31 de dezembro de 1.070.099.348 pesetas.

O material movel existente nesta data compunha-se de: 789 locomotivas; 1850 carruagens; 16513 vagões; havendo, além disso, encommendado mais: 12 locomotivas; 76 carruagens; 670 vagões.

A reserva para conservação extraordinaria e melhoria de installações estava em 2.838.771 pesetas.

Um capitulo interessante do relatorio é a nota dos benefícios obtidos pelo Estado, na exploração das linhas, que ascendem a 22.377.887 pesetas.

Esta verba dividida pela 516.000 acções dar-lhes-hia um dividendo de quasi 9 por cento; e considerado como juro do capital empregado pelo thesouro, como subvenção ás linhas que a companhia explora, equivaleria a uma taxa importante.

A assembléa aprovou as contas, reelegeu os admi-

nistradores que terminavam o seu mandato, e deu um voto de louvor ao conselho, à direcção e a todo o pessoal pelo zelo com que administrou, dirigi e pugnou pelos interesses da Companhia.

Pela sua parte, o publico tambem lhe confirma este voto, porque é evidente que, nos ultimos annos o serviço das linhas do norte tem melhorado consideravelmente.



## Madrid-Zaragoza-Alicante

No relatorio desta companhia, cuja assembléa geral se realizou em 15 de maio, o conselho congratula-se porque, apesar da guerra de Melilla e das luctas catalãs, a diminuição dos productos seja só de 84.353 pesetas.

A extensão explorada foi de 3.664 kilómetros.

Os productos totaes da exploração foram durante o anno findo .....	114.059.930
e as despesas .....	49.047.545
com os encargos .....	47.577.713

Resulta liquido .....	17.434.672
-----------------------	------------

O movimento de passageiros diminuiu, pelas causas acima indicadas, 62.267 sendo o maior numero em 2.<sup>a</sup> classe; o de mercadorias subiu 52 mil toneladas que deram em maior producto 211.350 pesetas.

O coefficiente da exploração que estava em 44,59 %, foi em 1909 de 43 %.

Os gastos diminuiram em total 1.847.256 pesetas.

As conclusões submettidas á assembléa geral, e que esta aprovou, foram para que se distribua ás acções o dividendo de 18 pesetas, livre de impostos; se lancem 5.600.000 pesetas á conta da amortisação de material movel e o saldo da conta de ganhos e perdas se applique ao «fundo para obras de melhoramentos».

Mais 5.000 pesetas para subvenção á caixa de pensões.

Os administradores, cujo mandato terminava, foram reeleitos.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais.**—Comité de Paris.—Convocation des Obligataires—MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, pour le mardi 21 juin 1910, à 3 1/2 heures de relevée, salle Charras, rue Charras, n.<sup>o</sup> 4, à Paris.

**Ordre du Jour:**—Présentation du rapport du Comité de Paris; Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes :

**En Portugal:** Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants :

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

**En France:** Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants :

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit industriel.

**A Londres:** Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and C°.

**En Allemagne:** Aux caisses des établissements suivants :

Bank für Handel und Industrie, Bayerische Bank für Handel und Industrie, Breslauer Disconto Bank, Würtembergischen Bankanstalt vormals Pflaum und C°.

*En Belgique*: Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Réports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 10 mai 1910. — *Le Comité de Paris.*

Dans le cas où l'Assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 7 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.** — *Administración* — *Obrigacões privilegiadas de 1º grau.* — São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar do 1º de julho de 1910, inclusivé, será pago o coupon, ouro, do 1º semestre de 1910, das obrigações privilegiadas de 1º grau, nos termos seguintes:

pela apresentação do coupon n.º 33 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,05 — líquidos de impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 33 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,43 — líquidos de impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 30 da nova folha delles, annexa às antigas obrigações de 4 1/2 %, primeira série «Beira-Baixa» devidamente estampilladas como obrigações privilegiadas de 1º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 marcos;

pela apresentação do coupon n.º 29 da nova folha delles, annexa às antigas obrigações de 4 1/2 % segunda e terceira séries devidamente estampilladas como obrigações privilegiadas de 1º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon 9 marcos;

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de Julho de 1910, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias úteis, das 11 horas da manhã às 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art.º 5º da Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha, e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.** — *Administración* — *Obrigacões do 2º grau.* — O Conselho de Administração desta companhia tem a honra de prevenir os srs. portadores de obrigações privilegiadas de 2º grau de juro variável até 3 %, 4 % e 4 1/2 %, e das antigas obrigações de 4 1/2 % da 1ª série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilladas como obrigações privilegiadas do 1º grau, que — pela distribuição do remanescente da exploração do mesmo exercício de 1909 pelas referidas obrigações privilegiadas de 2º grau e parte do juro complementar às obrigações de 3 % de 1º grau «Beira Baixa», conforme a alínea f, do artigo 61º dos estatutos — lhes será pago o coupon, a datar de 1 de julho de 1910, inclusivé, nos termos seguintes:

pela apresentação do coupon n.º 10 da nova folha delles annexa às obrigações estampilladas como privilegiadas de 2º grau, de juro variável até 3 %, recebendo por cada coupon 11 francos e 8 centesimos, líquidos de 70 centimos de impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 10 da nova folha delles annexa às obrigações estampilladas como privilegiadas de 2º grau, de juro variável até 4 %, recebendo por cada coupon 15 francos e 81 centesimos, líquidos de 85 centesimos de impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 10 da nova folha delles annexa às obrigações estampilladas como privilegiadas de 2º grau, de juro variável até 4 1/2 %, recebendo por cada coupon 15 marcos;

pela apresentação do coupon n.º 5 da nova folha de coupons especiais annexa às antigas obrigações de 4 1/2 %, 1ª série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilladas como obrigações privilegiadas de 1º grau, recebendo por cada coupon 4 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de Julho de 1910, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia todos os dias úteis, das 11 horas da manhã às 2 horas da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no Diario do Governo n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha, e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

**Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.** — Nos termos do artigo 43º dos estatutos se faz público que no sorteio de obrigações da série «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 8 do corrente, saíram sorteados os n.º 34.451 a 34.455 e 41.076 a 41.080.

O pagamento dos juros e amortização desta série, relativo ao 1º semestre de 1910, começará no dia 1 de Julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 88, 1º, das 11 horas da manhã às 2 da tarde, e continuará em todos os dias úteis até 16 do referido mês, e depois às sextas feiras para as relações conferidas em cada semana.

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

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.** — Faz-se público que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na sede da Companhia, à rua de Bellomonte, 49, no Porto, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar dessa Companhia.

**Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão.** — Pela uma hora da tarde de 22 do corrente, em sessão pública na sede da Companhia, à praça Mousinho de Albuquerque, no Porto, se procederá ao sorteio relativo ao presente semestre, de 21 obrigações para serem amortizadas.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de junho de 1910.

A respeito de administração pública, cada vez peior.

O ministro de obras públicas apresentou nas câmaras um grupo de propostas de verdadeiro alcance económico para o paiz (a que em artigo editorial se refere o nosso redactor principal) mas a câmara nem lhes ouviu a leitura, porque só tratava de preparar a *berrata* que é agora a ordem do dia pura e simples.

Continua, pois, ainda aggravada, a desorientação dos espíritos, a provar que somos um paiz ingovernável, onde as instituições constitucionais não podem manter-se.

O problema político complica-se cada vez mais, arrastando o paiz a uma situação que o lançará na miseria.

Se, como se vae vendo, quem manda são as minorias, quem dirige é a força da desordem não será mais possível, perante tal inversão das normas constitucionais, haver governo, seja esse de que partido for, sejam mesmo quaes forem as instituições que presidam aos nossos destinos; porque qualquer que seja o governo terá sempre que cair perante a oposição dos adversários toda a vez que estes arvorem a desordem como bandeira, a gritaria como manifestação constante.

Caminhamos assim para o absolutismo?

Não. Avançamos para a anarchia.

O governo está mais uma vez em crise, e os que pensam e se interessam patrioticamente pela causa do paiz, perguntam, impressionados, que solução lhe será dada e quando teremos paz, administração e... juizo.

O assunto dominante da quinzena foi a assembléa da Companhia do Crédito Predial, que começou no dia 4 e só terminou hontem.

Durante ella houve notáveis incidentes sendo um delles a apresentação da demissão do sr. Luciano de Castro do seu cargo de governador, outro o relatório apresentado pela administrador syndicante, o sr. Sousa Rodrigues, do qual se deprehende que a companhia está em perfeita ruína pela pessima administração que teve.

Por ultimo, na sessão de hontem, resolveu-se:

Que não se aceite a demissão dos corpos gerentes, devendo estes conservar-se em exercicio até à apresentação de um relatório completo sobre a verdadeira situação da Companhia e das contas referentes á sua gerência;

Que a primacial necessidade a que os corpos gerentes tem de attender, é providenciar para que se continue a pagar em dia, os juros de todos os empréstimos feitos á Companhia, e muito principalmente, o proximo coupon de julho, das obrigações, para cujo fim se lhes recomenda que realisem as operações necessarias e para segurança das quaes poderão fazer consignação especial de rendimentos, ou quaesquer outras garantias necessarias, para o que se lhes dão muito especialmente os necessarios poderes.

Que se proceda á proclamação de uma comissão composta de 5 accionistas e 5 representantes dos obrigacionistas a qual comissão funcionará com poderes consultivos, junto do governo da Companhia para o aconselhar em todas as medidas extraordinárias que forem necessarias na presente conjunctura, e bem assim apreciar todas as propostas que liguem em suspenso desta Assembléa para decisão na Assembléa subsequente que terá que deliberar sobre a liquidação e não liquidação e quaesquer outras propostas, alvitres ou soluções que sejam apresentadas para resolver as dificuldades existentes, podendo, assim, essas propostas ou alvitres virem a essa assembléa, já estudadas e com o parecer dessa comissão;

A comissão ficou composta por parte dos accionistas dos srs. Mello e Sousa, conde da Folgosa, Henrique Seixas, Francisco Manta e João Ulrich; e por parte dos obrigacionistas dos srs. Levy Marques da Costa, Pinto de Gouveia, general Montalvão, dr. Barbosa de Magalhães e José de Sampaio, representante da Companhia L'Urbaine.

O movimento da praça sentiu-se como é natural, da falta de confiança que, cada dia, mais vai lavrando, tanto pelo descredito que as pessimas administrações lançam sobre as empresas parti-

culares, como pelo desassocoego que as continuas e interminaveis luctas politicas espalham nos espiritos.

Ainda assim, os fundos publicos e o papel dos principaes bancos mantiveram-se estacionarios, salvo as obrigações de 2º grau da Companhia Real, que desceram 25000 réis em Lisboa, como reflexo exagerado da baixa de 4 francos em Paris, certamente por mais se ter apurado, na ultima assembléa, que as ideias do grupo defensor não faziam carreira.

\* Os cambios melhoraram. A Libra comprava-se hoje a 45940 réis e vendia-se a 45980 réis.

O Rio-Londres fechou a 16 1/4 equivalente a libra a 145769 réis fracos.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 7/16	48 5/16	48 3/16	48 1/16
" 90 d/v .....	48 13/16	—	48 11/16	—
Paris cheque .....	588	590	591	593
Berlim .....	241 1/2	242 1/2	242 1/2	243 1/2
Amsterdam cheque .....	409	411	410	412
Madrid cheque .....	915	925	920	930

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

## JUNHO

Bolsas e títulos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% tssentamento	39	—	—	38,85	38,85	38,60	—	—	38,55	—	38,55	—	38,65	—	—
Dívida Interna 3% coupon	38,75	38,70	—	38,65	38,65	—	—	22.000	21.900	—	—	—	38,50	—	—
" " 4% 1888, c/premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 4 1/2% 1888/9.	58.500	58.500	—	58.000	—	58.200	58.500	—	50.800	—	—	—	50.800	—	—
" " 4% 1890	50.800	—	—	—	—	—	9.050	—	—	—	—	—	9.050	9.050	—
" " 3% 1905 c/premios	—	9.050	—	—	—	82.500	82.000	—	—	82.000	—	—	82.000	—	—
" " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	81.000	—	—	—	—	—	—	—	81.000	—	—	—	—	—	—
" " 5% 1909, oh. (C.º de F.º Est)	68.000	67.700	—	67.000	67.600	67.000	67.700	67.700	—	68.000	—	—	67.800	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	67.000	67.000	—	67.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68.400	—
" " 3% 2.ª série	68.800	68.600	—	68.600	68.600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 3.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	178.500	—	178.000	—	—	—	178.000	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	100.500	100.500	100.100	100.100	100.000	—	100.000	—	100.000	—	—
Nacional Ultramarino	—	100.300	—	—	112.000	112.000	112.000	—	111.500	—	112.000	—	112.000	111.900	—
Lisboa & Açores	111.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real	71.000	71.000	—	—	—	—	—	—	5.800	—	5.800	—	5.800	—	—
Companhia Nacional	—	5.650	—	—	—	80.000	—	—	—	—	—	—	78.800	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	65.300	—	65.500	65.400	—	—	—	65.400	65.400	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	89.100	89.100	—	89.400	—	—	89.500	—	—	—	—
brig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 1.º gran	—	—	—	54.300	54.000	—	—	—	53.000	—	—	—	52.500	—	—
Companhia Real, 3% 2.º gran	54.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º gran	—	—	—	75.000	—	—	74.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	67.000	—	66.500	—	—	—	—	—	—	76.000	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	79.500	—	79.500	—	—	—	—	—	—	72.300	—	—
prediares 6%	—	73.000	73.600	—	73.000	72.500	72.500	72.500	72.000	—	72.500	—	71.000	—	—
" " 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	69.000	—	70.000	—	—	—	—
" " 4 1/2%	—	68	67,65	67,70	67,75	67,87	67,95	67,95	67,90	67,80	68	67,90	67,90	—	—
<b>Paris:</b> 3% português 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	325	324	350	—	—
Ações Companhia Real	—	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	350	391	395	400	390	390	380	382,50	382,50	380	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	428	429	433	431	429,50	431	429,50	430	429	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	268	269	270,50	268	265	265	272	264	270	—	—	—	—	—
brig. Companhia Real, 1.º gran	—	361	360	363	360	3'9	3'9	3'9	3'8	3'6,50	3'5	3'5	3'5	3'5	3'5
Companhia Real 2.º gran	—	275	273	274,50	275	275	275	275	275	270	272	271	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	317,25	317,50	—	—	—	—	—	142	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	142	143	142	142	142,25	143	143	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% português	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	87,93	—	—	—	87,50	—	87,50	87,50	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1909-10
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
Portuguezas			Réis		Réis	R			



**Linha de Ponte de Sôr.** — Foi aprovado por portaria de 13 de maio o projecto definitivo do 2.º troço do 1.º lanço, 3.ª secção da linha de Ponte de Sôr entre o p. 402 e Ruy-Vaz, na extensão de 12:832<sup>m</sup>,4.

Nada tem de notável este lanço do qual daremos pois breve notícia.

Em planta ha 10.505<sup>m</sup>,87 em alinhamentos rectos e 2.326<sup>m</sup>,61 em curvas de raios entre 350<sup>m</sup> (um apenas) e 1.000 metros.

Em perfil ha 3.694<sup>m</sup>,60 em patamar, 6.506<sup>m</sup>,44 em rampa e 2.631<sup>m</sup>,44 em declive não excedendo as inclinações 15<sup>mm</sup>, limite atingido apenas por um traivel de 598<sup>m</sup>,46.

As terraplenagens atingem apenas 6<sup>m</sup> por metro corrente.

As obras de arte reduzem-se a 2 pontões de 2<sup>m</sup>.

Ha no lanço uma estação e dois apeadeiros, a saber:

Gil Ferreira (ap.).....	14 <sup>k</sup> ,300	
Valle da Margem.....	18 <sup>k</sup> ,850	4,55
Cangueiro (ap.).....	23 <sup>k</sup> ,970	5,12

O orçamento é de 129:170\$000 ou 10:065\$864 réis por kilometro.

Juntando este troço do lanço ao precedente, já descrito em numero anterior, a extensão total é de 26.476<sup>m</sup>,98 e o orçamento eleva-se a 347.450\$000 ou 13:126\$485 réis por kilometro incluindo a ponte sobre o Raia.

**Braga a Guimarães.** — Consta que ainda este mês começarão os trabalhos de construção desta linha, principiando na estação de Braga.

**Regoa a Chaves.** — Foi aprovado o projecto e o respectivo orçamento, na importancia de 144:670\$000 rs. do lanço de Víago a Moure.



## Companhia da Beira Alta

Relatório do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 16 de maio de 1910.

(Continuado do numero 539)

### Caixa de aposentações

Em 31 de dezembro de 1909, o capital desta caixa somava réis, ..... 49.482\$995 sendo 14.566\$901 réis pagos pela companhia a título de subvenção.

Em 31 de dezembro de 1908, o capital era de réis

Augmento em 1909, réis ..... 6.868\$790

O capital da caixa de aposentações, está representado pelos seguintes valores, ao preço do custo:

200 obrigações de 3 % Dívida Externa, 1.ª serie....	13:650\$455
63 obrigações de 4 1/2 %, 1.ª serie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro .....	4.520\$500
150 obrigações de 4 1/2 %, 2.ª serie da mesma comp. ....	10:560\$200
200 obrigações de 3 % de 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.....	11:604\$600
20 obrigações dos Caminhos de Ferro da Beira Baixa .....	1:600\$000
30 obrigações de 5 %, 1909, garantidas com o fundo do Caminho de Ferro do Estado.....	2:268\$000
40 obrigações de 6 % do Banco Nacional Ultramarino .....	3:633\$000
Réis .....	47:836\$755
Total .....	9.4482\$995

Em dinheiro.....

Total .....

### Balanço em 31 de dezembro de 1909

Da comparação dos balanços relativos aos exercícios de 1908 e 1909, resultam diferenças de que nos vamos ocupar detidamente, para assim poderem ser mais facilmente apreciadas.

#### Activo

1.º Estabelecimento. — O aumento de Rs. 22:605\$215 que mostra este título, é proveniente da somma total dos trabalhos extraordinários enumerados precedentemente, exceptuando a parte respeitante à aquisição das novas locomotivas (provista directamente pela Reserva) e a dedução de Rs. 804\$000, reembolso da Companhia Real, por trabalhos realizados na estação da Guarda.

*Caixas e Bancos — Letras a receber.* — Estas duas contas apresentam uma diferença a menos de 109 contos de reis; porém a contrapartida encontra-se no pagamento das 5 locomotivas, no acréscimo das existências que figuram sob o título de abastecimentos, nos trabalhos levados à conta de 1º Estabelecimento, etc.

O pagamento das locomotivas ao novo fornecedor fez também baixar cerca de Rs. 71:000\$000, nas contas correntes e contas de ordem credoras.

*Abastecimentos.* — A entrada nos Armazens das peças sobressalentes que pertencem às novas locomotivas, o maior stock de carvão, e uma mais elevada existência de rails, contribuem para avolumar esta conta, apesar da diminuição de cerca de 10 contos em travessas, nos Parques da Via.

*Impostos pagos sobre obrigações de 2.º grau — a cobrar.* — O saldo é resultante dos impostos pagos em França pelas obrigações de 2º grau até 31 de Dezembro de 1909, a cobrar dos obrigatários, (juntamente com outros impostos ainda a pagar ao tesouro francês no 1º semestre de 1910) no acto do pagamento do coupon n.º 5 em 30 de junho proximo futuro.

#### Passivo

*Contas correntes e contas d'ordem devedoras* — É esta a unica conta do passivo que menciona alteração importante.

Encontra-se ali uma diminuição de reis 71:085\$520, derivada das liquidações das Contas de Locomotivas com os dois fornecedores, antigo (machinas rejeitadas), moderno (machinas adquiridas).

*Reserva convencional* — Esta conta, cujas disponibilidades são representadas em ouro, era credora em 31 de dezembro de 1908 de ..... frs. 229.569,16 correspondentes ao cambio par a réis 41:322\$445; foi creditada no decurso do exercício de 1909 por:

Coupons de 85 obrigações dívida externa de 3 %.....	frs. 1.280,10
Coupons de 3.249 obrigações Beira Alta, 1.º grau em reserva.....	frs. 45.486
Juros dos disponibilidades em dinheiro.....	frs. 9.767,05
	<u>56.533,45</u>

(quantia superior ao minimo previsto pelos estatutos)

e Debitada:

Pelo saldo da quantia necessaria para liquidar o custo das 5 novas locomotivas na importancia de ..... frs.

O levantamento de fundos importou portanto em ..... frs. baixando o saldo credor em 31 de dezembro de 1909 a ..... frs. correspondente ao par a ..... réis 75.395,34

correspondente ao par a ..... réis 18.862,19

210.706,97

*Provisão especial — reserva de cambio.* — O saldo desta conta na importancia de réis 4.635\$552, é a diferença que existe entre o cambio par e o de 606, taxa a que foram calculados no Activo os frs. 210.706,97, ouro da conta reserva.

### Liquidação final do exercício de 1908

O saldo do exercício de 1908, incluida a importancia a distribuir ao coupon n.º 4 das obrigações de 2.º grau, foi de rs. 68.166\$196

#### Aplicação

Custo de 360 obrigações de 2.º grau amortisadas no mesmo exercício ..... 7.764\$500  
Pagamento de 81.382 coupons n.º 4 à razão de 3,43 frs. (diferença de cambio comprehendida) ..... 60:366\$098 68:130\$598

Saldo para a conta nova.....

355\$98

#### Conta de ganhos e perdas

O saldo da conta de ganhos e perdas no exercício de 1908, depois de deduzidos os encargos das obrigações de 2.º grau é de ..... 355\$98

Os resultados de 1909, excluidos os juros e amortiscação das obrigações de 1.º grau e outras applicações, mostram um saldo disponível de ..... 69:996\$000

A somma destinada ao serviço das obrigações de 2º grau no exercício de 1909, é pois de..... 70:031\$602  
menos: Custo de 580 obrigações, 2º grau amortisadas no mesmo exercício..... 9:164\$000  
\_\_\_\_\_ 60:867\$602

A importancia liquida a repartir pelo coupon n.º 5 é de..... 60:867\$602  
o que permite fixar em frs. 3,75 o referido coupon a pagar em 30 de junho proximo, segundo o disposto no art.º 43 dos Estatutos.

A perda resultante da diferença entre os impostos pagos em França e Portugal sobre as obrigações e as retenções feitas no pagamento dos coupons, baixou a Rs. 725\$915, por se ter cobrado em 1909 dos obrigatarios a totalidade approximada dos mencionados impostos.

As perdas de cambio na importancia de Rs. 10:253\$988, inscriptas a debito da Conta de Ganhos e Perdas, addicionadas ás do pagamento do coupon n.º 5, são um pouco superiores ás registadas no anno anterior.

O excedente das receitas sobre as despesas d'Administração, exploração e gastos geraes, tendo ultrapassado o quantum determinado no art. 21 dos Estatutos a percentagem atribuida ao Conselho d'Administração, é de 571\$232 réis.

Fechamos o nosso relatorio agradecendo ao Conselho Fiscal o interesse que sempre manifestou, coadjuvando a Administração em todas as questões, com extraordinaria dedicação.

Aos Ex.ºs Srs. Inspector Geral e Director da Exploração, não podemos deixar de fazer as mais louvaveis referencias, juntamente com os nossos mais affectuosos agradecimentos.

Os aperfeiçoamentos e os progressos registados ultimamente na nossa Companhia, são uma prova cabal dos solicitos cuidados e diligentes esforços permanentemente dispensados por aquelles tão distintos e habéis funcionários.

Aos Chefes de serviço e a todos os agentes em geral, inclusivé os mais obscuros, cujo procedimento tenha sido sempre moldado nas regras da correção e do rigoroso cumprimento do dever, extendemos o nosso mais sincero e caloroso agradecimento.

#### Resoluções

A' vossa apreciação, submettemos, pois, as seguintes conclusões:

1º— Que aproveis as contas, balanço e Relatorio d'Administração do exercício de 1909, de conformidade com o Parecer do Conselho Fiscal;

2º— Que aproveis a liquidação do exercício de 1909, fixando o coupon n.º 5 das obrigações de 2º grau em francos 3,75 (impostos a deduzir).

D'accordo com os Estatutos, tereis, conforme o disposto no art. 22, que sancionar a escala de saída designada pela sorte para os Administradores representantes dos accionistas e que eleger 2 membros do Conselho d'Administração, em substituição dos Ex.ºs Srs. Conselheiro Julio de Vilhena e Dr. Eduardo Burnay, que terminam agora o seu mandato; podendo, porém, ser reeleitos.

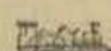
Pelas disposições do art. 34, tereis também que proceder á habitual eleição annual de 3 membros effectivos e 2 suplementares para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 29 d'Abril de 1910.

O Conselho d'Administração: — Em Lisboa: *Julio Marques de Vilhena* — Presidente, *Conde do Cartaxo*, *Eduardo Burnay*, *Francisco Cabral Metello*, *A. J. Simões d'Almeida* e *Luiz Ferreira da Silva Viana*.

Em Paris: *Ed. Délange*, *C. Chandéze*, *André Walter*, *Jules Empis* e *Baron Ed. de Boussière*.

(Continúa).



## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 6 de Junho de 1910.

#### SENHORES:

Em observância dos Estatutos, o Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes vem apresentar á Assembleia Geral dos Srs. Accionistas, os actos da gerencia da mesma Administração no exercício de 1909, decimo-quinto anno depois da Convenção de 4 de maio de 1894.

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

Na primeira parte ver-se-ha quaes foram os resultados da Exploração em 1909 e a sua comparação com os exercícios anteriores.

A segunda parte mostra qual é a situação do Activo e Passivo. A terceira parte refere-se á Caixa de Reformas.

### PRIMEIRA PARTE

#### Resultados da Exploração

##### Considerações geraes

Réde da Companhia.	{ Linha não garantida..... 693 kil. Linha garantida..... 380 "}	1.073 kil.	
Linha de Setil a Vendas Novas.....	70 "		
Coimbra a Louzã (linha de Arganil) .....	29 "	99 "	
Total.....		1.472 "	

A extensão da rēde explorada não teve variação no anno de 1909, continuando a ser de 1.472 kilometros, comprehendendo:

Réde da Companhia. { Linha não garantida..... 693 kil.  
Linha garantida..... 380 "}

Linha de Setil a Vendas Novas..... 70 "  
Coimbra a Louzã (linha de Arganil) .....

Total..... 1.472 "

A extensão da via dupla é de 229 kil. 913 m.

A 2.ª via entre Albergaria e Pombal, — 20 kil. 340 m., — está terminada.

Os resultados geraes da exploração da rēde da Companhia foram os seguintes em 1909:

Designação	1908	1909	Diferenças em 1909	
			Augmento	Diminuição
Kilometros explorados.....	1.073	1.073		
Percorso dos comboios.....	5.700.038	5.942.905	242.867	
Receitas de exploração.....	5.791.074\$205	5.985.876\$230	194.802\$02	— δ —
Despesas da exploração.....	2.422.676\$422	2.511.064\$5139	88.987\$717	— δ —
Coeficiente médio da exploração.....	41,83 %	41,95 %	( <sup>1</sup> ) 0,12 %	
Receitas líquidas da exploração.....	3.368.397\$783	3.474.212\$091	105.814\$308	— δ —
A acrescentar:				
Receitas fora do tráfego.....	33.590\$368	39.667\$957	6.077\$589	— δ —
Coeficiente médio da exploração (contando com as receitas fora do tráfego).....	41,59 %	41,68 %	( <sup>1</sup> ) 0,09 %	
Garantias de juro.....	337.689\$420	326.846\$048	— δ —	10.843\$372
Total dos produtos da rēde concedida á Companhia.....	3.739.677\$571	3.840.726\$091	101.048\$525	— δ —
A deduzir: Impos. em Portugal.....	80.119\$222	84.693\$032	4.573\$810	— δ —
Excesso das receitas sobre as despesas ordinarias da exploração.....	3.659.558\$349	3.756.033\$064	96.474\$715	— δ —

(<sup>1</sup>) Uma variação de 0,10 % do coeficiente da exploração representa aproximadamente 800\$000 réis de despesas supplementares para o exercício.

Nos resultados precedentes não estão comprehendidas as linhas de Setil a Vendas Novas e de Coimbra a Louzã.

O mappa precedente, dos resultados geraes da exploração em 1909 da rēde da Companhia, mostra um augmento líquido de 96.474\$715 réis em relação a 1908.

Os resultados da exploração em 1909, foram portanto satisfatórios, e teriam ainda sido maiores, se a Companhia não tivesse sofrido as consequencias do tremor de terra em 28 de Abril e das inundações no fim do anno.

Estes prejuízos podem avaliar-se como segue:

1º — Pelo que respeita a despesa: apenas as reparações de imóveis e das vias:

Pelo tremor de terra.....	Réis 7.381\$993
Pelas inundações.....	" 8.261\$997
Total.....	" 15.643\$990

As reparações dos estragos causados pelas inundações nas linhas da Companhia pouco sobrecarregaram o exercício de 1909; a conclusão destes trabalhos affectará o exercício de 1910 com uma despesa levada á conta de conservação que poderá ser computada em cincuenta contos de réis.

2º — Pelo que respeita a receita: nota-se que os unicos mezes que em 1909 foram inferiores aos de 1908 são: Maio (mez imediato ao tremor de terra) e Dezembro (mez das inundações).

Em Maio — diminuição de.....	Réis 9.666\$669
Em Dezembro — idem.....	" 50.235\$192
Total.....	" 59.901\$861

Estas diminuições representam o minimo do prejuízo das receitas occasionado pelos indicados motivos, mas, juntando-se-lhes as despesas occasionadas directamente pelas mesmas duas causas, atinge-se o total de 75.545\$855 réis, que é evidentemente inferior ao prejuízo real causado á Companhia.

Deve registar-se com satisfação o incansável zelo e a dedicação do pessoal de todas as categorias por occasião das inundações, o que foi prova de grande esforço naquella difícil conjunctura, e que por isso é de justa louvar.

A seguir examinaremos sucessivamente:

1º — As receitas de exploração.

2º — As despesas.

3º — Os trabalhos de melhoramentos efectuados.

(Continúa).





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## AVISO AO PÚBLICO

### 10.<sup>a</sup> Ampliação da tarifa especial P n.<sup>o</sup> 11 — Pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 28 de maio de 1910)

A partir de 6 de junho de 1910 é ampliada a tarifa especial combinada P n.<sup>o</sup> 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de agosto de 1904, aos transportes de batatas procedentes de quaisquer estações das linhas do Sul e Sueste com destino ás de Aveiro a Porto Campanhã e de Caldas da Rainha a Figueira da Foz, ou vice-versa, pelos preços correspondentes á 8.<sup>a</sup> série da referida tarifa, que, pela sua 4.<sup>a</sup> ampliação de 16 de março de 1908, era sómente applicável aos transportes d'esta mercadoria quando procedentes das estações de Tunes a Fuzeta ou Portimão e de Luz a Villa Real de Santo Antonio.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente aviso, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial P n.<sup>o</sup> 11, bem como as suas ampliações.

Lisboa, 25 de maio de 1910.

O Engenheiro-Director

*António Lourenço da Silveira.*

B n.<sup>o</sup> 118

Exp.<sup>ta</sup> n.<sup>o</sup> 1390



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,  
de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha,  
do Meio Dia de França e de Orleans*

**SERVIÇO DIRECTO COMBINADO****Aviso ao Publico****TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.<sup>o</sup> 4 – PEQUENA VELOCIDADE**

A partir de 15 de Junho de 1910 e por acordo entre as Companhias combinadas, **a observação importante (1)** da pagina 2 da **tarifa especial P. H. F. n.<sup>o</sup> 4 de pequena velocidade**, em vigor desde 1 de Janeiro de 1905, para o transporte de **mercadorias de todas as classes** de Portugal para França ou vice-versa, em transito por Hespanha, é modificada pela fórmula seguinte:

«Os carregamentos de 5.000 ou 10.000 kilos tanto pódem ser constituidos por mercadorias da mesma serie como de series diferentes; n'este ultimo caso, isto é, quando forem constituidos de mercadorias de diferentes series, applica-se ao pezo effectivo de cada uma d'ellas, arredondado para a dezena superior, o preço da unidade tonelada que seria applicavel se todo o carregamento de 5.000 ou 10.000 kilos, fosse constituído por uma só d'essas mercadorias.

«Quando os minimos de 5.000 ou 10.000 kilos não forem attingidos, a diferença será taxada pelo preço da mercadoria de serie menos elevada que faça parte do carregamento.»

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso ficam em vigór as condições da referida tarifa especial P. H. F. n.<sup>o</sup> 4 de pequena velocidade, bem como o Aviso ao Publico B. 1707 de 14 de Janeiro de 1909.

Lisboa, 10 de Junho de 1910.

**O Director Geral da Companhia**

*L. Forquenot*