

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 554

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Janeiro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## Collecções de 1910

Prevenimos os nossos assignantes 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 730 réis.

## SUMMARIO

Paginas

A greve ferroviaria.....	17
Na linha do Sado, por J. Fernando de Souza.....	21
Parte official — Portaria de 14 de dezembro e decreto de 17 e 24 de dezembro de 1910, do Ministerio do Fomento.....	22
Al dos dos fracos! — Uma contenda ferroviaria internacional, por Mello de Mattos.....	24
Cotação comparada mensal e annual dos fundos portuguezes em 1909.....	26
Notas de viagem. — XIV — Ulin e a sua torre. — Carros electricos sem conductor. — Um cortejo historico. — Stuttgart. — A linha do valle do Danubio.....	28
Parte financeira.....	29
Boletim Commercial e Financeiro.....	29
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	29
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	30
Viagens e transportes.....	30
Aviação e aerostação — França — Inglaterra.....	30
Commercio portuguez.....	30
Linhas portuguezas — Revisores do Sul e Sueste — Benguela — Estudo de linha.....	30
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910 (Continuação).....	31
Arrematações.....	31
Agenda do Viajante.....	32
Horario dos combolos.....	32

## A greve ferroviaria

Não valeram conselhos—de outros mais competentes que nós, para os darmos—não attendeu o espirito impaciente da classe ferroviaria á necessidade de soffrear, por um tempo mais, as suas ambições, esperando occasião mais propicia para formular exigencias 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 accordo 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 extranhos.

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

Tendo reunido em assembléa magna em 4 do mez passado, os ferroviarios approvaram 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, Depósitos, Reservas, Officinas, Circumscrições 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 supprimidos os pontos estabelecidos pela Circular da Direcção Geral n.º 155.
- 6.º—Que sejam supprimidas 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 attestado medico.
- 8.º—Que, nos casos de doença julgada incuravel ou contagiosa de caracter perigoso, sejam mantidos os logares e respectivos vencimentos aos empregados doentes, seja por que tempo fôr, 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 politico ou por suppostos crimes previstos no codigo penal não provados posteriormente.
- 11.º—Que sejam considerados dias de ausencia como de licença com vencimento aos empregados nomeados para exercer funções judiciais ou outros cargos publicos 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 paes, 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 substituido o passe da Ordem da Direcção Geral n.º 13 para as familias dos empregados, por cadernetas kilometricas de 2.000 kilometros, 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 familia sejam immediatamente substituidos, quando se participe á 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 immediatamente preenchidas, preferindo-se o empregado mais antigo na categoria anterior.



20.º — Que sejam reformados e regulamentados os diferentes Serviços e respectivos quadros.

21.º — Que sejam regulamentados os deveres dos empregados para com a Companhia e d'esta para com os empregados, resultante de accordo entre as duas partes, publicando-se sobre o assumpto uma Ordem Geral do Conselho de Administração.

22.º — Que se publique periodica e pelo menos semestralmente o quadro da situação do pessoal das estações.

23.º — Que sejam garantidas aos empregados todas as concessões até hoje conferidas e aqui omissas.

24.º — Que a Companhia reconheça oficialmente a existencia das actuaes Associações de Classe.

25.º — Que a admissão de pessoal para os Serviços Centraes e outros escriptorios seja feita por concurso, ao qual serão admittidos todos os individuos com mais de 16 e menos de 25 annos, sendo preferidos, e em egualdade de circumstancias nas provas prestadas, os filhos legitimos dos empregados e os adoptivos devidamente reconhecidos pela Companhia, exceptuando-se porém d'esta disposição os empregados da Companhia que, tendo conhecimento do serviço, poderão ser admittidos na categoria de amanuense de 3.ª classe.

26.º — Que na admissão dos praticantes para as estações se mantenham as disposições actualmente adoptadas.

27.º — Que não sejam admittidos ao serviço da Companhia individuos extranhos ao quadro geral para logares superiores a amanuenses ou seus equiparados, exceptuando-se d'esta disposição os engenheiros que, nos serviços technicos, formarão um quadro especial, absolutamente separado.

Como explanação seguiam-se varias tabellas de vencimentos que, segundo o relatorio, deveriam ser adoptadas indistinctamente para todo o pessoal, e que representariam um augmento consideravel dos seus vencimentos, nunca inferior a 10 por cento e por vezes de 20 % e mais dos actuaes vencimentos. E depois, varias indicações, semelhantes a estas, com respeito ás Companhias da Beira Alta e Nacional.

O conselho da companhia reuniu, examinou as reclamações, estudou o meio de as attender e formulou a ordem da Direcção n.º 77, de 7 do corrente, concebida nos seguintes termos:

Tenho a satisfação de levar ao conhecimento do pessoal da Companhia uma série de medidas que o Conselho de Administração votou, sob minha proposta, na sua sessão de hoje.

Desde muito que o Conselho, em vista do augmento de receitas e do trafego, vem successivamente melhorando a situação do pessoal.

O Conselho perseverando no mesmo proposito e dentro dos recursos da Companhia resolveu dar, desde já, ao pessoal novas vantagens e na esperanza de que as receitas continuem augmentando, conta com o costumado zelo e dedicação dos seus agentes para poder proseguir na mesma orientação.

#### I — Exploração:

1.º — O quadro do pessoal d'estações é augmentado, a fim de melhor regular o trabalho nas estações; este augmento continuará a fazer-se no futuro, conforme as necessidades do serviço.

2.º — O quadro do pessoal de trens é augmentado na mesma ordem de idéas.

3.º — O vencimento mensal dos telegraphistas de 2.ª classe é elevado de 18\$000 a 20\$000 réis e os de 3.ª de 15\$000 a 16\$000 réis.

4.º — O abono por deslocações é elevado:

para os conductores de trens, de	200 a 400 réis
"    "    guarda-freios,      "	100 " 200 "
"    "    carregadores,     "	80 " 150 "

5.º — O typo de uniforme do pessoal de estações e de trens será modificado, supprimindo-se os distinctivos e os botões metallicos nos casacos e mantendo-se apenas nos bonets.

6.º — O numero de dias de licença com vencimento, de que trata a Instrução n.º 487, é elevado de 12 a 20 para todo o pessoal do quadro da Exploração.

#### II — Via e Obras:

1.º — A todos os ajudantes de secção e chefes de lanço que tenham mais de 10 annos de serviço n'essas cathogorias e que tenham bons antecedentes, ser-lhes-ha dado o augmento mensal de 5\$000 réis como premio de diuturnidade.

2.º — A todos os chefes de districto é augmentado de 100 réis o seu actual jornal, mantendo-se a concessão de diuturnidade de que actualmente gosam quando tenham mais de 10 annos na mesma cathogoria e bom comportamento.

3.º — A todos os sub-chefes de districto augmento de 50 réis no seu actual jornal.

4.º — A todos os assentadores augmento de 40 réis no seu actual jornal.

5.º — A todos os agentes das cathogorias indicadas acima, é elevado de 12 a 20 por anno o numero de dias de licença com vencimento de que trata a Instrução n.º 487.

6.º — A todos os guardas de passagem de nivel, homens ou mulheres, do quadro, são concedidos 20 dias por anno de licença, com vencimento, de que trata a Instrução n.º 487.

7.º — A todos os pedreiros e carpinteiros do quadro com habilitações para poderem dirigir obras, é elevado a 800 réis o seu actual vencimento diario de 600 réis.

#### III — Material e Tracção:

1.º — O vencimento dos machinistas e fogueiros é augmentado pela seguinte fórma:

Machinistas de 1.ª classe de	36\$000 a 40\$000 réis
"    "    2.ª    "    "	30\$000 " 35\$000 "
"    "    3.ª    "    "	24\$000 " 30\$000 "
"    "    manobras	22\$000 " 26\$000 "
Fogueiros de 1.ª classe	18\$000 " 24\$000 "
"    "    2.ª    "    "	15\$000 " 20\$000 "

Nos Depositos e Reservas o vencimento dos capatazes será de 700 a 800 réis por dia e o dos accendedores de 600 réis.

O vencimento dos limpadores fazendo parte do quadro será de 450 réis por dia, que no fim de 2 annos será elevado a 500 réis.

Terão o vencimento de 500 réis os limpadores quando façam serviço de accendedores.

2.º — A todos os agentes dos Depositos, Reservas e Circumscripções que trabalham nos domingos e dias feriados, será elevado de 12 a 20 por anno, o numero de dias de licença com vencimento de que trata a Instrução n.º 487.

#### IV — Pessoal dos escriptorios dos Serviços Centraes:

1.º — O numero de dias de licença com vencimento de que trata a Instrução n.º 487 é elevado de 12 a 20 por anno.

2.º — Aos amanuenses e empregados principaes que tiverem de fazer serviço de piquetes depois das 4 horas e meia da tarde, será feito um abono proporcional aos seus vencimentos sempre que o tempo a mais exceder meia hora, conforme se acha prescripto no n.º 10 da Ordem da Direcção n.º 3.

#### V — Disposições geraes:

1.º — Os passes a que se refere a Ordem da Direcção n.º 13 são, para os empregados do quadro, substituidos por uma concessão de percurso de 2.000 kilometros por anno.

A's pessoas de familia, comprehendendo os irmãos, menores de 21 annos vivendo sob o mesmo tecto e a cargo dos agentes, continua a fazer-se a concessão do passe a que se refere a Ordem da Direcção citada.

2.º — Os bilhetes de identidade concedidos aos agentes e pessoas de familia serão logo substituidos no caso de perda devidamente comprovada.

Aproveito a occasião para informar o pessoal de que será mantida a regra de os filhos de agentes da Companhia não servirem sob as ordens immediatas de seus paes, salvo casos excepcionaes devidamente justificados e que serão submettidos á approvação da Direcção Geral.

A Companhia facilitará, sempre que não haja prejuizo de serviço, a frequencia de cursos escolares aos seus agentes.

O estudo da reforma dos regulamentos de serviço e dos quadros do pessoal continua a ser feito sem interrupção.

A Companhia vae tratar de realizar com as outras Administrações de caminhos de ferro do paiz os convenios necessarios para que os bilhetes de identidade sejam validos para todas as linhas.

Para a applicação pratica das diferentes disposições constantes d'esta Ordem serão feitas as instrucções especiaes necessarias.

Todo o pessoal deverá ver n'estas medidas a prova dos desejos do Conselho de Administração e da Direcção Geral, de o associar á prosperidade crescente da Companhia.

Sinto-me particularmente feliz, em as poder levar ao conhecimento do pessoal, ao qual agradeço o concurso que nelle tenho encontrado até agora, manifestando-lhe a convicção em que estou de que continuará a empregar o mesmo zelo e a mesma dedicação pelo serviço da Companhia.

Seguindo-a no dia 10 a ordem n.º 78 que diz:

Tenho a satisfação de levar ao conhecimento do pessoal que o Conselho de Administração da Companhia, continuando no exame da situação do mesmo pessoal na orientação já indicada na Ordem da Direcção Geral n.º 77, de 7 do corrente, approvou, sob minha proposta, as seguintes medidas:

Augmentos de vencimento

Chefes de estação de 2.ª classe.....	mensal 3\$000 réis
"    "    "    3.ª    "    .....	" 3\$000 "
"    "    "    4.ª    "    .....	" 3\$000 "
Factores de 1.ª classe.....	" 2\$000 "
"    "    2.ª    "    .....	" 2\$000 "
"    "    3.ª    "    .....	" 2\$000 "
Aspirantes.....	" 1\$500 "
Escrepturarios, fieis e factores ajudantes.....	" 1\$500 "



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 Alfaiellos.....	"	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 logares aos empregados detidos por delicto politico ou por suppostos crimes previstos no Código Penal que não tenham relação alguma com o serviço da Companhia e não provados posteriormente.

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

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

Está-se procedendo á compilação dos differentes regulamentos, ordens, ins rucções e circulars de serviço por forma a facilitar ao pessoal a conveniente applicação das mesmas.

Com as medidas constantes da Ordem da Direcção Geral n.º 77 e da presente e com os consideraveis augmentos 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 augmentado successivamente, tambem é certo que as despesas as teem acompanhado de perto, e assim a percentagem do augmento 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 satisfazer 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 Commissão 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 consideravel encargo.

A Companhia dá assim uma cabal demonstração de como continua a ter a peito os interesses do pessoal, e conta com a intelligencia, 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.ºs 77 e 78, mais as seguintes:

1.º—Augmento geral de 100 réis ao pessoal jornaleiro das officinas geraes, depositos, reservas, circumscripções de material, officina de Ovar e de telephones.

2.º—A redução a 9 das horas de trabalho nas officinas geraes.

3.º—Pagamento semanal em Lisboa.

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

1.º—Estabelecimento cuidadoso dos preços de tarifas sobre bases tão estaveis quanto possiveis.

2.º—Prover tanto quanto possivel os logares vagos de officiaes e ajudantes e aprendizes que estiverem habilitados.

3.º—Admissão de aprendizes segundo a lei do trabalho dos menores.

4.º—Readmissão dos operarios que forem obrigados a sair da Companhia por motivo do serviço militar.

5.º—Pagamento do vencimento de conductor ao guarda-freio, quando este faça funcções de conductor.

6.º—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 paralyzada, 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 circumstancia 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 proposito 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 ahi 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 pôde 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.º 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 padecia 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 augmentados, sendo, tam-



bem, preposição exagerada, para armar ao effeito, 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 differentes 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 edificios, o que representa conforto e facilidades para o pessoal;

A' integralização, que ainda não pode 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 60,5000 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>—Reduzir 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 caracter 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 ultteriores 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 patrioticos do pessoal, para tornar ainda mais intima a collaboração 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 grévistas, foi aceita com enthusiasmo, terminou a greve a contento de todos, sendo levado em triumpho o dedicado negociador.

E é curioso notar aos que tanto se empenham em acirrar a lucta 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 util 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 á 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 difficuldade — que o era para o governo, porque não só não havia motivo algum para aquella exoneração, como porque o funcionario visado era de difficil 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>ma</sup> Sr — O abaixo assignado, engenheiro chefe de 1.<sup>a</sup> classe do corpo de engenharia de obras publicas, tem exercido, desde a creação 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 syndicancia 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, attribuindo-lhe os seus promotores, por fundamento principal, a sua permanencia no cargo que exerce. Não quer o requerente, em tão grave conjunctura, crear difficuldades 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 possui 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 depór 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 grévistas procurou, no sabado, os srs. director e chefe do movimento daquellas linhas, declarando-lhes que os grévistas estavam dispostos a retomar o trabalho sem mais condições que a de não serem processados por terem desobedecido ao decreto de regulamentação das grèves, respondendo o snr. Brito Camacho que não aceitava condição alguma.

Interveio ainda em favor daquelle 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 grévistas, 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 prova-da 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 inequívocas de energica repressão, 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 grêves 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 conflicto nas outras linhas.

O mesmo fez o da Companhia Nacional.

Está, assim terminada a grêve, e desejamos poder dizer: as grêves 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 trafego 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 constituida 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 faculta 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.º lanço e o 23 do 4.º, 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 communicação.

A estação do Louzal fica perto da mina na lombada que separa as duas ribeiras. Alem della o traçado aproxima-se do primitivo, seguindo parallelamente 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<sup>m</sup>,93 e as curvas 4:564<sup>m</sup>,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<sup>m</sup>,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</sup>/<sub>m</sub>, como no projecto.

As rampas sommam 5:843<sup>m</sup>,95, os declives 7:983<sup>m</sup>,95, os patamares 4:025<sup>m</sup>,73.

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

O volume por metro corrente era de 10<sup>m</sup>,916 no projecto, tendo-se conseguido realisar 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.

Ha na variante 3 estações, a saber: Bairros, Louzal, Ermidas, separadas respectivamente pelas distancias de 3<sup>km</sup>,522 e 4<sup>km</sup>,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 ha 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 trafego 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 redução, o rendimento da linha, cresce.

\*

Por portaria recente foi approvada a variante do 1.º lanço da 2.ª 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 povoada.

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

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

As terraplenagens são insignificantes, reduzindo-se a 3<sup>m</sup>,560 d'excavação por metro corrente, havendo 7:233<sup>m</sup> de deposito. As distancias medias de transporte são de 57<sup>m</sup>,54 para carro de mão, e 312<sup>m</sup>,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 acesso 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 Louzal, dão logar a alongamentos que sommam 3.025<sup>m</sup>; a ambas corres-



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

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

Está approvedo 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 soffre 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 affirmar em absoluto que seja a melhor e que a sua superioridade seja incontestavel.

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 circumstancia de que apenas tem nellas algum valor o trafego de mercadorias e que a concorrência da cabotagem em tão longo percurso obriga a preços inferiores, independentes da distancia. Para o publico é portanto indifferente 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 kilometros, de mediana difficuldade, emquanto 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, porem, 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 á 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 logar a uma economia de 700 contos.

E' enorme o exagero. O troço do projecto approvedo entre o alto da Camarinheira e Setubal-Mar, méde 22,<sup>km</sup>7 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,<sup>km</sup>3 que devem custar cerca de 300 contos. A

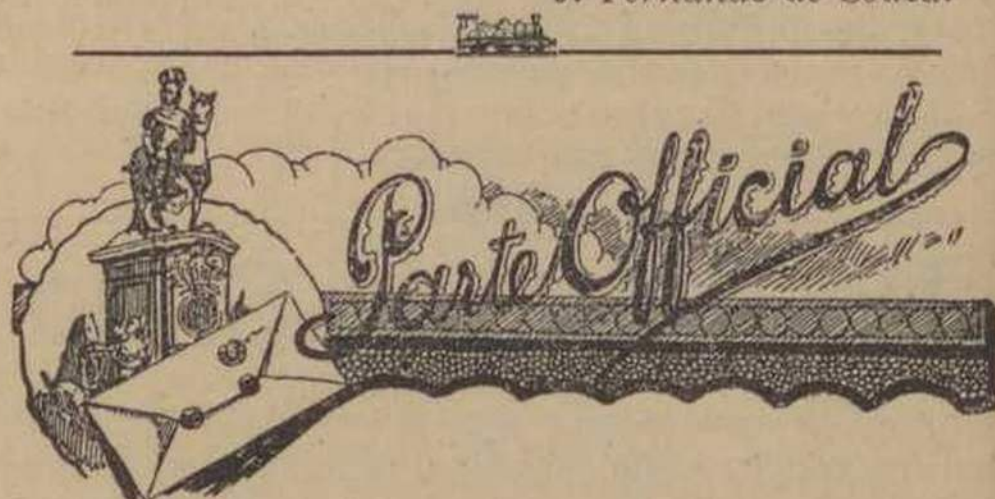
economia sobre o traçado approvedo é de 200 contos. O encurtamento no percurso para Lisboa é de 6,<sup>km</sup>3.

Tanto esta variante, como o traçado approvedo, teem vantagens e inconvenientes.

O maior percurso para Setubal affecta 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 acção do ministro para resolver conforme o criterio que o estudo do assumpto lhe inspirar.

J. Fernando de Souza.



## MINISTERIO 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.<sup>a</sup> — O concessionario apresentará ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mappas estatísticos 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.<sup>a</sup> — O concessionario não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que a 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 policia, do livre uso da estrada e dos trabalhos que nella forem executados com autorização do Governo.

19.<sup>a</sup> — O concessionario, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construcção, conservação e exploração da linha ferrea, e á policia e conservação da faixa da estrada, ás leis e regulamentos vigentes.

20.<sup>a</sup> — O caminho de ferro com todos os seus edificios e accessorios necessarios para o serviço, incluindo officinas, o material fixo e machinas fixas de qualquer natureza ficam, desde a sua construcção ou collocação, pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum 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.<sup>a</sup> — 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 occupado pela linha ferrea.

22.<sup>a</sup> — 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.<sup>a</sup>.

23.<sup>a</sup> — Finda a construcção 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.<sup>a</sup>, e devendo o concessionario completar essa caução no prazo de um mez depois de devidamente intimado para esse fim, logo que, para os effeitos da referida condição 5.<sup>a</sup>, se tenha recorrido ao referido deposito de garantia.

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

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



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

3.º Se iniciada a exploração, o concessionario a interromper por trinta dias consecutivos, ou sessenta interpollados durante doze mezes;

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

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

26.ª — 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.ª, sem obrigação de indemnizar o concessionario, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegados para justificar o pedido de indemnização, e entregar-lhe-ha o deposito de garantia que existir.

§ unico. Poderá o Governo, por essa occasião, adquirir o material circulante, gado e quaesquer outros provimentos existentes, os quaes serão pagos ao concessionario segundo a avaliação dos lousados.

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

Os alargamentos da estrada e das obras de arte e todos os demais trabalhos effectuados, como desvios e variantes, ou quaesquer outros, ficarão pertencendo ao dominio do Estado para todos os effectos.

28.ª — Se o Governo resolver manter o serviço de exploração do caminho de ferro, no caso previsto no n.º 3.º da condição 25.ª, ou a linha se achar em exploração quando se der a caducidade, deverá o caminho ser posto em praça logo que aquella for decretada, com todo o seu material fixo e circulante e mais dependências, por espaço não inferior a dois mezes nem excedente a seis mezes, 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 Depositos á ordem de quem pertencer.

§ 1.º Se não houver licitante, ou o preço offerecido em praça for inferior ás despesas acima referidas, ou o Governo resolver repor a estrada no seu antigo estado, supprimindo a exploração da linha ferrea, proceder-se-ha á venda em hasta publica do material fixo e circulante e mais provimentos pertencentes ao concessionario, e o remanescente, depois de pagas todas as despesas feitas com a reparação e restabelecimento da estrada, será depositado na Caixa Geral de Depositos, 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 importancia do deposito de garantia.

29.ª — Os direitos conferidos e as obrigações impostos ao concessionario pelo presente contrato de concessão não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previa approvação do Governo.

30.ª — Na construção e exploração da linha ferrea serão, em regra, admitidos empregados e operarios portuguezes.

31.ª — 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 concessionario, e um terceiro pelo Supremo Tribunal de Justiça.

32.ª — No caso de força maior devidamente comprovada e aceite pelo Governo, poderão ser prorogados os prazos constantes destas condições, por meio de diploma publicado na Folha Official.

Pelo segundo outorgante Antonio Cerqueira Magro foi dito que acceita o presente contrato com todas as condições, clausulas e obrigações acima indicadas, de que tem inteiro conhecimento, ás quaes se submete para todos os effectos 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 concluido o presente termo de contrato, que se acha escrito em onze folhas deste livro, assistindo como testemunhas o segundo official e o amanuense deste ministerio Carlos Augusto Elbling e Arthur Chichorro.

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

Abaixo vão colladas e devidamente inutilizadas duas estampilhas do imposto do sello, na importancia total de 25100 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 commissão 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 inexactidões 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 economico de 1910—1911, incorporado 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 effectiva a ampliação dos quadros dos mesmos caminhos de ferro, approvada 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 accordo 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, importancia 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 capitulo 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 emprestimos e garantias de juro, depois de deduzidos os encargos de emprestimos descritos na divida publica na importancia de réis 406:205\$168, e em 1.021:522\$832 réis no artigo 103.º, despesas a satisfazer pelas receitas disponiveis 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 annexo 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 immediatamente 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 nelle 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.



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

Capítulos	Artigos	Designação da despesa	Importancias
1.º		<b>Despesa de exploração</b>	
		<i>Conselho de administração:</i>	
1.º		Conselho de Administração .....	6:340\$000
2.º		Serviços centraes .....	9:444\$000
3.º		Subsídios á Caixa de Aposentações e pensões de medalhas .....	27:833\$500
		<i>Direcções:</i>	
1.º		Direcção e serviços geraes .....	139:951\$000
2.º		Serviço de movimento .....	646:757\$200
3.º		Serviço de via e obras .....	381:545\$550
4.º		Serviço de tracção .....	691:419\$500
5.º		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 construcções, obras complementares e material circulante .....	1.021:522\$833
			1.599:428\$000



## Ai 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 predomínio 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 realisar 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 augmentar de cada vez mais as despesas 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 realisarem 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 capitaes 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 construcção 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 eventuaes da Companhia.

Denunciando o resgate em 1904, o conselho federal informou aquellas duas potencias da resolução tomada, offerecendo-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 affirmam no estrangeiro e no-lo asseguram patriocios 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 pretensão, do que resultou por fim 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 suisso, esta convenção foi acerrimamente atacada pela imprensa daquelle paiz, cujos jornaes annunciaram contra ella uma vivissima opposição 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 ellas numa consulta do professor von Maritz 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 logar de se haverem com uma empresa, teriam que



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

Aquella 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 a 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 Allemanha e a Italia, que, em ponto algum, fixaram o direito de opposição ao resgate nem prescreveram que a linha seja particular.

O facto de não estar consignado o direito de opposição 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 proficua 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.º e 15.º 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 contrahidas 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.º 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 a Allemanha 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 Allemanha nem a Italia tem o direito de excluir um daquelles 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 Allemanha e á Italia pelos tratados internacionaes devem ser respeitados pela Suissa no futuro, quão 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 alacaria os tratados concluidos se resgatasse a rede sem approvação daquelles dois estados, deve repellir-se formalmente».

Demais parece que a Allemanha não estava disposta a sustentar a valer esta these, 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 trafego 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 suiso».

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

Quanto á Italia, o relatorio do governo reconhece que o tratado de 1909 amplia os direitos dos estados subvencionantes; 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 Allemanha 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 accordo com a Italia.

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

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

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

Evidenciada a inconsistencia destes dois direitos invocados pela Allemanha 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.º da primeira estipulava que se o dividendo a pagar aos accionistas da linha ultrapassasse 7 por cento, metade do excesso seria rateado pelos estados subvencionantes proporcionalmente aos seus subsidios.

Ora, por calculos que expõe a revista citada, conclue-se que, durante os dez annos que precederam a denuncia do resgate, a Italia e a Allemanha 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 augmento do rendimento das linhas, o chanceller do imperio allemão duvida dos futuros superdividendos, por causa da concorrência de outras linhas.

O director dos caminhos de ferro imperiaes allemães, 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 melhora futura no rendimento da linha, por causa do augmento que se dá no coeeficiente de exploração em todos os caminhos de ferro e principalmente pela concorrência ameaçadora dos outros tunneis dos Alpes».

O artigo 9.º 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 e a do super-dividendo declara-as de pouco valor (*von geringer Bedeutung*).

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



tros 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 theorica accrescida, para compensar o maior custo de construcção e exploração de um caminho de ferro em região montanhosa.

Como compensação dos direitos da Allemanha e da Italia sobre a linha do S. Gothardo, offereceu o Conselho Federal Suíço 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 suíços.

Na conferencia que principiou em 20 de março de 1909, a Allemanha e a Italia reclamaram uma redução de 65 por cento nas sobre-taxas, fundando-se no artigo 9.º da convenção de 1878, que depois se affirmou no parlamento allemão 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.º da convenção de 1909).

Resulta desta concessão uma diminuição de receitas para os caminhos de ferro suíços de 975:000 francos annuaes 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 despesas de exploração na rede do S. Gothardo, prescreve o mesmo artigo 12.º que se auctorisae a Suíssa 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 Suíssa e até para a ampliação da sua rede ferroviaria.

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

De facto, no artigo 10.º da convenção de 1869 estipularam a Italia e a Allemanha 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 allemãs.

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

Baseando-se no artigo 15.º 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 empresa mais extensa, os negociadores allemães 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.

## Maiores e menores cotações 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	40,15	38,95	40	38,60
	" " 3 % coupon...	39,30	39,30	39,60	39,30	39,90	39,30	39,30	39,30	40,15	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 % 1903 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.ª 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.ª serie...	63,500	63,500	65,000	63,400	—	—	68,000	65,800	67,400	66,500	67,000	67,000
	" " 3 % 3.ª 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. Atravesd'Africa	87,500	86,500	87,100	86,900	—	—	88,200	88,100	89,000	88,600	89,500	86,300
	" " Real 3 % 1.ª gr.	71,000	71,000	71,000	71,000	71,000	71,000	—	—	54,500	54,500	—	—
	" " Real 3 % 2.ª 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.ª g	—	—	—	—	—	—	61,500	61,500	—	—	—	—
	" " Nac. coup 1.ª 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.ª 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.ª 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	241	282	258	272	243
	Obrig. Comp. Real 1.ª grau.	368	354	370	359	368	355	359	355	363	355,25	363,50	352
Londres.	" Comp. Real 2.ª grau.	273	267	278	270	278	273	281	275	278	275,50	277	270
	" Comp. da Beira Alta.	310	298	315	309	315	310	320	295	319	316,50	318	310
	" Madrid-Caceres-Port.	140	137	141	138	145	140	153	139	150	148	146	137
	3 % portuguez.....	65,50	64	66,75	65	66,75	66	67,50	66,75	68	67,25	68,50	68
	Obrig. Atraves d'Africa ....	86,93	85,37	87,12	86,12	87	86,37	87,93	87	87,68	86,25	88,87	87,50



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 accrescentar outro artigo, o sétimo, em que se estipula que a linha do S. Gothardo 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 Italia, sem compensação alguma para a Suíça, limitando-lhe até a soberania em assuntos ferroviários.

Com effeito, esta clausula dá á Allemanha e á Italia o direito de fiscalizar as convenções que as linhas federaes queiram fazer com as redes estrangeiras, para verificarem se ali se não encontram condições que mais as favoreçam do que ás linhas daquellas duas nações.

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

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

Competirá, portanto, aos governos da Allemanha e da Italia a apreciação daquellas projectadas medidas, de maneira que, antes de qualquer combinação ferro-viaria, a Confederação ha de ser obrigada a pedir auctorização áquellas duas potencias.

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

Resumindo finalmente em seis escassas paginas 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 Allemanha e da Italia, este ficou liberto de compromissos que tomara, sem duvida, 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 independência, tenha sido approvada.

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

Desde que Bismark impoz o tratado de Francfort á França, entrou a Europa num periodo que pode condensar-se nas duas palavras *væ debilis*, ou *ai do fraco*, como diriamos em portuguez.

Mello de Mattos

e titulos de Caminhos de ferro nas bolsas portugueza 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	Dezemb.	37,40
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	"	37,40
21.800	21.150	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	"	20.500
59.500	57.400	59.600	58.600	59.900	58.500	59.000	57.400	57.600	54.000	53.700	52.500	Abril ...	61.500	"	52.500
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	"	48.000
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	Outubro.	8.700
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	Janeiro	79.200
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	Dezemb.	78.000
65.700	63.400	65.300	64.500	64.600	64.000	64.500	63.000	64.500	63.300	65.800	64.000	Maio ...	68.200	Outubro.	63.000
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	Jul. e Ot.	62.000
69.500	64.700	66.100	66.000	66.000	65.700	66.000	63.500	66.000	65.000	67.300	66.000	Julho ...	69.500	Outubro.	63.500
96.000	96.000	—	—	—	—	—	—	98.000	98.000	96.800	96.800	Abril ...	101.500	Julho ...	96.000
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	Dezemb.	150.000
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	Nov. e D.	130.000
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	"	90.000
109.000	107.500	109.000	108.500	108.500	108.000	—	—	106.000	100.000	103.000	98.000	Janeiro	117.000	Dezemb.	98.000
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.	101.500	Julho ...	59.000
5.700	5.600	5.800	5.650	5.800	5.800	—	—	5.500	5.200	5.200	5.200	Janeiro	7.000	Nov. e D.	5.200
75.500	73.500	70.500	66.500	69.000	66.500	69.500	65.000	64.600	61.200	62.000	57.700	"	89.000	Dezemb.	57.700
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	"	56.000
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	"	62.000
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	Maio ...	54.500
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	Julho ...	46.200
58.800	58.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	"	61.500	"	58.800
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	Dezemb.	71.400
64.500	64.000	64.700	64.500	64.100	64.100	64.000	64.000	—	—	—	—	Ab. Mal. Jun.	67.000	Janeiro.	63.600
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	Junho ...	67.000
85.000	69.000	71.300	69.000	71.300	71.000	73.500	71.000	73.600	73.000	74.300	73.800	"	87.500	"	60.000
72.000	66.000	69.000	63.000	68.000	68.000	69.000	68.000	—	—	66.000	64.000	"	78.500	Agosto ...	63.000
68,25	67	67	65,65	68,35	57	68,40	64	66	63,50	67	65,80	Junho ...	68,60	Setemb.	57
365	360	362	362	370,50	364	370	350,50	355	350	350	350	Abril ...	390	Junho ...	345
37,50	35	37,50	35,25	44	39,50	41,75	38,50	41,75	39,25	41	39	"	49	Janeiro	33,50
419	400	492	391,50	420	407	413,50	405	421	405	425	420	Agosto ...	492	Agosto ...	391,50
252	235	257	242	268	259	263	254	270	251	284	271	Dezemb.	284	Janeiro	203
363	340	353,50	347	353	343,50	351	333	339,50	334,25	347,50	300	Fever ...	370	Dezemb.	300
275	261	277	268,50	289,50	283	288	270	274,50	264	270,50	262	Setemb.	289,50	Julho ...	261
311	307	313	309	314	311	315	300,50	308,75	303	312	302	Abril ...	320	Abril ...	295
140	135	144	138	154	142,50	146	140	145,75	142,50	148,75	144	Setemb.	154	Julho ...	135
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	Dezemb.	63
88,87	88,50	89,75	88,50	90,75	89,25	90,81	86,50	86,93	85,50	86,93	86	Outubro.	90,81	Janeiro	85,37





## XIV

Ulm e a sua torre. — Carros electricos sem conductor. — Um cortejo historico. — Stuttgart. — A linha do valle do Danubio.

Ulm é uma pequena cidade na margem do Danubio, notavel pelas suas curiosas construcções dos seculos 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 edificios deste genero. 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 sufficiente 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 electricos, 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 á Baviera.

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

Estes carros electricos tambem teem uma singularidade que já vimos noutras partes, mas raras vezes: — não ha conductor; o passageiro toma o seu bilhete, introduzindo o diuheiro num distribuidor automatico, ao lado da porta, e sae do carro sempre pela plataforma da frente, lançando o bilhete, á 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 necessarios porque para os arredores ha o carro electrico 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 tomamos 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 notavel que se preparava, se deve o termos dedicado á pequena cidade uns dias de permanencia que nos decorreram agradaveis.

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

Tratava-se do centenario da entrada de Ulm no reino de Wurtemberg, 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 média, havendo, entre outros festejos, um cortejo historico, 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 familias os seus trajes da idade média, tão pittorescos como originaes.

Meninas da alta roda vestiam fatos de sedas de côres as mais berrantes, cobrindo a cabeça com as mais phantasiosas toucas; rapazes vestindo fatos de velhas eras com os seus chapéos de feltro, de 30 centimetros de alto; gente dos arredores com os seus costumes aldeãos; 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 coroadas 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 differença 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 Wurtemberg, 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 edificios, tendo ao fundo a residencia real.

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

Mobílias 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 electrico e um ascensor e dando a volta por outro carro.

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

Varios edificios são de uma imponentia de construcção admiravel, e entre elles, o mais moderno, a Rathaus (câmara municipal), destaca-se pelo seu primoroso estylo architectonico.

A linha por onde se sae de Ulm para oeste, em direcção 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 Hœllenpass (desfiladeiro do inferno) é duma belleza 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 45920 e 45918,9, ou seja no mesmo cambio da venda do fim do anno.

Hontem, sabado, ficaram ellas no mercado a 45900 compra, 45950 venda e o cambio Rio Londres a 16 9/32, equivalendo a libra no Rio a 145740,882 francos.

	EM 14 DE JANEIRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	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 titulos	JANEIRO												
	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	38	38,05	38	38	38	38,05	38	38	38	—	—	—	—
Divida Interna 3% coupon .....	38	38,05	38	38	38	38	38	38	38	—	—	—	—
" 4% 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% 1890 .....	50.000	50.000	—	50.500	—	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	—	9.000	9.000	9.000	9.000	9.050	—	9.000	9.000	9.000	9.000	—	—
" 4 1/2% 1905, (G.º de F.º Est)	—	79.500	—	—	—	—	—	—	80.000	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (G.º de F.º Est)	—	78.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	63.500	63.800	63.800	63.800	63.900	63.900	64.100	63.900	63.900	64.000	64.000	—	—
" 3% 2.ª série .....	—	62.300	—	—	—	62.300	62.400	62.300	62.300	62.300	62.300	—	—
" 3% 3.ª série .....	65.300	65.300	65.800	65.900	65.900	65.900	65.900	65.900	65.900	65.900	66.000	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações 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 & Acores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94.500	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. ....	—	64.500	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	5.200	—	5.000	—	—	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 Atraves d'Africa .....	—	84.200	—	84.000	84.000	—	83.800	—	83.500	—	83.600	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	51.500	—	—	—	—	—	50.000	49.900	49.900	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	71.500	71.500	—	71.500	—	—	70.000	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" predias 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª série .....	66,30	66,20	64,75	64,90	69,95	65,05	65	64,50	64,60	64,90	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-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	—	263	262	260	256	256	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	296	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	147,50	149	151	154	154	153,50	152	150	—	150,50	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	64,75	65	64,75	65	65	65	64,50	64,75	64,50	64,50	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa ..	—	—	—	86,31	86,31	—	86	—	86,25	86,37	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA		
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral .....	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	29 27.670.355	- 78.355	951.448	954.150	- 2.702	
Sul e Sueste.....	20 "	638 1.684.988.770	638 1.548.756.735	+136.232.035	2.641.048	2.427.518	+213.530		
Minho e Douro .....	" "	428 1.723.717.000	413 1.674.517.207	+49.199.793	4.027.376	4.054.521	- 27.145		
Beira Alta ..	2 "	253 493.589.118	253 458.402.036	+35.187.082	1.950.945	1.811.865	+139.080		
Companhia Nacional .....	31 "	185 172.910.917	185 170.737.481	+ 2.153.236	934.653	923.013	+ 11.640		
Guimarães .....	31 Outubro	56 121.740.194	56 118.236.336	+ 3.503.858	2.173.932	2.111.363	+ 62.569		
Porto á Pova e Famalicão ....	30 Setembro	64 135.404.698	64 127.453.816	+ 7.950.882	2.115.698	1.991.465	+124.233		
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	20 Dezembro	3.681 128.593.545	3.681 125.663.578	+ 2.929.967	34.934	34.138	+ 796		
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	" "	3.664 112.995.204	3.664 109.925.298	+ 3.069.906	30.839	30.001	+ 838		
Andaluzes ..	" "	1.083 23.430.255	1.083 20.840.343	+ 2.589.912	21.634	19.243	+ 2.391		
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31 "	777 9.280.291	777 8.619.402	+ 660.889	11.943	11.093	+ 850		
Zafra a Huelva .....	" "	180 3.478.904	180 3.348.594	+ 130.310	19.327	18.603	+ 724		



## VIAGENS E TRANSPORTES

### De Coimbra a França

Não compreendendo a tarifa internacional de passageiros, para França, bilhetes directos para as procedências de Coimbra, a Companhia Portuguesa 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 também despachada directamente a bagagem.

### De França para Portugal

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

### Madeiras por vagão completo

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

## 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 Soprowith, concorrente ao premio de oito mil libras, destinado ao aviador que fizer a travessia da Mancha em um aparelho 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 também 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 aparelho precipitou-se no solo.

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

O aparelho ficou inutilisado.

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

Outro concorrente, Cecil Grace, partiu de Douvres, descendo 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 aparelho, 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 reúne 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 egual distancia dos dois biplanos.

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

As peças que nosapparelhos 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

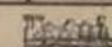
### Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1910 — Janeiro a Março

#### 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.....	1.382.337	1.172.518
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	1.716.636	1.527.944
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	663.554	463.337
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	7.521.011



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

**Benguella.** — Por noticias telegraphicas recebidas no ministerio da marinha, sabe-se que as chuvas torrencias que ultimamente caíram 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 inglezes, 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:

Ill.º e Exc.º 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 provincia 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.º do estatuto da Companhia, approved pelo Governo, e no art. 68.º do contracto de concessão approved pelo parlamento.

Era esta, naturalmente, a forma mais legal e mais imparcial de se resolver a questão; mas, apesar da necessidade imprescindível 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 á Companhia.

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

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.º 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.º se sirva ordenar o pagamento daquella importancia, segundo o disposto no § 4.º, do art. 22.º do citado contracto, afim 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 (*Trustes*), approved pelo representante do paiz em Londres. Nesta esperança, vimos rogar a v. exc.º a fineza de tomar o nosso justo pedido na devida consideração, tanto mais, que temos em preparação o relatorio e contas, que teem 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 extrordinario, é que, a maior parte dellas, 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, resolveu justificar-se, e explicar a questão, documentando largamente essa justificação, de forma a não deixar duvidas no espirito de pessoa alguma.

Hoje já não é licito a ninguém reeditar as antigas apreciações, sem com isso demonstrar uma absoluta má fé, ou uma completa ignorancia 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 duma vez, testemunharam o seu espanto pelas revelações ali feitas, não havendo uma unica nota discordante, nem uma unica contestação aos documentos apresentados.

(Continua).

## ARREMAÇÕES

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 conjuncta 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...	7,000
Total até.....	346,792

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar 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 effectuado 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 effectuado 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 relógio 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 Commissão 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 relógio 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 Commissão 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 relógio 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 Commissão 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 relógio externo da estação do Rocio.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

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

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e acedados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telefone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

**LISBOA Canha & Formigal.**—Artigos de mercaderia.—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. Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

**SETUBAL Grande Hotel Esperança.**—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio 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 electrica—Luxeoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

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

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

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4	4 14	4 41	4 56
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12 5	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 18	5 30	6 1
7 40	8 13	8 24	8 50
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 57	5 31	5 57
7	7 28	7 45	8 11
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 3		

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
5 30	6 34	6	7 4
6 15	7 19	6 55	7 56
8 10	9 6	7 40	8 35
9 10	9 46	8 48	9 33
9 45	10 41	9 56	9 32
10 40	11 16	9 15	10 7
10 45	11 49	9 36	10 32
12 15	1 19	10 50	11 54
1 40	2 16	11 26	12 2
1 45	2 49	12 15	1 19
3 10	3 46	1 50	2 54
3 15	4 19	2 26	3 2
4 40	5 16	3 15	4 19
4 47	5 37	3 56	4 32
5 20	6 10	4 28	5 14
5 50	6 46	5 26	6 2
6 15	7 19	6 15	7 19
7 40	8 16	6 56	7 32
7 45	8 49	7 5	7 51
9 15	10 19	8	9 4
10 40	11 16	9 20	10 24
10 45	11 49	9 56	10 32
12 25	1 15	10 50	11 54
		11 26	12 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10 42	11 14	12 14	12 43
1 20	1 52	2 20	2 49
3 3	3 35	4	4 29
3 45	4 22	6 18	6 53
7 23	8 3		

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 58	5 3	6 5
8	9 6	6 43	7 45
9 25	10 31	7 36	8 40
11 45	12 20	8 35	9 5
12 18	1 25	8 43	9 45
2 20	3 27	10 32	11 33
4 29	5 4	12 35	1 33
4 55	6 2	2 39	3 40
5 37	6 41	3 35	4 13
6 10	7 20	4 32	5 37
8 19	9 27	5 28	6 58
10	10 45	7	8 3
11	12 8	8 32	9 30
12 20	1 30	10 27	11 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 28	11 12
10 55	11 38	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
2 28	3 11	4 47	5 29
3 25	4 18	5 43	6 30
4 44	5 27	7 1	7 45
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 49

Mais os da Povoas.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
7 20	7 30	6 38	6 48
4 35	4 43	9	9 8
6 7	6 18	6 5	5 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	12 55	1 53

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
5 58	7 20	2 38	4 5
12 33	1 56	7 59	9 22

Mais os de Setil.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setil	Lisboa	
4 35	5 58	10 5	11 26

Mais os de Entroncamento.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
10 35	1 32	10 11	1 5
al 4 22	6 4	al 12 21	2 5
8	11 27	4 5	3 45
	11		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
6 54	10 28	4 15	9 20
4 35	7 34	11 27	5 15
		8 10	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Muge	Vendas Novas	Muge	
8 42	10 27	11 15	2 56
3 55	7 16	8 15	10 28

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Entroncamento	Setil	
8 40	9 51	5 40	7 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	8 25	6 35	5 15
9 45	3 20	8 50	2 40
1 35	12 36	9 36	12 33
5 30	11 17	9 5	10 50
d 5 50	e 12 25	8 45	6 25
9 30	7 31		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entronc.	Porto	
e 3 52	1 58		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 35	6 43	9 8	2 5
1 42	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
8	7 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Badajoz	Entronc.	
		5 54	10 18

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Badajoz	T. Vargens	
4 30	9 34	10 45	3 44
8 35	11 30	6 15	9 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Valencia	T. Vargens	
3	7 20	4 49	8 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Valencia	Entronc.	
		7 42	12 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Guarda	Entronc.	
12 30	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Abrantes	Guarda	Abrantes	
3 20	11 5	4 35	11 15
		3	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Guarda	C. Branco	
2 42	10 42	6 40	2 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
10 35	11 10	1 55	2 34
1 10	2 42	11 33	12 11
6 40	7 12	7 40	8 22
7 47	8 28	8 55	9 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
4 19	6 17	11 12	12 48
		9 55	11 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 25	12 44	2 35	3 48
4 31	5 46	6 1	7 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
10 5	11 3	8 11	9 3
3 32	4 30	11 50	12 43
9 40	10 35	7 34	8 27
11 4	11 58	9 59	10 48

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
4 50	6 34	12 20	1 50
7 20	9 2	5 19	6 51

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
5 30	8 2	1 35	3 56
6 30	8 57	5 50	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 56	3 30

### VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
5 5	6 34	5 15	6 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8	10 27	7 15	9 43
6 45	9 12	3 15	5 44

### BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	10 10	11 55
7 5	8 55	5	6 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 45	1 7	6 35	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
4 25	1 10	9 35	4 30
9 50	4 2	1 47	6 36
1 28	6 55	4 5	11 40

### SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6	6 35	5 55	6 30
q 7 25	8	9 15	9 50
8	8 35	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
		2 50	3 25
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 22	8
8 20	8 58	9 44	10 24
h 12 30	1 13	h 11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Pinhal Novo	Lisboa	
8	9 22	11 48	1
8 20	9 24		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
P. Novo	Aldegallega	P. Novo	
9 25	9 43	8 5	8 29
12 16	12 34	11 18	11 43
6 55	7 13	5 50	6 14
9 25	9 44	8 16	8 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	