

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Fomento  
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 612

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros  
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

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

LISBOA, 16 de Junho de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telephone 27  
Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao Publico: Additamento á tarifa de despesas accessorias.— Tarifa especial interna n.º 10 (G. V.). Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.



## SUMMARIO

Paginas

A linha de Portalegre, por Fernando de Sousa.....	181
A energia eléctrica no Rio de Janeiro, por Mello de Mattos .....	183
Parte Oficial. — Modificações no Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.....	185
Victorino Vaz Jnnior.....	186
Pedro Arnaud de Menezes.....	187
Os primeiros tremvias .....	187
O Commercio nos Tropicos .....	187
A iluminação do Canal do Panamá .....	187
Caminhos de ferro do Estado.....	187
Viajens e Transportes.....	188
Notas de Viagem. — XXXIV. — (Illustrado) — De Rimini a San-Marino. — Uma república liliputiana. — Presidentes aos semestres. — Muitos concelhos n'uma população pequena. — Uma presidencia por 90\$000. — Imposto do sello, correio e moeda. — 31 funcionários em todo o paiz. — Um sino que acumula.....	189
Linhos portuguezas. — Portalegre. — Valle do Vouga. — Penafiel á Lixa. — Zambezia. — Portimão a Lagos. — Grande incendio. — Entroncamento a Gouveia	191
Linhos extraneiras. — Hespanha. — Servia. — França.....	191
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	192
Boletim Commercial e Financeiro .....	196
Gotações nas bolsas portugueza e extranjeiras.....	193
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	193
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Assembleias geraes) .....	194
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	194
Companhia da Beira Alta, (Relatorio, continuaçao) .....	194
Arrematações.....	195
Agenda do Viajante .....	196
Horario dos combolos .....	196



## A linha de Portalegre

Realizou-se em 5 do corrente o concurso para a concessão da linha de Portalegre, tendo ficado deserto.

Assim devia succeder, a não virem á praça entidades pouco serias com a mira na aquisição de uma concessão aleatoria, que tentassem negociar em seguida.

Abrir segundo concurso nos precisos termos da lei de 1909 será tarefa inutil, pois succederá, como no primeiro, não haver concorrentes.

Ha, com effeito, na lei uma causa insanável de malogro de tentativas que se façam para nos termos d'ella promover a construcção da linha.

A rapida resenha dos factos ocorridos mostrá-lo-ha cabalmente, assim como a necessidade de nova providencia legislativa, que se impõe e que é urgente promulgar.

A linha de Portalegre, classificada por decreto de 7 de maio de 1903, foi concedida por contrato de 9 de dezembro do mesmo anno, que fixava a via de um metro e dava por extremos á linha Extremoz e Castello de Vide, abrangendo a concessão o ramal de Fronteira a Aviz, primeiro troço de uma linha de Fronteira a Coruche, paralela á de Leste, dentro da zona de protecção d'esta e a cuja construcção declarou a Companhia Real não fazer oposição.

Fez-se a concessão por 70 annos, nos precisos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, isto é, sem garantia de juro, e tendo, como subsidio, álem da

cedencia de impostos durante 30 annos, a participação n'esse periodo, do augmento de receitas liquidadas das linhas do Sul e Sueste devido ao tributo da nova linha.

Mais tarde foi esse contracto substituido pelo de 9 de agosto de 1907, que eliminou da concessão o ramal de Fronteira a Aviz, substituindo-o pelo prolongamento da linha principal, de Castello de Vide ao seu entroncamento na da Beira Baixa e determinando a adopção da via larga. Esse prolongamento seria sómente construído quando o rendimento liquido da linha attingisse 5 1/2 % do seu custo. O concessionario exploraria a linha, dotando-a com o necessário material circulante.

As reclamações que podia provocar a suppressão do ramal foram evitadas, determinando-se que a directriz da linha de Evora a Ponte de Sor se inflectisse de modo que se approximassem o mais possível de Aviz.

O concessionario José Pedro de Mattos—depois de multiplicadas e infructiferas diligencias para angariar o capital e constituir companhia, que o não impediriam de apresentar á approvação do Governo o projecto de 108 kilometros de Extremoz a Castello de Vide e de encetar a construcção da infrastructura do 1.º lanço, de Extremoz a Souzel—veiu propôr a modificação do contracto, pela qual o Estado exploraria a linha com o seu material circulante, recebendo o concessionario determinada parte do rendimento, com a garantia do eventual adeantamento das quantias necessarias para perfazer a annuidade minima necessaria para o levantamento do capital. Os excessos de receitas liquidadas sobre esse minimo seriam partilhados pelo Estado.

O contracto revestiria pois nova forma. O Estado concedia a empreitada pura e simples de construcção da linha, sem material circulante, pagando-a apenas com o rendimento liquido, devidamente determinado e partilhando do mesmo álem de certo limite. Obrigava-se a um adeantamento reembolsavel com o seu juro, e que, a tornar-se necessário, era compensado pelo augmento de receita determinado nas linhas de Sul e Sueste.

Ficavam do mesmo modo previstas as condições, um pouco diversas, pelo augmento do minimo garantido, para o troço de Castello de Vide á linha da Beira Baixa.

Julgou o Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado vantajosa para este a proposta, dividindo-se os votos ácerca da possibilidade legal da sua adopção.

Em 5 de agosto de 1908 foi pelos deputados da região apresentada uma proposta de lei no sentido do alvitre referido. Era fixada em 600\$000 reis por kilometro a quantia que o Estado deduziria das receitas em pagamento da exploração. Logo que a receita bruta das linhas, determinada pela somma do rendimento proprio e dos impostos e participe nas do Sul e Sueste excedesse 1:500\$000 por kilometro, reverteriam 40 % do excedente para o Estado e 50 % para receitas álem de 2:000\$000, não podendo nunca o concessionario receber mais de 1:200\$000 por kilometro. Garantia-se, por adeantamento do complemento necessário, a receita de 900\$000 por kilometro, desde que a linha chegasse a Portalegre e 1:000\$000 quando atingisse a da Beira-Baixa.

Circunstancias que é ocioso referir fizeram demorar a discussão da proposta, cabalmente justificada no relatorio que a precedia, até que foi transformada, com profundas modificações, na lei de 27 de outubro de 1909. Elevou esta a 660\$000 reis a quantia minima que reverteria para o Estado em pagamento da exploração, representada por percentagem da receita bruta não inferior a 44% d'esta. Nenhuma partilha teria o Estado nos augmentos da receita. O minimo de receita garantida por adeantamento da quantia complementar necessaria era reduzido a 800\$000 reis, elevando-se a 900\$000 quando a linha se ligasse com a da Beira-Baixa. A modificação da concessão ficava dependente de novo concurso, devendo-se pagar ao antigo concessionario os estudos e trabalhos feitos, se a outrem fosse feita a concessão.

Grave erro eram essas modificações, cujas consequencias estamos presenciando. Demonstrá-lo-hemos a seu tempo.

J. Pedro de Mattos, empenhado em salvar os capitais compromettidos, passou sob as forças caudinas e foi o unico concorrente, fixando em 44,1% o coefficiente d'exploração. Pediu subsequentemente que o prazo de 70 annos fosse contado da data do novo contracto, que lhe fosse permitido emitir, nos limites do minimo garantido, obrigações em cifra superior á do capital acções e consignar áquelles o adeantamento garantido.

A queda da monarchia, a falta de resolução do assunto no periodo subsequente, e o falecimento do concessionario, cuja herança ficou sujeita a prolongadas formalidades judiciaes, determinaram a promulgação do decreto de 27 de janeiro do corrente anno, mandando abrir novo concurso nos precisos termos da lei de 1909. Era a unica solução logica desde que não se recorresse a nova providencia legislativa.

Não surtiu, porém, effeito, nem podia surtir.

O minimo de 900\$000 reis proposto em 1908 era, em rigor, suficiente *nessa epocha* para annuidade do capital, e contava então José Pedro de Mattos com a coopeeração e appoio de valiosos elementos financeiros. Difficil era angariar recursos com a annuidade reduzida a reis 800\$000. O que então era diffcil tornou-se impossivel. Os salarios subiram notavelmente, assim como o custo de carris, travessas e outro material. Elevou-se geralmente a taxa do juro. Nem mesmo com os 900\$000 reis previstos na proposta de 1908 se levantaria hoje o capital preciso.

Deserto ficou pois agora o concurso, como deserto de concorrentes serios ficariam os subsequentes.

Pela redução do minimo garantido diminuiu o Estado os seus encargos? Não, porque nenhum havia. Previa-se com certeza o reembolso do adeantamento, que, a dar-se, seria pequeno, pois havia a previsão segura da productividade da linha. Demais a encontrar com esse adeantamento havia o aumento de receitas nas linhas do Sul-Sueste. O Estado fazia-o pois com recursos creados pela nova linha, sem ter portanto que comprometter os do fundo especial provenientes de outras receitas.

A empreitada da construcção era paga com o rendimento liquido. Custasse a linha mais ou menos, fosse alto ou baixo o juro do capital, ao Estado não advinha encargo. O que convinha era collocar o empreiteiro na situação desafogada de contar com a annuidade indispensável garantida por adeantamento complementar, e reservar para o Estado a maxima parte dos augmentos de receita, obtidos por uma exploração que elle faria a seu talante, sem peias nem restricções. Pois foi o contrario que se fez: reduziu-se o minimo garantido, o que apenas podia diminuir de 10 contos annuaes o possivel adeantamento, e renunciou-se à partilha de receitas. A solução adoptada seria defensável se se tratasse de uma linha pobre e sem futuro, não havendo portanto probabilidades de reembolso dos adeantamentos. Demais, o antigo concessionario, que já

tinha dispendido mais de 100 contos na construcção, podia resignar-se, para salvar o seu capital, a sacrificios, que novo concessionario não estaria disposto a tomar sobre si.

A morte d'aquelle e a impossibilidade de ser pelos herdeiros tomada desde logo a concessão veiu juntar-se ás causas indicadas de agravamento de encargos da construcção para tornarem absolutamente inefficaz a formula da lei de 1909.

Mesmo os 900\$000 reis da proposta de 1908 seriam hoje insuficientes, pois os augmentos d'encargos representam mais de 10% do que então seriam.

\*

Que solução adoptar ao presente? Ou se renuncia à construcção da linha; ou o Estado a emprehende directamente, levantando os 1.500 contos precisos para a levar a Castello de Vide; ou se abre novo concurso com bases differentes.

O primeiro alvitre é inadmissivel.

Se ha linha cuja construcção esteja indicada, é a que liga um grupo de linhas de perto de 700 kilometros com as de Leste, Caceres e Beira Baixa, que atravessa uma região rica e de cultura progressiva e facilita as relações do Alto Alemtejo e da Beira Baixa com o resto do Alemtejo e Algarve.

A população dos concelhos atravessados, sem fallar na dos limitrophes, é de cerca de 65.000 almas, segundo o computo de 1900, a saber:

Extremoz.....	16.499
Souzel .....	5.921
Fronteira .....	3.392
Alter.....	8.033
Crato .....	5.810
Portalegre .....	18.510
Castello de Vide .....	6.505
	64.640

O movimento de expedição e recepção das estações de Extremoz, Crato, Portalegre e Castello de Vide foi o seguinte em 1911:

	Passageiros	G. V.	P. V.
Extremoz.....	34.579	740 ton.	23.341 ton.
Crato.....	10.896	216 »	16.125 »
Portalegre.....	18.011	547 »	16.917 »
Castello de Vide.....	4.862	252 »	6.870 »

Na estrada de Extremoz a Portalegre é intensa a circulação. A região servida é mais rica e povoada que a da linha de Vendas Novas ao Setil, e todavia o rendimento proprio d'esta elevou-se no primeiro anno completo d'exploração a 1:460\$000, incluindo impostos, e seis annos depois a 1:620\$000 por kilometro.

A construcção da linha impõe-se portanto; renunciar a ella ou adiá-la indefinidamente seria grave erro economico e injustiça flagrante.

Deve o Estado emprehender a construcção directa? Para esse alvitre merecer a preferencia seria preciso: 1º que fosse essa a forma de reduzir ao minimo o seu encargo; 2º que fosse facil a realização immediata da necessaria operação de credito. Nenhuma d'essas circunstancias se dá. Pode o Estado pagar a construcção com a receita liquida da linha, sem assumir mais encargos que o compromisso de determinado adeantamento, seguramente exiguo e reembolsavel com juros. Que encargo lhe advém pois, desde que a linha é rendosa?

Quanto a levantamento de emprestimos, não é quando está por effectuar-se o de 4.200 contos, ultimamente autorizado, que será opportuno accrescentar-lhe outro de 1.500 contos, pelo menos, para ir a Castello de Vide, ficando por fazer os prolongamentos das linhas do Tamega e de Ponte de Sôr, a linha de Cezimbra e outras, quer no Norte quer no Sul, de incontestavel utilidade e que teem que ser forçosamente construidas directamente pelo Estado. Mandam a boa prudencia e o tacto administrativo que se aproveite outra formula de recurso indirecto ao credito,

desde que da sua adopção não resultam inconvenientes ou encargos para o Estado.

Impõe-se portanto a remodelação da lei de 1909, cujo princípio se deve manter. E' manifestamente vantajoso para o Estado conceder uma linha reservando para si a exploração e retribuindo a construção com o rendimento líquido. A percentagem de 45% das receitas junta ao aumento da receita nas linhas do Sul e Sueste é suficiente para pagamento das despesas de exploração, tanto mais que ha gastos geraes, que por ella não são influenciados.

Garantir receita minima equivale a assegurar a annuidade precisa para o capital a levantar e ter portanto certa a concorrença á empreitada de construção.

Essa annuidade nas condições actuais do mercado tem que ser de 1:000\$000 reis.

A quanto poderia elevar-se o adeantamento que nos primeiros tempos terá talvez que ser feito?

A relação entre o rendimento proprio das diversas linhas affluentes de outras e o que n'estas é por elles determinado varia. O affluxo é tanto maior quanto maior é a extensão relativa da rede que o recebe. Não será o da linha de Portalegre inferior ao rendimento proprio. Assim o da linha de Guimarães á do Minho é 0,8 e o da de Mirandella á do Douro 1,4.

D'esse rendimento 30% representam receita líquida a dividir, embora de facto esta seja maior, pois ao accrescimo da receita não ha que applicar o coeficiente medio de exploração de todas as linhas do Sul e Sueste.

O participe do concessionario, igual ao do Estado, será depois de 15% da receita bruta affluent.

A percentagem legal dos impostos no Sul e Sueste é de 6,2%. Com estes dados incontestaveis é facil calcular o adeantamento.

Supponha-se a receita bruta mensal de 1:300\$000, á qual correspondem 80\$000 reis de impostos.

O participe do affluxo ao Sul e Sueste representa 195\$000. A receita bruta kilometrica será pois:

Receita propria do trafego.....	1:300\$000
Impostos: 6,2% de 1:3000\$000.....	80\$000
Participe de Sul e Sueste: 15% de 1:300\$000	195\$000
Total.....	1:575\$000
a deduzir: 45% para despesas de exploração	708\$000
	867\$000

Para perfazer a annuidade de 1:000\$000 é preciso pois adeantar 133\$000, que em 108 kilometros sommam 14:364000.

O Estado recebe, em troca, do affluxo do trafego:

Impostos: 80\$000 × 108 kilometros.....	8:640\$000
Receita líquida: 195\$000 × 108 kilometros..	21:060\$000
	29:700\$000

Se, por um lado, os 708\$000 reis por kilometro, são um pouco escassos, para a exploração, a compensação existe no coeficiente demasiado alto de 0,70, tomado para calcular o augmēnto da despesa do Sul e Sueste, determinado pelo affluxo do trafego, quando de facto esse augmēnto será quando muito de 0,60.

E' pois como se se contasse com 838\$000 réis para a despesa d'exploração da nova linha.

O adeantamento será portanto inferior au augmento da receita.

Basta esta hypothese alias verosimil para se poder ajui-zar da segurança com que o Estado pôde garantir a receita minima de 1:00\$000 de réis.

Em troca d'esta vantagem deve reservar para si larga partilha do augmento de receitas, a que a lei de 1909 renunciou sem motivo.

Desde que o concessionario, que não explora a linha, tem garantidos o juro e amortização do capital, não é razoavel que para elle sejam os principaes beneficios do desenvolvimento do trafego.

Poder-se-ha tomar para base de licitação a percentagem d'essa partilha em vez do coeficiente de exploração que se fixaria em 45% com o minimo de 660\$000 adoptado na lei de 1909.

A participação do Estado não deverá ser inferior a 65% e será seguramente aumentada na praça. Convém ainda estipular o maximo de receita líquida atribuida ao concessionario, desde que para este não ha elemento algum aleatorio. Poderia esse limite ser de 1.300\$000 por kilometro, o que equivale a pouco mais de 8% do custo da construção.

Quanto ao troço de Castello de Vide á linha da Beira-Baixa, que representa 35 kilometros d'extensão e um encargo addicional sobre o custo medio da construção de perto de 500 contos, só se deve tornar obrigatoria a sua construção, quando o rendimento líquido a entregar ao concessionario attingir a cifra de 1:100\$000 por kilometro, salvo o caso de querer o Governo anticipar a construção, elevando n'esse caso a 1:100\$000 o minimo garantido.

Por essa forma, construida a linha até Castello de Vide, o que se pôde fazer em dois annos, o Governo, ajuizando das circumstancias, dos recursos e encargos com que pôde contar, fixa a epocha em que mais convém realizar tão util complemento da linha.

Convém ainda que antes do concurso sejam avaliados os estudos e trabalhos feitos, a pagar, de modo que o concessionario esteja ao abrigo de surpresas e possa de antemão calcular os encargos que vae assumir.

Não deve esquecer a faculdade de emissão das obrigações necessarias dentro da garantia do adeantamento.

Importa finalmente elevar o deposito de garantia, tanto provisorio como definitivo, para melhor assegurar a idoneidade dos concorrentes.

Uma lei que fosse rapidamente promulgada poderia dar assim a conveniente solução a este importante problema e satisfazer em sim as justas aspirações regionaes, sem sacrificio do Thesouro, antes com vantagem manifesta para a economia nacional.

J. Fernando de Souza



## A energia electrica no Rio de Janeiro

621.32 + (81.33)

No ultimo numero da revista tão vulgarizada entre nós, que pretenciosamente se denomina *Je sais tout* vem um artigo intitulado *Rio de Janeiro Eden do mundo*.

Devido á pena d'un grande escriptor francez, este artigo falla com entusiasmo das magnificencias da capital do grande paiz, que, no dizer do illustre estadista Sr. doutor Lauro Muller, ha de realizar a fraternização das nações europeias, porque todas alli teem vastissimo campo para a sua actividade, a sua gloria, o seu poder.

Mas o que mais impressiona no meio de tanta grandeza é a magnifica illuminação da cidade. A ella consagra o Sr. Paul Adam phrases elogiosas, recordando com espirito, onde se divisa a mordacidade parisiense, os brilhantes que ornamentavam os peitilhos das camisas dos Brasileiros, nos tempos em que os conheciam pelo espelhado dos engomados em que luziam as multiplices facetas de immensos diamantes.

O facto porém é que o Rio de Janeiro bem pôde ter a presumpção de ser a cidade melhor illuminada em todo o mundo, e deve-o á empresa norte-americana denominada «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited», que creou e dominou seguidamente o raio que conduz aos Estados do Rio e de S. Paulo, para a

illuminação das suas avenidas e das suas casas, para a velocidade dos seus tremvias, para as luzes dos seus pharoes.

A fabrica geradora está situada em Marrecas, a 87 kilómetros do Rio de Janeiro, d'onde a corrente electrica é transmittida com a tensão de 44.000 voltas, podendo elevar-se ao dobro até á estação de Frei Caneca, no Rio de Janeiro.

N'esta estação reduz-se a voltagem a 6.000 voltas, distribuindo-se a corrente triphasica subterraneamente na cidade, em Botafogo, Laranjeiras, Obras do Porto e largo do Canal do Mangue, ao passo que nos suburbios da cidade se encontra a canalização aerea.

O consumo de energia electrica é de tal ordem e tamanha é a affluencia de pedidos, que excede as previsões da companhia a captagem da força hydraulica já effectuada.

Por isso iniciou a *Light*, como a chamam no Brasil, a utilização das aguas do rio Pirahy, conforme a auctoriza a primeira clausula do accordo assignado em 29 de novembro de 1907, regulador da concessão feita por decreto N.º 5.690 de 20 de setembro de 1905.

Em 1908 concluiram-se os trabalhos de represamento das aguas do Ribeirão das Lages, constituindo-se uma albuseira contendo 221:946.600 metros cubicos de capacidade, quando attingem a cota 400 metros acima do nível do mar, que é a do descarregador da barragem, ou do vertedouro da barragem, conforme lhe chamam no Brasil.

Para obter a agua necessaria para o aumento da energia electrica, o projecto de aproveitamento da do rio Pirahy comprehende um tunnel de 9.300 metros de extensão, que communica aquella corrente de agua com o reservatorio das Lages.

Alem d'esta obra tornou-se necessário construir uma linha de transmissão, que partindo da officina actual nas Lages vai até á Cachoeira do Inferno, empregando-se 1.000 postes de aço com as competentes cruzetas, 6.000 isoladores e 100 kilometros de fio de cobre isolado N.º 4 B. & S.

Na estação, em Frei Caneca, devem installar-se mais seis transformadores e outros tantos na estação secundaria de Cascadura, com os respectivos quadros distribuidores e competentes accessorios.

Na linha aerea empregar-se-hão uns 2.000 postes de aço com as devidas cruzetas, 2.500 isoladores e 300 kilometros de fio de cobre.

Mas não basta a energia hydraulica para alimentar as luzes que consome o Rio de Janeiro, pois que ainda se calcula que a quarta parte da que é precisa é devida a machinas thermicas.

Em 31 de dezembro de 1911, epocha abrangida pelo mais recente documento oficial que se publicou, existiam 451 transformadores com o total de 44.232 kilovattes, quando em igual data de 1910 só se contavam 355. Melhor do que as palavras demonstram as estatísticas seguintes, todas officiaes, o desenvolvimento dos serviços da Light fluminense.

#### Secção de electricidade:

	1909 metros	1910 metros	1911 metros
<b>Cabo armado triphasico:</b>			
alta tensão.....	14.869	18.906	22.554
baixa tensão.....	103.035	122.645	142.640
<b>Cabo desarmado triphasico:</b>			
alta tensão.....	105.310	119.755	147.794
baixa tensão.....	4.355	4.666	4.843
<b>Cabo de lampada de arco singello.....</b>			
	66.515	230.749	295.421
de arco duplo.....	35.399	43.540	48.352
<b>Cabos multiplos para verificação de chaves subterraneas de alta tensão..</b>			
	36.485	37.113	37.202
<b>Cabo desarmado simples para alimentar tremvias.</b>			
	30.736	38.822	45.188

Fio aereo para lampadas de arco.....	—	164.610	255.460
Total.....	396.701	780.806	999.454
<b>Transformadores installados:</b>			
	1909	1910	1911
Estações de transformadores subterraneos .....	44	48	53
No interior de casas:			
ligados com a rede subterranea .....	59	83	103
ligados com a rede aerea	16	36	55
Transformadores em postes	90	188	240
Total .....	209	355	451
			44.232

Numero de lampadas:	1908	1909	1910	1911
incandescentes....	40.179	90.204	173.417	288.985
de arco, publicas..	587	617	3.522	5.597
» » particulares	1.235	1.560	1.730	1.926
Ventiladores.....	691	1.094	1.475	1.709
Motores (numero de cavallos).....	9.282	18.071	36.221	51.064

#### Numero de consumidores:

para lampadas de arco e incandescentes	1.013	3.408	6.806	11.462
para motores.....	334	609	881	1.207

Na epocha a que se refere o documento oficial de que se extrahiram estas estatísticas, admittia-se que diariamente se consumiam 45.000 kilovattes de energia fornecida pela «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited» o que corresponde a uma media por hora de 18.533 vattes ou 25 cavallos approximadamente.

Se os paes se comprazem sempre com o enriquecimento e os progressos dos filhos, Portugal deve envidar-se por se lhe deparar do outro lado do Atlântico um tão bello exemplo do que é capaz de produzir um paiz onde se falla a nossa lingua, mas penoso lhe será indubitablemente que as grandes empresas dos Estados Unidos do Brasil sejam todas devidas a outras nações que não a nossa.

Do escripto de Paul Adam ha um mez publicado no *Je sais tout* não vem fóra de propósito traduzir para aqui esta passagem:

«Olhem ainda para os diplomatas de todos os paizes de casaca á moda franceza, de chapéu emplumado debaixo do braço, de espada á cinta encostada á fita doirada da calça. E sobre os collarinhos bordados, a cabeça quadrada do Allemão, o fino perfil do Inglez, a larga face á romana do Yankee, o modo malicioso do Francez.

«Dir-se-hia que cada um d'esses estrangeiros quiz arranjar para si proprio uma cabeça representativa do seu typo nacional. O Allemão é-o tanto quanto possivel no seu aspecto de instructor semi-calvo com os braços muito afastados na sua casaca azul muito clara «vergissmeinnicht» e sobrecasaca usada n'uma Gerolstein qualquer. Ha ainda o uhlano austriaco, o caçador italiano, o midship de Nova York, de cór clara e membros herculeos dentro do smocking militarmente ornamentado de ancoras e botões de ouro.

«Estes fidalgos auxiliam aqui a concorrencia das empresas industriaes e financeiras tentadas pelos bancos e fabricas dos seus diversos paizes. Exforçam-se por obter as concessões de vias ferreas, de portos, os privilegios aduaneiros para a introducção das machinas que se forjam em Philadelphia, no Creusot, em Cockerill, em Essen e na Clyde. Este magro «gentleman» que sustenta em cima do corpo una cabecinha de solteirona velha, admiravelmente instruida, é agente d'uma casa de armamentos, vendedora de «dreadnoughts», torpedeiros e «destroyers» capazes de fazerem respeitar a bandeira verde e amarela, e até de

manterem no dever federal pelo rapido apparecimento d'essas fortalezas a vapor deante das cidades maritimas aquelle dos Estados brasileiros que reclamar autonomia demasiada, apôs qualquer dissensimento economico ou politico, coisa aliás improvavel.

«Sardonico perante as girandolas de luz e encantador, o conde italiano por debaixo dos seus cabellos apenas prateados e por detraz do espelhamento do monoculo, impõe habilmente a sua influencia pelo facto de que dois milhões dos seus conterraneos immigrantes fizeram e perpetuam pelo seu trabalho consciencioso a riqueza do Estado de S. Paulo, a terra do café. Da mesma maneira, o uhlano austriaco, muito sabedor e de palavra offensiva, protege os direitos dos seus Polacos da Galicia que arroteiam e cultivam o immenso pinheiral do Paraná, que fundam o credito dos seus territorios, penhor d'um emprestimo recente tomado em Paris, que enchem as suas manufaturas de creanças loiras e laboriosas, que dependuram nos seus albergues na America a imagem do libertador Kosciusko e a chromolithographia das batalhas pela independencia. O plenipotenciario de Washington, com a cara toda rapada, solido e affavel na sua elegancia impeccavel protege a Companhia da «Light»....

«Este amavel senhor, de cara parisiense, sceptico e algo cansado, vigia o uso que se faz dos nossos capitais, facilitando o assentamento de vias ferreas através das florestas do Paraná, de Santa Catharina e tambem o melhamento dos portos do Rio Grande do Sul, do Rio de Janeiro, da Bahia, de Pernambuco, onde os nossos engenheiros acabam obras consideraveis. Temos perto de São Paulo a mais activa fabrica de vidros, onde certo contramestre de Carmaux organiza o trabalho, e em Campinas, o Instituto Agronomico em que assenta toda a confiança dos proprietarios de cafezeas, e até em São Paulo a direcção dos potris e principalmente a instrucção de cinco mil soldados maravilhosamente realizada pelo nosso coronel Balaÿny. Quatro dos nossos milhares de milhões de francos auxiliam a evolução do Brasil, febril pelo futuro, e que nos manifesta a sua gratidão do modo mais leal e mais cominente, porque as facultades de direito, de medicina, os professores, tanto como os alumnos, educam-se segundo os livros dos nossos jurisconsultos, dos nossos medicos e na nossa lingua. Um diccionario frances-inglez e não portuguez-inglez é que serve aos collegaes para apprenderem o dialecto (1) e as ideias britannicas.

«Do nos o philosopho Augusto Comte são as ideias guia dos politicos. A's nossas religiosas, expulsas pela lei da separação, confiam as familias a educação das suas adolescentes.

«São Paulo chama o nosso sabio, mestre de psychologia, Sr. Georges Dumas, para advertir das nossas philosophias novas os pensadores. Para tantos interesses moraes e materiaes sabe providenciar o nosso ministro M. de Lalande, continuando o trabalho dos seus predecessores, M. Lacombe e o barão d'Anthouard. A luz tricolor brilha no Brasil.

«O ministro allemão tenta fundar quanto pôde escholas germanizantes e supplantar nas lojas as mercadorias francesas e de fazer informar inexatamente pelos seus banqueiros os nossos exportadores, bastante ingenuos para lhes pedirem indicações sobre a solvabilidade dos clientes.

«Este homem de casaca azul aberta sobre uma «moire» exagerada, luta teimosamente contra os alli. Quereria que a America toda ficasse sujeita á influencia exclusiva dos seus compatriotas. Até agora agrupados em duas cidades de Santa Catharina, só este Estado dominam; apoderaram-se todavia do commercio da rua do Ouvidor, essa *rue de la Paix* do Rio.

O Belga, o Hollandez, o Grego e o Turco tambem teem interesses que defendem, que augmentam. Todavia o ministro do Chili vigia a evolução do Brasil, que enciuma um

tanto o seu governo, a sua aristocracia tradicionalista e orgulhosa, o seu povo notável pela sua coragem.

«O Argentino calcula durante quanto tempo os seis milhões de homens que trabalham nos «pampas» da sua patria manterão a sua supremacia perante os vinte e cinco milhões de Brasileiros, sollicitos no trabalho, exportadores de quasi todo o café, da metade da borracha, do tabaco, d'esse mate que sustenta os camponezes do Uruguay, do Paraguai e da propria Argentina».

N'esta longa transcrição nem uma só vez se depara o nome de Portugal, e pouco falta para se dizer que no Brasil se não falla a nossa lingua.

Acaso a nossa diplomacia e os nossos governos entendem dever deixar perder o mais glorioso padrão da nossa capacidade colonizadora?

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Direcção Geral de Obras Públicas e Minas Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que o projecto do viaduto sobre o rio Vouga, ao quilómetro 52:850 do trôço de Sarnada a Viseu, do Caminho de Ferro do Valle do Vouga, apresentado pela Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger, concessionária do mesmo caminho de ferro, está nos termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado o referido projecto.

Paços do Governo da República, em 31 de Maio de 1913 = O Ministro do Fomento, António Maria da Silva

### Caminhos de Ferro do Estado Conselho de Administração

Tendo-se reconhecido que no regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, que faz parte integrante do decreto de 22 de Março de 1913, não foi fixado o prazo que deverá mediar entre o casamento e a morte do contribuinte para o efecto da respectiva viúva adquirir o direito à pensão de sobrevivência, omissão que, a subsistir, poderia dar lugar a actos dolosos e a graves prejuízos para a instituição;

Verificando-se outrrossim que a ser mantida a doutrina do n.º 1.º do artigo 26.º, os individuos por ela atingidos passariam a gozar, aliás como uma injusta e, em muitos casos, sensível inferioridade de contribuição, das mesmas vantagens e regalias de que gozam os agentes que para a Caixa contribuem desde a sua fundação;

Convindo ainda alterar a disposição do mesmo regulamento na parte que diz respeito à representação dos chefes de serviço junto da Comissão Administrativa da Caixa;

Ampliar o prazo para o total pagamento da cota complementar a que se refere o § 6.º do artigo 25.º de forma que as pensões de reforma ou de sobrevivência não sejam demasiadamente oneradas;

Garantir a contagem do tempo de serviço àqueles dos contribuintes que, com menos de 16 anos de idade, tenham sido inscritos na Caixa na vigência do regulamento de 31 de Janeiro de 1904;

Tornar menos restrita a concessão de adiantamentos por conta de vencimentos de que trata o capítulo 6.º e de cujo primeiro artigo parece inferir-se que só em circunstâncias críticas o empregadô poderá contrair um empréstimo;

Indicar quais os casos em que devem cessar as pensões de sobrevivência a que se refere o artigo 31.º;

Assegurar o pagamento, por meio de descontos nas importâncias de que sejam credores os agentes falecidos ou despedidos, dos débitos deixados pelos mesmos aos armazéns de víveres; e, finalmente, determinar duma maneira mais precisa as vantagens e regalias que cabem ao pessoal a que se refere o artigo 48.º e § 2.º do artigo 56.º do mesmo regulamento;

(1) Dialecto diz o texto.

Hei por bem, conformando-me com a proposta do Ministro do Fomento, aprovar as modificações do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, de 22 de Março de 1913, as quais, fazendo parte integrante d'este decreto, vân assinadas pelo mesmo Ministro.

Paços do Governo da República, em 24 de Maio de 1913.—  
Manuel de Arriaga—António Maria da Silva.

### **Modificações no regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 22 de Março de 1913**

#### *Aditamento ao artigo 15.<sup>º</sup>*

Artigo 15.<sup>º</sup>—§ 10.<sup>º</sup> Os chefes de serviço, como vogais das delegações, serão substituídos, no caso de impedimento, pelos seus imediatos, e os delegados do pessoal, pelos seus suplentes.

#### *Substituição do artigo 22.<sup>º</sup>*

Artigo 22.<sup>º</sup> O presidente da comissão administrativa será substituído, no caso de impedimento, por um vogal do conselho por este designado; os directores pelos subdirectores; os chefes de serviço pelos seus suplentes, que serão igualmente designados pelo forma prescrita no artigo 11.<sup>º</sup>, e os delegados a que se referem os artigos 11.<sup>º</sup> e 15.<sup>º</sup> pelos seus suplentes.

#### *Substituição dos §§ 5.<sup>º</sup> e 6.<sup>º</sup> do artigo 25.<sup>º</sup>*

§ 5.<sup>º</sup> Não ficam compreendidos nestas disposições os indivíduos que entrarem para o serviço dos caminhos de ferro, com menos de dezasseis anos de idade, aos quais só se contará o tempo de serviço, a partir desta idade.

§ 6.<sup>º</sup> O pagamento da cota complementar de 5 por cento, a que se refere o § 3.<sup>º</sup>, é feito em prestações mensais, cujo número será fixado pelo interessado, não podendo, porém, a sua importância ser inferior a 5 por cento do vencimento mensal.

Quando o contribuinte, na ocasião da reforma ou do seu falecimento, não tiver satisfeito integralmente a importância desta cota complementar, deverá esse débito ser descontado nas pensões mensais ou de sobrevivência a pagar nos primeiros quatro anos.

#### *Aditamento ao artigo 25.<sup>º</sup>*

Artigo 25.<sup>º</sup>—§ 9.<sup>º</sup> Os contribuintes existentes à data da publicação d'este regulamento, que, tendo entrado para o serviço dos Caminhos de Ferro do Estado antes da fundação da Caixa, só nela se inscreveram passado qualquer tempo, poderão adquirir o direito à contagem, para a reforma, de todo o tempo de serviço a que se refere o § 3.<sup>º</sup> d'este artigo, pagando uma cota complementar de 3 por cento do seu vencimento mensal de categoria e exercício ou da importância correspondente a trinta vezes o jornal efectivo da época em que assim o requererem, correspondente aos anos ou meses que tenham decorrido desde a fundação da Caixa até a sua inscrição na mesma, ficando, porém, esta faculdade limitada aos agentes que desde a fundação da Caixa tenham estado permanentemente ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado; aos que o tenham deixado temporariamente pelo motivo designado no § 7.<sup>º</sup>, e ainda àqueles a que se refere a excepção do § 8.<sup>º</sup>

#### *Substituição do artigo 26.<sup>º</sup>*

Artigo 26. Aos contribuintes inscritos na data da fundação da Caixa, que tenham prestado serviço nas estações na categoria de praticantes, ser-lhes há contado esse tempo para o efeito da reforma, com isenção do pagamento da cota complementar a que se refere o § 3.<sup>º</sup> do artigo 25.<sup>º</sup>

#### *Aditamento do artigo 50.<sup>º</sup>*

Artigo 30.<sup>º</sup>—§ 7.<sup>º</sup> A viúva do contribuinte não terá direito a pensão quando tenham decorrido menos de seis meses entre o casamento e a morte do marido, excepto se o falecimento resultar de desastre ocorrido no serviço da Administração, em que terá direito à pensão com qualquer tempo de casada.

#### *Aditamento ao artigo 31.<sup>º</sup>*

Artigo 31.<sup>º</sup>—§ único. Estas pensões cessam pelo falecimento, casamento dos interessados, ou quando atinjam dezoito anos de idade.

#### *Substituição do artigo 43.<sup>º</sup>*

Artigo 43.<sup>º</sup> A Caixa fará adiantamentos ao pessoal contribuinte, por conta dos seus vencimentos ou salários.

#### *Substituição do artigo 47.<sup>º</sup>*

Artigo 47.<sup>º</sup> Os vencimentos, abonos, fianças e quaisquer outras quantias de que seja credor o empregado ou operário despedido ou falecido, responderão, depois de liquidados os seus débitos para com a Administração, pâlas importâncias em dívida por adiantamentos ou provenientes de fornecimentos a que se refere o artigo 41.

#### *Substituição do artigo 48.<sup>º</sup>*

Artigo 48.<sup>º</sup> São concedidas aos empregados e operários dos quadros e adidos, inscritos como contribuintes da Caixa na data da sua fundação, bem como às suas famílias, as vantagens consignadas nos n.<sup>os</sup> 1.<sup>º</sup>, 2.<sup>º</sup> 3.<sup>º</sup> e 4.<sup>º</sup> do artigo 68.<sup>º</sup> do decreto de 31 de Janeiro de 1901; artigos 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> do decreto de 27 de Fevereiro de 1902 e decreto de 29 de Novembro de 1910.

#### *Substituição do artigo 56.<sup>º</sup>*

Artigo 56.<sup>º</sup> O serviço das delegações será desempenhado pelo pessoal que actualmente compõe os seus quadros, ao qual serão mantidas as vantagens e regalias de que ao presente goza, e por pessoal contratado que de futuro seja necessário admitir, nos termos do § 9.<sup>º</sup> do artigo 12.<sup>º</sup>

§ 1.<sup>º</sup> Ao pessoal contratado será facultada a inscrição, como contribuinte da Caixa, nos termos em que igual faculdade é concedida ao pessoal eventual, a que se refere o artigo 8.<sup>º</sup>

§ 2.<sup>º</sup> À Comissão Administrativa cumpre, em seu regulamento interno, fixar-lhe as categorias, vencimentos e forma de promoção.

Lisboa, em 24 de Maio de 1913—António Maria da Silva;



## **Victorino Vaz Junior**

Um aggravamento inesperado, rápido e fatal da doença que há tempos sofría, vitimou em três dias este respeitável negociante da nossa praça e presidente do conselho da administração da Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses.

No sábado, 7, quando se reuniam os accionistas em assembleia geral a que elle, n'aquelle qualidade nunca deixava de assistir, notou-se a sua falta, e a breve trecho correu a triste notícia de que um mal dos rins, que ultimamente o afectara, determinara uma crise, e a sua vida perigava, no dizer dos medicos.

Acabada a sessão, os muitos que o estimavam correram logo a informar-se, esperando ainda que a má notícia lhes fosse attenuada, mas tiveram a desolante confirmação que lhes tirava todas as esperanças.

Tres dias apenas de cruciante sofrimento, e o desenlace fatal deu-se, na terça-feira de manhã!

Victorino Vaz Junior foi dos homens que pela dignidade do seu carácter, pela astabilidade do seu trato, pela bondade do seu coração creou profundas sympathias e deixa profundas saudades.

E deixa mais: além de um nome honrado, deixa a tradição nobre de quem pelo trabalho pela intelligencia e pela perfeita convicção do seu proceder consegue elevar-se nos mais altos cargos, no commercio e na finança.

Desde muito novo e entrou na carreira commercial onde depois sucedeu a seu pae, na gerencia da acreditada firma Motta & Vaz.

Mais tarde foi um dos fundadores do Banco Lisboa & Açores de cuja direcção ficou fazendo parte.

Por occasião da reorganização da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses foi convidado a entrar como vogal do conselho de administração, para que foi eleito em 10 de dezembro de 1894, e por morte do Conselheiro Carrilho, que exercia os cargos de presidente do Conselho de administração e da Comissão Executiva, assumiu estes cargos em 1904, exercendo o primeiro até final da vida.

De uma bondade extrema vimo-lo verdadeiramente impressionado, nervoso sempre que a justiça o impedia de resolver qualquer assumpto favoravelmente a quem quer que fosse—mesmo a quem não pudesse considerar amigo. Era dos raros homens que não sabem fazer mal.

A sua bolsa estava sempre aberta para os infelizes.

No exercicio dos seus cargos na Companhia, a sua inteligente prudencia venceu muitas vezes grandes dificuldades; o seu parecer, fundado n'un bom tacto administrativo era sempre ouvido com respeito que merece um grande pratico da vida.

Paz á sua alma.

## Pedro Arnaut de Menezes

Victimado por uma pleuresia falleceu no dia 10 do corrente este distinto engenheiro, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado e seu zeloso secretario.

Serviu em tempos este engenheiro na Companhia Real, na construcção da linha da Beira-Baixa, e foi durante bastantes annos director de Obras-publicas, no districto de Lisboa. Em fevereiro de 1911 foi nomeado secretario do Conselho de administração, cargo demasiado arduo, que exerceu com sacrificio da saúde já bastante abalada.

As suas qualidades de intelligencia e de caracter gran-gearam-lhe a estima e a consideração geraes.

Mais um devotado soldado da legião ferro-viaria, que cae prostrado no campo da batalha, no meio da sua lida indefessa!

Paz a sua alma.

O illustre finado era Coronel de engenharia e engenheiro chefe de 1.<sup>a</sup> classe do corpo de engenharia civil.

## Os primeiros tremvias

O primeiro tremvia electrico que houve no mundo, foi inaugurado em 26 de novembro de 1832, na Quarta Avenida de Nova-York, onde hoje se vêem tremvias de dois andares, sem estribos, movidos por electricidade, e onde se paga ao entrar para o carro.

O constructor de carros Sr. John Stephenson foi quem concebeu a ideia de colocar carris nas ruas das cidades e de fazer com que n'elles circulassem vehiculos para passageiros. O inventor do primeiro tremvia chegou na edade de dois annos a Nova-York, em companhia dos paes, no anno de 1811. Era de origem irlandesa, vindo a ser educado no seminario Wesleyan, onde demonstrou grande queda para ferramentas, e, depois de servir como apprendiz de um constructor de carruagens, estabeleceu uma officina em Broadway, começando a construcção de omnibus em 1831, circulando o primeiro em Nova-York. Quando estava ocupado com esta faina, desenhou e construiu o primeiro tremvia, a que poz o nome de «John Mason».

Stephenson era então homem riquissimo, membro de elevada jerarchia ecclesiastica, professor de uma das classes da escola dominical mais importante das que se haviam organizado na cidade, bom musico e membro effectivo da Sociedade de Musica Sacra. A officina dos tremvias por elle fundada, durou larguissimos annos e subministrou e forneceu vehiculos d'este genero a muitas outras cidades.

No anno de 1870 funcionavam mais de trinta linhas de tremvias tirados por cavallos, em varias localidades, e uma d'essas linhas, pelo menos, a de Boston a Cambridge, era notavel pelos resultados e pela tonelagem de mercadorias que comportava. Despontou então um genio, Georges Francis Train, que partiu para a Europa, decidido a implantar aqui os tremvias, dirigindo-se a Londres, a Glasgow, a Dublin e a Liverpool, onde se exforçou em vão por introduzir o tremvia, até que por fim conseguiu ser ouvido com interesse em Birkenhead, onde lhe foi permitido colocar uma linha de carris na rua, com quanto em condições muito pesadas, pois havia de arcar com todas as despesas, conservar as ruas ao longo dos carris em perfeito estado, e levantar a linha quando o concessionario se fizesse de explorá-la. Luctando contra violenta e tremenda oposição, Train encetou as obras, e no dia 30 de agosto de 1860 fez circular o primeiro tremvia em terras da Europa, alcançando grande exito e demonstrando a praticabilidade do sistema tanto sob o ponto de vista da exequibilidade como sob o da remuneração.

O primeiro tremvia electrico dos Estados Unidos circulou em Cleveland em 1884. Logo em 1885 o Sr. Leo Daft construiu a primeira linha em Baltimore, por forma que o

primeiro trolley para corrente subterranea, inventado por Van Depoele, se estabeleceu em Montgomery em julho de 1897.

## O Commercio nos Tropicos

Constituiu-se em 1 de julho de 1907 uma sociedade, intitulada «Intertropical Anglo-belgian Trading», cujo objectivo principal é o estabelecimento e a exploração de grandes entrepostos commerciaes na Africa intertropical. Toda- via pôde tambem emprehender quaesquer outras operações de commercio, tanto na Europa como no Ultramar, bem como quaesquer operações agricolas, industriaes ou mineiras, quer directamente, quer por intermedio d'outras empresas que venham a constituir-se.

Pouco depois da sua constituição, a «Intertropical» endossou dos Sr.<sup>s</sup> Mols e Bolle os contractos que estes ultimos haviam estabelecido com o «Comité Spécial du Katanga» e com a «Union Minière du Haut-Katanga», e cuja duração era de dez annos.

Esta cessão foi bastante vantajosa para a Sociedade, pois os Srs. Mols e Bolle não haviam reclamado por ella nenhuma futura ingerencia, nem por capitais nem pela posse de titulos.

Graças a estes contractos, a «Intertropical» tinha sobretudo por obrigação, para com o «Comité Spécial», de crear, n'um lapso de dois annos, pelo menos um entreposto por sector, fornecido constantemente de artigos de troca, de qualidades appropriadas e em quantidade suficiente para accudir ás necessidades que todos os annos lhe seriam notificadas tanto pelo «Comité Spécial du Katanga», como pela «Union Minière».

Brevemente todos estes emporios commerciaes serão ligados por uma linha ferrea, que conduzirá a um porto escolhido no Atlântico.

## A iluminação do canal do Panamá

A'lem de muitas outras particularidades interessantes, o canal do Panamá apresenta um engenhoso sistema de iluminação destinado a facilitar a navegação de noite. A' entrada do canal e ao atravessar-se o lago de Gattun, uma dupla fila de 60 boias, que se illuminarão automaticamente, extender-se-hão ao longo do canal.

Estão todas munidas de lanternas com cerca de 19 km. de alcance, e todas as luzes se distinguem entre si por qualquer particularidade.

Para este fim, cada lanterna está provida de projectores, emitindo uns, feixes de luz simples, e outros, feixes de luz compostos. Não ha luzes de côr.

Duas d'estas boias, já collocadas á entrada do canal, do lado do Pacifico, teem um alcance óptico de mais de 32 kilómetros. Um apparelho actuado pela irradiação solar serve para apagar as luzes á aurora e para as accender ao cahir da noite.

## Caminhos de ferro do Estado

Foi nomeado secretario do Conselho de administração, pelo falecimento do Sr. Pedro Arnaut de Menezes, o vogal do mesmo Sr. Conselho, Nuno Bento de Brito Taborda.

Não podia ser mais acertada a escolha. O distinto engenheiro é geralmente estimado pelas qualidades que o distinguem e tem dos serviços ferro-viarios largo conhecimento e experiência, que são garantia da sua muita competencia.

Para completar o Conselho, foi escolhido como vogal da sua Comissão executiva, o illustre engenheiro Antonio Lourenço da Silveira, que exerceu durante largos annos com tanta distincção o cargo de director das linhas do Sul-Sueste. E' digna de aplauso esta escolha, pois nenhum outro engenheiro está como elle, no caso de desempenhar com brilho aquella importante comissão de serviço.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## As festas na cidade de Lisboa

Grande tem sido o aproveitamento pelo publico dos bilhetes do serviço especial que as diferentes empresas ferro-variarias estabeleceram para Lisboa por occasião das festas. Milhares e milhares de forasteiros de todos os pontos do paiz vieram alegremente á Capital contribuir para a grandiosidade d'estas festas.

O tempo não podia apresentar-se mais bello e mais propicio, e se não fôra o triste incidente da rua Nova do Carmo tão estupido como cruel, que veiu lançar uma nota lugubre no meio da esfusiente alegria popular, no momento mesmo em que a mocidade das escolas imprimia ás festas a nota mais fina e patriótica, a que só a selvajaria de um barbado pôde ser insensível, diríamos que poucas festas tem havido em Lisboa a quē a alma popular se tenha associado por uma forma tão accentuada.

As festas teem seguido conforme o programma; algumas famílias da província que se encontravam entre nós, já seguiram aos seus lares, umas assustadas com o attentado, outras no intuito de tranquillizar o espírito dos seus que de longe anciavam por os ver e abraçar; mas todas ellas, e isso foi talvez o unico fructo proveitoso do attentado, com a maldicção na bocca e no espírito para o seu barbado auctor.

A propaganda deve ter fructificado, sim. Esses infelizes trabalhadores que aqui vieram associar-se á nossa alegria e que seguem chorando ás suas terras, serão os melhores propagandistas contra os processos dos exaltados, que sob a falsa denominação de avançados, desejariam destruir a sociedade para de tudo ficarem senhores absolutos, e nunca reformá-la no sentido de melhorar a vida dos que mourejam.

Como dizemos, os bilhetes especiais tiveram grande aproveitamento, e uma das razões que mais para isso concorrem, foi, sem duvida, a concessão que os caminhos de ferro estabeleceram da redução de 50% sobre os preços das tarifas geraes, para quaequer excursões que durante o periodo de validade dos bilhetes de serviço especial os seus portadores queriam fazer, partindo de Lisboa e regressando a esta mesma cidade.

Para o bom aproveitamento d'esta concessão, foi o prazo dos bilhetes especiais ampliado para o regresso até ao dia 26 do corrente, inclusivé.

Esta concessão é extensiva aos bilhetes dos serviços vendidos pelas estações Minho e Douro, e Sul e Sueste, e das Companhias Portugueza, da Beira Alta, e Nacional.

Não duvidamos dos magníficos resultados colhidos d'esta concessão, e oxalá que sejam de molde a incitar as respectivas empresas a futuros serviços idênticos.

## Festas a S. João em Braga

O S. João é uma das figuras das lendas religiosas a que o nosso povo consagra mais culto; e d'ahi o grande numero de festividades que lhe são dedicadas por esse paiz fôra, e ás quae se associou muita gente, em romarias, arraiaes e folguedos que lhes são agradáveis momentos de distração e ao mesmo tempo contribuindo para o desenvolvimento do commercio e outras farças vitaes das povoações.

Muitas são as terras portuguezas em que é festejado o S. João, mas sobreleva a todas no esplendor das suas festas, a antiga e nobre cidade de Braga que todos os annos se esmera em apresentar os melhores attractivos ao forasteiro.

Por isso os caminhos de ferro do Minho e Douro e a Companhia Portugueza secundando a iniciativa dos Bra-

charenses, estabeleceu bilhetes a preços reduzidos, das suas principaes estações para Braga e volta, os quaes são validos para ida em 21 e 23 e regresso de 24 a 26 do corrente, por todos os comboios ordinarios, excepto os rápidos Lisboa e Porto e o Sud-Express.

Os preços de Lisboa são: 9\$890 em 1.<sup>a</sup> classe; 7\$700 em 2.<sup>a</sup> e 5\$510 em 3.<sup>a</sup>.

## Na Figueira da Foz

A Figueira da Foz é tambem uma cidade onde o Santo tem grande prestigio e d'ahi celebrarem-se todos os annos grandiosas festas em sua honra, havendo entre outras coisas interessantes e tradicionaes o celebre banho-santo a que nunca faltou a rapaziada e raparigas da região.

Nos dias das festas ha muitos outros attractivos, como touradas, iluminação, bailes populares, etc.

As festas de S. João na Figueira são sem duvida umas das que maior interesse offerecem ao turista, por isso os bilhetes que o caminho de ferro para alli costuma estabelecer, teem sempre grande utilização, e certamente este anno não será menos importante do que nos annos anteriores.

Vendem bilhetes d'este serviço especial as principaes estações e apeadeiros da Companhia Portugueza, das linhas de Oeste desde Caldas até Alfarellos, do Norte desde Pombal até Campanhã, todas da linha a Louzã, das da Beira-Baixa desde Fundão até Sabugal. As estações da Companhia da Beira-Alta tambem vendem bilhetes reduzidos para a Figueira.

A validade dos bilhetes é de 22 a 24 para ida, e de 24 a 26 para o regresso.

## Em Evora

A formosa cidade de Evora, a mais rica em monumentos historicos e das que mais tem que ver e apreciar, tambem festeja o seu S. João.

Se não tem a grandiosidade das festas de Braga e o banho característico das da Figueira, tem outras notas não menos interessantes a que o temperamento sentimentalista dos povos do sul sabe imprimir um sabor especial.

Por isso aconselhamos a quem já tenha ido ás festas de Braga ou da Figueira, que não deixe de ir a Evora onde encontrará coisas muito interessantes e de aspecto muito diverso, álem dos magníficos padrões da civilização antiga, que são os melhores pergaminhos dos Eborenses.

Alem dos bilhetes reduzidos que os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelecem das suas estações para Evora e volta, tambem as estações da Companhia Portugueza de Villa-Franca até Carregado, de Valle-Santarem a Entroncamento, e as das linhas de Vendas Novas, vendem bilhetes com redução importante para ida de 22 até 29 e volta de 24 até 1 de Julho.

## Nova tarifa de bilhetes de ida e volta nas linhas do Sul e Sueste

Entrou hontem em vigor a tarifa especial n.<sup>o</sup> 10 de grande velocidade da Direcção do Sul e Sueste para bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, aos domingos e dias de feriado nacional, da estação de Lisboa-Terreiro do Paço para as do Barreiro até Pinhal Novo, Palmella e Setubal, e de Setubal para a Moita.

Estes bilhetes são validos para ida e volta no proprio dia da venda, e não dão direito a transporte gratuito de bagagem.

## Imposto para a Assistencia Pública

A Direcção do Sul e Sueste acaba de publicar um aviso indicando quaeas as importâncias a cobrar para imposto

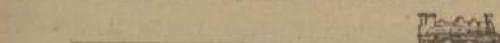
de Assistencia nos bilhetes de assignatura por prazos não inferior a um anno.

Essas importancias são de 200 reis em 1.<sup>a</sup> classe 100 reis em 2.<sup>a</sup> e 50 reis em 3.<sup>a</sup>, com excepção dos bilhetes semanaes e mensaes em que só é devido o imposto quando a importancia do bilhete simples correspondente atingir o minimo além do qual lhe é applicavel.

### Temporada de banhos e aguas mineraes

Começou hontem a venda de bilhetes do serviço especial de banhos e aguas mineraes da Companhia Portugueza, tanto nas suas proprias linhas, como nas suas relações com as linhas combinadas portuguezas e hespanholas, serviço a que já nos temos referido.

E' de esperar que o aproveitamento d'estes bilhetes não seja inferior ao dos annos transactos, tanto mais que álem das concessões que era de costume fazer-se, accresce este anno a da utilização dos comboios rapidos e de luxo, mediante uma pequena sobretaxa, a que fizemos referencia no nosso ultimo numero.



XXXIV

**De Rimini a San-Marino.—Uma republica iliputiana.—Presidentes aos semestres.—Muitos conselheiros n'uma população pequena.—Uma Presidencia por 90\$000 reis.—Imposto do sello, correio e moeda —31 funcionários em todo o paiz.—Um sino que acumula.**

Havia muito tempo que visitando exposições internacionaes, nos impressionava agradavelmente ora um pequeno pavilhão, ora n'uma porção de galeria das industrias, em que se lia no aito: «Repubica de San-Marino».

Entravamos, cheios de curiosidade, a analysar o que produzia este minusculo paiz independente, encravado na Italia, cavalgando um monte quasi á beira do Adriatico, e ficavamos admirados de encontrar, lá dentro, varias peças de mobilia primorosamente acabadas, algumas rendas e tulles bem bordados; faianças artisticas, vidros lavrados; o bastante já para se fazer ideia de que aquella installação era o mostruario de um paiz de intensa producção industrial, razoavelmente aperfeiçoada.

Depois, n'uma serie d'artigos escriptos por um viajante n'um jornal diario, mais se nos confirmara essa impressão, porque o San-Marino era alli posto nos pincaros da lua, que, já o imaginavamos, eram pouco mais altos do que o monte Titan, em que elle se encarapitava.

Decidamente, havia que ir visitar o pequeno Estado; a nossa collecção de notas de viagem ficaria incompleta se não tivessemos n'ella a impressão d'uma visita ao velho lugurio do Santo canteiro.

Por isso, já em 1911 projectaramos ir visitá-lo, não o fazendo por motivos que exposemos aqui. (\*) Passando agora na linha do Adriatico, eis porque nos quedámos em Rimini, de que fallámos no artigo passado.

E já que repetimos este nome, ahí teem os leitores, na gravura que damos, o imponente hotel a que nos referimos.

Para ir a San-Marino não ha linha ferrea: apenas um automovel faz serviço de carreira, partindo de Rimini de tarde e regressando de manhã; o que representa ter que se passar lá a noite, o que — sabido que em Rimini te-

(\*) Vide «uma viagem gorada» pag. 279 do numero 570.

mos bons hoteis e lá nas montanhas é duvidoso o que temos — não nos anima a aproveitar este serviço. Preferivel é, pois, ajustar um trem, que não leva mais que 20 liras por nos levar, de manhã cedo, havendo tempo de almoçar lá, ver todo o paiz e trazer-nos de regresso, de tarde, pela fresca.

A distancia é de 23 kilometros, que se percorrem, em trem, á ida em 3 horas e um quarto e á volta em 2 horas e meia, pela estrada Cristina, que é um pouco mais longa; sendo perto de 14 kilometros até a fronteira e um pouco mais de 9 dentro do territorio independente.

A estrada é excellente e pictoresca e, indo-se ainda a certa distancia do territorio independente, já o cocheiro nos mostra, lá em cima, no alto dos montes, os tres castellos que constituem o escudo da Republica, encimado pela... coroa real.

No alto do primeiro tremula uma bandeira, de que mais tarde differençamos as cores: azul e branca, como a noissa antiga.

Na fronteira não ha guardas d'alfandega que nos incomodem; apenas um policia local nos pergunta.... para perguntar alguma coisa, se levamos tabaco.

Desde ahí a medição da estrada segue a escala decrescente, porque estando-se n'um paiz independente, ella começa da capital para o exterior.

Em quanto o trem roda por aquelle territorio novo para nós, vejamos o que é a nação que vamos visitar: não pelo Baedeker, que esse não se occupa em descrevê-la, mas por diversos livros e livrinhos que sobre ella teem sido escriptos:

O Estado de S. Marino, é singularmente, o mais antigo da Europa, sempre mantendo-se independente, devido isso a ser constituido por uma simples montanha, e tão pequeno o territorio que não vale a pena, em verdade, disputá-lo.



Rimini.—O Grande Hotel

Foi alli fundado no seculo IV por um frade canteiro da Dalmacia, chamado Marino, e ao qual uma devota dama romana deu o monte Titan; no seculo XV juntaram-se-lhe os castellos de Fiorentino, Montegiardino e Serravalle.

O seu Governo é presidido por dois magistrados, eleitos por semestres, sendo sempre um escolhido entre a classe nobre, e o outro do povo.

Como se vê não aquecem o lugar e não terão tempo para fazer política, o que é uma vantagem para aquella gente. Se esta bicha lá entra um dia, estão perdidos. Venham cá ver o que ella faz em beneficio do meu paiz, e fugirão horrorizados.

Nos dias 15 de marzo e 15 de setembro são os dias que o governo «põe escriptos», isto é, em que pelos eletores são escolhidos 12 conselheiros para o semestre seguinte, e é de entre estes que se escolhem seis (tres nobres e tres do povo) dos quaes ainda o Conselho elege os dois que devem assumir o cargo de capitães-regentes..

Esta ceremonia realiza-se na cathedral, ao fim da tarde e é acompanhada por uma procissão caracteristica, á luz d'archotes, a que se junta toda a populaçao.

Os sinos tocam, festivos; a musica militar toca o hym-



no nacional; e, bandeira desfraldada, todos vão à residencia das futuras *Excellencias* comprimentá-las.

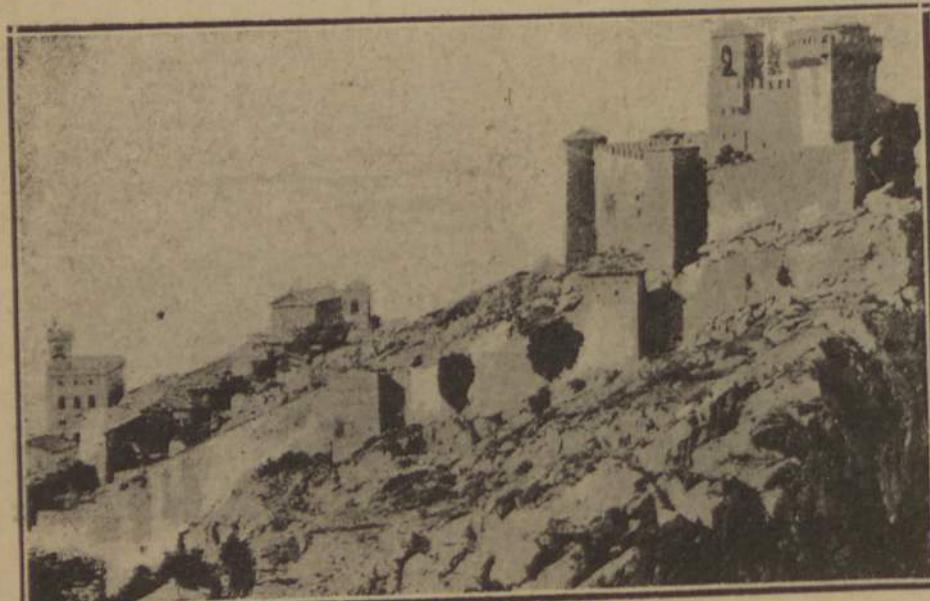
A constituição sanmarineza é formada ainda pelos velhos estatutos, em numero de sete, cujo original data de 1295 e existe nos archivos do palacio do governo. Não ha códigos, applicando-se, portanto, o direito comum, salvo o previsto nos estatutos.

Antigamente a suprema auctoridade era exercida pelo *Arengo General*, composto pelos paes de familia. Mais tarde resolveu-se delegar os poderes n'um Conselho que hoje se chama «Conselho-Grande Geral» e é composto de 60 membros, sendo 20 nobres, 20 burguezes e 20 populares, renovaveis por um terço cada tres annos. Quando, por morte, interdicção ou demissão se dá uma vaga, o Conselho nomeia quem ha-de preencher-a. Para ser conselheiro ha que ter mais de 25 annos; é inelegivel quem tenha o pae vivo ou apenas qualquer parente conselheiro, habitando na mesma casa. Em todo o caso 60 *conselheiros* para um paiz de 11.000 almas, já é respeitavel. Corresponderia no nosso paiz, com 5 milhões d'almas, ser 27.273, numero a que nem de longe chegámos, no tempo em que havia conselheiros.

O Conselho é presidido pelos Capitães-Regentes, e delibera com 30 membros.

Este Conselho é o que equivale aos nossos Poderes legislativos, e d'elle sae, por eleição, o «Conselho dos Dose» a que acima nos referimos, que é cada seis mezes renovado em dois vogaes, o que produz a renovação completa em tres annos.

Este, corresponde, portanto, ao nosso Poder executivo, e tem a alta auctoridade tutelar sobre as mulheres desamparadas, os orphãos, os interdictos e os doidos; ajuda a Regencia na direcção dos negocios publicos e julga em 3<sup>a</sup> instancia nas causas civis.



San-Marino.—O Monte Titán com a Fortaleza, a Cathédral e o Palacio do Governo

Os Capitães-Regentes teem o titulo de *Excellencia*; funcionam, como dissemos, seis mezes e não podem ser reeleitos senão tres annos depois. Não podem recusar a eleição sob pena da multa (enorme!) de 500 liras, como quem diz 90\$000 reis!

A auctoridade dos dois é igual, mas, por costume, o nobre figura sempre á direita.

Cada Regente recebe uma gratificação, pelos seis mezes, de 150 liras ou 27\$000 reis. Devemos notar que é baratinho.

O suffragio é constituído pelos cidadãos maiores, embora analphabetos, e não será difícil a eleição, attento o reduzido numero de votantes, porque a populaçao é apenas de 11.000 pessoas comprehendendo os menores, as mulheres e os invalidos.

A justiça é administrada por um juiz, italiano, residente em San-Marino, com o titulo de «Commissario da Lei» e tendo o tratamento de *Senhoria*, nomeado por 3 annos, pelo Conselho e podendo ser recebido.

E' elle que, em 1.<sup>a</sup> instancia, julga as causas civeis e criminaes; dois juizes, de Roma, julgam em 2.<sup>a</sup> instancia; a terceira é exercida pelo Conselho dos Dose, sobre parecer de um advogado consultivo escolhido entre os mais illustres da Italia.

Um Procurador do Registo (especie de ministerio Público) escolhido annualmente entre os notarios do paiz, funciona como conciliador das caíosas cujo valor não excede 50 liras, e em que o papel empregado deve ser sellado com a taxa de 15 centimos.

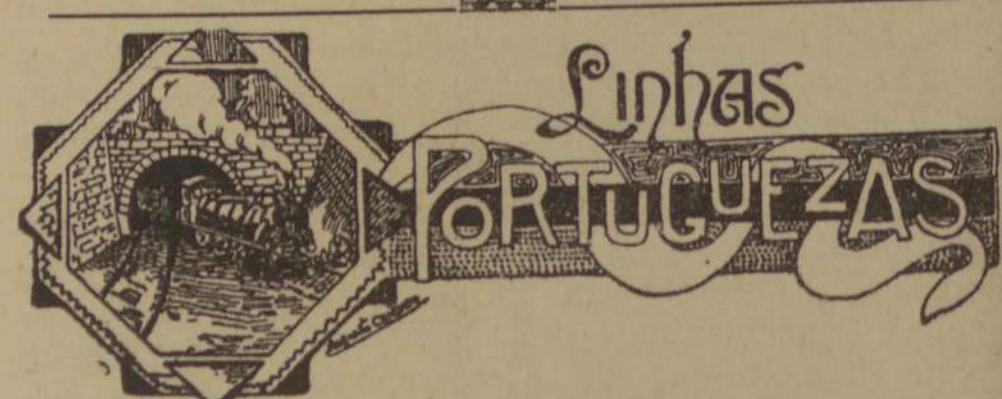
Porque São Marino tem, não só papel sellado como sellos do correio, 25 formulas, e é d'isso que o thesouro tira grande rendimento porque os visitantes, todos adquirem por vezes, a collecção, em que ha sellos de 1, 2, 5, e 10 liras custando, portanto, completa, 28 liras, e os colecionadores teem que aguentar-se com ella.

Tem igualmente moeda sua, de cobre, 5 e 10 centimos e de prata 50 centimos, 1, 2 e 5 liras, mas só serviu por assim dizer, para os numismaticos, porque o que corre é a moeda italiana, e as do paiz só aparecem nas mãos dos corretores dos hoteis e *cicerones* que tratam de os vender aos visitantes pelo duplo valor, ou mais, se estes são ingenuos.

O pessoal superior do Estado é reduzido como tudo neste minusculo paiz: além dos dois regentes ha apenas: 29 funcionários, sendo um consultor politico, um auditor, dois juizes, um commissario da lei, um secretario dos Negocios estrangeiros, outro do Interior e Finanças, um commandante de Milicias e outro da Guarda Nobre, o auditor, o syndico do Governo, um thesoureiro, um secretario chefe da contabilidade, um engenheiro technico, um conservador de hypothecas e recebedor de contribuições, outro dos archivos, dois escrivães civil e criminal, um juiz de paz e um secretario, um advogado dos pobres, dois inspectores—politica e intrucção publica—dois directores—estudos e saude publica—um conservador do museu e biblioteca, chefe da musica, mestre de ceremonias e delegado das festas publicas.

Alguns d'estes cargos são ainda accumulados n'um só funcionario, o que ainda mais reduz o pessoal. E não admira, porque até o sino da torre accumula as funcções de dar as horas e servir para a chamada do povo ás grandes ceremonias.

Como se vê as accumulações não são consideradas crimes nas velhas republicas... nem nas novas.



**Portalegre.**—Terminou a 5 do corrente o concurso perante o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Portalegre, não tendo, porém, havido concorrentes.

**Valle do Vouga.**—O Conselho Superior de Obras-publicas e Minas deu parecer sobre o pedido, feito por esta Companhia, de exempçao de direitos para carruagens e vagões a empregar no troço da linha de Aveiro a Albergaria.

**Penafiel á Lixa.**—Começou o assentamento do troço de linha da estação de Penafiel a Louzada e Beirolas, sendo a construcção feita muito activamente. Partiram já de Antuerpia em direcção ao Porto duas locomotivas Henschel e duas carruagens abertas.

Nas officinas da Companhia, em Penafiel, estão sendo

reconstruidas duas grandes carruagens de *boggies* adquiridas no extranjeiro, e construidos dois vagões.

**Zambezia.** — A Comissão Superior Technico das Obras-publicas das Colonias apreciou, em 3 do corrente, o processo relativo ao projecto do caminho de ferro entre o Zambeze e a fronteira portugueza, apresentado pela «British Central-Africa Company Limited». O respectivo parecer vae ser presente no ministerio das Colonias.

**Portimão a Lagos.** — Já chegou ao ministerio do Fomento o projecto e orçamento da variante d'este caminho de ferro, esperando-se em breve a sua approvação superior, para rapidamente se dar andamento aos trabalhos.

A nova directriz, com tanto criterio e boa vontade estudada, contenta todos os Lacobrigenses, visto realizar não só uma grande economia, como tambem por vir ligar a cidade com a magnifica e magnifica praia.

**Grande incendio.** — No dia 13 de manhã uma faulha da machina que andava em manobras na estação de Santa Apolonia comunicou o fogo a umas pilhas de cortiça armazenadas no molhe n.º 8.

Com o vento que soprava o incendio alastrou-se a todo o grande barracão e ainda ao que lhe ficava proximo ardendo 2.500 fardos de cortiça e grande quantidade de madeira.

Os prejuizos orçam por uns 60 contos de reis.

O fogo foi combatido dedicadamente, logo de principio, pelos operarios das officinas que, com a sua falta de pratica se arriscaram demasiadamente ao perigo, dando em resultado haver o pasmoso numero de 52 feridos, dois dos quaes mais gravemente.

**Entroncamento a Gouveia.** — Uma commissão de habitantes das regiões que passariam a ser servidas pelo caminho de ferro do Entroncamento a Gouveia, esteve, em 13 do corrente, na Camara dos Deputados, pedindo que aquelle troço de linha ferrea seja posto a concurso.

A commissão foi recebida pelo vice-presidente da Camara, e fallou depois com o ministro da Fomento.



#### Hespanha

A 26 de maio ultimo reuniu-se em Bruxellas a assembleia annual dos accionistas da Sociedade de Tremvias de Madrid e Hespanha, proprietaria da rede do Norte de Madrid, e cuja exploração pertence por contracto á Société de Tramways Electriques.

Os lucros em 1912 foram de 838.662,51 francos, contra francos 781.967,12, em 1911, ou seja com um augmento de 56.695,39 francos,

A somma das despesas, impostos, gastos extraordinarios e diversos, e o saldo para conta nova, diminue de 30.906,54 para 20.484,40 francos, de 1911 para 1912.

Fixa-se em 12,50 francos o dividendo das acções privilegiadas, nada percebendo as ordinarias.

Em fins de 1912, os saldos negativos da conta de ganhos e perdas, são os seguintes: Contribuições, 48.236,58 pesetas; Despesas extraordinarias, 11.448,48; Despesas de administração, 28.301,74; Despesas de direcção, 243.212,60; Amortização, 150.679; Juros, 238.839,12; Reserva estatutaria 6.491,75; Dividendo das acções privilegiadas, 125.000; Saldo para conta nova, 18.846,64.

#### Servia

Logo nas primeiras reuniões da conferencia dos embaixadores em Londres, foi reconhecido á Servia o direito a um porto comercial do Adriatico, com um caminho de ferro internacionalizado que do territorio servio se dirigisse a esse porto.

A concessão foi admittida em principio, mas nunca concretizada n'uma deliberação precisa. Agora a Servia pede, e as potencias já n'isso consentiram, que mesmo antes da assignatura dos preliminares da paz, se assente n'un protocollo em virtude do qual se estabeleça aquella concessão á Servia.

#### França

As receitas da 2.ª dezena de maio ultimo, do Metropolitano de Paris, elevaram-se a f. 1.489.939,65, contra 1.426.195,30 fr. em 1912, ou seja um accrescimo de fr. 63.744,35.

# Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes

## Assembleias Geraes

Realizou-se no dia 7 a reunião das duas assembleias da Companhia, sendo a primeira em sessão extraordinaria, para o Conselho dar conta dos factos que se haviam passado depois da assembleia geral do anno findo, por virtude das sentenças proferidas nos processos instaurados por nullidade das resoluções tomadas, por alguns accionistas; a segunda para apresentação do relatorio e contas do anno findo.

Compareceram 84 accionistas, representando 36.270 acções e 715 votos.

Presidiu o Sr. Dr. Victor dos Santos, assistindo o commissario do Governo Sr. Dr. Pimentel Machado, sendo pelo presidente convidados para escrutinadores os Srs. Burmeister e Oliveira Pires, como representantes dos maiores accionistas, e para secretario Mendonça e Costa.

O Sr. presidente abriu a sessão, expondo os fins da reunião e para facilitar a resolução apresentou uma moção em que se resumia a opinião da assembleia. Foi sobre esta base que a discussão se estabeleceu e foi longa, sendo, por fim approvada uma emenda do Sr. Dr. Mario Esteves, que a substituiu.

Seguiu-se então a sessão ordinaria em que foram em especial frisados pelo Sr. Kendall, do Porto, os pontos em que este senhor, discorda dos modos de ver do Conselho sobre a applicação dos dinheiros da Companhia, mórmente no que se refere ao não pagamento integral do coupon das obrigações do 2.º grau.

Não diremos que é incomprehensivel a attitude d'este accionista que, com os seus protestos e manejos bastante tem prejudicado a Companhia; e não só os accionistas como os proprios obrigacionistas que S. Ex.<sup>a</sup> imagina defender. Todos sabem que este senhor tem as suas acções unicamente para, pela forma que entende, defender as obrigações do 2.º grau. E' um negocio como outro qualquer, que não se lhe pôde levar a mal, embora seja para lastimar que os titulos que menos valor teem na Companhia, e tanto que nem representação teem na administração, sejam justamente os que, por uma desmedida ambição de uma parte dos seus detentores, representam o maior motivo de embarço para o bom andamento da administração social.

Ao Sr. Kendall respondeu o Sr. Mello e Sousa, presidente da commissão executiva, e fê-lo por forma tão energica, tão brillante e sobretudo tão sincera que entusiasmou a assistencia e deixou em merecida má situação o seu contestado.

Foi mais que uma resposta, a oração do illustre financeiro: foi uma longa e interessantissima exposição da situação da Companhia, perante os seus credores, e das circumstancias que concorrem para a impedir de normalizar, por completo, a sua situação, pagando integralmente o coupon do 2.º grau.

Demonstrou, com dados precisos, como são falsas as affirmações contidas n'um folheto que o Sr. Kendall ha tempos publicou e em que defende o resgate das linhas pelo Estado, chegando a pretender provar, que, n'esse caso, o Thesouro teria grande lucro, os obrigacionistas receberiam o juro maximo do seu papel e as acções ficariam valendo 128\$000 reis.

— Ha muitos annos que me occupo de questões financeiras, disse o orador, e nunca vi negocio em que todos ganhassem; este, pelo contrario, seria negocio em que todos perderiam.

E completou esta affirmação com argumentos e nume-

ros, mostrando os erros palmares commettidos pelo auctor do folheto nos corollarios que tira das suas combinações.

As concessões da Companhia, pelo menos a da sua rede principal, as linhas de Leste e Norte, as mais productivas, terminam em 1959. Pois o encargo de obrigações prevalece ainda dezaseis annos depois d'esta data, e por muitos milhares de titulos, não tendo a Companhia n'esse longo periodo, productos para lhes fazer face.

Tendo sido o orador encarregado pelo Sr. Abel d'Andrade, quando ministro da Fazenda, de estudar as condições em que o Estado poderia realizar uma operação de resgate, estudou o assumpto, mesmo com os elementos publicados pela Companhia (porque ainda não fazia parte da sua administração) e chegou á conclusão de que tal operação, a não se fazer por um acordo—unico meio de a effetuar—seria ruinosa para ámbas as partes. Hoje, com os elementos que tem á sua disposição, pôde afirmar que, só para o Thesouro, o encargo seria superior a 300 contos annuaes, as obrigações de 2.º grau não receberiam mais de 1 a 2 francos annuaes, e as acções, bem se vê o que ficariam valendo em taes circumstancias.

Fallara-se na assembleia na vantagem da Companhia, realizar uma operação financeira que a habilitasse a fazer face ás despesas consideraveis que tem que fazer, com a conclusão da segunda via e a aquisição de novo material necessário para o desenvolvimento, sempre crescente, da exploração.

Esta ideia prestou ao intelligente orador occasião para uma das mais brilhantes e das mais entusiasticas passagens do seu discurso; demonstrando que, na actual conjunctura, é absolutamente impossivel realizar qualquer operação n'esse sentido.

Os grandes financeiros, disse S. Ex., que emprestam ou garantem empréstimos, querem garantias palpaveis, querem estar assegurados da estabilidade do penhor que lhes é offerecido. Ora o Sr. Kendall chegara ao extremo de declarar que a falta de pagamento integral do coupon que elle defende com tanto entusiasmo, representa a fallencia da Companhia.

— Como é, pois, possivel, exclamou o Sr. Mello e Sousa, encontrar quem abra largo credito a uma Companhia que um respeitavel negociante da segunda praça do paiz e, para mais, seu accionista, em assembleia geral declara proxima da fallencia?

Se o Sr. Kendall, disse, aqui, como accionista, nos tribunaes como obrigacionista, em publico, como auctor de folhetos, nos mercados, como financeiro, proclama a Companhia ameaçada de quebra ou do resgate da sua rede, como e onde encontrar quem lhe empreste, se a sua situação carece das garantias de estabilidade indispensaveis?

A assembleia, vivamente impressionada por este discurso vibrante de verdade e de demonstrações claras e precisas, corou-o com uma salva de palmas, facto novo n'aquellas reuniões.

Depois de usarem da palavra varios oradores foram aprovadas as conclusões do Conselho Fiscal e reeleitos os administradores e membros d'aquelle Conselho que haviam terminado o seu mandato.

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Caminhos de Ferro Portuguezes.**—Obrigações privilegiadas de 1.º grau.—Sao prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de Julho proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1913, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon N.º 39 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon Frs. 7,07,—liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon N.º 39 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon Frs. 9,45,—liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon N.º 36 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, 1.ª serie «Beira Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon N.º 35 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de Julho proximo futuro, em Lisboa; na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 12 e da 1 ás 3 da tarde, pelo cambio do dia e com exempçao do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto do Art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» N.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de acordo com os annuncios feitos em cada Paiz.

**Obrigações privilegiadas de 2.º grau.**—São prevenidos os Srs. portadores de obrigações privilegiadas de 2.º grau de juro variavel até 3 %, 4 % e 4 1/2 % e das antigas obrigações de 4 1/2 % da 1.ª série 1886 «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, que, pela distribuição do remanescente da exploração do Exercicio de 1912 pelas referidas obrigações privilegiadas de 2.º grau e do juro complementar ás obrigações de 3 % de 1.º grau «Beira Baixa» conforme a alinea f) do art.º 61.º dos Estatutos,—lhes será pago o coupon, a datar de 1 de Julho de 1913, inclusivé, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 14 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3 % recebendo por cada coupon 11 francos e 78 centesimos, liquidos de 72 centesimos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 14 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 % recebendo por cada coupon 14 francos e 79 centesimos, liquidos de 87 centesimos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 14 da nova folha de coupons especiaes annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 1/2 %, recebendo por cada coupon 15 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 9 da nova folha de coupons especiaes annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, recebendo por cada coupon 4 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de Julho de 1913, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ao meio dia e da 1 ás 4 horas da tarde pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

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

**Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.**—Serviço de Titulos.—São prevenidos os Srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que, a partir de 30 do corrente mez, serão pagos os coupons,

N.º 17, relativo ao 1.º semestre de 1913, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, á razão de 7 francos cada, liquido de impostos em França. N.º 8 relativo ao anno de 1912, das obrigações privilegiadas de 2.º grau, á razão de 4,50 francos, cada, liquido de impostos em França;

Em Paris, no Comptoir Nacional d'Escompte, 14 rue Bergère. Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros. No Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio de cheques/Paris que vigorar no dia da apresentação, com isenção de imposto de rendimento, nos termos do art.º 5 da lei de 29 de Junho de 1899 e do Decreto de 24 de Outubro de 1905; exceptuando, porém, 7.385 obrigações de 2.º grau e que, por não estarem comprendidas n'aquelle Lei e Decreto, a Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro portuguez o imposto de rendimento, afim dos portadores de todas as referidas obrigações flcarem igualados na isenção do dito imposto.

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.**—Nos termos do art.º 13.º dos estatutos se faz publico que o sorteio das obrigações da serie «Mirandela-Bragança», a que se procedeu em 7 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 32.126 a 32.130 e 50.156 a 50.160.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao 1.º semestre de 1913; começará no dia 1 de julho p. f., em Lisboa na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 88. 1.º das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 19 do referido mez, e depois ás sextas feiras, para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança,

**Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.**—Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.—Faço publico que no dia 11 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na sede da Companhia, á rua de Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Por falta de espaço retiramos esta secção que, de resto nada tinha de interessante.

Os cambios tiveram pequena alteração para alta, fechando na semana finda hontem ás taxas que constam do nosso boletim comparativo a seguir.

\*  
A libra ficou a 5\$170 compra e 5\$200, venda. O Rio-Londres cotava 16<sup>1</sup>/<sub>8</sub> ou 14\$883 reis fracos a libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	46 1/8	46	46 7/16	46 5/16
" 90 d/v.....	46 11/16	—	46 15/16	—
Paris cheque.....	618	629	614	617
Berlim .....	254 1/2	255 1/2	252 1/2	253 1/2
Amsterdam cheque .....	428	430	425	427
Madrid cheque .....	945	955	940	950

## Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras

Bolsas e títulos	JUNHO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	38,85	38,85	—	38,90	38,90	38,95	38,95	—	—	—	39,10	39,15	—	—
Dívida Interna 3% coupon.....	38,80	38,78	38,78	38,80	38,80	38,80	—	—	—	38,85	39	39,10	—	—
" " 4% 1888, c/premios .....	—	20,450	—	—	20,350	—	—	—	—	—	—	20,350	—	—
" " 4 1/2% 1888/9.....	—	c53.500	c53.500	c53.500	c53.500	c53.500	254.000	—	c53.800	—	a53.900	a54.000	—	—
" " 4% 1890 .....	c49.000	c49.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios .....	—	8.850	8.850	8.850	8.850	—	8.850	—	8.850	8.850	8.850	8.850	—	—
" " 4 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est) .....	—	—	81.500	c81.500	—	c81.500	—	—	c81.500	c81.500	—	—	—	—
" " 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est) .....	c79.500	79.000	79.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	66.700	66.700	66.700	66.700	66.700	66.800	—	66.800	66.800	66.800	66.800	—	—	—
" " 3% 2.ª série .....	65.600	—	—	68.800	—	68.800	—	68.800	—	68.800	69.000	69.000	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	154.500	154.500	—	154.500	—	—	—	—	—	—	—
" " Comercial de Lisboa.....	135.500	135.500	—	435.000	135.500	—	—	—	—	—	135.500	—	—	—
" " Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100.000	—	—	—
" " Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106.000	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	4.900	4.900	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	70.500	70.500	71.000	c71.000	c71.000	c71.000	4.850	—	—	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon .....	c58.600	c58.600	58.600	c58.600	58.600	c58.600	—	c58.800	c58.800	—	—	—	—	—
Companhia Atraves d'Africa.....	88.600	88.500	88.500	88.500	88.600	88.600	88.800	—	88.500	88.500	88.600	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	63.700	63.700	—	—	—	—	—	63.600	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	50.000	50.050	50.050	50.800	50.050	50.050	—	50.050	50.050	50.050	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	17.350	—	17.3	—	17.350	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	17.300	—	—	—	—	71.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	—	—	—	—	—	90.300	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000	—	—	—
" " 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguêz 1.ª série .....	—	—	—	—	64,20	64,60	64,60	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	34,25	34,25	—	34	34	34	—	—	34	33,50	33,50	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	468	468,75	466,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	305	305	307	306	306	368	306	305	306	—	—	302	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	—	242	241	—	240	239	—	240	239	239	240	—	—	—
Companhia da Beira Alta .....	280	—	279	278	279	—	—	278	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	171,50	171,50	171,50	171,50	171	171	171	170	—	166,50	166,50	156,50	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguêz .....	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	84,56	84,93	84,68	—	—	—	—	—	81,50	81,50	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
<b>Portuguezas</b>										
Companhia Camil-Rede geral .....	27 Maio	1.073	2.453.607.000	1.073	2.431.136.000	+ 22.471.000				

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 7 de Junho de 1913.**

SENHORES :

Em cumprimento do que preceituam os nossos Estatutos vem o Conselho de Administração expôr os actos da sua gerencia no exercicio que findou em 31 de Dezembro de 1913, decimo oitavo depois do Convenio de 4 de Maio de 1894.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a ordem adoptada nos relatórios precedentes.

A primeira parte mostra os resultados da exploração da nossa rede no anno de 1912, segundo os elementos fornecidos pela Direcção Geral da Companhia.

A segunda parte é a comparação do Activo e Passivo.

A terceira parte diz respeito á Caixa de Reformas a Pensões

## PRIMEIRA PARTE Resultados da Exploração Considerações geraes

A extensão da rede explorada não variou em 1912; conserva-se em 1.172 kilometros, comprehendendo :

1.º — Rede concedida á Companhia :

Linha não garantida.....	693 kil.	1.073 kil.
Linha garantida.....	380 "	

2.º — Linhas exploradas em virtude de contratos ;

Setil a Vendas Novas.....	70 kil.	99 "
Coimbra à Louzã (linha de Arganil)	29 "	

Total..... 1.172 "

O comprimento de via dupla ficou de 378km,548m.

Os resultados geraes da exploração da rede da Companhia em 1912, e comparados com o anno anterior, foram os seguintes :

Designação	1911	1912	Diferenças em 1911	
			Augmento	Diminuição
Kilometros explorados .....	Km. 1.073	Km. 1.073	—	—
Percorso dos comboios.....	" 6.301.723	" 6.492.716	Km. 190.993	—
Receitas da Exploração .....	6.337:574\$392	6.755:799\$676	418:225\$385	—\$—
Despesas da exploração.....	3.076:417\$894	3.542:921\$062	466:503\$160	—\$—
Coefficiente medio da exploração .....	48,54 %	52,44 %	3,90 %	—
Receitas liquidas da exploração .....	3.261:156\$498	3.212:878\$715	—\$—	48:377\$783
A acrescentar.....				
Receitas fóra do trafego .....	59:462\$521	76:098\$862	16:636\$341	—\$—
Coefficiente medio da exploração (contando com as receitas fóra do trafego) .....	48,09 %	51,86 %	3,77 %	—
Garantias de juro .....	304:118\$832	256:512\$424	—\$—	53:606\$408
Total dos productos da rede concedida á Companhia.....	3.624:737\$851	3.539:490\$001	—\$—	85:247\$850
A deduzir: Impostos em Portugal .....	99:598\$525	108:045\$284	8:446\$759	—\$—
Excesso das receitas sobre as despesas ordinarias da exploração.....	3.525:139\$326	3.431:444\$717	—\$—	93:694\$604

Os algarismos que n'este quadro mais particularmente chamam a atenção, são

O aumento das receitas, 434:861\$726 réis;

A notável reducção da garantia de juro, que diminuiu de 53:606\$408 réis;

O agravamento das despezas, na importancia de 466:503\$168 rs.

O aumento total das receitas, 434:861\$726 réis, comprehende as receitas do trafego 418:225\$385 réis e as receitas fóra do trafego 16:636\$341 réis.

O algarismo sensivelmente mais elevado d'estas ultimas provém d'uma pequena modificaçao na maneira de as escripturar.

Em logar de deduzir algumas d'ellas de determinadas despesas que elles vinham attenuar, pareceu mais claro contar as despesas tales como elles são e notar separadamente as receitas fóra do trafego.

Mais adeante se entrará no exame pormenorizado das despesas, mas será dicto desde já que as causas principaes do seu crescimento são, além do aumento do trabalho produzido, resultante de percurso de comboios que foi de 209.213 kilometros a mais em toda a rede explorada, o aumento de preço do carvão devido ás greves no País de Galles, as despesas feitas para reparar as avarias causadas pelas inundações de 1912, as maiores que ha muitos annos se tem visto, e emfim, o aumento de despesa da renovação da via, renovação imposta se quizermos conservar as linhas nas condições de satisfazer ao trafego sempre crescente.

Um facto veio perturbar a nossa exploração em 1912. Em razão das chuvas torrenciaes d'este anno a abobada do tunnel de Albergaria, na linha do Norte entre Entroncamento e Alfarelhos, teve

avarias que fomos obrigados a reparar e cujos trabalhos só se poderam executar, de 2 a 27 de Março, parando a circulação na linha do Norte.

Durante este tempo o trafego com o Porto, com o Norte, com a Beira Alta, com a Hespanha (via Villar Formoso) e com a França, fez-se pela linha de Oeste que é de via unica e cujo perfil é mais difficult que o da linha do Norte.

Teve pois a nossa Companhia por este facto o duplo prejuizo proveniente da despesas de reparação do tunnel, e do agravamento das despesas de exploração e tracção por causa do itinerario mais longo e mais difficult.

### Resultado da Exploração das linhas garantidas

E' interessante o conhecimento dos resultados reaes da exploração das linhas garantidas comparados com os productos liquidos, theoreticamente garantidos, pelos contractos de concessão correspondentes;

E sabido que as concessões da Beira Baixa (211Km., 58569 entre os eixos das estações extremas) e de Torres-Figueira-Alfarellos (168Km., 12472) teem garantia do Estado, isto é, o Estado garante á nossa Companhia:

1.º—Pela linha da Beira Baixa, o rendimento liquido de reis 401:110\$326.

2.º—Pela linha de Torres-Figueira-Alfarellos, o rendimento de 252:187\$080 reis.

Estas quantias calculam-se supondo aa despesas eguaes a 40 % das receitas com o minimo de 1:000\$000 réis por kilometro e por anno.

Ora na realidade não é possivel explorar com tão pequeno coefficiente linhas de trafego fraco e perfil difficult.

Assim o coefficiente de exploração da Beira Baixa é proximamente 81 % e o da linha de Torres-Figueira-Alfarellos 66 %.

D'aqui resulta que, não obstante as receitas liquidas reaes da linha da Beira Baixa se terem elevado em 1912 a 57:181\$738 réis, a garantia reclamada ao Estado não poude ir além de 271:584\$461 réis, dando á nossa Companhia a receita total de 328:766\$199 réis, ou menos 72:344\$127 réis do que a receita theorica garantida de 401:110\$326 réis.

Da mesma forma e pelos mesmos motivos, a receita real da linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos elevou-se apenas a 175:137\$545 réis. Depois da entrega ao Estado da quantia de reis 21:072\$037, como reembolso de adeantamento de garantia, ficaram 154:065\$508 réis em vez de 252:187\$080 réis; isto é, menos reis 98:121\$572 que a receita theoreticamente garantida.

Assim a nossa Companhia teve que retirar do producto liquido das suas outras linhas,

por uma parte..... 72:344\$127 réis

por outra parte..... 98:121\$572 "

ou seja o total..... 170:465\$699

para completar o rendimento liquido theorico garantido aos capitais empregados na construcção das linhas de Beira Baixa e de Torres-Figueira-Alfarellos.

(Continua)

## Companhia da Beira Alta

(Continuação)

**Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 26 de maio de 1913.**

### Despesas

As despesas, em comparação com as de 1911, apresentam no seu conjunto um augmento de..... réis 21:834\$744; sendo réis 1:555\$705 provenientes dos trabalhos de renovação da via, realizados em 1912 na extensão do 8,º 618.

Nota da decomposição:

	1912	1911	Diferença de 1912 em relação a 1911
Administr. de Lisboa-Paris	26:355\$057	26:614\$629	- 259\$572
Exploração e Movimento..	71:621\$619	67:901\$497	+ 3:720\$122
Material e Tracção.....	113:013\$877	89:382\$072	+23:630\$905
Via e obras .....	94:353\$898	101:166\$314	- 6:812\$416
Renovação da via.....	305:344\$451	285:065\$412	+20:279\$039
Totaes.....	329:150\$720	27:595\$015	+ 1:555\$705
	334:495\$171	312:660\$427	+21:834\$744

Os augmentos mencionados nos serviços da Exploração e Movimento são a consequencia natural da expansão das receitas.

O agravamento extraordinario que se verifica nas despesas efectuadas com o serviço de Material e Tração, é motivado quasi exclusivamente pelo custo do carvão, cuja cotação em 1912 atingiu, por motivos que são do dominio geral (como a greve dos mineiros em Inglaterra, a violentissima subida nos preços dos fretes,

etc.), proporções consideraveis; além d'isso, o percurso dos nossos comboios foi tambem superior em 40.000 kilometros ao do anno anterior.

No serviço de Via e Obras, foi registada uma diminuição de despesas por não terem sido empregadas as quantidades de materiaes que tinham sido previstas.

A semelhança do que tem sido feito nos exercícios precedentes, diversas applicações relativas e melhoramentos considerados urgentes e indispensaveis, foram—conforme a nota mais adeante especificada—englobadas nas despesas dos serviços respectivos; tendo sido lançadas nas contas de:

Material e Tracção.....	5:942\$790
Via e Obras.   Diversos.....	13:399\$459
Renovação 8 <sup>k</sup> ,618...	29:150\$720
Total réis.....	48:402\$669

#### Excedente das Receitas sobre as Despesas

O excedente das receitas sobre as despesas, em relação a 1911, mostra um saldo a favor, de reis 19:996\$831, como consta do mappa abajo:

	1912	1911	Diferenças em 1912 em relação a 1911
Receitas.....	565:876\$401	523:054\$826	+ 41:831\$575
Despesas.....	334:495\$171	342:660\$427	+ 21:834\$744
Excedente.....	231:291\$230	211:294\$399	+ 19:996\$831

#### Trabalhos extraordinarios

Foram abertos em 1912 varios creditos especiaes para os trabalhos extraordinarios que foram executados na importancia total de reis 85:819\$040; tendo sido repartidos pelas seguintes contas:

I. <sup>o</sup> Estabelecimento .....	Réis 3:387\$575
Despesas ordinarias—diversas.....	" 19:251\$949
Idem..... Renovação da via.....	" 29:150\$720
Reserva Convencional.....	" 34:028\$766
e applicados no seguinte:	

Réis 27:545\$155, aquisição de material circulante (pagamento por conta de 3 carruagens e 30 vagões;

- " 11:902\$525, aperfeiçoamentos de material, installação freio de vacuo, transformação de vehiculos, etc.;
- " 523\$876, ferramentas e utensilios;
- " 747\$070, installações novas nas estações;
- " 3:877\$701, ampliações de edificios, caes, etc.;
- " 12:071\$963, obras d'arte, reforgos de linha, etc.;
- " 29:150\$720, renovação de via.

#### Auto-Omnibus

No intuito de fazer convergir ás estações os passageiros que estão sendo desviados pelas carreiras d'automoveis, ultimamente estabelecidas na regiā servida pela nossa linha, e ainda pelas que de futuro possam vir a ser estabelecidas, vae esta Companhia montar, á sua custa, um serviço especial de auto-omnibus, destinado a ligar as principaes localidades mais afastadas com as suas estações.

Este importante melhoramento, cujo fim é tambem facilitar as communicações locaes, deve, a nosso ver, contribuir efficazmente para o desenvolvimento do trafego de passageiros.

A titulo de experencia, já estão encommendados 4 carros de modelo aperfeiçoado, os quaes esperamos ainda utilizarlos no corrente anno. para iniciar, sem demora, a exploração d'este novo ramo.

#### Porto da Figueira

O assoreamento d'este porto tem-se aggravado de anno para anno, de tal maneira que o seu acesso é já quasi impraticavel a navios de pequeno calado.

Ultimamente foi apresentada ás Camaras, pelo deputado Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. Cerqueira da Rocha, uma proposta tendente a facilitar os melhoramentos desde ha longo tempo projectados para a desobstrucção do porto e barra da Figueira.

Estando a prosperidade d'esta Companhia dependente da realização d'esse emprehendimento, de certeza que podereis avaliar o alto interesse que nos merece esta questão; e por isso fazemos ardentes votos para que ella tenha, em breve, uma solução satisfactoria.

#### Estradas

A exigua verba que tem sido annualmente inscripta no orçamento geral do Estado, para a construcção de novas estradas, não tem permittido, apesar das nossas insistentes reclamações, qualquer modificação apreciavel na situação em que se encontra a nossa rede, no respeitante á facilidade de comunicações.

E' para lamentar deveras que, depois de decorridos 30 annos de exploração, se encontrem ainda hoje um grande numero de estações completamente desprovidas de ligações com as localidades mais importantes.

(Continua)

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Faz-se publico que no dia 20 de Junho de 1913, pelas doze horas, na secretaria da 7.<sup>a</sup> secção de Via e Obras, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada do fornecimento de 4:000 metros cubicos de balastro.

O depósito provisório, para ser admittido a licitar, é de 32\$000 réis.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez ás quinze horas, na secretaria da 7.<sup>a</sup> secção de Via e Obras.

Faz-se publico que no dia 20 de Junho de 1913 pelas 12 horas na Secretaria da 7.<sup>a</sup> Secção de Via e Obras perante o respectivo chefe terá lugar a arrematação para a empreitada de fornecimento de 4.000 metros cubicos de balastro. O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 32\$000 reis.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 ás 14 horas na Secretaria da 7.<sup>a</sup> secção de Via e Obras.

No dia 20 de junho de 1913, pelas doze horas, na secretaria da 7.<sup>a</sup> secção de via e obras, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada do fornecimento de 4:060 metros cubicor de baiastro.

O deposito provisorio para ser admittido licitar, é de 22\$000 réis.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez ás quinze horas, na secretaria da 7.<sup>a</sup> secção de via e obras.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Venda de sucata de papel

No dia 23 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 10 toneladas de sucata de papel.

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 ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 17 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relojio externo da estação do Rocio.

#### Venda de sucata metallica

No dia 7 de Julho, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

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 ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

#### Leilão

Em 25 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados e em virtude do art.<sup>o</sup> 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 25 d'Abri de 1913, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 24 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

## Venda de privilegios

A Wetcarbonizing, Limited deseja conceder licenças para a exploração dos seguintes privilegios de invenção que lhe foram concedidos em Portugal e suas Colonias:

Patente N.<sup>o</sup> 7827, para «aperfeiçoamentos na carbonização humida da turfa»;

Patente N.<sup>o</sup> 7885, para «aperfeiçoamento de BRIQUETTES combustiveis»; e

Patente N.<sup>o</sup> 7902, para «processo e apparelho aperfeiçoados para excavar e transportar a turfa».

Para tratar etinformações o agente official de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.<sup>o</sup>, Lisboa.

# AGENDA DO VIADANTE

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

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

**CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e asseados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Illuminação electrica—Telephone 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 província, de inexcediveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2.º

**LISBOA** **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia.—Praça do Municipio, n.ºs 4, 5, 6, e 7.

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcedivel. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

**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.

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

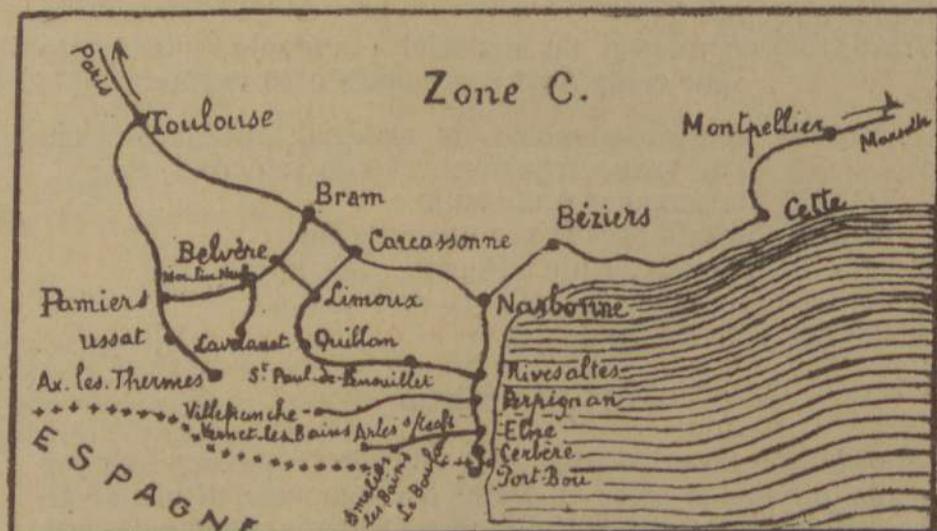
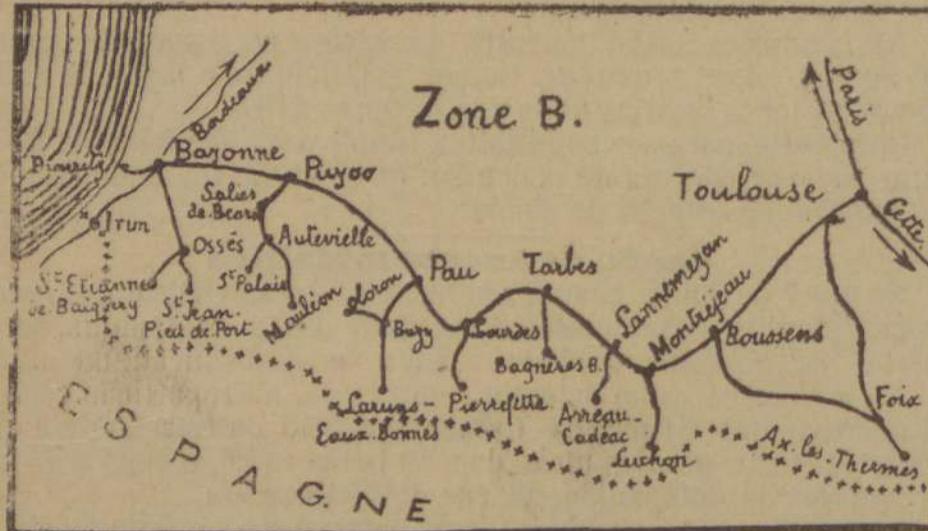
**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuva de Justo M. Esteliz.** — Agente internacional de aduanas y trans portes.

# Caminhos de Ferro do Midi de França

## BILHETES DE EXCURSÃO nos Pyrenéos

**dando direito a livre circulação na zona que se preferir.**

Alem dos billetes circulares, de itinerarios fixos ou facultativos, individuaes ou de familia, esta Companhia concede Cartas de circulação livre, nos Pyrenéos, dando ao passageiro a faculdade de circular quantas vezes queira e em qualquer sentido, dentro de uma das zonas designadas nas figuras seguintes:



Com estes bilhetes os turistas ou os que vão tomar qualquer das aguas mineraes que abundam nos Pyrenéos, podem, por uma quantia relativamente modica, percorrer em todos os sentidos as bellas montanhas pyrenaicas, visitar as interessantes e movimentadas estações d'aguas, cuja reputação é universal, fazendo estas excursões com toda a commodidade, porque d'ellas podem vir descansar ao ponto aonde fixaram residencia.

Estes bilhetes de livre transito vendem-se em qualquer estação das linhas do *Midi* e podem utilizar aos viajantes idos de Portugal:

### O da Zona B

Tomado em HENDAYA para toda a rede dos Pyrinéos até Baiona-BIARRITZ e TOULOUSE, e em todos os ramaes de St. Etienne, St. Jean Pied de Port, St. Palais Mauléon, Oloron, Laruns (Eaux-Bonnes e Eaux-Chaudes), Pierrefitte (CAUTERETS), BAGNERES DE BIGORRE, Arreau, LUCHON, Ax-les-Thermes, e por fim regresso a Irun.

### O da Zona C

Tomado em Cerbère—para toda a zona dos Pyrenéos Orientales, até TOULOUSE e até CETTE e MONTPELLIER, utilizando aos que, depois de uma excursão n'aquelle Zona queiram seguir á Côte d'Azur ou á Italia.

### O da Zona D

Comprehendendo a juncção das zonas B e C, podem ser tomados ou em Hendaya ou em Cerbère e servem para todos os percursos d'aquellas zonas.

Os pequenos mappas supra indicam as duas zonas e a juncção d'elles o percurso da zona D.

### Preços

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Zona B ou C francos .....	150	140	75
" D " .....	190	140	95
Tomando-se conjuntamente mais d'um bilhete para a mesma familia, o segundo bilhete, para a zona A ou B, custa.....	135	99	67,50 fr.
o terceiro.....	120	88	60 "
o quarto.....	105	77	52,50 "
o quinto.....	90	66	45 "
o sexto ou seguintes.....	75	55	37,50 "

Para as zonas C ou D na mesma proporção, isto é 10 % de abatimento sobre cada pessoa a mais de uma até seis, viajando esta ou as segundas por metade do preço.

O prazo de validade é de um mez, podendo ser ampliado por 15 dias, mediante um supplemento de 15 %, e por outros 15 dias por 10 %.



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## AVISO AO PUBLICO

2.<sup>a</sup> Modificação ao AVISO AO PUBLICO B n.<sup>o</sup> 176  
de 22 de novembro de 1911

### ADITAMENTO A TARIFA DE DESPEZAS ACESSORIAS

O imposto para o fundo de Assistencia nos bilhetes de assinatura, por prazo não superior a um ano, é respectivamente para as tres classes, de 200, 100 e 50 réis, com excepção dos bilhetes de assinatura semanais e mensais em que só será devido o imposto quando a importancia do bilhete simples correspondente atingir o minimo além do qual lhe é aplicavel.

Fica, por este, anulado o AVISO AO PUBLICO B n.<sup>o</sup> 236 de 24 de maio de 1913.

Lisboa, 31 de maio de 1913



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## Tarifa especial interna n.º 10—Grande velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 24 de Maio de 1913)

Em vigor desde 15 de Junho de 1913

## BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

AOS DOMINGOS E DIAS DE FERIADO OFICIAL

Da estação de Lisboa T. P. para as abaixo indicadas	Classes		
	1. <sup>a</sup> Escudos	2. <sup>a</sup> Escudos	3. <sup>a</sup> Escudos
Barreiro .. . . . .	0\$16	0\$16	0\$11
Barreiro-A ou vice-versa .. . . . .	0\$18	0\$16	0\$11
Lavrario .. . . . .	0\$25	0\$23	0\$17
Alhos Vedros .. . . . .	0\$31	0\$28	0\$20
Moita .. . . . .	0\$38	0\$33	0\$23
Pinhal Novo .. . . . .	0\$53	0\$44	0\$31
Palmela .. . . . .	0\$68	0\$56	0\$39
Setubal .. . . . .	0\$80	0\$65	0\$45
Da estação de Setubal para			
Moita .. . . . .	0\$45	0\$34	0\$23

**Sêlo.** — Nos preços supra não está incluído este imposto.

## CONDICÕES

1.<sup>a</sup> — Estes bilhetes são validos para a ida, pelo vapor e comboio para que forem vendidos e para a volta no mesmo dia.

§ unico. — Por excepção, os bilhetes vendidos na estação de Barreiro e Barreiro-A, são validos para o regresso, até ao primeiro vapor que partir de Lisboa no dia imediato ao da venda.

2.<sup>a</sup> — Não se concedem meios bilhetes nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

3.<sup>a</sup> — Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não sejam contrárias ás disposições da presente.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos, os avisos ao publico B n.º 183 de 15 de janeiro e B n.º 199 de 7 de junho de 1912, bem como o seu aditamento B. n.º 200 de 13 de junho de 1912.

Lisboa, 7 de Maio de 1913.

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes*

Exp. n.º 1637