

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 554

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

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

S. LUIZ, 1904, medalhas de bronze  
Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

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 Janeiro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

## Collecções de 1910

Prevenimos os nossos assinantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta*, podendo os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 réis.

## SUMMARIO

Paginas

A greve ferroviaria	17
Na linha do Sado, por J. Fernando de Souza	21
Parte oficial — Portaria de 14 de dezembro e decreto de 17 e 24 de dezembro de 1910, do Ministério do Fomento	22
Ali dos dos fracos! — Uma contenda ferroviaria internacional, por Mello de Mattos	24
Cotação comparada mensal e anual dos fundos portugueses em 1909	26
Notas de viagem. — XIV — Ulm e a sua torre. — Carros eléctricos sem condutor. — Um cortejo histórico. — Stuttgart. — A linha do vale do Danubio	28
Parte financeira	29
Boletim Commercial e Financeiro	29
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	29
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	29
Viagens e transportes	30
Aviação e aerostação — França — Inglaterra	30
Comércio português	30
Linhos portuguesas — Revisores do Sul e Sueste — Benguela — Estudo de linha	30
Companhia através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral de 11 de novembro de 1910 (Continuação)	31
Arrematações	31
Agenda do Viajante	32
Horário dos comboios	32

## A greve ferroviaria

Não valeram conselhos — de outros mais competentes que nós, para os darmos — não attendeu o espírito impaciente da classe ferroviaria à necessidade de sofrer, por um tempo mais, as suas ambições, esperando occasião mais propícia para formular exigências que, embora no seu detalhe, não sejam exageradas, pelo facto do grande numero de individuos que as fazem e da companhia não estar em situação de as attender todas, porque isso lhe affectaria a sua administração, não puderam desde logo ser attendidas, antes mesmo de serem apresentadas como imposição.

Não se chegando a acordo entre os commissionados pelo pessoal e o conselho de administração da companhia Portugueza, a greve foi declarada na manhã de 11 em toda a rede daquella companhia, seguindo-se-lhe, no dia immediato, a adherencia do pessoal das outras redes de via larga pertencentes ao Estado e Beira Alta, e das da Companhia Nacional que menos se julgava se unissem ao movimento.

Historiemos, para que fiquem registrados no nosso jornal os principaes documentos deste extraordinario facto — unico não só no nosso paiz mas em todo o mundo, porque nunca se deu em parte alguma uma greve de caminhos de ferro que abrangesse todas as linhas de uma nação, e nunca se deu, mesmo em industria alguma, o caso dos grevistas tomarem posse, pacifica e ordeira, do

objecto dessa industria, pondo fora de casa o pessoal superior e ainda os que, sem se opporem á greve se quizessem a ella considerar estranhos.

E' um facto anormal que deve tambem ficar aqui registrado.

Tendo reunido em assembléa magna em 4 do mez passado, os ferroviarios aprovaram um relatorio em que se formulavam as seguintes bases de pedidos:

1.º — Que as horas de expediente nas repartições dos Serviços Centraes sejam contadas das 10 horas da manhã às 4 horas da tarde, devendo, nos escriptorios das secções de Via e Obras, Divisão do Movimento, Depositos, Reservas, Officinas, Circunscrições de Material e Tracção e quaesquer outros semelhantes, o serviço ser regulado de forma a não exceder 6 horas de trabalho em cada dia.

2.º — Que sejam regulamentadas as horas de trabalho nas estações, conforme o movimento destas, em 8, 10, ou o maximo de 12 horas.

3.º — Que todo o trabalho feito depois das horas regulamentares de expediente, bem como os piquetes feitos aos domingos e dias feriados sejam pagos á pro-rata dos vencimentos.

4.º — Que os empregados dos diferentes escriptorios sejam equiparados em categoria e vencimentos aos dos Serviços Centraes.

5.º — Que sejam suprimidos os pontos estabelecidos pela Circular da Direcção Geral n.º 155.

6.º — Que sejam suprimidas as gratificações de fim do anno a todo o pessoal.

7.º — Que o abono por doença, qualquer que seja a sua causa, passe a ser feito por inteiro e pela Caixa da Companhia, bastando para isso a apresentação do atestado medico.

8.º — Que, nos casos de doença julgada incurável ou contagiosa de carácter perigoso, sejam mantidos os logares e respectivos vencimentos aos empregados doentes, seja por que tempo for, até o Serviço de Saude entender que o empregado deva ser reformado com o que se estabelecer pela Caixa de Reformas.

9.º — Que aos agentes convalescentes seja destinado serviço moderado.

10.º — Que sejam garantidos os logares aos empregados detidos por delicto político ou por supostos crimes previstos no código penal não provados posteriormente.

11.º — Que sejam considerados dias de ausência como de licença com vencimento aos empregados nomeados para exercer funções judiciais ou outros cargos públicos de eleição, não remunerados e impostos por lei.

12.º — Que a ordem emanada da Direcção Geral, actualmente em vigor, que determina que os filhos dos empregados não possam estar sob as ordens directas de seus pais, seja rigorosamente cumprida.

13.º — Que o numero de dias concedidos pela Instrução n.º 487 seja elevado a trinta, não devendo deixar de ser concedidos durante o anno.

14.º — Que sejam concedidos passes de serviço de circulação temporaria a todos os agentes, ficando ao arbitrio da Companhia a classe dos mesmos, em harmonia com a categoria dos empregados.

15.º — Que seja substituído o passe da Ordem da Direcção Geral n.º 13 para as famílias dos empregados, por cadernetas kilometrícias de 2.000 quilometros, sendo esta concessão extensiva aos irmãos menores de 21 annos e não emancipados.

16.º — Que os bilhetes de identidade de qualquer empregado ou pessoa de família sejam imediatamente substituídos, quando se participe à Direcção Geral o seu extravio, e que tenham validade para todas as linhas combinadas.

17.º — Que a Companhia facilite aos empregados a frequencia de qualquer curso escolar.

18.º — Que sejam dados como cumpridos os castigos impostos até á presente data, tendo-se em boa consideração para os futuros castigos o disposto na Circular n.º 1 da Exploração.

19.º — Que, logo que se deem quaesquer vagas nos diferentes quadros, sejam imediatamente preenchidas, preferindo-se o empregado mais antigo na categoria anterior.



Conferentes.....	Diario	50 réis
Capataz principal de Lisboa P.....	"	150 "
16 capatazes de 1. <sup>a</sup> classe.....	"	100 "
1 " " 2. <sup>a</sup> "	"	200 "
1 " " 2. <sup>a</sup> "	"	150 "
13 " " 2. <sup>a</sup> "	"	100 "
1 " " 2. <sup>a</sup> "	"	50 "
Agulheiros que vencem 400 réis.....	"	50 "
Carregadores das estações de Lisboa-P, Lisboa-R., Alcantara-Terra, Alcantara-Mar, Caes do Sodré, Entroncamento, Gaia e Alfarellos.	"	50 "
Conductores de trens de 1. <sup>a</sup> classe .....	mensal	15500 réis
" " " 2. <sup>a</sup> "	"	15500 "
Guarda-freios de 1. <sup>a</sup> classe.....	"	25000 "
" " 2. <sup>a</sup> "	"	15500 "
" " 3. <sup>a</sup> "	"	35000 "
Revisores de bilhetes de 1. <sup>a</sup> classe.....	"	35500 "
" " 2. <sup>a</sup> "	"	25000 "
" " 3. <sup>a</sup> "	"	35000 "

O vencimento de todos os carregadores das estações não mencionados acima é fixado em 400 réis por dia.

Serão garantidos os lugares aos empregados detidos por delicto politico ou por supostos crimes previstos no Código Penal que não tenham relação alguma com o serviço da Companhia e não provados posteriormente.

Publicar-se-há pelo menos uma vez por semestre o quadro da situação do pessoal das estações.

Poderão ser transferidos sem concurso para os escriptorios das Inspecções e Servicos Centraes os empregados de estação que pela sua capacidade e bons antecedentes de serviço ali convenha colocar.

Está-se procedendo á compilação dos diferentes regulamentos, ordens, insruções e circulares de serviço por forma a facilitar ao pessoal a conveniente applicação das mesmas.

Com as medidas constantes da Ordem da Direcção Geral n.<sup>o</sup> 77 e da presente e com os consideraveis aumentos que comporta o orçamento para 1911, a Companhia vê a despesa com o seu pessoal elevar-se em cerca de 145 contos de réis por anno, tendo além disso concedido certas regalias de que o pessoal não gosava ainda.

Se de facto as receitas teem aumentado successivamente, também é certo que as despezas as teem acompanhado de perto, e assim a percentagem do aumento de despesa com o pessoal é muito superior á das receitas neste ultimo periodo, a contar de 1900.

E dadas as condições financeiras da Companhia, a sua situação no paiz de cuja prosperidade é uma nota saliente, os encargos que sobre ella pesam e que são de ordem a não lhe permittir ainda satisfazel-os completamente, temos todo o dever de não ultrapassar os limites além dos quaes o futuro da Companhia seria comprometido, o que não só affectaria o credito do paiz mas muito especialmente a situação do proprio pessoal.

A Comissão especialmente encarregada pelo Conselho de estudar a remodelação da Caixa de Reformas, prosegue no seu trabalho que, devendo ser muito ponderado, não pôde ser resolvido de momento, e certamente acarretará um novo e muito considerável encargo.

A Companhia dá assim uma cabal demonstração de como continua a ter a peito os interesses do pessoal, e conta com a intelligença, bom senso e zelo do mesmo para que se entregue á cuidadosa execução do serviço, e possa conservar a consideração que sempre tem merecido, como uma classe digna e trabalhadora.

Posteriormente ainda, e na noite de 10, foi resolvido que sendo a importancia das reclamações feitas pelo pessoal, superior a 508 contos, abstrahindo dos encargos resultantes da remodelação da Caixa de Reformas e Pensões, e de outros que é indispensavel calcular com confiança, o Conselho, na impossibilidade de consentir em sacrificios tão elevados e dentro do limite extremo das suas forças apenas poderia ajuntar ás vantagens já concedidas nas Ordens da Direcção Geral n.<sup>os</sup> 77 e 78, mais as seguintes :

1.<sup>a</sup>—Augmento geral de 100 réis ao pessoal jornaleiro das officinas geraes, depositos, reservas, circunscripções de material, officina de Ovar e de telephones.

2.<sup>a</sup>—A redução a 9 das horas de trabalho nas officinas geraes.

3.<sup>a</sup>—Pagamento semanal em Lisboa.

O Conselho recommendou á Direcção Geral, que prepara desde ha tempo varios regulamentos, os seguintes pontos :

1.<sup>a</sup>—Estabelecimento cuidadoso dos preços de tarifas sobre bases tão estaveis quanto possiveis.

2.<sup>a</sup>—Prover tanto quanto possivel os logares vagos de officiaes e ajudantes e aprendizes que estiverem habilitados.

3.<sup>a</sup>—Admissão de aprendizes segundo a lei do trabalho dos menores.

4.<sup>a</sup>—Readmissão dos operarios que forem obrigados a sair da Companhia por motivo do serviço militar.

5.<sup>a</sup>—Pagamento do vencimento de conductor ao guarda-freio, quando este faça funcções de conductor.

6.<sup>a</sup>—Concessão de passe ao pessoal.

Façamos tão rapidamente quanto possivel, uma pequena analyse do que representam estas exigencias do pessoal.

Desde já podemos fixar que estas concessões representam, para a Companhia, um augmento de encargo annual de 202 contos de réis, afora o de outras concessões — passes, licenças, abonos de horas de trabalho em piquetes, etc. — que não é exagero reputar em 100 contos annuaes.

São, portanto, numeros redondos, 300 contos por anno que a companhia offerece ao seu pessoal, isto é, o juro de um capital de 6.000 contos, immobilizado para este fim.

E é tristemente interessante notar que esta enorme verba paralysada, diluida entre o pessoal, não chega a mais de uns tostões diarios, e ainda, não a todos.

Resultado, como dissemos em principio, da classe ser extraordinariamente numerosa e nas suas exigencias se pedir que a *todos* chegue o augmento.

E este o ponto que torna, a nosso vêr, menos possivel serem attendidas aquellas reclamações, e a falta de attenção a esta circunstancia com um bocado de exagero por parte de alguns exaltados, algo desorientou a grande massa, impossibilitando a solução que todos — especialmente o paiz — tanto desejavam.

E a propósito de exagero não deixaremos sem reparo um papel que nos chegou ás mãos e que sem ser emanado da commissão dos grévistas, contém theorias tendenciosas a irritar o pessoal contra os seus dirigentes — elle que tem sido tão correcto e digno — por meio de comparações phantasticas e falsos calculos.

Apenas um exemplo :

Diz-se ahí que « 30 ou 40 homens (*o conselho de administração, o director e os chefes de serviço*) absorvem na Companhia, em ordenado, tanto como 7 ou 8:000. »

Ora tomemos mesmo que o pessoal superior da Companhia são 40 homens, (tomamos o maximo), a 3:000\$000 réis em média. Temos 120 contos que a dividir mesmo pelo minimo de 7:000 homens indicado na proclamação, daria um vencimento annual de 17\$100 réis ou menos de 50 réis por dia! vencimento que não ha nos caminhos de ferro portuguezes.

Outras affirmações erroneas terão concorrido, não pouco, para irritar os animos e para manter na intransigencia tantos homens que deviam ser os primeiros a reconhecer que, com a sua persistencia e intolerancia estão lançando o paiz — neste momento, já de si critico — no caminho da ruina inevitavel.

Disse um jornal, até, que o director ganha, por anno mais de 20 contos de réis, quando, basta compulsar os relatorios que estão impressos e qualquer pode obter, para ver que as despesas de pessoal da direcção, comprehendendo director geral e seu adjunto, engenheiro-inspector, secretario da direcção, chefe de repartição, empregados graduados e outros do expediente em numero de quinze, e oito continuos, montam *em total* a 57 contos.

« Uma companhia poderosa » exclama-se a cada passo! como quem diz uma companhia rica, riquissima, quando é facto que ella desde 1891 — ha bons 20 annos — não dá dividendo algum ás suas acções, e ainda não conseguiu completar o juro das suas obrigações de 2.<sup>o</sup> grau.

Em 1889 cotavam-se as acções em 117\$000 réis e a situação do pessoal era incomparavelmente inferior á de hoje.

Desde então as crises financeiras chegaram ao extremo; as acções desceram, em 1893, até 12\$500 réis, e o pessoal, não obstante, não padeceu por isso, antes alguns leves augmentos teve nos seus salarios.

Desde que o convenio se fez e a companhia entrou em marcha regular dos seus negocios, *todos os annos*, os vencimentos do pessoal teem sido angmentados, sendo, tam-

bém, preposição exagerada, para armar ao efecto, dizer-se que ha empregados que ha mais de 20 annos não são augmentados nos seus vencimentos.

Quem aqui escreve, quando ha oito annos, depois de 33 de trabalho, deixou o serviço activo da Companhia, não conhecia lá um só agente que desde dez ou doze annos não tivesse sido augmentado. De então (1903) até hoje, todos, mais ou menos, teem tido maiores ou menores accessos.

A companhia, com os excessos de receitas que annualmente tem, precisa attender a diferentes pontos de variada e não menor importancia:

A' melhoria de material, porque della depende a segurança da circulação e a commodidade do publico, que são considerações que sobrelevam a outras nas administrações ferroviarias, e porque o publico constantemente reclama mais commodidades no seu transporte e maiores facilidades no de mercadorias.

A' construcção da 2.<sup>a</sup> via, a que é obrigada pelo seu contracto, e que dá trabalho a mais de mil trabalhadores;

A' melhoria das suas machinas-ferramentas e reconstrucção de pequenos edifícios, o que representa conforto e facilidades para o pessoal;

A' integralização, que ainda não pôde conseguir, do juro das obrigações de 2.<sup>o</sup> grau, a que é obrigada pelo convenio.

Não obstante isso, a direcção tem proposto annualmente e o Conselho prontamente votado, uma certa e elevada verba, para augmentos de vencimentos.

Nestas condições se esteve até a manhã de 14, em que o administrador Sr. Fausto de Figueiredo que se prestou a ser intermediario do pessoal junto do Conselho, conseguiu que as concessões anteriormente feitas fossem revistas e remodeladas nas seguintes que evidentemente attendem em grande parte, até o extremo do possivel, os desejos do pessoal.

O Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em sua sessão de hoje, resolveu:

1.<sup>o</sup>—O augmento de 100 réis (cem réis) diarios a todo o pessoal da companhia, cujo vencimento fixo seja inferior a 60\$000 réis por mez em 1910.

2.<sup>o</sup>—Manter os 20 dias de licença com vencimento.

3.<sup>o</sup>—Regulamentar as horas de trabalho, conforme o estabelecido na ordem da Direcção Geral n.<sup>o</sup> 77.

4.<sup>o</sup>—Reducir a 9 horas effectivas o trabalho nas officinas.

5.<sup>o</sup>—Conceder passes annuaes a todo o pessoal.

6.<sup>o</sup>—Manter todas as concessões de carácter moral feitas pelas ordens da Direcção Geral n.<sup>o</sup> 77 a 78 e as que foram votadas na reunião do conselho de 12 do corrente mez.

7.<sup>o</sup>—Suspensão de todas as concessões feitas pelas ordens da Direcção Geral n.<sup>o</sup> 77 e 78 e resoluções ulteriores que traduziam augmento de despesa.

8.<sup>o</sup>—Continuar o estudo da reorganisação da caixa de reformas e pensões;

9.<sup>o</sup>—Considerar os dias de greve como dias de licença com vencimento, sem prejuizo dos vinte dias de licença concedidos.

O Conselho votou mais a seguinte moção, por aclamação:

“O Conselho, esquecendo tudo, appella para os sentimentos patrióticos do pessoal, para tornar ainda mais intima a colaboração fecunda que tanto contribuiu para o desenvolvimento da companhia e prosperidade do paiz. Lisboa, 14 de janeiro de 1911.—E. Daehnhardt, Augusto Souza, Duarte Leite, A. Vasconcellos Correia e Manuel Goularts de Medeiros.”

Esta resolução que, pelos grêvistas, foi aceita com entusiasmo, terminou a greve a contento de todos, sendo levado em triunfo o dedicado negociador.

E é curioso notar aos que tanto se empenham em acirrar a luta entre o trabalho e o capital, que foi justamente um dos representantes do grupo que, na companhia, representa a maior somma de capital, que mais se empenhou e mais conseguiu em favor das classes trabalhadoras.

Tambem não deixemos sem registro — justo para uns e útil para outros — que pedindo o pessoal que lhe fosse garantido que não se exerceriam represalias sobre os promotores da greve, o Conselho de Administração unanimemente respondeu que nem admittia isso à discussão, por ser evidente que a sua attitude sempre condescendente e

benevolente para com o pessoal, não seria contrariada por nenhum chefe do serviço.

Por parte de mr. Kergall, o distincto presidente do Comité de Paris, a phrase, concisa e eloquente foi: *Cette question ne se pose pas.*

## No Sul e Sueste

O pessoal destas linhas declarara--se em greve por solidariedade com o da Companhia, e formulando a exigencia de ser exonerado o sr. engenheiro Fernando de Sousa, do seu cargo de secretario do Conselho de Administração.

A esta dificuldade — que o era para o governo, porque não só não havia motivo algum para aquella exoneração, como porque o funcionario visado era de difícil substituição, pelos valiosos serviços que, no desempenho daquelle logar, tem prestado ao paiz, e até mesmo á classe ferroviaria — obtemperou o sr. Sousa com o seguinte pedido :

Ex.<sup>mo</sup> Sr — O abaixo assignado, engenheiro chefe de 1.<sup>a</sup> classe do corpo de engenharia de obras publicas, tem exercido, desde a criação do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, o cargo de seu vogal secretario. No desempenho das suas funcções tem procurado sempre servir leal e honradamente o paiz, o que não impediu campanhas insistentes de difamação, tendentes principalmente a concitar contra elle a animadversão do pessoal.

A exaltação dos animos, natural num período revolucionario, tornou mais intensa essa campanha, ultimamente, tendo-se ido até á prisão violenta por motivos infamantes.

O abaixo assignado pediu ao antecessor de v. ex.<sup>a</sup> que a commissão de syndicância por elle nomeada procedesse a rigoroso exame das accusações que lhe eram feitas. Entendeu por isso que não devia abandonar o seu logar, quando a sua probidade e a sua honra eram atacadas sem que plena luz se fizesse sobre essas accusações.

Ocorre, porém, a greve nas linhas do Sul e Sueste, atribuindo-lhe os seus promotores, por fundamento principal, a sua permanencia no cargo que exerce. Não quer o requerente, em tão grave conjunctura, crear dificuldades ao restabelecimento da ordem e da normalidade. Julga pois que o patriotismo lhe impõe o dever de pedir a exoneração do cargo que exerce.

Preciso é, porém, que se não deixe, por isso, de fazer promptamente plena luz sobre as accusações que lhe teem sido feitas, pois o seu nome é a unica riqueza que possue e que tem o dever de legar impolluto aos seus filhos.

Pede por isso a v. ex.<sup>a</sup>:

1.<sup>o</sup> Que lhe seja concedida a exoneração do cargo de vogal secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado;

2.<sup>o</sup> Que pelos meios que v. ex.<sup>a</sup> julgar convenientes seja verificado o modo como desempenhou aquelle cargo sendo chamados a depôr os seus accusadores e elle ouvido sobre as accusações que lhe são feitas. Saude e fraternidade. Lisboa 12 de janeiro de 1911. (a) José Fernando de Souza.

Resolvidos aquelles dois pontos, a commissão dos grêvistas procurou, no sabado, os srs. director e chefe do movimento daquellas linhas, declarando-lhes que os grêvistas estavam dispostos a retomar o trabalho sem mais condições que a de não serem processados por terem desobedecido ao decreto de regulamentação das grêves, respondendo o snr. Brito Camacho que não acceptava condição alguma.

Interveio ainda em favor daquella pretensão a commissão da companhia, pedindo a intervenção do sr. ministro do Interior, o qual respondeu nada poder fazer visto o assunto correr pela pasta do Fomento.

Por ultimo o snr. ministro dos Estrangeiros, solicitado como intermediario, depois de conferenciar com os seus collegas em conselho, declarou á commissão que o governo estava na plena disposição de não fazer perseguição alguma aos grêvistas, mas não podia, por si, isental-os da responsabilidade em que haviam incorrido pela falta de respeito pela lei, o que representaria um acto de amnistia que só ao parlamento poderá ser sollicitado.

Nesta conjunctura e não tendo mais para onde apelar, o pessoal retomou o trabalho hontem, domingo, restabelecendo-se por completo o serviço de comboios e fluvial, desde manhã.

Como nota final destes lamentaveis factos, nota provada na attitude de todos os jornaes do paiz, mesmo os mais

exaltados, e na do povo, em muitas partes, por actos já violentos ou manifestações inequivocas de energica reprovação, a greve dos caminhos de ferro concitou o desagrado geral do paiz por estes meios de reivindicação de direitos de classes, no actual momento.

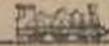
As successivas gréves vão, pois, sendo contraproducentes, porque todo o paiz reconhece que do que se precisa é de paz e trabalho.

### Na Beira Alta e Nacional

O pessoal da Beira Alta retomou o trabalho, assim que soube da resolução do conflito nas outras linhas.

O mesmo fez o da Companhia Nacional.

Está, assim terminada a gréve, e desejamos poder dizer: as gréves ferroviarias em Portugal.



## Na linha do Sado

Por bem estudado que seja um projecto de linha, quasi sempre a sua revisão permite melhora-lo pela melhor acomodação ao terreno, ou pelo aumento de facilidades que ao trasego se offerem.

Duas variantes foram ha pouco elaboradas na linha do Sado.

A primeira, já aprovada, teve por fim aproxima-la de Grandola á custa de um alongamento pouco importante. A segunda mais extensa, teve o mesmo objectivo em relação á mina do Louzal.

E' esta constituída por um consideravel jazigo de pyrites cupricas, cuja exploração lucrativa por grandes massas só se pode fazer com transportes faceis, que reduzam ao minimo o custo d'estes.

Tem essa mina assegurado o consumo das suas pyrites na fabrica de adubos chimicos e acido sulfurico do Barreiro, desde que o caminho de ferro lhe faculte a sua condução economica.

Para um minerio pobre, cuja exploração só em larga escala pode ser remuneradora, as questões dos transportes tem importancia capital. Por isso, logo desde o inicio do estudo se teve em vista aproximal-a do Louzal sem alongamentos excessivos, attento o proposito de encurtar quanto possivel o percurso para o Algarve e a vantagem de passar a ribeira da Corona a juzante da sua confluencia com a do Espinhaço de Cão.

A pedido da empresa concessionaria da mina estudou-se agora uma variante entre o perfil 38 do 3.<sup>º</sup> lanço e o 23 do 4.<sup>º</sup>, com a extensão de 17.855<sup>m</sup>.

Por essa variante o traçado foi deslocado para oeste, fazendo uma inflecção bastante sensivel na altura dos Bairros, sujeitando-se o traçado á dupla condição de se aproximar da mina e de atravessar em boas condições a ribeira do Espinhaço de Cão, e tendo segunda ponte sobre a da Corona em vez da obra de arte unica do projecto primitivo.

A estação de Azinheira dos Bairros, que ficava a leste da povoação, passou assim para oeste, a um kilometro de distancia della e em boas condições de comunicação.

A estação do Louzal fica perto da mina na lombada que separa as duas ribeiras. Além della o traçado aproxima-se do primitivo, seguindo paralelamente a elle na distancia media de 1 kilometro até á nova estação das Ermidas confundindo-se novamente com elle a juzante da ribeira de Alvalade.

Os alinhamentos rectos sommam 13:350,93 e as curvas 4:564,10.

A percentagem dos primeiros, que era de 84 % no projecto primitivo, desceu a 75 %, subindo a das segundas de 16 % a 25 %.

O alongamento é de 1:164,59 apenas.

Os raios das curvas variam entre 300<sup>m</sup> e 500<sup>m</sup>.

Em perfil a rampa maxima é de 13<sup>m/m</sup>, como no projecto.

As rampas sommam 5:843,95, os declives 7:983,95, os patamares 4:025,73.

As terraplenagens sommam 134:791<sup>m³</sup> ou 7,549 por metro corrente, sendo o volume dos aterros inferior apenas em 2541<sup>m³</sup> ao das excavações.

O volume por metro corrente era de 10,916 no projecto, tendo-se conseguido realizar nas terraplenagens a economia de perto de 40:000\$000 réis.

No projecto havia uma ponte-viaducto de 100<sup>m</sup> sobre a ribeira da Corona, agora substituida por duas obras de arte especiaes: um viaducto de 60<sup>m</sup> sobre a ribeira de Espinhaço de Cão e outro de 100<sup>m</sup> sobre a Corona, ambos de taboleiro superior. O primeiro tem um tramo unico de 60<sup>m</sup> e o segundo 2 de 50<sup>m</sup> com um pilar de alvenaria intermedio.

Há na variante 3 estações, a saber: Bairros, Louzal, Ermidas, separadas respectivamente pelas distancias de 3,522 e 4,503.

Do balanço das diversas verbas do orçamento resulta, apesar do alongamento, uma economia de 8:020\$000 réis. E como no ramal de Leiria há um encurtamento de quasi um kilometro por se ter deslocado o traçado para oeste, pode-se computar a economia total em cerca de 14:000\$000 réis.

O alongamento é perfeitamente justificado pela importancia do trasego da mina, que se pode com segurança calcular em 70:000 a 100:000 toneladas annuaes. E como esse alongamento é obtido sem accrescimo de despesa d'estabelecimento, antes com reducção, o rendimento da linha, cresce.

\*

Por portaria recente foi aprovada a variante do 1.<sup>º</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção, destinada a approximar a linha da estação de Grandola, entre os pp. 468 e 907, na extensão de 14.996<sup>m</sup>.

No projecto primitivo, subordinado ao criterio de reduzir o mais possivel a extensão, ficava a estação de Grandola a 4:500<sup>m</sup> da povoação, a mais importante que o traçado serve além de Alcacer, tanto mais que por ella se faz o movimento da zona da vizinha serra, bastante povoadas.

Declarou a Camara municipal que a offerta que fizera das expropriações em predios rusticos dentro do concelho era subordinada á condição de se aproximar o traçado da villa, o que determinou o estudo da variante.

Tem esta 12:782,91 em alinhamentos rectos e 2:213,34 em 13 curvas com o raio minimo de 400<sup>m</sup>.

Em perfil ha 5:808,32 em rampas, 5:966,63 em declives, 3:221,30 em patamares. Todas as pendentes são inferiores ao limite maximo de 13<sup>m/m</sup> adoptado para a linha.

As terraplenagens são insignificantes, reduzindo-se a 3,560 d'excavação por metro corrente, havendo 7:233<sup>m³</sup> de deposito. As distancias medias de transporte são de 57,54 para carro de mão, e 312,54 para carro de parelha.

As obras de arte reduzem-se a alguns aqueductos e pontões com o custo total de 4:451\$775 réis.

A estação de Grandola fica a 14:177<sup>m</sup> da anterior e a 7.930<sup>m</sup> da seguinte, e fica a 1.000<sup>m</sup> apenas da povoação.

O custo total da variante é de 130:700\$000 réis, mais 9:875\$000 réis que a parte correspondente do projecto primitivo. Este excesso de despesa é porém compensado pelo concurso da Camara para as expropriações e pela economia realisada pela menor extensão da estrada de acceso que é necessario construir.

O alongamento que resulta da variante é de 1.861<sup>m</sup>, justificado pela conveniencia de servir melhor a povoação.

\*

As duas variantes, de Grandola e do Lousal, dão logar a alongamentos que sommam 3.025<sup>m</sup>; a ambas corres-

pondem porém aumentos provaveis de trafego bastante importantes, especialmente no que respeita ao da mina.

Com elles ficou inteiramente definido o traçado, que nenhuma outra comporta, a não ser entre a Camarinheira e a origem.

Está aprovado o seguimento do ramal com a travessia de Marateca pelo esteio de Garvão. Serve directamente Setubal, evita uma bifurcação, mas ha a obra importante da travessia de Marateca e o percurso para Lisboa sofre um alongamento, comparado com um traçado mais directo que viesse á estação de Palmella ou ás de Pinhal Novo ou Valdera.

Foi por isso preferida aquella solução, sem que se possa afirmar em absoluto que seja a melhor e que a sua superioridade seja incontestável.

O que está fóra de contestação é a inconveniencia do traçado, ultimamente preconizado, de Alcacer a Vendas Novas com o fundamento de que se facilitaria, assim, as estações com o Norte.

A função capital da linha do Sado é, além de servir o trafego proprio da região, pondo-a pelo mais curto percurso em relação com o mercado e o porto de Lisboa, o encurtamento do percurso entre o Algarve e Lisboa. As relações do extremo sul com o centro e o norte do paiz são incomparavelmente menos importantes, não lhes podendo pois ser sacrificadas as primeiras. Accresce a circunstancia de que apenas tem nellas algum valor o trafego de mercadorias e que a concorrença da cabotagem em tão longo percurso obriga a preços inferiores, independentes da distancia. Para o publico é portanto indiferente o itinerario da mercadoria. Para a Administração é preferivel um excesso de percurso desta, sem prejuizo do trafego de passageiros tanto mais susceptivel de desenvolvimento, quanto menor fôr o sacrificio de tempo e dinheiro exigidos.

Ora, de Alcacer a Vendas Novas, haveria que construir cerca de 40 kilómetros, de mediana dificuldade, enquanto para Setubal-mar ha que construir 44, embora mais caros na travessia de Marateca, podendo-se computar a economia no traçado por Vendas Novas, em 150 a 180 contos. Essa economia desaparece, porém, desde que se leve a linha a Valdera.

Pelo que respeita a extensões, o percurso de Alcacer a Pinhal Novo seria:

por Setubal .....	58	kilometros
por Vendas Novas.....	81	"
por Valdera .....	52	"

O trafego de ou para Lisboa teria que percorrer por Vendas Novas mais 23 kilometros que por Setubal ou mais 29 que por Valdera.

Todo o trafego sobre Lisboa, incluindo cerca de 100:000 toneladas annuaes de minérios que se podem esperar, sensiveis a qualquer agravamento de frete, será onerado com esse excesso de percurso.

Basta esta rapida analyse, a meu ver, para justificar o traçado adoptado depois de se terem confrontado as diversas directrizes que podiam ser seguidas.

E' mais que tempo de quebrar o encanto procedendo à construcção e arredando hypotheses que podem satisfazer as paixões locaes, mas que não representam a melhor solução sob o ponto de vista do interesse geral.

\*

Ao terminar o artigo vejo nalguns jornaes aventada uma alteração de traçado no primeiro troço da linha do Sado, que daria lugar a uma economia de 700 contos.

E' enorme o exagero. O troço do projecto aprovado entre o alto da Camarinheira e Setubal-Mar, méde 22,7 km e está orçado em 436 contos, quantia que poderia ir, quando muito, a 500 com excesso de custo e imprevistos na travessia de Marateca.

Vindo a Valdera, proximo do Pinhal Novo, ha que construir 25,3 km que devem custar cerca de 300 contos. A

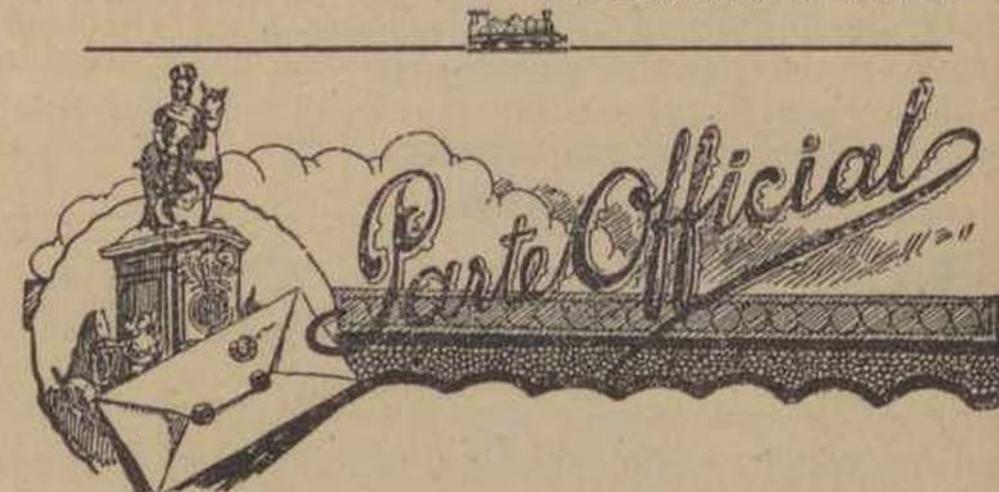
economia sobre o traçado aprovado é de 200 contos. O encurtamento no percurso para Lisboa é de 6,3 km.

Tanto esta variante, como o traçado aprovado, tem vantagens e inconvenientes.

O maior percurso para Setubal afecta a parte menos avultada do trafego e a economia realisada pode ser aplicada em melhoramentos valiosos no porto de Setubal.

O essencial é que a linha se faça quanto antes e que os interessados deixem livre a accão do ministro para resolver conforme o criterio que o estudo do assumpto lhe inspirar.

J. Fernando de Souza.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Secretaria Geral

Termo de contrato de concessão de assentamento e exploração da linha ferrea entre Penafiel e a povoação da Lixa  
(Conclusão)

17.º — O concessionario apresentará ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mappas estatisticos do movimento e productos da linha ferrea, assim como das despesas de exploração, e dará aos agentes fiscaes do Governo todos os esclarecimentos que elles requisitarem para se verificar a exactidão desses mappas.

18.º — O concessionario não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que à linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, 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.º — O concessionario, 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.º — O caminho de ferro com todos os seus edificios e accesorios 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 ao concessionario para os mesmos effeitos, não podendo ser alienado senão para ser substituido com vantagem do serviço.

21.º — A concessão é feita pelo prazo de setenta e cinco annos, e o concessionario pagará ao Estado a renda annual de 50\$000 réis por kilometro de estrada ocupado pela linha ferrea.

22.º — O concessionario deverá 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 aquelle prazo.

Os trabalhos de reparação ou outros que para esse fim forem necessarios serão executados á custa do concessionario, tendo em vista o disposto na condição 5.º

23.º — Finda a construção e auctorizada a abertura da linha á exploração, poderá o concessionario levantar a parte do deposito de garantia do presente contrato que exceder a 75\$000 réis, por kilometro de linha, ficando esta quantia em caução para o pagamento dos trabalhos de reparação a que se refere a condição 5.º, e devendo o concessionario completar essa caução no prazo de um mes depois de devidamente intimado para esse fim, logo que, para os effeitos da referida condição 5.º, se tenha recorrido ao referido deposito de garantia.

24.º — O caminho de ferro com o seu material fixo e circulante e suas dependencias servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o Estado da execução das condições da concessão.

25.º — A concessão caducará:

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições

2.º e 9.º;

2.º Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês depois de autorizada pelo Governo, nos termos da condição 9.º;

3.º Se iniciada a exploração, o concessionário a interromper por trinta dias consecutivos, ou sessenta intercalados durante doze meses;

4.º Se não completar o depósito de garantia a que se refere a condição 23.º;

5.º Se deixar de cumprir qualquer das demais condições consignadas no presente contrato de concessão.

26.º — 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.º, sem obrigação de indemnizar o concessionário, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegados para justificar o pedido de indemnização, e entregar-lhe-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 ao concessionário segundo a avaliação dos louvados.

27.º — Caducando a concessão por qualquer dos motivos indicados na condição 25.º reverterá a favor do Estado o depósito de garantia, e o Governo tomará posse de todos os trabalhos executados, sem obrigação de indemnizar o concessionário, 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.º — Se o Governo resolver manter o serviço de exploração do caminho de ferro, no caso previsto no n.º 3.º da condição 25.º, 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 preço 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 á ordem de quem pertencer.

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

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

§ 2.º Em todos os casos reverterá sempre a favor do Estado a importância do depósito de garantia.

29.º — Os direitos conferidos e as obrigações impostas ao concessionário pelo presente contrato de concessão não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem prévia aprovação do Governo.

30.º — Na construção e exploração da linha ferrea serão, em regra, admitidos empregados e operários portugueses.

31.º — 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 á deliberação de um tribunal arbitral, sendo um dos membros nomeado pelo Governo, um outro pelo concessionário, e um terceiro pelo Supremo Tribunal de Justiça.

32.º — 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.

Pelo segundo outorgante Antonio Cerqueira Magro foi dito que aceita o presente contrato com todas as condições, clausulas e obrigações acima indicadas, de que tem inteiro conhecimento, ás quais se submette para todos os efeitos legais, e a cujo cumprimento se obriga por sua pessoa e bens, declarando mais que renuncia a qualquer foro especial.

E com as condições acima exaradas deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contrato, que se acha escrito em onze folhas deste livro, assistindo como testemunhas o segundo oficial e o amanuense deste ministerio Carlos Augusto Elbling e Arthur Chichorro.

A minuta deste contrato não foi previamente submetida ao «visto» da Direcção Geral da Contabilidade Pública por o mesmo contrato não estar incluido no numero daquelles a que é applicável o artigo 25.º das bases annexas á lei de 20 de março de 1907.

Abaixo vao colladas e devidamente inutilizadas duas estampilhas do imposto do sello, na importância total de 2\$100 réis, devido por este.

Pelo Secretario Geral do Ministerio, Antonio Maria da Silva, por firmeza do que fica dito e para constar onde convier, foi man-

dado lavrar este termo que por elle e pelos outorgantes vae rubricado em cada uma das suas folhas, depois de a todos ter sido lido em voz alta e o haverem assinado. — Manuel de Brito Camacho — Alfredo Nunes Bomfim — Carlos Augusto Elbling — Arthur Chichorro — Antonio Maria da Silva. — Fui presente, José Maria de Alpoim de Cerqueira Borges Cabral.

## Direcção Geral do Commercio e Industria

Para conhecimento das repartições, tribunaes e autoridades a quem pertencer e das partes interessadas, se faz publico que na data abaixo mencionada se effectuaram os seguintes despachos:

Por decretos de 14 de dezembro de 1910:

João Marcelino Arroio e Manuel Francisco de Vargas — exonerados dos cargos de membros do conselho de administração e da comissão executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Duarte Leite Pereira da Silva e Antonio de Almeida Vasconcellos Correia — nomeados para os referidos cargos.

Antonio de Azevedo Castello Branco, Francisco Felisberto Dias Costa e Vicente Carlos de Sousa Brandão — exonerados dos cargos de membros do conselho de administração da mesma companhia.

Sidonio Bernardino Cardoso da Silva Paes, Thomé de Barros Queiroz e Manuel Goulart de Medeiros — nomeados para os referidos cargos.

Antonio Tavares Festas, commissario do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e Alberto Feio da Rocha Páris (Visconde da Torre) adjunto do mesmo commissario — exonerados.

Celestino Germano Paes de Almeida — nomeado para o lugar de commissario do Governo junto da referida Companhia e Arthur Guilherme Rodrigues Cohen, nomeado para o lugar de adjunto do mesmo commissario.

Direcção Geral do Commercio e Industria, em 14 de dezembro de 1910. — O Director Geral, E. Madeira Pinto.

## Caminhos de Ferro do Estado

### Conselho de Administração

Por ter saído com inexatidões novamente se publica o seguinte:

Tendo representado a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado sobre a necessidade de ser posto em vigor o seu orçamento privativo de receitas e despesas, com data de 29 de setembro de 1909, para o anno económico de 1910—1911, encorporado no orçamento geral do Estado, que fez objecto da proposta de lei de 16 de março ultimo, sem cuja vigencia na parte respectiva não pode tornar-se efectiva a ampliação dos quadros dos mesmos caminhos de ferro, aprovada por decreto de 28 de outubro de 1909;

Achando-se em vigor para regular as receitas e despesas do corrente anno, nos termos do artigo 7.º da lei de 3 de abril de 1896, o orçamento para 1909—1910, que tem de ser modificado na parte relativa aos Caminhos de Ferro do Estado, de acordo com o referido orçamento de 16 de março ultimo;

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que em nome da Republica se decretou, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A verba prevista no artigo 6.º do orçamento das receitas para 1909-1910-compensação de despesa dos Caminhos de Ferro do Estado — é elevada a réis 3.560:378\$000, sendo 1.960:950\$000 réis de receitas do tráfego, importância igual á das despesas de exploração e 1.599:428\$000 réis de receitas do fundo especial.

Art. 2.º As despesas dos Caminhos de Ferro do Estado, a que se refere o capítulo 10.º do orçamento da despesa para 1909-1910, são fixadas em 1.960:950\$000 réis no artigo 101.º, despesas de exploração, em 171:700\$000 réis no artigo 102.º, encargos de empréstimos e garantias de juro, depois de deduzidos os encargos de empréstimos descritos na dívida pública na importância de réis 406:205\$168, e em 1.021:522\$832 réis no artigo 103.º, despesas a satisfazer pelas receitas disponíveis do fundo especial.

Art. 3.º A distribuição das verbas de despesa, fixadas no artigo anterior, é regulada pelo orçamento privativo dos Caminhos de Ferro do Estado de 29 de outubro de 1909, que figura no anexo 4.º ao orçamento geral do Estado para 1910-1911, proposto em 16 de março ultimo, conforme a tabella junta que faz parte do presente decreto e vae assinada pelo Ministro do Fomento.

Art. 4.º O presente diploma com força de lei entrará imediatamente em vigor e será sujeito á apreciação da proxima Assembleia Nacional Constituinte.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nesse se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, aos 28 de dezembro de 1910. — Joaquim Theophilo Braga — Antonio José d'Almeida — Affonso Costa — Bernardino Machado — José Relvas — Antonio Xavier Correia Barreto — Amaro de Azevedo Gomes — Manuel de Brito Camacho.

Tabela da distribuição das despesas de exploração e fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, para o anno económico de 1910-1911, a que se refere o decreto da data de hoje.

Capítulos	Artigos	Designação da despesa	Importâncias
4.		<b>Despesa de exploração</b>	
		<i>Conselho de administração:</i>	
1.	Conselho de Administração .....	6:340\$000	
2.	Serviços centraes .....	9:444\$000	
3.	Subsídios á Caixa de Aposentações e pensões de medalhas.....	27:833\$500	
	<i>Direcções:</i>		
1.	Direcção e serviços geraes.....	139:951\$000	
2.	Serviço de movimento.....	646:757\$200	
3.	Serviço de via e obras.....	381:545\$550	
4.	Serviço de tracção.....	691:419\$500	
5.	Serviço fluvial.....	57:651\$500	
	Arredondamento.....	7\$750	
		1.960:950\$000	
	<b>Despesa de fundo especial</b>		
	Annuidades dos empréstimos de 1903 a 1905.....	163:692\$480	
	Annuidades dos empréstimos de 1909.....	242:512\$687	
	Encargos de novas operações.....	48:000\$000	
	Garantia de juros das linhas de Mirandella a Bragança e de Coimbra a Lousã.....	102:500\$000	
	Participação de receita dos ramaes de Aldeia Gallega e Montemor e do troço de Guimarães a Fafe.....	21:200\$000	
	Disponibilidade para construções, obras complementares e material circulante.....	1.021:522\$833	
		1.599:428\$000	

*Foto:*

## Mi dos fracos!

### Uma contenda ferroviaria internacional

Certo é que os caminhos de ferro dão azo a questões internacionaes que muitas vezes se complicam de tal maneira que não raro se receia a intervenção da *ultima ratio*, que, por signal, só é capaz de contundir, mas não de convencer.

Uma das contendas internacionaes mais interessantes que ultimamente se deram foi sem duvida a que se refere ao tunnel de São Gothardo.

O numero de junho passado da *Revue Suisse* trata-o em artigo editorial, sob o titulo *La convention du Gothard*.

Extensissimo como é, não podemos dar aqui senão uma exposição resumida da contenda em que mais uma vez se evidencia que é a brutalidade da força que domina, quando collidem os interesses das nações.

De ha muito que Herbert Spencer verificou, com o seu grande criterio sociologico, o retrocesso da humanidade para a selvageria e, quando se fizer a historia, num grande espirito de equidade, é de presumir que o predominio pela força seja verberado com o rigor que merece.

A instabilidade que se depara na Europa desde 1870, o imperialismo inglês e norte-americano e as tendencias germanicas para a hegemonia universal, pretendendo realizar o sonho em que fracassou a Roma dos Cezares, a tiara de Innocencio III, a Espanha de Carlos V e Filipe II e a França de Napoleão I, são de molde a aumentar de cada vez mais as despezas com os armamentos.

Certo é que o illustre homem de sciencia e grande engenheiro Mauricio Levy sustentou com argumentos valiosissimos que aos aperfeiçoamentos do canhão se devem incontestaveis e grandes progressos na metallurgia e nas industrias mecanicas, mas não deixa de ser digno de pon-

deração que, para se realizarem semelhantes progressos foi preciso organizar dispendiosas officinas com machinas-ferramentas de tal custo que seria ruinosa a industria que apenas as usasse no fabrico das armas.

Dahi, a guerra industrial que ultimamente se accentuou entre a Inglaterra e a Allemanha, porque ambas precisam ter o mundo inteiro como consumidor, para que os capitais empregados na industria paguem juro condigno. Dahi, a guerra de tarifas proteccionistas da França, preza á clausula de nação mais favorecida, que a Allemanha impoz em seu favor no tratado de paz em 1871. Dahi, as taxas aduaneiras e os vexames da alfandega nos Estados Unidos da America do Norte.

Encerramos aqui as considerações geraes que nos sugere a leitura do numero de junho da *Revue Suisse* a que nos referimos.

Em 1 de maio de 1909 entrou a confederação helvetica na posse da rede de S. Gothardo, em virtude da lei de 1897 allusiva ao resgate e exploração dos caminhos de ferro por conta do Estado. Relativamente facil o entendimento com a companhia que explorava aquellas linhas, porque os pontos litigiosos são susceptiveis de resolução amigavel, já não é tão facil a convenção com a Allemanha e a Italia.

Sabido é que a Italia concorreu para a construção com 55 milhões de francos, a Allemanha com 30, e 28 a Suissa. Mas, segundo as convenções de 1869 e 1878, em que a Allemanha e a Italia outorgaram aquellas subvenções, reservaram estes dois paizes, direitos referentes á exploração da linha, ás tarifas, ao emprego dos lucros eventuais da Companhia.

Denunciando o resgate em 1904, o conselho federal informou aquellas duas potencias da resolução tomada, oferecendo-se para as indemnizar dos direitos que lhes davam as convenções já citadas. Propoz nesse intuito uma redução nas sobretaxas de montanha, cobradas pela companhia nos transportes de mercadorias.

Durante cinco annos a Allemanha e a Italia não responderam á proposta suissa, o que prova que não é apenas em Portugal que se protela a resolução dos negocios, como o afirmam no estrangeiro e no-lo asseguram patrios nossos, que, apenas como excursionistas, andaram lá por fóra.

Só em fevereiro de 1909 é que os dois governos responderam, quasi em unisono, que contestavam á Suissa o direito de resgate da linha do S. Gothardo, sem que previamente a auctorisassem a Italia e a Allemanha.

Apressou-se o conselho federal a repellir formalmente esta pretenção, do que resultou por sim a convocação de uma conferencia, que se reuniu em Berne em 24 de março de 1909.

Quasi um mez durou a conferencia, pois que encerrou os seus trabalhos em 20 de abril seguinte com uma nova convenção *ad referendum* dos parlamentos dos trez paizes interessados.

Contra os costumes do povo suíso, esta convenção foi acerrimamente atacada pela imprensa daquelle paiz, cujos jornais anunciaram contra ella uma vivissima oposição parlamentar, tanto mais rara quanto menos vulgar ao tratar-se de convenções internacionaes já assignadas, como aquella, pelo conselho federal.

O ponto da nova convenção que mais se discute é o direito de resgate pela Confederação, sem a auctorisação prévia das outras duas nações.

Baseiam-se elles numa consulta do professor von Marlitz da universidade de Berlim, que assenta o principio seguinte: a Allemanha e a Italia não subvencionaram a Suissa, mas sim uma companhia particular que tambem recebeu subvenção deste ultimo paiz. Pretendendo tomar o lugar de proprietaria da linha, arroga-se a Suissa novas vantagens, que diminuem as da Allemanha e Italia, que, em lugar de se haverem com uma empreza, teriam que

defrontar-se com a propria nação, que até então apenas fiscalisava aquella linha ferrea.

A'quella consulta juridica contrapoz o professor Meili da universidade de Zurich, que o resgate exercido pela confederação é um exercicio do direito soberano da Suissa e que o facto de o tornar dependente do consentimento de potencias estrangeiras, era uma limitação de soberania.

Se os dois estados alludidos, tivessem ligado á outorga da subvenção a clausula de reserva da sua adhesão ao resgate pela Confederação, sem duvida a Suissa teria preferido renunciar até á construcção da linha, que lhe limitava a soberania da nação independente.

Nos tratados já referidos de 1869 e 1878 enumeram-se minuciosamente as vantagens que para si proprias reservaram a Alemanha e a Italia, que, em ponto algum, fixaram o direito de oposição ao resgate nem prescreveram que a linha seja particular.

O facto de não estar consignado o direito de oposição alludido, prova a sua não existencia.

Demais, ambas aquellas nações tomaram conta de todas as linhas particulares dos seus respectivos paizes, demonstrando desta maneira que reputam mais proficia a exploração do Estado do que a das companhias, e seria uma flagrante contradição com os principios administrativos que adoptaram, negar á Suissa, quando se trata da exploração da linha do S. Gothardo, um direito de que fizeram uso nos seus proprios paizes.

Depois, convém notar que antes da convenção de 1869 bem sabido era pelos estados contractantes que a rede do S. Gothardo assentava em cinco concessões dos cantões de Tessino, Uri, Schwytz, Lucerna e Zoug que todas previam o direito de resgate, quer pelos cantões, quer pela confederação. Expressamente os mencionam os artigos 13.<sup>o</sup> e 15.<sup>o</sup> da convenção de 1869.

Tambem o relatorio apresentado ás camaras italianas em 21 de maio de 1871 a favor da convenção de 1869 prevê o resgate, verificando que as obrigações contraidas pela linha do S. Gothardo continuam valendo até no caso em que a Confederação se torne proprietaria da rede.

Proseguindo na sua consulta, o professor Meili desmentiu que o artigo 15.<sup>o</sup> da convenção de 1869 preveja a transmissão para outra sociedade e a fusão desta linha com outras da Suissa, captiva, apenas, neste caso da approvação do Conselho Federal.

A personalidade juridica do empreiteiro não tinha portanto nesta epocha importancia alguma para com os Estados signatarios da convenção de 1869.

Só em 1871 é que se constituiu a Companhia do S. Gothardo e dois annos antes á Alemanha e Italia só mereciam cuidados as observações de direito publico relativas á construcção e exploração da rede.

A Suissa continua competindo a apreciação dos meios de ordem interna e administrativa tendentes a satisfazer aquelles fins, e por isso nem a Alemanha nem a Italia teem o direito de excluir um daquellos processos: o da exploração pelo Estado.

O professor Meili conclue a sua consulta da seguinte maneira.

«Tão exacto é que os direitos expressamente garantidos á Alemanha e á Italia pelos tratados internacionaes devem ser respeitados pela Suissa no futuro, quanto certo é tambem que aquelles dois estados infundadamente fazem depender o resgate da linha do S. Gothardo, da sua prévia approvação.

«A censura de que a Suissa atacaria os tratados concluidos se resgatasse a rede sem approvação daquelles dois estados, deve repellir-se formalmente».

Demais parece que a Alemanha não estava disposta a sustentar a valer esta thesis, pois que no relatorio dirigido ao Reichstag em 15 de fevereiro do anno passado, pedindo a rectificação da convenção de 20 de abril de 1909, se acha a seguinte passagem: «Para o tráfego e para o seu

desenvolvimento não tem importancia alguma o facto de ser explorada a linha por uma companhia particular ou pela Confederação Suissa.

O secretario do ministerio dos negocios estrangeiros, Sr. von Schoen disse ao Reichstag: «as condições em vista das quaes se outorgara mas subvenções, foram parcialmente cumpridas com a construcção da linha do S. Gothardo e podem tambem ser consideradas como garantidas no futuro, se a linha fôr explorada, não já por uma companhia particular, mas pelo estado suíss».

Prescindindo pois do pretenso direito de oposição ao resgate pela Suissa, a Alemanha nada concedeu, conforme o provam as afirmações acima transcriptas dos dois estadistas germanicos.

Quanto á Italia, o relatorio do governo reconhece que o tratado de 1909 amplia os direitos dos estados subvenzionantes; avantajando-os nas concessões que fizeram á Suissa comparados com os das convenções antecedentes.

Outro ponto que examina a *Revue Suisse* é, se por occasião do resgate a Alemanha e a Italia podiam exigir o reembolso das subvenções com que concorreram para aquella obra.

O chanceller do imperio allemão justifica a renuncia que fez do reembolso, declarando que procedeu de acordo com a Italia.

Quanto a esta ultima, o grande economista Luzzatti concluiu que a Italia tinha que receber da Suissa 17 milhões de fracos, mas propôz que o seu paiz renunciasse áquelle recebimento, comquanto que a confederação consagrassse aquella quantia á perfuração no Spluegen.

Parece que a pedido da Austria gorou este alvitre, de modo que a Italia não insistiu nesse na convenção de 1909.

Demais sendo aquellas subvenções destinadas á construcção e exploração da linha, visto achar-se concluída a primeira condição e estar-se dando a segunda, direito algum de reembolso podia ser fundamentado.

Evidenciada a inconsistencia destes dois direitos invocados pela Alemanha e pela Italia no caso de resgate, passa a *Revue Suisse* a pesar o valor dos direitos que realmente consignam as convenções de 1869 e 1878.

O artigo 18.<sup>o</sup> da primeira estipulava que se o dividendo a pagar aos accionistas da linha ultrapassasse 7 por cento, metade do excesso seria rateado pelos estados subvenzionantes proporcionalmente aos seus subsidios.

Ora, por calculos que expõe a revista citada, consegue-se que, durante os dez annos que precederam a denuncia do resgate, a Italia e a Alemanha receberam ambas em media 25:000 francos por anno, isto é, a decima parte do superdividendo maximo a distribuir pelos trez estados.

Falando das probabilidades de aumento do rendimento das linhas, o chanceller do imperio allemão duvida dos futuros superdividendos, por causa da concorrencia de outras linhas.

O director dos caminhos de ferro imperiales allemaes, sr. Wackerzapp declarou na sessão de 7 de março de 1910 do Reichstag, que o dividendo excedente a 7 por cento apenas se manifestou por cinco vezes durante a existencia da linha, «não havendo probabilidades de melhoria futura no rendimento da linha, por causa do augmento que se dá no coiffiente de exploração em todos os caminhos de ferro e principalmente pela concorrencia ameaçadora dos outros tunneis dos Alpes».

O artigo 9.<sup>o</sup> da convenção de 1878 prescrevia uma redução de taxas e primeiramente a das sobre-taxas de montanha, logo que o juro do capital-acções excedesse a 8 por cento.

Nunca pôde applicar-se esta clausula porque nunca se distribuiu este dividendo e por isso, alludindo a ella, o sr. Wackerzapp reputa-a illusoria. Esta é a do super-dividendo declara-as de pouco valor (*von geringer Bedeutung*).

Já aqui se fallou nas sobre-taxas de montanha e convém explicar que consistiam no augmento de 64 kilome-

etros no troço de Erstfeld a Chiasso e de 50 kilometros no de Erstfeld a Pino. Não se calculavam portanto as tarifas sobre a distancia real, mas sobre uma extensão theórica accrescida, para compensar o maior custo de construção e exploração de um caminho de ferro em região montanhosa.

Como compensação dos direitos da Alemanha e da Italia sobre a linha do S. Gothardo, offereceu o Conselho Federal Suisso uma redução de 20 por cento nas sobre-taxas de montanha, o que determinava annualmente 600:000 francos de diminuição nas receitas dos caminhos de ferro suíssos.

Na conferencia que principiou em 20 de março de 1909, a Alemanha e a Italia reclamaram uma redução de 65 por cento nas sobre-taxas, fundando-se no artigo 9.<sup>º</sup> da convenção de 1878, que depois se afirmou no parlamento alemão nada valer.

Debatidissimo este caso na conferencia de Berne, os delegados suíços apenas conseguiram que se reduzissem ás sobretaxas, 35 % desde 1 de maio de 1910, e 50 % a contar de 1 de maio de 1920 (art. 12.<sup>º</sup> da convenção de 1909).

Resulta desta concessão uma diminuição de receitas para os caminhos de ferro suíços de 975:000 francos anuais no primeiro periodo e 1.425:000 francos desde 1 de maio de 1920.

No caso de se darem acontecimentos imprevistos, que provassem que a redução das taxas de montanha tinha como consequencia a não compensação das despezas de exploração na rede do S. Gothardo, prescreve o mesmo artigo 12.<sup>º</sup> que se auctorise a Suíça a pedir a revisão das disposições reductoras das sobretaxas, mas em caso algum po-

derão ser naquellas linhas, superiores ás actuaes, nem mais elevadas do que nas outras linhas de montanha.

Constitue portanto esta estipulação uma peia para a boa exploração das linhas da Suíça e até para a ampliação da sua rede ferroviaria.

Mas não param aqui as vantagens que conseguiram as duas poderosas vizinhas da Helvécia.

De facto, no artigo 10.<sup>º</sup> da convenção de 1869 estipularam a Italia e a Alemanha que gozariam sempre do tratamento de nação mais favorecida na rede do S. Gothardo e que a companhia que explorasse a linha não poderia conceder a caminho de ferro estrangeiro algum, nem a estação alguma da fronteira suíssa, vantagens e facilidades que não outorgasse tambem ás vias ferreas italianas e alemãs.

Motivou esta clausula o receio de que a companhia do S. Gothardo concedesse, por exemplo, ao leste frances que tambem vae até Basilea, condições mais favoraveis do que ás linhas alemãs e italianas.

Baseando-se no artigo 15.<sup>º</sup> da citada convenção que prescreve que, no caso de transmissão da concessão do S. Gothardo para outra sociedade ou no da fusão daquella rede com os caminhos de ferro suíços, as obrigações relativas á exploração que incumbem a esta companhia passariam para a empreza mais extensa, os negociadores alemães e italianos reclamaram para os seus paizes o beneficio da nação mais favorecida, não só na rede do S. Gothardo, como em toda a dos caminhos de ferro federaes.

A rede do S. Gothardo mede 276 kilometros e os caminhos de ferro federaes mais de 2.700. Estende-se pois o beneficio de nação mais favorecida a uma rede decupla daquella a que se referiam as convenções de 1869 e 1878.

## Maior e menor cotação mensal e annual, em 1910, de fundos portuguezes

Bols.	Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa .	Div. Interna 3 % assentam.	39,40	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	40,45	38,95	40	38,60
" "	3 % coupon...	39,30	39,30	39,60	39,30	39,90	39,30	39,30	39,30	40,45	38,60	40	38,50
" "	4 % 1888 c/pr.	21.800	21.400	21.700	21.600	21.850	21.700	22.300	22.000	22.300	22.200	22.000	21.700
" "	4 1/2 % 1888/9.	60.300	59.600	59.800	58.500	61.000	58.900	61.500	59.000	59.100	58.000	59.300	58.000
" "	4 % 1890 .....	52.000	51.500	51.500	51.000	52.500	51.000	52.000	51.000	51.000	50.700	50.800	50.800
" "	3 % 1905 c/pr.	9.200	9.100	9.200	9.200	9.350	9.200	9.250	9.100	9.100	9.050	9.100	9.050
" "	4 1/2 % C. F. E.	80.500	79.200	81.000	80.000	81.500	80.700	81.500	81.000	82.000	81.700	82.500	82.000
" "	5 % 909/ob. C.F.E.	79.800	79.000	80.500	79.800	81.500	80.200	81.200	80.500	81.900	80.900	81.000	81.000
" "	Externa 3 % coup. 1. <sup>a</sup> s.	65.700	65.200	66.300	65.400	67.000	66.100	68.000	66.700	68.200	67.000	68.000	65.500
" "	3 % 2. <sup>a</sup> serie..	63.500	63.500	65.000	63.400	—	—	68.000	65.800	67.400	66.500	67.000	67.000
" "	3 % 3. <sup>a</sup> serie..	66.600	65.900	66.900	66.000	67.600	66.000	68.000	67.300	68.600	67.800	68.800	67.800
Obrigações dos Tab. 4 1/2 %		—	—	100.000	100.000	100.500	100.500	101.500	100.100	98.000	98.000	—	—
Accções Banco de Portugal.	176.000	175.500	176.500	176.000	177.000	170.000	180.500	178.000	181.000	179.000	178.500	178.000	
" "	Com. de Lisboa	143.000	143.000	143.000	138.000	142.000	140.000	142.000	142.000	144.000	143.000	144.000	144.000
" "	Nacion. Ultr..	96.500	96.000	100.000	96.400	103.500	99.500	103.000	102.700	103.000	100.000	100.500	99.800
" "	Lisboa & Açor.	117.000	116.800	116.000	111.000	114.000	113.000	113.500	113.000	113.500	111.000	112.000	111.000
" "	Companhia Real....	72.000	70.800	75.000	72.000	74.000	73.000	76.200	74.000	75.500	71.000	71.000	69.000
" "	Nacional	7.000	6.700	6.800	6.700	6.850	6.800	6.700	5.850	5.700	5.400	5.800	5.600
" "	T. coup.	89.000	87.400	87.500	80.500	86.000	80.000	83.800	81.000	82.600	80.000	80.000	76.000
" "	P. coup.	68.700	68.000	68.800	68.400	68.800	66.000	67.400	67.000	68.800	66.000	65.800	65.300
Obrig. Comp. Atraves'd'Africa	87.500	86.500	87.100	86.900	—	—	88.200	88.100	89.000	88.600	89.500	86.300	
" "	Real 3 % 1. <sup>a</sup> gr.	71.000	71.000	71.000	71.000	71.000	71.000	—	—	54.500	54.500	—	—
" "	Real 3 % 2. <sup>a</sup> gr.	54.300	53.300	54.900	53.800	54.700	54.400	55.000	54.500	54.800	54.500	54.500	52.500
" "	da B. A. 3 % 1. <sup>a</sup> g.	—	—	—	—	—	—	61.500	61.500	—	—	—	—
" "	Nac. coup 1. <sup>a</sup> s.	73.000	72.500	75.000	73.500	75.500	75.000	75.000	74.100	75.000	75.000	79.000	74.000
" "	Nac. coup. 2. <sup>a</sup> s.	64.500	63.600	65.500	65.000	66.150	65.000	67.000	66.500	67.000	67.000	67.000	66.500
" "	prediaes 6 %...	91.900	89.600	91.150	90.600	91.200	91.000	91.100	88.000	85.000	80.000	79.500	67.000
" "	" 5 %...	87.500	85.800	86.000	85.800	86.300	80.000	86.000	81.500	78.000	73.000	73.000	60.000
" "	" 4 1/2 %	78.500	77.600	78.200	77.000	78.000	77.500	78.000	72.000	70.000	69.000	72.000	65.000
Paris ..	3 % portuguez, 1. <sup>a</sup> serie...	65,95	63,80	66,90	65,40	66,72	66,50	68,42	61,50	68,40	67,75	68,60	67,65
Accções Companhia Real....	365	355	363	355	376	363	390	372	375	366	365	345	
" "	Madrid-Caceres-Port.	38,25	33,50	35	34	36,75	35	49	34,20	44,25	40	38,25	35
" "	Madrid-Zaragoza-Ali.	420	412	425	418	429	423	440	428	437	431	433	414
" "	Andaluzes.....	212	203	223,50	209	239,50	221	261	244	282	258	272	243
Obrig. Comp. Real 1. <sup>a</sup> grau.	368	354	370	359	368	355	359	355	363	355,25	363,50	352	
" "	Comp. Real 2. <sup>a</sup> grau.	273	267	278	270	278	273	281	275	278	275,50	277	270
" "	Comp. da Beira Alta.	310	298	345	309	315	310	320	295	319	316,50	318	310
" "	Madrid-Caceres-Port.	140	137	144	138	145	140	153	139	150	148	146	137
Londres .	3 % portuguez.....	63,50	64	66,75									

Não tiveram os negociadores suíços senão que submeter-se a esta imposição, que se transformou no artigo 8.º da nova convenção e foram obrigados a acrescentar outro artigo, o setimo, em que se estipula que a linha do S. Gotthardo gozará sempre das mesmas vantagens que se concederem aos outros caminhos de ferro dos Alpes, quer existentes, quer construídos, no futuro. Invocando os artigos de 15 de abril, 1 e 15 de maio da revista *Wissen und Leben* devidos ao Dr. Steiger conclue a *Revue Suisse* que o artigo 8.º da convenção de 1909 constitue uma extensão exorbitante do artigo 10.º da de 1869, em favor da Alemanha e da Itália, sem compensação alguma para a Suíça, limitando-lhe até a soberania em assuntos ferroviários.

Com efeito, esta cláusula dá à Alemanha e à Itália o direito de fiscalizar as convenções que as linhas federais queiram fazer com as redes estrangeiras, para verificarem se ali se não encontram condições que mais favoreçam do que às linhas daquelas duas nações.

De este modo ha de succeder muitas vezes que as linhas federais prefiram não alterar as suas tarifas do que estabelecer uma só que avantage, por exemplo, através do Simplão o transito de mercadorias que vão de França para a Itália.

Certo é que o artigo 9.º da convenção de 1909 admite exactamente uma excepção para o caso em que os caminhos de ferro federais sejam obrigados a abaixarem excepionalmente as suas taxas de transito, em resultado da concorrência estrangeira. No entanto, prescreve o mesmo artigo logo a seguir que tales medidas não devem prejudicar o tráfego do S. Gotthardo.

Competirá, portanto, aos governos da Alemanha e da Itália a apreciação daquelas projectadas medidas, de maneira que, antes de qualquer combinação ferro-viaria, a Confederação ha de ser obrigada a pedir auctorização áquellas duas potências.

Ainda outras imposições, embora de somenos importância, se deparam na convenção de 1909.

Resumindo finalmente em seis escassas páginas os argumentos constantes de todo este artigo, a *Revue Suisse* aconselha a assembleia federal a não referendar a convenção de 1909, sem que dahi advenha menoscabo algum para o Conselho Federal, visto que, depois das declarações nos parlamentos da Alemanha e da Itália, este ficou liberto de compromissos que tomara, sem dúvida, no desejo de não descontentar as duas poderosas nações com quem tratava.

Não teve quem isto escreve o ensejo de averiguar o que se passou na Assembleia Federal Suíça. Bem receia contudo que a convenção de 1909, embora attentatoria da soberania da Confederação Helvética tão ciosa da sua independencia, tenha sido aprovada.

Conta-se que Brenno, chefe dos gauleses, impuzera uma pesada contribuição a Roma, lançando a espada para a balança em que se pesavam os metais preciosos que constituiam o resgate, proferindo a phrase *vae victis*, « ai dos vencidos ! »

Desde que Bismarck impoz o tratado de Francfort à França, entrou a Europa num período que pode condensar-se nas duas palavras *vae debilis*, ou *ai do fraco*, como diríamos em português.

Mello de Mattos

## e títulos de Caminhos de ferro nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
40,10	38,80	39,80	39,35	40,15	39,40	40,50	39,30	39,70	38,25	39,10	37,40	Outubro	40,50
39,85	39	39,60	39	40,15	39,30	40	39	39,70	38,15	38,05	37,40	Maio e St	40,15
21.800	21.450	21.800	21.700	21.900	21.800	21.750	21.200	21.650	21.200	20.800	20.500	Abril e Maio	22.300
59.500	57.400	59.600	58.600	59.900	58.500	59.000	57.400	57.600	54.000	53.700	52.500	Abri...	61.500
52.800	50.800	52.000	51.000	51.000	51.000	51.000	50.000	49.500	48.500	50.000	48.000	Julho...	52.800
9.150	9.100	9.200	9.150	9.400	9.200	9.300	8.700	9.650	8.750	8.950	8.800	Setemb...	9.400
81.500	80.700	82.100	81.500	81.500	81.000	81.000	80.800	80.800	80.500	81.000	80.000	Junho...	82.500
83.200	75.300	82.000	81.900	83.000	81.500	80.000	79.900	80.000	79.500	79.500	78.000	Julho...	83.200
65.700	63.400	65.300	64.500	64.600	64.000	64.500	63.000	64.500	63.300	63.800	64.000	Maio...	68.200
65.500	62.000	65.000	64.200	64.400	64.200	62.200	62.000	63.500	62.500	64.500	63.800	Abril...	68.000
69.500	64.700	66.100	66.000	66.700	66.000	66.000	63.500	66.000	65.000	67.300	66.000	Julho...	69.500
96.000	96.000	—	—	—	—	—	—	98.000	98.000	96.800	96.800	Abril...	101.500
178.200	173.000	178.750	178.200	178.200	178.000	178.000	175.000	170.000	158.000	165.000	150.000	Maio...	181.000
178.000	140.000	140.000	140.000	139.000	138.500	138.800	138.000	135.000	130.000	132.000	130.000	Julho...	178.000
97.500	94.300	96.000	94.800	95.400	94.900	95.000	94.500	94.300	90.000	95.000	90.000	Março...	103.500
109.000	107.500	109.000	108.500	108.500	108.000	—	—	106.000	100.000	103.000	98.000	Janeiro...	117.000
69.000	59.000	70.000	68.800	69.200	69.000	68.700	68.000	68.500	67.000	101.500	64.000	Dezemb...	98.000
5.700	5.600	5.800	5.630	5.800	5.800	—	—	5.500	5.200	5.200	5.200	Janeiro...	7.000
73.500	73.500	70.500	66.500	69.000	66.500	69.500	65.000	64.600	61.200	62.000	57.700	»	89.000
65.700	65.300	66.800	65.700	66.700	66.400	64.500	62.500	61.000	59.500	62.000	56.000	F. M e M.	68.800
86.900	86.400	87.000	86.000	86.500	86.100	86.400	85.000	85.500	85.000	87.400	62.000	Junho...	89.500
66.000	66.000	66.500	66.500	66.000	65.500	65.000	64.000	—	—	67.500	64.500	Jan. a Março	71.000
51.600	46.200	53.200	52.200	53.200	52.500	53.400	51.900	52.500	51.500	51.900	50.500	Abril...	55.000
58.800	58.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Julho...	61.500
74.500	73.000	74.800	74.500	74.700	74.200	72.500	72.400	72.000	72.000	71.500	71.400	Junho...	79.000
64.500	64.000	64.700	64.500	64.400	64.100	64.000	64.000	—	—	—	—	Ab. Mal Jun.	67.000
89.300	77.000	74.900	74.000	75.500	75.000	77.500	75.500	78.500	77.200	78.000	75.500	Janeiro...	91.900
85.000	69.000	71.300	69.000	71.300	74.000	73.500	71.000	73.600	73.000	74.300	73.800	»	87.500
72.000	66.000	69.000	63.000	68.000	68.000	69.000	68.000	—	66.000	64.000	»	78.500	Agosto...
68.25	67	67	65.65	68.35	57	68.40	64	66	63.50	67	65.80	Junho...	68.60
365	360	362	362	370,50	364	370	350,50	355	350	350	350	Abril...	390
37,50	35	37,50	35,25	44	39,50	41,75	38,50	41,75	39,25	41	39	»	49
419	400	492	391,50	420	407	413,50	405	421	405	425	420	Agosto...	492
252	235	257	242	268	259	263	254	270	251	284	271	Dézemb...	284
363	340	353,50	347	353	343,50	351	333	339,50	334,25	347,50	300	Fever...	370
275	261	277	268,50	289,50	283	288	270	274,50	264	270,50	262	Setemb...	289,50
314	307	313	309	314	311	315	300,50	308,75	303	312	302	Abril...	320
140	135	144	138	154	142,50	146	140	145,75	142,50	148,75	144	Setemb...	154
67	66,50	67	66,75	68,50	67	68,50	64,50	65,75	64,75	67	63	Jun. S. e Ot.	68,50
88,87	88,50	89,75	88,50	90,75	89,25	90,81	86,50	86,93	85,50	86,93	86		



## XIV

**Ulm e a sua torre.** — Carros eléctricos sem conductor. — Um cortejo histórico. — Stuttgart. — A linha do valle do Danubio.

Ulm é uma pequena cidade na margem do Danubio, notável pelas suas curiosas construções dos séculos XV e XVI e, sobretudo, pela sua grandiosa cathedral, uma das maiores da Europa, podendo abrigar 28:000 pessoas, com a sua torre, a mais alta do mundo, em edifícios deste género. Tem 161 metros de altura e sobe-se nella, até a primeira plataforma, 386 degraus, e 802 até o ponto mais alto.

A vista da plataforma, porém, é suficiente e torna fadiga inutil ir-se lá ao extremo.

Dentro da torre ha, nas paredes, interessantes demonstrações graphicas de alturas de varios monumentos, torres, columnas, etc., comparadas com a daquella.

Um serviço de carros eléctricos, muito bons, permite a vista de toda a cidade e seus arredores, dos quaes o principal é Novo Ulm, na margem direita do Danubio, pertencente à Baviera.

Também aqui temos dois paizes ligados na mesma cidade, mas nesta não ha alfandegas porque tudo é hoje pertencente à União Alemaña. Unicamente o serviço do correio é separado, servindo só no de cada uma das cidades os sellos do paiz a que pertence.

Estes carros eléctricos tambem teem uma singularidade que já vimos noutras partes, mas raras vezes: — não ha conductor; o passageiro toma o seu bilhete, introduzindo o dinheiro num distribuidor automático, ao lado da porta, e sae do carro sempre pela plataforma da frente, lançando o bilhete, à vista do guarda-freio, numa caixa.

São raros os trens que circulam nas ruas e esses, particulares ou de cocheira; nem os de praça, são necessários porque para os arredores ha o carro eléctrico e a cidade em si é pequena.

Os tres principaes hoteis são em frente da estação, e destes não podemos deixar de referir-nos áquelle onde tomámos logar, o *Bahnhof-Hotel*, pelo seu excellente serviço, conforto, modicidade de preços e amabilidade do pessoal.

A estas condições de alojamento e ao facto da nossa visita coincidir com as proximidades duma festa notável que se preparava, se deve o termos dedicado à pequena cidade uns dias de permanencia que nos decorreram agradáveis.

A festa, só por si, mereceu bem a demora.

Tratava-se do centenario da entrada de Ulm no reino de Wurtenberg, que teve logar em 24 de agosto de 1810, e por esse motivo, o rei e a rainha vinham, de Stuttgart, hoje a capital, visitar a velha cidade livre da idade media, havendo, entre outros festejos, um cortejo histórico, folguedos populares, etc.

O cortejo foi tudo que ha de mais interessante.

Nelle tomaram parte todas as classes da sociedade ulmense, mesmo as mais gradas, ostentando varias famílias os seus trajes da idade média, tão pittorescos como originaes.

Meninas da alta roda vestiam fatos de sedas de cores as mais berrantes, cobrindo a cabeça com as mais phantasticas toucas; rapazes vestindo fatos de velhas eras com os seus chapeos de feltro, de 30 centímetros de alto; gente dos arredores com os seus costumes aldeões; abundantes alusões ao arrojado relojoeiro (cremos) que em velhos tempos imaginou voar com umas simples azas, amarradas

nos braços, o que lhe valeu um bello banho na Blau, a ribeira que serpenteia entre algumas ruas de Ulm dando-lhes um aspecto veneziano.

Carros artisticamente ornamentados, de todas as industrias, artes e commercios, indo, por exemplo, no da fabrica de orgãos, este instrumento tocando o hymno nacional.

Encantadores grupos de damas cyclistas sustentando, em hastes de metal nikelado, grinaldas de flores que ligavam todas entre si e coroando emblemas, escudos e bandeiras nacionaes.

E estas, unicamente estas por toda a parte, em todas as janellas, no peito de todas as pessoas, sem que, apesar de existirem na Allemanha partidos de ideias avançadas, a mais pequena nota discordante se ouvisse ou se visse no menor objecto!

Que diferença fazem de outros os paizes onde, acima de tudo, se põe o amor nacional, o sagrado amor da patria!

Entre esse montão de bandeiras unicamente allemãs e wurtenburguezas apenas uma janella houve onde uma bandeira de uma outra nação foi desfraldada ao vento. Era uma pobre bandeira de seda, de um viajante estrangeiro que a içou na janella do seu hotel.

... Mal pensava elle que a mostrava ali pela ultima vez ! ...

O facto de estarmos tão proximos da capital do antigo reino de Wurtenberg, fez-nos nascer o desejo de a visitar. De Ulm a Stuttgart são apenas 94 kilometros que, em comboio expresso, se vencem em hora e meia.

A linha, descendo o contraforte dos chamados Alpes de Sonabe, tem trabalhos importantes em aterros e trincheiras.

Na capital entra-se por uma estação imponente no centro de animação da cidade, a dois passos da principal praça onde são os mais notaveis edifícios, tendo ao fundo a residencia real.

Esta é visivel, mediante o pagamento de meio marco ao porteiro e mais a classica gorgeta aos diferentes guardas que mostram as salas.

Mobilias ricas, mas pouco interesse especial.

Os reis não habitam ali, mas num mais modesto palacio um pouco a leste.

A situação da cidade é maravilhosa, numa bacia rodeada de colinas cobertas de arvoredos e casinhas, onde se pode ir tomando o carro eléctrico e um ascensor e dando a volta por outro carro.

De Gablenberg, lá no alto, a vista é extensissima.

Varios edifícios são de uma imponencia de construção admiravel, e entre elles, o mais moderno, a Rathauss (cámara municipal), destaca-se pelo seu primoroso estylo architectonico.

A linha por onde se sae de Ulm para oeste, em direção á Floresta Negra, tem uma especialidade curiosa: A continua apparição, aos dois lados, de rochedos das formas mais originaes, emergindo de entre o arvoredo que cobre as duas margens do Danubio.

Alguns castellos em pittorescas ruinas completam o quadro.

Proximo de Sigmaringen passamos á Prussia a que pertence esta cidade que consta de algumas casas em volta do seu castello, empoleirado num penedo, á beira do rio.

No palacio, em baixo, vive a antiga princeza portugueza, casada com o principe de Sigmaringen.

E' deste ponto em deante que a linha do valle do Danubio começa a ser extraordinariamente interessante.

O rio apertado, estrangulado entre rochas vivas, revolve-se com medonhos ruidos; a linha serpenteia, como pode, em vertente muito superior, ora sustida por grandes muros, ora atravessando tunneis.

O Høllenpass (desfiladeiro do inferno) é duma beleza imponente.

E' neste enebriamento que chegamos á pequena e interessante cidade de Freiburg onde, por hoje, nos quedamos.

## PARTE FINANCEIRA

## Curso de cambios, comparados

Lisboa, 14 de janeiro de 1911.

O snr. Ministro da Fazenda publicou dois diplomas que muito agradaram: Isenção de contribuições aos povos do Douro e supressão de direitos de consumo de alguns generos, em Lisboa.

A Junta obteve as 25.000 libras de concurso que se realizou hontem a 4.5920 e 4.5918,9, ou seja no mesmo cambio da venda do fim do anno.

Hontem, sábado, ficaram elas no mercado a 4.5900 compra, 4.5950 venda e o cambio Rio Londres a 16 9/32, equivalendo a libra no Rio a 14.5740,882 fracos.

	Comprador	Vendedor	EM 14 DE JANEIRO	EM 31 DE DEZEMBRO
			Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 13/16	48 11/16	49 5/16	49 3/16
" 90 d/v .....	49 5/16	—	49 7/8	—
Paris cheque .....	582	585	577	580
Berlim .....	240	241	237 1/2	238 1/2
Amsterdam cheque .....	406	408	403	405
Madrid cheque .....	900	910	895	905

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JANEIRO												
	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	38	38,05	38	38	38	38,05	38	38	38	—	—	—	—
Dívida Interna 3% coupon .....	38	38,05	38	38	38	38	38	38	38	—	—	—	—
" " 4 1/2% 1888, c/premios .....	20.400	20.600	—	—	—	20.800	20.800	—	—	20.600	20.600	—	—
" " 4 1/2% 1888/9 .....	—	54.500	55.000	55.300	55.500	55.500	55.500	56.000	56.000	56.000	56.000	—	—
" " 4 1/2% 1890 .....	50.000	50.000	—	50.500	—	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	—	—
" " 3 1/2% 1905 c/premios .....	—	9.000	9.000	9.000	9.000	9.050	—	9.000	9.000	9.000	—	—	—
" " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) .....	—	79.500	—	—	—	—	—	—	80.000	—	—	—	—
" " 5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	78.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	63.500	63.800	63.800	63.900	63.900	64.100	63.900	63.900	64.000	64.000	—	—	—
" " 3 1/2% 2.ª série .....	—	62.300	—	—	—	62.300	62.400	63.200	62.300	62.300	—	—	—
" " 3 1/2% 3.ª série .....	65.300	65.300	65.800	65.900	65.900	65.900	65.900	65.900	65.900	66.000	—	—	—
Obrigacões dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal .....	164.800	164.500	164.500	164.000	164.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa .....	—	130.000	130.000	—	130.000	—	131.000	130.000	—	131.000	131.000	—	—
Nacional Ultramarino .....	—	94.000	94.000	94.000	—	94.200	94.400	94.000	—	—	94.500	—	—
Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94.500	—	—	—
Companhia Cam. P. Port. .....	—	64.500	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.100	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	60.100	60.000	60.000	—	—	60.000	60.000	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	61.300	61.500	61.500	—	61.500	—	61.500	61.500	61.000	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	81.200	—	84.000	84.000	—	83.800	—	83.500	—	83.600	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	—	—	51.500	—	—	—	—	—	50.000	49.900	49.900	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	71.500	71.500	—	71.500	—	—	70.000	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.º serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.º serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série .....	66,30	66,20	64,75	64,90	69,95	65,05	65	64,50	64,60	64,90	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	40	40	41	43,75	43,75	—	—	—	—	—	40	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	423,50	425	424	425	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	280	278	276	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	339	335	333	329	331	335	331	328	330	329	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	263	263	263	—	263	262	260	256	256	256	—	—	—
Companhia da Beira Alta .....	—	295	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	147,50	149	151	154	154	153,50	152	150	—	150,50	—	—	—
Londres: 3% portuguez .....	64,75	65	64,75	65	65	65	64,50	64,75	64,50	64,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa .....	—	—	—	86,31	86,31	—	86	—	86,25	86,37	—	—	—

## 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 1910	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
<b>Portuguesas</b>										
Companhia Caminhos de ferro Portugueses .....	31 Dezembro	1.073	6.322.637.000	1.073	5.985.876.230	+336.760.770	5.892.485	5.578.635	+313.850	
Vendas Novas .....	" "	70	106.296.000	70	110.429.442	-4.133.442	1.518.514	1.577.563	-59.049	
Coimbra a Louzã .....	" "	29	27.592.000</td							

## VIAGENS E TRANSPORTES

### De Coimbra a França

Não comprehendendo a tarifa internacional de passageiros, para França, bilhetes directos para as procedencias de Coimbra, a Companhia Portugueza resolveu que naquella estação, aos passageiros que desejem utilizar o *Sud-Express* e não tenham tempo de comprar novo bilhete nem reexpedir bagagens durante a curta paragem de 5 minutos na Pampilhosa, se vendam simultaneamente com os bilhetes comboio-Pampilhosa, os internacionaes, desta ás estações de Bayonna, Bordeus e Paris, e para esses pontos seja tambem despachada directamente a bagagem.

### De França para Portugal

A Companhia Portugueza tem em combinação uma tarifa para bilhetes de ida e volta para familias de 3 ou mais pessoas de Paris a Lisboa e Porto.

### Madeiras por vagão completo

Vae ser ampliada a tarifa 11 para as procedencias da estação de Obidos para os do Sul e Sueste.

As peças que nos apparelhos congeneres são de madeira e arame, neste são de aço. O bastidor é formado de tubos de aço.

A' primeira vista parece que deve ser muito pesado, mas pesa unicamente uma tonelada.

Calcula-se que possa transportar seis pessoas.



## COMMERCIO PORTUGUEZ

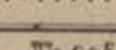
### Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1910 — Janeiro a Março

#### Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	737.829	616.446
Materias primas para as artes e industrias	6.615.623	6.328.672
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	2.012.400	1.558.598
Substancias alimenticias.....	3.390.926	5.591.600
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.084.027	1.085.894
Manufacturas diversas.....	4.382.337	4.172.518
Taras .....	23.414	32.094
Total.....	15.246.556	16.385.822

#### Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1910	1909
Animaes vivos.....	700.448	1.331.023
Materias primas para as artes e industrias	4.716.636	4.527.944
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	663.354	465.337
Substancias alimenticias.....	4.304.742	3.646.619
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	28.849	30.006
Manufacturas diversas.....	546.363	520.082
Total.....	7.960.592	7.521.044



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### França

O aviador Farman, em Étampes, fez o percurso de 463 kilometros, sem paragens, em oito horas e treze minutos.

— O aviador Legagneux recebeu a taça Michelin por, em Paris, ter feito o percurso de 515 kilometros, a 900 metros de altura, em seis horas e um minuto.

### Inglaterra

O aviador Sopwith, concorrente ao premio de oito mil libras, destinado ao aviador que fizer a travessia da Mancha em um apparelho de fabricação ingleza, partiu da foz do Tamisa, proximo de Chatan, e foi descer em Beaumont, na Belgica, tendo percorrido 300 kilometros, dos quaes 150 sobre o mar.

A viagem foi feita em quatro horas e meia.

Graham White, que tambem era concorrente, foi menos feliz.

Quando voava ainda sobre terra e a pequena altura, o motor deixou de trabalhar em virtude de uma avaria, e o apparelho precipitou-se no solo.

White ficou ligeiramente ferido, mas sofreu um forte abalo cerebral que o reteve no leito durante uma semana.

O apparelho ficou inutilizado.

Para cumulo do azar, dias depois manifestou-se um incendio no hangar onde o aviador tinha um outro apparelho que ficou reduzido a cinzas.

Outro concorrente, Cecil Grace, partiu de Douvres, desendo na fronteira belga; ao querer regressar ali, teve que descer em Calais por causa do vento. Pouco depois tornou a pôr-se a caminho, mas até esta data não ha noticias delle em Douvres.

— O tenente Seddon da marinha ingleza inventou um apparelho, que é o de maior dimensão até agora apontado.

E' classificado como um biplano *tandem*.

Consta de dois biplanos, um atraz do outro, com os motores collocados sobre a plataforma que reune os dois biplanos. Os motores são dois, da força de 80 cavallos cada um.

Tem dois enormes propulsores, situados um de cada lado da plataforma de união, a igual distancia dos dois biplanos.

Para se fazer ideia da enoriedade do novo apparelho, bastará dizer que os planos teem a superficie de mil pés quadrados.

**Revisores do Sul Sueste.** — Em virtude da vantagem que ha dos revisores de bilhetes dos caminhos de ferro conhecerem a lingua francesa, por proposta do sr. Carlos Vasconcellos Porto, chefe do serviço de fiscalisação destas linhas, foi auctorizado o funcionamento duma aula practica, da qual é professor o escripturario principal sr. Costa Rabiça.

**Benguella.** — Por noticias telegraphicais recebidas no ministerio da marinha, sabe-se que as chuvas torrenciaes que ultimamente cairam sobre Benguella causaram grossa avaria no troço de caminho de ferro em construcção. Para tratar das reparações que são urgentes, estão ali trabalhando activamente cerca de 2.000 operarios.

**Estudo de linha.** — Por determinação do snr. governador de Moçambique, vae o snr. Almeida Garrett, engenheiro chefe de via e obras do caminho de ferro de Lourenço Marques, estudar, juntamente com os engenheiros ingleses, o traçado do caminho de ferro de Port Herald a Villa Bocage.



# Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910

(Continuado do n.º 553)

Nestas condições dirigiu ao illustre Governo Provisorio da Republica o seguinte officio:

III.<sup>mo</sup> e Exc.<sup>ma</sup> Sur.

Ha muitos annos que esta Companhia tinha como praxe, formando-se um novo ministerio, dirigir-se-lhe, pedindo para que fosse liquidada a sua situação com o Estado, não só para ella saber como devia viver, mas principalmente para poder dedicar-se com segurança á missão que se impoz e para que foi creada, a de fomentar e auxiliar o desenvolvimento da província d'Angola.

Não pedia favores nem benesses, que, ao contrario do que em tempo se propalou, nunca recebeu nem da monarchia, nem dos seus governos. Pedia simplesmente que lhe fosse feita justiça, e se liquidassem por uma vez as suas contas, por meio duma combinação justa para uma e para outra parte, ou, melhor ainda, por meio da arbitragem, obrigatoria para ambas, segundo o disposto no art. 72.<sup>o</sup> do estatuto da Companhia, aprovado pelo Governo, e no art. 68.<sup>o</sup> do contracto de concessão aprovado pelo parlamento.

Era esta, naturalmente, a forma mais legal e mais imparcial de se resolver a questão; mas, apesar da necessidade imprescindivel de se fazer essa liquidação, necessidade reconhecida por todos os governos, nunca se resolveram a fazel-o, não se encontrando rasão alguma para isso, a não ser na convicção que tinham da justiça que assistia à Companhia.

A questão é sobejamente conhecida, não só pelos relatórios da Companhia, mas principalmente pela *memoria justificativa e explicativa*, devidamente documentada, e da qual temos a honra de enviar um exemplar a v. exc.<sup>a</sup>.

Agora, que não se trata duma simples mudança de Governo, mas, duma mudança completa de regimen, vimos mais uma vez formular esse pedido, na esperança de que o novo Governo ponha de parte os processos dilatorios até agora empregados, resolvendo-se a cumprir honradamente os contractos feitos, e a definir, para bem de todos, e pela forma que os mesmos contractos determinam, a situação irregular actual da Companhia perante o Estado.

Entretanto, tendo sido enviada ao anterior Governo, em 17 de setembro p. p. a nota da liquidação da garantia de juros, relativa ao 1.<sup>o</sup> semestre do corrente anno, nos termos do contracto de concessão, de 25 de setembro de 1885, na importancia de 342:648:960 réis, vimos pedir a v. exc.<sup>a</sup> se sirva ordenar o pagamento daquella importancia, segundo o disposto no § 4.<sup>o</sup>, do art. 22.<sup>o</sup> do citado contracto, assim de esta Companhia se habilitar a fazer para Londres, em tempo competente, a indispensavel remessa de fundos, para pagamento do coupon de 1 de janeiro proximo, assim como das obrigações a amortisar, de forma a não incorrer nos graves inconvenientes que da falta desse pagamento podem resultar, em face do contracto de curadoria (*Trustees*), aprovado pelo representante do paiz em Londres. Nesta esperança, vimos rogar a v. exc.<sup>a</sup> a fineza de tomar o nosso justo pedido na devida consideração, tanto mais, que temos em preparação o relatorio e contas, que tem de ser presentes ao Conselho Fiscal em 28 do corrente, e á assembleia geral em 11 do proximo mez de novembro. — Saude e fraternidade.

Porto, 21 de outubro de 1910.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — O Presidente do Conselho de Administração. — Augusto Gama.

Espera agora confiadamente que o novo Governo, animado como está dos principios de equidade e de justiça, porá completamente de parte os processos de que os seus antecessores se serviram para protelar a questão, e lhe dará rapido andamento, dentro dessa justiça e dentro da legalidade.

Houve tempo em que a Companhia, receiosa de represalias, sofreu em silencio as apreciações mais duras e mais injustas da sua forma de proceder, e, o mais extraordinario, é que, a maior parte delas, vinham justamente de quem tinha obrigação de conhecer a questão, e, principalmente de não fallar nella sem a conhecer.

Esgotados todos os recursos para conseguir levar a questão a bom caminho, resolvem justificar-se, e explicar a questão, documentando largamente essa justificação, de forma a não deixar duvidas no espírito de pessoa alguma.

Hoje já não é lícito a ninguem reeditar as antigas apreciações, sem com isso demonstrar uma absoluta má fé, ou uma completa ignorância da questão, inadmissivel depois da publicação da «Memoria justificativa», cuja distribuição foi larguissima.

A imprensa foi unanime em reconhecer a justiça da Companhia; pessoas, por cujas mãos a questão passou mais dum vez, testemunharam o seu espanto pelas revelações ali feitas, não havendo uma unica nota discordante, nem uma unica contestação aos documentos apresentados.

(Continua).

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

##### Fornecimento de sucata

No dia 26 do corrente mez á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas para a compra conjunta dos seis seguintes lotes de sucata:

	Toneladas
Lote n.º 1 — Ferro forjado.....	205,480
" " 2 — Aros, croximas e molas.....	111,332
" " 3 — Tubos.....	18,440
" " 4 — Chapa de ferro.....	4,080
" " 5 — Limas e ferramenta.....	0,460
" " 6 — Chapa ondulada e de pás...	<u>7,000</u>
Total até.....	346,792

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 120:000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste. A sucata poderá ser examinada nos Armazens Geraes do Minho e Douro em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Fornecimento de cordas diversas

No dia 23 do corrente mez, pela uma hora e meia tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de cordas diversas.

As condições estão patentes na repartição central do serviço dos armazens geraes (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

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

##### Fornecimento de drogas diversas

No dia 23 do corrente mez, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas diversas.

As condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

##### Fornecimento de artigos de electricidade

No dia 23 do corrente mez, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos d'electricidade.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

##### Fornecimento de ferragens diversas

No dia 23 do corrente mez pela 1 hora e meia da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferragens diversas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

# AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres **maisons**, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons **par expérience personnelle**.

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Succursal na ilha de Chaccharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>o</sup>

**LISBOA** **Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Propriétaire, Victor Sassetti.

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commis-

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.<sup>o</sup>

**LISBOA** **Canha & Formigal.**—Artigos de mercaria.—P. do Municipio, 4, 5, 6, e 7.

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

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

**SETUBAL** Grande Hotel Esperança.— Avenida Todi, em frente do teatro; sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** Viuda de Justo M. Estilez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1911

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Caminhos de Ferro Portuguezes			Part. Cheg.			Part. Cheg.			Part. Cheg.			Part. Cheg.									
C. Sodré	Alges	C. Sodré	7 20	7 30	6 38	6 48	10 35	11 10	1 55	2 34	9 33	10	11 15	11 41	Porto	Tua	Porto				
9 15	9 29	9 40	4 35	4 43	9	9 8	1 10	2 42	11 33	12 11	6 43	7 10	8 25	8 51	a 3 20	7 55	a 4 14	8 50			
9 28	9 42	10 8	4	4 14	4 41	4 56	5 40	7 12	7 40	8 22	C. Branca	Evora	C. Branca	6 49	7 24	7 50	8 35	Porto	Barca d'Alva	Porto	
5 40	5 54	6 20	11 25	11 39	12 5	12 20	Mais os de Villa Franca	7 47	8 28	9 34	Lisboa	Beja	Lisboa	7 50	3 14	a 8 3	12 57	a 12	p 4 55	11 20	6 55
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Povos Lisboa-R.			9 51 10 49 7 32 8 30			Colimbra Figueira Coimbra			Montemor Gadanha Montemor			Regoa Barca d'Alva Regoa			Regoa Vidago Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			11 10 12 8 12 55 1 53			Mais os de Villa Franca			6 42 8 24 v 5 55 7 40			9 33 10 15 11 15 11 41			5 40 10 25 4 30 8 58			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Mais os de Setil.			Mais os de Entroncamento.			4 19 6 17 11 12 12 48			6 43 7 10 8 25 8 51			5 30 9 40 5 25 9 35			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.			11 51 1 10 5 38 6 57			9 55 11 24			C. Branca			5 55 10 25 4 30 8 58			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Mais os de Setil.			5 58 7 20 2 38 4 5			Coimbra Louzã Coimbra			Mais os de Entroncamento.			5 25 6 54 7 10 8 39			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Mais os de Entroncamento.			12 33 1 56 7 59 9 22			11 25 12 44 2 35 3 48			Mais os de Entroncamento.			4 31 5 46 6 1 7 10			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa Setil Lisboa			Mais os de Entroncamento.			Espinho Porto Espinho			Mais os de Entroncamento.			8 20 3 25 5 55 1 1			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Mais os de Entroncamento.			10 35 1 32 10 11 1 5			10 5 11 26			Mais os de Entroncamento.			9 32 11 50 12 43			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Entronc. Lisboa-R.			al 4 22 6 4 aj 12 21 2 5			9 40 10 35 7 34 8 27			Mais os de Entroncamento.			11 4 11 58 9 59 10 48			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. V. Novas Lisboa-R.			— — 11 345			Ovar Porto Ovar			Mais os de Entroncamento.			8 20 3 25 5 55 1 1			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. V. Novas Lisboa-R.			6 54 10 28 4 15 9 20			7 20 9 2 5 19			Mais os de Entroncamento.			5 20 11 55 11 35 6 30			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Aveiro Porto Aveiro			5 30 8 2 1 35 3 56			6 30 8 57 5 50 8 15			Mais os de Entroncamento.			a 7 25 12 30 5 10 10 24			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. V. Novas Lisboa-R.			4 35 7 34 11 27 5 15			— — 8 10 11 26			Mais os de Entroncamento.			5 20 12 4 3 51 10 24			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Muge Vendas Novas Muge			8 42 10 27 11 15 2 56			Figueira Porto Figueira			Mais os de Entroncamento.			6 20 9 14 7 50 10 24			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Setil Entroncamento Setil			8 40 9 50 5 40 7 2			7 20 1 57 9 56 3 30			Mais os de Entroncamento.			a 7 25 3 40 6 40 6 30			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Porto Lisboa-R.			8 30 8 25 6 35 5 15			Espinho Oliv. d'Azem. Espinho			Mais os de Entroncamento.			q 1 30 2 30 9 30 10 37			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. V. d'Alc. Lisboa-R.			10 35 6 43 o 9 8 2 5			10 30 11 40			Mais os de Entroncamento.			11 40 — —			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Badajoz Lisbon-R.			8 3 7 7			Figueira Pampilhosa Figueira			Mais os de Entroncamento.			9 50 10 35 6 9 6 42			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Entronc. Badajoz Entronc.			— — 5 54 10 18			9 5 8 5 55 5 6 35			Mais os de Entroncamento.			9 5 8 5 55 5 6 35			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			T. Vargens Badajoz T. Vargens			4 30 9 34 10 45 3 44			Pampilh. Mangualde Pampilh.			Mais os de Entroncamento.			9 5 8 5 55 5 6 35			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.			11 14 12 14 12 43			9 25 4 10 10 10 11 55			Mais os de Entroncamento.			9 5 8 5 55 5 6 35			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			1 20 1 52 2 20			7 20 4 49 8 23			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			3 3 3 35 4 22			1 20 1 52 2 20			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —			Mais os de Entroncamento.			9 25 8 35 9 15			Regoa Villa Real Regoa			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.			7 23 8 3			— — —												