

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 29.º ANNO

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxelas, 1897, Porto, 1887, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerp, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

NUMERO 685

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 1 de Julho de 1916

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
11, R. da Horta Seca (ao Camões), 13-1.  
Telephone 27  
Endereço telegraphicó CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Tarifa especial n.º 23 — G. V. — Bilhetes de ida e volta. — Aviso ao Públido: Aditamento á tarifa especial P. n.º 3 — G. V. Volumes de 10 kilos.

## SUMMARIO

|  |     |
|--|-----|
| Uma questão jurídica, por J. Fernando de Sousa.....  | 193 |
| Horas legaes e horas certas, por Raul Esteves.....   | 195 |
| Parte Official. — Ministerio das Finanças — Recurso da Companhia Portuguesa. — Ministerio do Trabalho e Previdencia Social — Lei n.º 629. — Ministerio das Colônias — Decreto n.º 2.481..... | 198 |
| Sanatorio dos Caminhos de ferro do Estado.....   | 198 |
| Os cilindros das locomotivas.....  | 198 |
| Linhos ferreas brasileiras.....  | 199 |
| Viagens e transportes.....   | 200 |
| Mudança das nossas instalações.....  | 201 |
| Assembleia Geral da Companhia Portuguesa.....  | 201 |
| Augmento de receitas.....  | 201 |
| Linhos Portuguezas.....  | 200 |
| Estatística dos caminhos de ferro franceses em 1912.....   | 202 |
| Linhos electricas de corrente continua.....  | 202 |
| Companhia Carris.....  | 203 |
| Parte financeira:  |     |
| Carteira dos accionistas.....  | 203 |
| Boletim commercial e financeiro.....   | 204 |
| Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....   | 205 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hispanoises.....  | 205 |
| Um novo invento para evitar os choques.....  | 206 |
| Novas linhas ferreas.....  | 206 |
| Companhia da Beira Alta — Relatório (Continuação).....   | 207 |
| Horário dos comboios.....  | 208 |

estatutos e especialmente ao modo como são satisfeitas as condições exaradas nos diplomas das concessões e cumpridas as obrigações estipuladas em favor do público, podendo para ella proceder-se a quaisquer investigações nos arquivos e escripturação da sociedade.

§ 2.º — Os agentes especiaes de que trata este artigo poderão assistir a todas as sessões da direcção e da assembleia geral e fazer inserir nas actas as suas reclamações para os efeitos convenientes.

§ 3.º — Os agentes especiaes informarão sempre o Governo, ou a corporação administrativa competente, de qualquer falta praticada pelas sociedades, e no fim de cada anno, enviar-lhe-hão um relatório circumstanciado.

Foi este preceito applicado a diversas sociedades, como companhias coloniaes e outras empresas, em cujos diplomas de concessão se previra a nomeação de um commissario regio. Quando a *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes* atravessou o período critico a que pozeram termo o convenio com os seus credores e os novos estatutos aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, foi n'estes determinado (art. 11.º) que junto do Conselho de Administração funcionaria um commissario regio de nomeação do Governo, retribuido pela Companhia como os membros do Conselho e tendo voto consultivo. Este commissario poderia ter um adjunto, nas mesmas condições, equiparado aos membros do Conselho Fiscal.

Em 1901, n'um momento critico da vida política do paiz, devido á scisão operada no partido regenerador pelo Conselheiro João Franco, entendeu o Governo que para restituir a cõr ás faces amarellecidas de varios políticos, urgia fazer larga distribuição de logares retribuidos. Occorreu então o alvitre de generalizar a instituição dos commissarios do Governo junto das Companhias concessionarias.

Foi portanto promulgado o decreto de 10 de outubro de 1901, que regulamentou as disposições genericas e facultativas do art. 178.º do Código Commercial.

O art. 4.º do decreto declarou a fiscalização por commissarios applicável ás sociedades que tenham a sua séde no continente do Reino e ilhas adjacentes.

Esses funcionários deverão residir na localidade onde a Companhia tiver a sua séde (art. 8.º). Assistirão ás sessões do Conselho de Administração e ás assembleias geraes, e poderão examinar a correspondencia e os arquivos (art. 11.º); devem vigiar pelo genuíno e regular funcionamento das assembleias geraes (art. al. d).

São nullas as resoluções tomadas pelas assembleias geraes a que, por falta de aviso, o commissario não haja comparecido (art. al. d).

A fiscalização dos commissarios recae pois sobre a vida interna administrativa e financeira das sociedades e exerce-se especialmente sobre a sua administração central e assembleias geraes. Por isso se obriga justificadamente o agente fiscal a residir junto da séde da Companhia.

A natureza d'essas funções e o texto explicito da lei limitam portanto essa forma de fiscalização ás sociedades que tenham a sua séde no paiz (metropole e ilhas adjacentes).

As questões jurídicas que esses decretos suscitam são dignas de exame e por isso vamos estuda-las, começando por lembrar as disposições legaes em que se buscou fundamento para a criação d'esses cargos.

O Código Commercial, de 28 de junho de 1888, estatuiu no seu artigo 178.º que o Governo ou as corporações administrativas poderiam exercer uma fiscalização especial, por meio de agentes privativos, sobre as sociedades que explorassem concessões feitas por aquellas entidades.

Eis, na integra, o texto do artigo:

Art. 178.º — As sociedades anonymas que explorem concessões feitas pelo Estado ou por qualquer corporação administrativa, ou tiverem constituído em seu favor qualquer privilegio ou exclusivo, poderão ser, segundo o caso, tambem fiscalizadas por agentes do Governo ou da respectiva corporação administrativa, embora no titulo da constituição se não estabeleça expressamente tal fiscalização.

§ 1.º — Esta fiscalização limita-se á do cumprimento da lei e dos

As sociedades estrangeiras com a séde fóra do paiz não podem ser abrangidas pelas disposições do decreto de 1901.

Em que condições podem essas sociedades exercer a sua industria em Portugal?

Encontram-se estipuladas nos artigos 54.<sup>o</sup> e 111.<sup>o</sup> do Código Commercial:

Art. 111.<sup>o</sup>—As sociedades legalmente constituídas em paiz estrangeiro, que estabelecerem no reino, succursal ou qualquer especie de representação social, ficam sujeitas á disposição d'este código quanto ao registo e publicação dos actos sociaes e mandatos dos respectivos representantes, nos mesmos termos que as correspondentes sociedades nacionaes, e, quanto á saliencia, nos termos do § unico do art. 745.<sup>o</sup>

§ unico.—Os representantes das sociedades a que se refere este artigo contrahem para com terceiros a mesma responsabilidade que os administradores das sociedades nacionaes.

E' preciso pois que essas sociedades demonstrem que estão legalmente constituídas em paiz estrangeiro e que tenham em Portugal um representante, ao qual o Código atribue responsabilidades congéneres das dos administradores de sociedades nacionaes.

O art. 54.<sup>o</sup> indica as formalidades a cumprir:

Art. 54.<sup>o</sup>—As sociedades constituídas em paiz estrangeiro, que queiram estabelecer succursal ou qualquer especie de representação social no reino, apresentarão ao registo commercial, além dos documentos exigidos ás nacionaes, um certificado do respectivo agente consular portuguez, de se achiarem constituídas e funcionando em harmonia com as leis do respectivo paiz.

Entre essas formalidades figura especificadamente o registo commercial da procuração do representante, segundo o art. 49.<sup>o</sup> do Código:

Art. 49.<sup>o</sup>—Ficam sujeitas ao registo commercial:

4.<sup>o</sup>—As procurações escriptas concedidas a quaequer mandatarios commerciaes, e as respectivas modificações, renúncias e revogações.

Como se vê pelo texto do art. 111.<sup>o</sup>, estatue este quaeque as disposições do Código applicaveis a essa sociedade, e não figuram entre elles, nem podiam figurar, as do art. 178.<sup>o</sup>, desenvolvidas e regulamentadas no decreto de 1901.

Como poderia, com efeito, um commissario do Governo portuguez residir em Paris, Londres, Roma ou Berlim, fiscalizar a lei, os actos de assembleias geraes e administrações de sociedades estrangeiras, sujeitas ás leis e á fiscalização do seu proprio paiz?

Por não poder funcionar junto da sua séde esse commissario, segue-se acaso que o exercicio da sua industria em territorio portuguez escapa á fiscalização do Governo e á acção das leis e dos tribunaes?

De modo algum. Basta que no acto da concessão se consigne a renúncia da Companhia ao fóro da sua nacionalidade em tudo quanto se refere ao exercicio da sua industria em territorio portuguez e a consequente sujeição ás leis e tribunaes portuguezes.

E' esse o caso da *Compagnie Française* concessioneeria da linha do Valle do Vouga.

E' uma sociedade estrangeira, legalmente constituída em França, tendo a sua séde em Paris e podendo ter concessões de caminhos de ferro em Portugal, em Hespanha, no Brazil, na China ou em qualquer outro paiz.

Provou com documentos que estava legalmente constituída e obteve a transferencia da concessão da linha do Valle do Vouga por portaria de 17 de março de 1906, que lhe impôz por condição o cumprimento do disposto no art. 111.<sup>o</sup> do Código Commercial.

Quando a lei de 20 de dezembro de 1906 auctorou o Governo a tornar effectiva a concessão provisoria, celebrou-se o contracto de 5 de fevereiro de 1904 em cujo preambulo se declara que a Companhia concessionaria tem a sua séde em Paris e por isso, como a

procuração do seu representante não se achava ainda registada no Tribunal do Commercio, estipulava-se na condição 56.<sup>a</sup> que dentro do prazo improrrogavel de 60 dias seria apresentada a certidão do registo commercial exigida nos artigos 49.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 4.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup> e no 54.<sup>o</sup> do Código, sob pena de annullação da concessão.

Ficou pois explicitamente consignado e reconhecido o seu caracter de sociedade estrangeira.

Por isso mesmo se salvaguardou a acção do Governo e dos tribunaes nessa mesma clausula 56.<sup>a</sup> pela fórmula seguinte:

56.<sup>a</sup>—A empresa no exercicio dos seus direitos e cumprimento das suas obrigações em territorio portuguez, tanto nas suas relações com o Estado como nas suas relações com os particulares, fica sujeita para todos os efeitos ás leis e regulamentos portuguezes e aos tribunaes ordinarios de Portugal, qualquer que seja a nacionalidade das pessoas que constituirem a empresa ou a representarem.

Para esse fim a empresa elege domicilio em Lisboa e renuncia a qualquer outro fóro, sem prejuizo do disposto no § 4.<sup>o</sup> da condição 45.<sup>a</sup> (relativa á rescisão do contracto) e na condição 55.<sup>a</sup> (resolução das questões litigiosas, com recurso para um tribunal arbitral).

Como empresa concessionaria de um caminho de ferro portuguez, e no que respeita á sua construção e exploração, a empresa fica sujeita ás leis e tribunaes portuguezes, como as nacionaes. O Governo exerce sobre ella a sua soberania e a sua acção fiscal nos termos das leis geraes e das clausulas do contracto, que é a lei especial e organica da concessão.

A Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro pertence essa função de vigilancia, conforme o art. 10.<sup>o</sup> do regulamento de 7 de setembro de 1899, pelo qual incumbe ao director fiscal: "exigir das Companhias ou empresas o exacto cumprimento de todos os contractos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para esse fim os meios que as leis e regulamentos lhe facultarem e quando não atendido, dirigindo-se ao Governo, pela Direcção Geral de Obras Publicas e Minas a fim de que este resolva como julgar conveniente".

Assim pois, não pôde a Companhia invocar a sua nacionalidade quando se trate de cumprir uma clausula do contracto ou de observar os preceitos do decreto de 31 de dezembro de 1864, do regulamento de polícia e exploração, ou de qualquer lei ou regulamento applicavel ao exercicio da sua industria em territorio portuguez. Não pôde declinar a competencia dos tribunaes portuguezes quando um consignatario pretenda ser indemnizado do dano que se lhe causou avariando ou extravando uma remessa, quando um proprietario ribeirinho se queixe de não serem cumpridas as clausulas de uma expropriação, etc.

Elege o seu domicilio em Lisboa para os efeitos forenses, a fim de poder ser citada e chamada ás responsabilidades que lhe pertencem.

D'essa renúncia ao fóro da sua nacionalidade e de essa eleição de domicilio em Lisboa, não se segue porém que a Companhia deixe de ter a sua séde em Paris, como o contracto reconhece. Se passasse a tel-a em Lisboa, aqui deveia funcionar o seu Conselho de Administração, aqui se reuniriam as suas assembleias geraes, aqui se faria a sua escripturação, aqui exerceria todos os actos da sua vida interna administrativa e financeira, aqui emittiria as suas acções e obrigações.

Muito menos se pôde allegar que é em Espinho a sua séde social por ser alli a testa da sua linha, e haver por esse motivo uma direcção de exploração.

O art. 4.<sup>o</sup> do decreto de 1901 é bem explicito, declarando que a fiscalisação administrativa por elle instituida é applicavel ás sociedades que teem a sua séde "no continente do reino e ilhas adjacentes".

Em quanto não realizarmos novo imperio pela ab-

sorpção da Hespanha e da França, de modo que Paris fique incorporada no nosso territorio, não poderemos extender até lá a acção dos commissarios do Governo. Esperemos pois que um novo Alexandre torne em realidade tão colossal imperialismo.

Não ha subtilezas, nem artifícios de interpretação, que possam contretar a clareza dos preceitos juridicos que regem a materia.

O Código permite ás sociedades estrangeiras o exercicio da sua industria em Portugal e estipula as condições em que o hão de fazer, exigindo-lhe especificadamente um representante, que supra a ausencia dos corpos gerentes para responder para com o Estado e os particulares pelos actos da sociedade, como o teem que fazer os administradores das sociedades nacionaes.

Não as sujeita á fiscalisação prevista no art. 178.<sup>o</sup>, porque não teem a sua séde no paiz, e a mesma doutrina respeitou o decreto de 1901, que regulamentou a applicação d'esse artigo.

A *Compagnie Française*, concessionaria da linha do Vouga imponeram-se as condições que o Código estatua; exigiu-se-lhe o registo da procuração do seu representante; reconheceu-se-lhe no contracto a qualidade de companhia estrangeira, com a sua séde em Paris; salvaguardou-se a acção das leis e tribunaes portuguezes, pela clausula 56.<sup>a</sup> do seu contracto, em tudo que respeita a construcção e exploração da linha que lhe foi concedida e que se obrigou a realizar; apenas se abriu excepção do tribunal especial arbitral para a resolução definitiva das questões d'interpretação do contracto, que entre ella e o Governo surjam, regalia concedida igualmente ás Companhias nacionaes de caminhos de ferro.

Nem o Código Commercial, nem o decreto regulamentar de 1901, nem o contracto de 1907 permitem que se transforme em empresa portugueza com a sua séde em Lisboa, uma companhia franceza que tem a sua séde em Paris. Ao Governo francez, que lhe aprovou os estatutos, pertence a fiscalisação administrativa e financeira da sua vida interna; a do Governo portuguez limita-se á execução do seu contracto de concessão em territorio portuguez, como será amanhã a do hespanhol, italiano, brasileiro ou russo, se em qualquer d'esses paizes ella obtiver outra concessão.

Essa fiscalisação tem por órgãos unicos a Direcção Fiscal, os tribunaes portuguezes e, em dados casos, o tribunal arbitral, e por sancções as que prevêem as leis applicaveis e os contractos.

Não pôde haver situação juridica mais clara e definida e portanto mais opposta á interferencia de um commissario, que nem pôde obrigar a Companhia a mudar para Lisboa a sua séde, deixando de ser franceza, nem ir para Paris ingerir-se na sua vida interna e usurpar funcções que ao Estado francez pertencem.

Podemos pois concluir com segurança e estribados no parecer de auctorizados jurisconsultos, aliás desnecessario em materia tão clara, que se é legal a nomeação de um commissario do Governo junto da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, o mesmo não succede com o da Companhia do Valle do Vouga, a qual o não pôde reconhecer sem rasgar o Código Commercial, o decreto regulamentar de 1901, em que a nomeação se fundou, originada por errada interpretação da clausula 56.<sup>a</sup> do contracto de 1907, e o proprio contracto, que é o seu estatuto juridico.

Deixarei para outro artigo o exame da questão da retribuição dos commissarios e da entidade sobre quem recae esse encargo.

J. Fernando de Souza

## Horas legaes e horas certas

Lembra-nos ter lido algures uma anedota em que um cortezão, incondicionalmente lisongeiro, interrogado pelo seu soberano sobre as horas que marcava o seu relogio, lhe respondera promptamente: «São as horas que Vossa Magestade quizer.»

Podemos dizer, talvez, sem receio de exagerar, que aquella resposta, hoje em dia, seria absolutamente natural, dado que, em meia duzia de annos, já duas vezes mudámos a marcação das horas, ao sabor de criterios puramente pessoais, que não encontram rigoroso fundamento scientifico.

De facto, a regulação do tempo entrou decididamente no campo da materia decretável dos legisladores, e temos agora uma hora legal, perfeitamente definida em artigos, paragraphos e alineas de um decreto, como já tinhamos, por exemplo, a moeda legal.

Comtudo, embora a denominação de hora legal seja uma especie de paradoxo scientifico, aquelle processo para a sua definição é com certeza mais simples e menos entredonho do que os que se encontram na astronomia.

A hora legal é bem um sistema de fixação do tempo, absolutamente pratico, com bases definidas nas leis que regem sociedades legalmente constituidas, e com ella nada tem que ver os astros e outros accessorios extra-terramqueos, de cujo tyrannico poder a humanidade se viu finalmente libertada. E' realmente uma conquista nada inferior a tantas que temos alcançado, e representa em ultima analyse um triumpho da terra livre sobre o céu oppressor.

Satisfeita assim essa aspiração redemptora, ocorre naturalmente indigar quaes as vantagens effectivas que se obtiveram com a sua realização.

O adeantamento da hora legal começou a ser posto em prática, nos diversos paizes que tomam parte na guerra actual, por determinadas ordens de razões que ainda não vimos completamente explicadas. Razões de ordem económica? Razões de ordem politica? Razões de ordem militar? Todas elles se tem citado como envolvidas na resolução tomada, mas em nenhuma d'ellas, de per si, se encontra uma resposta cabal e preemportoria para a justificação do facto.

A applicação da medida ao nosso paiz fez-se, como de costume, por um simples processo imitativo, n'um criterio de adaptação passiva ao que se faz lá fóra, e sem nenhuma presuposição da existencia de caracteristicos nacionaes a attender. Quanto a rasões justificativas, porém, nós sómos sempre mais rápidos em imagina-las, e mais faceis em nos contentarmos com aquellas que appareçam escriptas em letra redonda.

Assim, no pouco que até agora se tem dito sobre a razão d'esta tão profunda modificação da vida nacional, só encontramos como thema invariável: a economia. Economia em iluminação, especialmente no gaz, economia em combustivel, e até economia animal, taes são os fructos preciosos que nos offerece o adiantamento dos relogios.

Seria, na verdade, curioso, apresentar todos os dados sobre que se firmam estas lisongeiras conjecturas economicas.

A iluminação urbana no nosso paiz está longe de assumir um grau tão desenvolvido que constitua, de facto, um consideravel elemento perturbador para os mercados de carvão que a devam abastecer. Demais, seria interessante conhecer o numero exacto de centros de população do paiz que se iluminam por meio do gaz, e quaes as exigencias da sua iluminação, especialmente n'este periodo a que corresponde o adeantamento da hora. Nas terras de

provincia sabemos nós, por observação propria, que a vida activa termina em geral bem cedo em cada dia, e a sua escassa illuminação asfigura-se-nos mais do que suficiente para os raros individuos que d'ella careçam.

Na illuminação rural os gastos de illuminação, parcous e de natureza diversa, nada teem que ver com a crise da hulha.

Apreciada a questão, portanto, sob este ponto de vista, quer-nos parecer que tudo se resume, sem grande complicação de estatísticas, ao consumo de illuminação em meia duzia das nossas cidades, incluindo a capital, que é talvez o unico factor importante a considerar.

Sem indagar mesmo se o meio adoptado é o mais proficuo para alcançar o resultado que se indica, podemos, pois, concluir que a principal economia de illuminação publica e particular que se pode realizar no nosso paiz, ha-de referir-se essencialmente à vida da população da capital.

Mas, facto curioso, é precisamente para esta que se apontam já excepções de vulto, que veem inutilizar quasi por completo os pretendidos resultados de tão estranha medida.

As concessões feitas aos theatros, e outras analogas que se sucedem a essas, hão-de resultar, forçosamente, no mesmo estado de coisas anteriormente existente, e apenas bastante mais confuso nas suas relações com os outros ramos da actividade publica.

A influencia modificadora dos habitos da vida particular, se era esse o resultado que se desejava alcançar, devemos concordar que perdeu muito da sua efficacia.

Quanto à influencia produzida no regimen do trabalho nacional, não crêmos que uma economia notável seja derivada de se poupar illuminação, n'um paiz que se diz essencialmente agricola, e em que, portanto, a luz mais propria para a sua actividade seria a do sol.

\*

Será então, por outro aspecto, que deveremos encarar a influencia económica do adeantamento dos relogios. Esse outro ponto de vista, n'este curioso embate de explicações dadas por quem nada tem que explicar e causa alguma consegue esclarecer, já ouvimos dizer que seria o de um melhor regimen de trabalho, começado mais cedo no decurso do dia, que tão escasso parece a quem quer tirar d'elle todo o proveito.

Mas n'este mesmo ponto de vista crêmos que difficilmente se poderão prevêr vantagens reaes n'uma medida que tão contraria é ao nosso tradicional feitio indolente e aos habitos inveterados. E' este um facto que já está de sobra justificado nas excepções sollicitadas e concedidas para varios ramos da actividade social.

Essas excepções veem provar exuberantemente a pouca efficacia da medida decretada, a qual, portanto, só trará como efecto mais geral o de estabelecer uma confusão notável para as relações que devem manter entre si os diversos elementos de trabalho. Entre nós a vida diaria começa, em geral, bastante tarde, e não nos parece que isso seja apenas um resultado da hora mais ou menos adeantada que marquem os relogios officiaes. Tal facto deve antes ser attribuido à nossa indolencia, comprovada na expressão tão conhecida de que o somno da manhã é o melhor.

Ora, pretender remediar este defeito com uma medida que só se applica com rigor aos relogios, deixando aberas as saídas para muitos dos que se querem attingir, é não ter a coragem necessaria para atacar o problema de frente, e a solução resultante, além de improficia, arrisca-se muito a ser considerada demasiado ridicula.

Não comprehendemos a razão porque, em vez de fazer uma lei que victimá os relogios, se não decretou pura e simplesmente uma alteração nos horarios de todos

aquellos serviços que começavam preguiçosamente tarde. Era uma solução mais franca, mais coerente e tambem mais racional, porque ia attingir unicamente aquillo que carecia de ser modificado, ao passo que, tal como se fez, resultou uma medida vaga e tão excessivamente lata que, na rigorosa applicação da sua céga doutrina, vai causar prejuizos onde havia sensíveis vantagens com o anterior sistema.

Assim, alguns serviços que começavam a uma hora matinal para aproveitar as primeiras horas do dia, veem-se de repente transferidos para o crepusculo da madrugada, em condições que exigem o emprego da illuminação artificial cuja economia tão preconisada é, a propósito d'esta mesma alteração de relogios. Por outro lado, alguns generos de trabalhos cujo inicio estava marcado para o começo da noite, como os espectaculos theatraes, por exemplo, viriam a realizar-se naturalmente, começando á luz do sol e terminando com luz artificial.

A tudo isto se pôde dar remedio, e para alguns casos assim se fez, consentindo na alteração dos respectivos horarios, mas, essas excepções, cujo numero vai crescendo de dia para dia, constituem precisamente a annulação de todo o pretendido efecto economico da medida decretada, quer na parte propriamente relativa a esses trabalhos, quer no amplo reflexo que se estende á vida particular de numerosas familias.

Um outro ponto ha ainda a assignalar para o nosso paiz, que tão precipitadamente se presta a ir no reboque inconsciente do que se faz lá fóra. Esse ponto, derivado das condições do nosso clima, é o facto reconhecido de serem fracamente aproveitaveis para qualquer trabalho as horas de maior calor que, exactamente n'esta parte do anno, abrangem todo o meio do dia. Em contraposição, as horas do fim do dia, e mesmo as primeiras horas da noite são eminentemente favoraveis para certas occupações, pela amenidade da sua temperatura. D'ahi provém que não é bem no relogio de algibeira, mas sim no percurso natural do sol que se encontrará uma base mais segura para regular as condições mais favoraveis de trabalho.

\*

Crêmos que ainda ninguem pôde explicar de um modo cabal e preciso, quaes foram os verdadeiros motivos que levaram os paizes da Europa Central a fazerem avançar de uma hora os seus relogios, avanço que aliás não representa uma alteração tão consideravel como a que, entre nós, veiu a produzir identica medida, conjugada com o avanço já feito para a realização da chamada hora da Europa Occidental. Essa medida, boa ou má, deve ter obedecido, por certo, a uma resolução convenientemente estudada e encarada nos seus multiplos efectos antes de ser levada á practica. Só por esta forma se prevenirão as complicações imprevistas e se evitara a necessidade de conceder sucessivas excepções que, além de tirarem todo o valor real á medida adoptada, veem imprimi-lhe um cunho de favoritismo pouco sympathetico.

No nosso paiz, porém, desprovido por completo de iniciativa propria e já habituado a adoptar sem restrições todas as imitações do estrangeiro, não nos parece que tenha sucedido nada de similar. Começamos por adeantar os relogios, e iremos agora fazendo voltar tudo ao antigo estado de coisas, como naturalmente é imposto pelas características e pelas condições proprias da vida nacional. No balanço dos resultados obtidos talvez se consiga fazer figurar alguma vantagem mais ou menos problemática, mas os inconvenientes, que já se mostram bem patentes, indicam claramente que a solução para o nosso caso deveria ser outra bem diversa, se é que alguma solução se pretendeu obter com o adeantamento das horas.

Realmente, nada se afigura tão facil como legislar para o nosso paiz. Publicam-se as leis, muitas vezes sem se prevêrem todas as suas consequencias, e aquelles a quem elles podem prejudicar procuram logo abrir excepções a seu favôr. Se as influencias movidas são de valôr, ou se os protestos levantados fazem echo, as excepções são logo admittidas, e, em ultima analyse, uma providencia decretada com o caracter da maior generalidade vem afinal a reduzir-se a uma prescripção imposta apenas a uma parte mais ou menos consideravel dos individuos visados por essa providencia, e quantas vezes ainda succede que aquelles que ficam obrigados ao seu cumprimento são precisamente os que não careciam d'ella.

\*

N'um paiz tão caracterizado pela falta de pontualidade, que é norma constante da nossa vida official e particular, devemos concordar que é bastante pittoresca esta pressurosa regulamentação da hora legal adoptada por outros paizes.

Evidentemente que os relogios hão-de indicar as horas que lhes quizerem fazer marcar, mas isso não basta, por si só, para tornar exacto e pontual o cumprimento dos deveres dos seus possuidores.

Como habito já muito inveterado nos nossos costumes, entre nós raro é cumprir-se pontualmente qualquer promessa ou determinação para uma hora préviamente marcada. Ha sempre desculpas, e entre elles devem mencionar-se as que se attribuem aos relogios que, ora se trazem adeantados, ora estão atrasados, e ainda muitas vezes nos esquecemos de olhar para elles.

D'este modo, crêmos que a nova hora legal, contribuindo para aumentar a confusão de horas já existente, virá dar ainda mais um motivo de desculpa para a falta de pontualidade nacional. Para muita gente, que não está disposta a alterar os seus habitos e a sua maneira de viver, regulará sempre o antigo horario na vida domestica e particular, mas para a designação das horas ou hão-de servir-se da nova indicação dos relogios, ou para manterem a antiga relação terão a cada passo de effectuar um pequeno calculo mental. D'aqui provém uma expressão que estamos vendo espa'har-se de: «horas antigas» e «horas modernas», quando aliás, no mesmo instante, todas ellas teem a mesma edade.

Temos, portanto, horas antigas e horas modernas, como já tinhamos ortographia antiga e ortographia moderna, moeda antiga e moeda moderna, etc., n'uma curiosa dualidade de vida dentro do mesmo paiz.

Para de algum modo conseguir que a medida adoptada estenda os seus effeitos áquella classe da população que mais utilisa as horas da noite para a sua vida de sociedade, o que por certo representa uma influencia sensivel na apregoada economia de illuminação, necessario se tornaria que fosse paralelamente regulamentada a hora legal do deitar e do levantar.

Assim, a hora legal, com as importantes excepções já concedidas, e com a manifesta impossibilidade de impôr a toda a população horas determinadas para dormir, crêmos que não corresponderá aos fins a que se propunha, e resume-se afinal a uma questão abstracta de mudança de numeros.

E' verdade que, a continuarmos na progressão que temos seguido no avanço das horas, tão consideravel para nós, que estamos situados no extremo occidente da Europa, é possivel que ainda venhamos a ter o sol da meia noite, e essa será, incontestavelmente, uma vantagem importante para o desenvolvimento do turismo no nosso paiz.

Raul Esteves



## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### Direcção Geral das Contribuições e Impostos

#### 3.º Repartição

Sendo-me presente a consulta do Supremo Tribunal Administrativo acerca do recurso n.º 15:287, oportunamente interposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, do Conselho da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, de 29 de Dezembro de 1914, que não conheceu do recurso extraordinário interposto pela recorrente contra as colectas prediais que lhe foram lançadas, pelo concelho de Oeiras, nos anos de 1898, 1899 e 1901, e de que foi relator o vogal efectivo, Dr. Abel de Andrade.

Mostra-se que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, havendo sido colectada em contribuição predial, nos anos de 1898, 1899 e 1901, pelos prédios que possue nas freguesias de Bemfica, de Carnaxide e Oeiras, do concelho de Oeiras (estações de Bemfica, de Carnaxide, de Caxias, de Paço de Arcos, de Oeiras, e mais quatro terrenos dependentes da linha férrea e utilizados em serviço da mesma), recorreu extraordinariamente, em 19 de Novembro de 1914, para o Conselho da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, pedindo a anulação das respectivas colectas, e, em sustentação do seu pedido, alegou:

— que, nos termos do alvará de 9 de Abril de 1887, cláusulas 1.º e 8.º, a Companhia recorrente estava isenta de qualquer contribuição predial ou municipal nos vinte anos, depois do começo das obras do ramal do Cais dos Soldados a Cascais (contrato de 14 de Setembro de 1859, artigo 39.º, § 1.º, carta de lei de 5 de Maio de 1860, artigo 1.º, alvará de 9 de Abril de 1887, cláusulas 1.º e 8.º), e, portanto, ainda gozava dessa isenção nos anos de 1898, 1899 e 1901;

— que, por informe do chefe de repartição, com que se conformou o antigo director geral das contribuições directas, em despacho de 11 de Novembro de 1901, foram anuladas as colectas que, pelo concelho de Oeiras, haviam sido lançadas à Companhia recorrente na matriz predial de 1900.

Mostra-se que, tendo o secretário de finanças informado favoravelmente a pretenção da recorrente, o Conselho da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, por acórdão de 29 de Dezembro de 1914, negou provimento no recurso; e d'este acórdão recorreu a Companhia para o Supremo Tribunal Administrativo.

O que tudo visto e ponderado, ouvido o Ministério Público:

Considerando que o tribunal é competente, as partes são legítimas e os próprios que estão em juizo, e que, neste recurso interposto no prazo legal, foi empregado o processo competente;

Considerando que a Companhia recorrente ficou sujeita, para a construção e exploração do ramal do Cais dos Soldados a Cascais, às cláusulas e condições que não foram modificadas pelo alvará de 9 de Abril de 1887, estipuladas no contrato de 14 de Setembro de 1859, aprovado por lei de 5 de Maio de 1860 (alvará citado de 1887, cláusulas 1.º e 8.º);

Considerando que pelo contrato de 14 de Setembro de 1859, art. 39.º, aprovado por lei de 5 de Maio de 1860, artigo 1.º, a Companhia recorrente estava isenta de qualquer contribuição predial ou municipal nos primeiros vinte anos depois do começo das obras, e, não tendo sido modificada esta cláusula pelo alvará de 1887, estava consequentemente isenta a Companhia recorrente de contribuição predial ou municipal nos primeiros vinte anos depois do começo das obras do ramal do Cais dos Soldados a Cascais; e, portanto, gozava ainda dessa isenção nos anos de 1898, 1899 e 1901;

Considerando que, consequentemente, a Companhia foi colectada, nos referidos anos e pelas colectas citadas, sem fundamento algum para o ser, não devendo presumir a sua inscrição na matriz predial (regulamento de 16 de Junho de 1896, artigo 219.º, n.º 2.º; Código da Contribuição Predial de 5 de Junho de 1913, artigo 324.º, n.º 2.º);

Considerando que não consta do processo que a Companhia recorrente tivesse apresentado reclamação nos prazos ordinários contra as referidas colectas (Código citado, artigo 231.º, n.º 2.º);

O Supremo Tribunal Administrativo consulta concedendo provimento no recurso interposto; mas

Considerando que a linha de Cascais é um ramal da linha férrea de leste devendo ligar à estação do Cais dos Soldados, como se vê do alvará de 9 de Abril de 1887 e não só do mesmo alvará se vê que a construção seria feita sem subsidio nem garantia de

qualquer outro beneficio, mas também do artigo 33.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, aprovado por lei de 5 de Maio de 1860, resulta que para a construção de quaisquer ramais que pudessem alimentar as linhas concedidas pelo contrato, o Governo não daria subsídio nem garantiria qualquer beneficio;

Considerando que o contrato de 1859 versa sobre a construção dos caminhos de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha e de Lisboa ao Porto;

Considerando que quanto a estas construções é que a empresa foi isenta de contribuição predial por vinte anos, a contar do começo das obras (artigo 39.º);

Considerando que, quanto aos ramais que houverem de alimentar estas linhas não se concedeu qualquer isenção, como é expresso no artigo 33.º e como se repetiu no alvará de 1887, o Governo não garantia qualquer beneficio;

Considerando que havia fundamento para as colectas que à Companhia foram lançadas no concelho de Oeiras;

Considerando que com a doutrina exposta se conformou a Procuradoria Geral da República, que sobre o assunto foi ouvida;

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Finanças, ouvido o Conselho de Ministros, negar provimento ao recurso, confirmando o acordão da Direcção Geral das Contribuições e Impostos.

O Ministro das Finanças assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 13 de Junho de 1916.—Bernardino Machado—António José de Almeida.

## Ministério do Trabalho e Previdência Social

### Secretaria Geral

LEI N.º 629

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Câmara de Alenquer a contratar livremente, com qualquer empresa ou companhia, a construção e administração dum caminho de ferro que, partindo das proximidades do Carregado, termine em Alenquer.

Art. 2.º É autorizada a Câmara de Alenquer a contrair um empréstimo de 260 contos, exclusivamente destinado à construção do caminho de ferro.

Art. 3.º A Câmara de Alenquer submeterá, no prazo de doze meses, à aprovação do Governo, os estudos para a construção da referida linha de via larga.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros do Interior, das Finanças e do Trabalho e Previdência Social a facam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 23 Junho de 1916.—Bernardino Machado—Brás Mousinho de Albuquerque—António José de Almeida—António Maria da Silva.

## MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

### 9.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

DECRETO N.º 2481

Tendo-se tornado insuficiente a verba de 409.470\$, inscrita no capítulo único, artigo 1.º, da despesa extraordinária do orçamento do Ministério das Colónias para o ano económico de 1915-1916, com aplicação ao pagamento da subvenção ao caminho de ferro de Mormugão, em consequência do agravamento dos câmbios e diminuição de receitas do dito caminho de ferro, devidos à conflagração europeia

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, fundamentada na lei n.º 373 de 2 de Setembro de 1915, e tendo ouvido o Conselho de Ministros, decretar que no Ministério das Finanças seja aberto a favor do Ministério das Colónias um crédito extraordinário da quantia de 43.000\$, destinado a reforçar a referida verba.

O Presidente do Ministério e Ministro das Colónias e Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e fagam executar. Paços do Governo da República, 8 de Junho de 1916.—Bernardino Machado—António José de Almeida—Brás Mousinho de Albuquerque—Luis de Mesquita Carvalho—José Mendes Ribeiro Norton de Matos—Vitor Hugo de Azevedo Coutinho—Francisco José Fernandes Costa—Joaquim Pedro Martins—António Maria da Silva.

## Sanatorio dos caminhos de ferro do Estado

Podemos dar ao pessoal das linhas portuguezas do Estado uma boa noticia. Foi já adquirida a propriedade em que deve ser construído o Sanatorio para os ferro-viários tuberculosos d'aquella rede.

Esta instituição, a que nos temos referido na *Gazeta*, emprehendida pelo nosso amigo Carlos de Vasconcellos Porto, chefe da fiscalização dos caminhos de ferro do Sul

e Sueste, um coração cheio d'altruismo, acompanhado de uma inteligente orientação, representa já uma grande somma de dedicação, de boa vontade e de espírito prático, que só podem avaliar os que teem auxiliado a realização d'esta obra humanitária, atravessando dificuldades de toda a especie, e desfazendo atrofios que a todo o momento surgiam.

Emfim, está vencida a primeira etapa.

A opinião dos médicos, em geral, era de que a região algarvia pelo seu clima, igualdade de temperatura, pouca humidade e raros nevoeiros, estava indicada para tal fim.

Os Srs. drs. José de Almeida, director da Assistência aos tuberculosos, dr. Nuno Porto director da enfermaria dos tuberculosos do hospital do Rego, dr. Ricardo Jorge director geral de Saúde Pública, D. António de Lencastre, digníssimo especialista em doenças pulmonares, dr. Agostinho Lucio, sub-delegado de saúde e chefe do serviço de saúde dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, dr. Tito Fontes, director do hospital do Porto e muitas outras sumidades médicas foram de opinião que para tratar os casos de tuberculose pulmonar em geral, a região do nosso paiz mais recomendável era a serra de S. Braz d'Alportel.

Procurando-se o local para a edificação, encontrou-se em Almagres, a 3 quilómetros de S. Braz e a 400 metros de altitude, em condições de se poder adaptar a um sанatorio, uma linda vivenda, com 40 metros de comprimento, sita em uma encosta, com exposição ao sul, defendida assim do vento norte, com bastante água, uma horta, e vastos terrenos anexos. Dir-se hia destinada de haver muito para esta sympathetic instituição.

O seu proprietário sr. José de Souza Uva, querendo concorrer com avultado obolo, reduziu o preço da compra a uma importância que facilitou a aquisição da propriedade nas condições as mais favoráveis.

No dia 8 do passado mês foi publicado no *Diário do Governo* o decreto que autorizou esta instituição, a que faltava a sancção legal.

No mesmo dia o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, manifestando mais uma vez o interesse e solicitude que esta empreza lhe merece, autorizou a compra da propriedade, que se efectuou no dia 21, por meio de escriptura pública lavrada pelo notário de Lisboa dr. Eugénio da Silva, sendo o Conselho de Administração representado pelo seu presidente o sr. Cupertino Ribeiro, e delegou na comissão já constituída a continuação de todos os trabalhos.

Esperamos em breve dar notícia circunstanciada do projecto d'este estabelecimento, que está sendo elaborado pelo distinto engenheiro sr. José de Abecassis, sub-director do caminho de ferro do Sul e Sueste, que bizarramente se encarregou d'esse importante estudo.

## Os cilindros das locomotivas

### Novo sistema de reparação

Em um estudo recente, Mr. Bonnin descreve os novos métodos de reparação dos cilindros das locomotivas. Até agora, ao avariar-se um cilindro era o mesmo substituído, o que determinava uma despesa considerável.

Para evitar essa despesa experimentou-se a reparação das partes avariadas, quer por meio do ajuste de peças, quer pela soldadura autogéna, com o emprego do maçarico oxiacetilenico, tendo-se conseguido excellentes resultados.

Pelo primeiro método foram reparadas diversas ruturas na parte anterior de um cilindro e outras avarias que haviam ocasionado a perda parcial do mesmo.

Pelo segundo sistema foram já reparados alguns cilindros de locomotivas Compound.

No final do seu estudo, Mr. Bonnin dá preciosos informes sobre o modo de operar as soldaduras autogénas com maior garantia de sucesso.

## Líneas ferreas brasileiras

### A linha de Cuyabá

O nosso collega fluminense *Brazil-Ferro Carril*, diz que a importância e o valor da concessão para a construção da linha Santarem-Cuyabá sobrelevam extraordinariamente, quando se considere o papel predominante e único, que esta via de comunicação vem representar no desenvolvimento económico, commercial, financeiro, político e social das zonas tributárias da mesma linha, as quais, pelo porto franco de Santarem, vão ter immediata, rápida e directa comunicação com todos os grandes centros consumidores e productores da Europa e dos Estados Unidos da América do Norte.

A concessão do Governo Federal, constante do contrato assinado a 7 de Dezembro de 1915, já registado no Tribunal de Contas, pela resolução de 31 do mesmo mês, é incontestavelmente feita de modo a não serem criados embaraços à realização d'este importante melhoramento. Trata-se, é certo, de uma concessão feita sem onus para o Thesouro Nacional; gosando, porém, de vantagens e favores especiais, principalmente quanto aos prazos estipulados no contrato.

Por seu lado, os Estados do Pará e de Mato Grosso concedem, por leis já votadas, não só as terras marginais da estrada, numa zona de 20 quilometros para cada lado da linha, nos respectivos territórios, como ainda outros favores de carácter estadual.

Pelo contrato federal, a propriedade da estrada para seu uso e goso é centenária; só no fim do anno 2.018 se dará a reversão ao domínio da União, sem indemnização, tendo sempre o concessionário, ou a companhia que for organizada, direito ao arrendamento da linha, mesmo depois da reversão.

Para quem conhece o modo de amortizar os empréstimos, que se emittem para a execução de obras d'este género, é evidente que a extensão do prazo permite fazer empréstimos em melhores condições possíveis, até mesmo com amortização de  $\frac{1}{4}$  por cento. Ora, considerando que a posse plena das terras — algumas dezenas de milhares de quilometros quadrados — permite aproveitá-las desde logo e convenientemente em todas as explorações de carácter commercial e industrial; considerando a facilidade que o terreno oferece para a construção da linha, segundo o depoimento uniforme das pessoas mais autorizadas; considerando ainda que, se a primeira instalação é mais cara, há entretanto uma compensação vantajosa na determinação das condições técnicas do traçado e na facilidade e barateza do tráfego; considerando que as condições técnicas da linha permitirão estabelecer o tráfego em condições económicas, deixando saldo remunerador; considerando ainda que a linha assim construída, satisfará sempre as necessidades do tráfego por mais intenso que venha a ser, permitindo grandes lucros; pôde-se sem exagero dizer que o valor d'esta concessão, tendo em vista não só a linha em si mesma, mas a propriedade plena das terras, quedas d'água, minas, etc., e os demais favores das leis estaduais, — é realmente muito considerável, tomando como base de cálculo e termo de comparação as concessões de outras linhas, que não se acham nas condições excepcionais da de Santarem-Cuyabá.

Não é difícil conjecturar, portanto, o que vai acontecer com a linha de Santarem a Cuyabá, tendo de percorrer uma zona de superfície sete vezes maior que a do Território do Acre, de clima incomparavelmente mais saudável, e rica não sómente de borracha de superior qualidade, mas também de gado, e outros produtos, oferecendo uma quantidade extraordinária dos da indústria extractiva e de cultura agrícola, todos introduzidos já no comércio.

Se para o longínquo Território do Acre se movimentou e foi uma população de 100.000 imigrantes brasileiros, maior será a população a correr, com maior entusiasmo

ainda, para as margens da linha Santarem-Cuyabá, e para as proximidades dos seus ramaes, levada pela segurança de encontrar todas as facilidades e conforto, provenientes do gosto de um clima melhor, das comunicações permanentes e francas para o interior e para o exterior do país; das maiores possibilidades de trabalho pelas diversas qualidades de produtos a explorar durante todo o anno, e, portanto, com a segurança de mais fáceis e maiores lucros.

### Uma companhia multada

O ministro da viação, tomando conhecimento de um ofício do Inspector das linhas ferreas, em que era informado de que o serviço do tráfego das linhas da rede sul mineira, a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, continuava a ser feito de modo irregular, não obedecendo os trens de passageiros aos horários aprovados, e os descarrilamentos ocorrendo diariamente, factos devidos por um lado ao mau estado da linha, notadamente nos trechos de Soledade e Tres Corações, de Barra do Pirahy a Bom Jardim e no ramal da Campauha, e, pelo outro a má qualidade do combustível empregado — lenha verde e fina — acontecendo frequentemente pararem nas linhas os comboios de passageiros afim do pessoal abastecer as locomotivas do mesmo combustível, comunicou, para os devidos efeitos, que ficava imposta à dita Companhia, pelos factos apontados e que constituem infração das cláusulas do respectivo contrato, a multa de cinco contos de réis, termo médio da penalidade cominada no mesmo contrato, sendo marcado o prazo de um mês para ella normalizar o serviço do tráfego e pôr as linhas em perfeitas condições de segurança e estabilidade.

### O emprego de lenha nos comboios de passageiros

O mesmo ministro da viação, tendendo ao requerimento em que a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil pedia lhe fosse permitido tornar extensiva aos comboios de passageiros a auctorização que tem para queimar lenha nos de mercadorias, declarou á vista das informações, que ficava auctorizada a referida companhia a empregar lenha como combustível nos comboios de passageiros, mediante as condições seguintes:

1.º Substituir os apparelhos que actualmente emprega, para evitar o lançamento das fagulhas pelas chaminés das locomotivas, convindo experimentar, entre outros, os typos adoptados, pela «Leopoldina Railway Company» e «Companhia Paulista de Estradas de Ferro», em ordem a escolher o mais eficaz.

2.º Proceder, desde já, a uma série de experiências sobre o carvão do arroio dos Ratos, Tubarão, do Paraná, ou outro, estudando e executando as modificações que estas experiências aconselharem sejam feitas nas locomotivas, para o fim do definitivo emprego d'esse combustível nacional nas linhas da Companhia.

### Revisão de contrato

Os jornais mineiros anunciam que será feita a revisão do contrato da Estrada de Ferro de Goyaz, de modo a poder ser alterado o traçado da linha principal, que procurará a direcção de Araguary, passando por Estrella do Sul.

Por sua vez a linha de Araguary, que se acha em tráfego além de Catalão, será prolongada, no mais breve prazo possível, até à capital de Goyaz.

Esta linha, que está, há tempo, com os trabalhos de construção paralysados, por motivo da guerra europeia, tem prompto um longo trecho de 60 quilometros, entre S. Paulo de Alcantara, no município de Araxá, e a cidade de Patrocínio.

A mesma Companhia da Estrada de Ferro de Goyaz, tem preparado para receber carris, um longo trecho a partir do local em que deverá ser construída a estação de Lavrinhas.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Viagens de recreio aos domingos e dias feriados

Entrou em vigor no dia 10 do mez findo, nas linhas do Minho e Douro, a nova tarifa n.º 25 de grande velocidade, com bilhetes especiaes de ida e volta a preços reduzidos, para viagens de recreio aos domingos e dias feriados, a qual se divide em dois paragraphos: o 1.º para excursões, em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, a localidades servidas pelas estações de Rio Tinto a Braga, a Vianna e a Amarante, durante os mezes de maio a outubro.

Estes bilhetes, que tem uma importante redução sobre os preços ordinarios, são validos apenas no dia da venda tanto para ida como para volta e estão á venda unicamente aos domingos e dias de feriado official nas estações de Porto e de Campanhã.

O paragrapho 2.º estabelece bilhetes para excursões ás praias, thermas e outras localidades que offerecem interesse aos turistas, durante os mezes de julho a outubro.

Estes bilhetes são tambem vendidos pelas estações de Porto e Campanhã, aos domingos e dias feriados, e são validos para ida desde as doze horas do domingo ou dia feriado para que forem vendidos, até á partida do ultimo comboio que permitta chegar á estação do destino n'esse mesmo dia.

A volta podem ser utilizados unicamente para embarque e desembarque nas estações terminus do percurso n'elles designados.

Contém a tarifa ainda varias condições sobre prazos de validade, mudanças e excessos de percurso, etc., analogas ás das tarifas congéneres da Companhia Portugueza.

A calcular pela procura que já tiveram nos ultimos domingos os bilhetes do § 1.º é de esperar que o seu aproveitamento pelo publico seja muito importante.

## Serviço directo de mercadorias para França

Continuam desimpedidas as fronteiras de Hendaya e Cerbère, aceitando-se remessas para França nas condições por nós ultimamente referidas.

Teem-se feito importantes transportes de vinho, tanto em cascaria que é trasbordada em Hendaya para vagões reservatorios franceses, como em vagões-cubas hespanhóes que igualmente são transbordados na fronteira.

Em vista de se darem amiudadamente alterações nas medidas adoptadas pelos Governos estrangeiros, devido ao estado de guerra, sobre a importação e transito de mercadorias para França, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes publicou ultimamente um aviso, pelo qual, embora não tenha responsabilidades pelos prejuizos que d'essas medidas possam resultar para os expedidores, quer por se achar prohibida a exportação, segundo o seu Aviso ao Publico B 2 502, de 16 de junho de 1915, quer por estar prohibido ou difficultado o transito por Hespanha ou a importação em França (Aviso ao Publico B 2.431, de 12 de novembro de 1914), chama a atenção do publico para a conveniencia de não fazer expedições para França sem estar ao facto das medidas que estejam em vigor á data da expedição, sobre exportação, transito por Hespanha e entrada em França das mercadorias que tenha a expedir.

A Companhia presta-se a auxiliar quanto possivel esclarecendo o publico sobre os pontos visados, mas sem assumir responsabilidade alguma pelas suas informações, visto as inconstancias das medidas e não poder estar diariamente bem ao facto das alterações feitas pelos Governos estrangeiros.

No Serviço do Trafego da Companhia prestam-se os possiveis esclarecimentos.

## Bilhetes de ida e volta para Vizeu e Tondella

Entra hoje em vigor a tarifa n.º 102, de grande velocidade, combinada entre a Companhia Portugueza e a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, para bilhetes de ida e volta entre varias estações d'aquellas liuhase as de Vizeu e Tondella, á qual já tivemos occasião de nos referir.

## Cargas e descargas fóra dos caes das estações

Entra hoje em vigor, nas linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, um Aviso ao Publico pelo qual são estabelecidas taxas especiaes para quando as cargas e descargas de mercadorias sejam effectuadas fóra dos caes das estações.

As taxas são as seguintes.

**Dentro d'agulhas** — Por cada tonelada \$02.

Minimo de cobrança por vagão, \$10.

**Fóra d'agulhas** — *Por manobra e serviço de vigilancia* — 1\$00 indivisivel até o maximo de 5 vagões.

\$50 por cada vagão alem dos 5.

**Por deslocação e demora do pessoal** — Por cada hora indivisivel, desde a sahida até ao regresso do pessoal á estação, \$20.

Por percurso de machina desde o ponto de sahida até ao ponto de carga ou de descarga e regresso ao ponto de partida, \$40 por kilometro.

## Tarifa de camionagem do Despacho Central de Collares

Devido ao augmento do preço do carvão e outros materiaes, a Companhia Cintra-Atlântico exploradora da linha electrica de Cintra á Praia das Maçãs, augmentou em 50 % os preços de transporte das mercadorias.

Por tal motivo, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que tem serviço directo combinado com aquella, publicou um Aviso segundo o qual as taxas estabelecidas nas tarifas de camionagem entre Cintra e Collares são augmentadas de 50 %, com excepção das mercadorias que nas linhas da Companhia Portugueza estão isentas de sobretaxa.

## Estação de São Jeronimo na linha de Cordova a Sevilha

Segundo um Aviso das Companhias portuguezas, a estação de Empalme de Sevilha, tambem denominada Empalme de Cadiz, passou a denominar-se São Jeronimo.

## Transporte de explosivos nas linhas do Valle de Vouga e Companhia Nacional

As Companhias do Valle de Vouga e Nacional publicaram um Aviso que começa a vigorar desde hoje, regulamentando o transporte de explosivos e polvoras nas suas linhas, em harmonia com as disposições do decreto n.º 2241 de 29 de Fevereiro ultimo, semelhantemente ao procedimento adoptado pela Companhia Portugueza a cujo Aviso já tivemos occasião de nos referir.

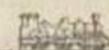
## Transporte de varias mercadorias nas linhas de Porto á Povoa e a Famalicão

Entra hoje em vigor, nas linhas do Caminho de Ferro de Porto á Povoa e Famalicão, a nova tarifa especial n.º 22, de pequena velocidade, para o transporte de varias mercadorias, destinada a substituir as tarifas n.º 1 de maio de 1892, n.º 6 de janeiro de 1896, n.º 7 de dezembro de 1899 e n.º 12 de abril de 1904.

Estabelece a nova tarifa, que contém uma classificação de mercadorias igual á n.º 1, que deixou de vigorar, seis series de preços, os da 1.ª á 4.ª serie iguais aos da tarifa annullada, ou seja respectivamente: \$26, \$023, \$021 e

§016 por tonelada e kilometro; o da 5.ª serie elevado de §013 a §014 e o da 6.ª de §011 a §013 por tonelada e kilometro.

Com respeito ás condições de transporte, armazéns, redução de 10 por cento para as remessas de 6.000 kilos ou pagando como tal, mantém a nova tarifa as mesmas da anterior.

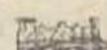


## Mudança das nossas instalações

Desde 1 do corrente os nossos escriptorios e officinas, bem como os do *Guia Official* e da *Empresa de Annuncios nos Caminhos de Ferro*, foram transferidos para a *Rua da Horta Seca, 13, 1.º andar e 11, rez-do-chão*, onde temos muito mais espaço para melhorarmos as nossas instalações, que já de ha annos reclamavam uma reforma, irrealisavel enquanto as mantivessemos na antiga casa, cujo senhorio, pessoa cremos que muito respeitável, mas sabemos que assás intratável, nos apaga a saudade que poderíamos ter da casa que ocupámos durante 21 annos.

Foi esta classe de senhorios que originou, por certo, que a actual lei do inquilinato seja, em algumas disposições, tão desagradável para os proprietários.

As nossas novas instalações permitem-nos dar melhor disposição aos serviços d'esta redacção e aos das Empresas que lhe andam annexas, pelo que vamos proceder a uma reorganização d'esses serviços, e ao seu alargamento, no sentido de procurar tornar mais larga a expansão d'essas Empresas, e mais proficia a sua acção a todos que d'ellas se utilizam.



## Assembleia Geral da Companhia Portugueza

Reuniu hontem, 30, a assembleia annual d'esta Companhia, sendo presidida pelo Sr. Doutor Victor dos Santos, secretariado por um dos mais antigos accionistas, talvez mesmo o mais antigo, que assistia á assembleia, o director d'este jornal, sendo escrutinadores os Srs. Oliveira Peres e Augusto José Vieira. Assistiu á sessão o commissario do Governo o Sr. Ginestal Machado.

Estiveram presentes 72 accionistas, representando 28.979 acções e 567 votos.

Depois da costumada discussão sobre os juros das obrigações de 2.º grau, foram aprovadas as conclusões do Conselho Fiscal comprehendendo a repartição dos dividendos ás obrigações do 2.º grau.

Em seguida passou-se á 2.ª parte da ordem do dia, que era a discussão da seguinte proposta apresentada por doze accionistas :

«Os abaixo assignados, Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, usando da faculdade que lhes confere o Art.º 38.º dos Estatutos, vêm apresentar e submeter á Assembleia Geral convocada para o proximo dia 30 de Junho corrente, a seguinte proposta, a fim de ser discutida e votada n'esta Assembleia :

Considerando quanto é de vantagem publica a ligação entre a cidade de Thomar e a estação de Lamarosa, ao que accresce o interesse da nossa propria Companhia pelo aumento de receita que, d'esse ramal de Caminho de ferro, para ella advirá;

Considerando que n'este sentido tem a Administração da Companhia formulados e concluidos todos os seus estudos sem necessidade de mais delongas;

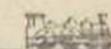
Propomos que á mesma Administração sejam dados

todos os poderes necessários para efectivar todos os contratos e diligencias indispensaveis para que seja aberta ao publico a exploração d'aquelle ramal».

O sr. Mario Esteves propôz-lhe um additamento pelo qual a Companhia declarasse que só aceita a construcção e exploração do novo ramal, uma vez, que, fique perfeitamente garantida dos seus encargos; additamento que o sr. Barros Queiroz, por parte do Conselho de Administração declarou aceitar.

A assembleia aprovou a proposta com aquelle additamento.

Procedeu-se depois á eleição de dois vogaes dos conselhos de administração e fiscal, sendo reeleitos os sabinetes.



## Augmento de receitas

Eis a nota do augmento das receitas de diversos Caminhos de ferro da America do Norte, no mez de Abril ultimo :

*Union Pacific* — Nas receitas brutas, 2.185.000 dollars de augmento; nas receitas liquidas, 1.423.000 dollars.

*Northern Pacific* — Nas receitas brutas, 1.767.000 dollars de augmento; nas receitas liquidas, 905.000 dollars.

*Atchinson* — Nas receitas brutas, 1.414.000 dollars de augmento; nas receitas liquidas, 571.000 dollars.

*Lehigh Valley* houve diminuição de 90.000 dollars a a menos nas receitas brutas, e 226.000 dollars nas receitas liquidas.

*Atlantic Coast Line* — As receitas brutas augmentaram 288.000 dollars e as receitas liquidas 202.000 dollars.

*Chesapeake and Ohio* — As receitas brutas augmentaram de 402.000 dollars, mas as receitas liquidas accusam uma diminuição de 50.000 dollars.

*Chicago and Alton* — As receitas brutas augmentaram 189.000 dollars e as receitas liquidas 229.000 dollars.

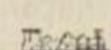
*Erie Railroad* — As receitas brutas augmentaram dollars 1.016.000, e as receitas liquidas 534.000 dollars.

*Baltimore and Ohio* — As receitas brutas augmentaram 1.612.000 dollars enquanto que as receitas liquidas diminuiram de 626.000 dollars.

*New-York Central* — As receitas brutas augmentaram 6.542.000 dollars e as receitas liquidas 3.168.000 dollars.

*Pennsylvania Railroad* — As receitas brutas augmentaram 7.152.000 dollars e as receitas liquidas 3.137.000 dollars.

*Southern Railway C.º* — As receitas brutas augmentaram 969.000 dollars e as receitas liquidas 738.000 dollars.



**Sul e Sueste.** — Brevemente será inaugurado mais um troço da linha do Valle do Sado, entre Louzal e Grandola, comprehendendo as estações de Canal, e Bairros.

Na mesma linha vai muito adeantada a construcção da estação da Funcheira, entroncamento com a linha do Sul.

**Companhia Portugueza.** — Entrou em serviço no rapido de Madrid mais uma carruagem AB<sup>D</sup>, igual à que ha pouco foi posta em circulação no mesmo comboio e de que fizemos referencia n'um dos nossos ultimos numeros.

## Estatistica dos caminhos de ferro francezes em 1912

N'um grosso volume in-folio de 546 paginas, acabamos de receber esta estatistica, que constitue um valioso e detalhado estudo dos dados relativos aos caminhos de ferro francezes em 31 de dezembro de 1912.

No quadro n.º 1, com que abre este trabalho, apresenta-se a situação sucessiva da rede ferro-viaria de França desde 1823, em que se começaram a construir os primeiros 23 kilometros de linha, até 1912 em que o total da extensão de linhas abrange 56.906 kilometros dos quaes 5.689 em construção.

O quadro n.º 2, refere-se à situação geral da rede ferro-viaria em 31 de dezembro de 1912. Por esse quadro vê-se que a classificação geral das linhas existentes é a seguinte:

|   |        |
|---|--------|
| Linhos do Estado .....  | 9.321  |
| Linhos de interesse geral, concedidas a diversas Companhias ..... | 33.614 |
| Linhos de interesse geral não concedidas .....                    | 1.043  |
| Linhos industriaes .....  | 277    |
| Linhos de interesse local .....                                   | 12.651 |
| Trainways .....   | 9.612  |
| Total .....   | 66.518 |

No quadro n.º 3, encontra-se a indicação, por departamentos, das extensões de caminhos de ferro e de trainways, em exploração, em construção e a construir, na data referida, e a comparação das extensões de linha explorada com a superficie e a população. Os departamentos a que corresponde maior extensão absoluta de linhas são: Aisne, com 1.370 kilometros, Gironda, com 1.267, Norte, com 1.973, e Sena-et-Oise com 1.307. A maior densidade em relação à superficie encontra-se no Sena, como é de presumir, com 184 kilometros por myriametro quadrado, e no Norle com 32 kilometros na mesma area de referencia.

Em relação ao numero de habitantes o primeiro logar cabe ao departamento de Haute-Saone com 35 kilometros por 10.000 habitantes.

A situação detalhada por cada rede e por cada linha, na parte relativa aos caminhos de ferro de interesse geral, é o objecto do quadro n.º 5. Este quadro, que abrange 100 paginas, contém a indicação detalhada de todas as secções de cada linha, com as respectivas extensões a data da abertura à exploração.

A comparação entre a situação em 1911 e em 1912 é feita no quadro n.º 6, que comprehende as extensões totaes das linhas concedidas, exploradas e classificadas.

O quadro n.º 7, tem a indicação especificada das linhas de interesse geral, em via dupla ou via simples, mencionando, para estas ultimas, todas as extensões em que ha terreno e obras de arte para um futuro estabelecimento de via dupla.

O quadro n.º 8, é a repartição da rede segundo a largura de via adoptada. Por elle se vê que para as linhas de interesse geral a distribuição é a seguinte:

|   | kilometros |
|---|------------|
| Via normal com tracção normal .....     | 40.772     |
| Via normal com tracção especial .....   | 200        |
| Via de 1 metro e tracção normal .....   | 2.484      |
| Via de 1 metro e tracção especial ..... | 145        |

Nas linhas industriaes temos:

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Via normal e tracção normal .....   | 200 |
| Via normal e tracção especial ..... | 2   |
| Via de 1 metro .....                | 69  |
| Via de 0 <sup>m</sup> ,60 .....     | 6   |

As condições principaes das concessões constituem o objecto do quadro n.º 9, e o capital realizado pelas companhias (acções e obrigações) o do quadro n.º 10. Este ultimo quadro, muito detalhado, e contendo grande somma de esclarecimentos para o regimen e situação de cada uma das companhias, é um elemento valioso de estudo para quem deseja fazer uma comparação da situação financeira das diversas companhias.

Nos seguintes quadros, de 11 a 19, tratam-se dos assumptos relativos á exploração, comprehendendo a despesa de estabelecimento e resultados de exploração por cada linha em separado, os resultados totaes para cada uma das redes e para o conjunto das linhas de interesse geral, o movimento e receitas de exploração, a somma dos dividendos pagos e a importancia da garantia de juro. Todos estes quadros são elaborados com a maior meticulosidade e n'ellas se encontram perfeitamente classificados e definidos quaisquer esclarecimentos que sobre o assumpto se desejem obter.

Depois, nos quadros n.ºs 20, 21 e 22, menciona-se, respectivamente para cada Companhia, os efectivos em pessoal, machinas, carruagens e wagons.

O numero total de empregados ferro viarios era de 356.789 em 31 de dezembro de 1912, e na mesma data a rede ferro-viaria da França dispunha de 13.828 machinas e de 405.824 carruagens e vagões.

Os quadros seguintes estudam em detalhe, sucessivamente o movimento de comboios, o movimento das locomotivas e das carruagens e vagões, o movimento dos passageiros e o das mercadorias.

Finalmente, nos quadros n.ºs 30 a 35, apresentam-se os resultados detalhados relativos a receitas e despezas, e no n.º 36 o detalhe, por linha, do tráfego kilometrico, e a distância inteira nas grandes redes.

Os ultimos quadros tratam de questões accessorias, como são o imposto sobre caminhos de ferro, as instituições de previdencia dos empregados ferro-viarios e a estatistica dos accidentes ocorridos.

## Linhos electricas de corrente continua

A Companhia «Michigan United Traction», dos Estados Unidos, possue um carro com motor de corrente continua à tensão de 5:000 volts, o qual presta serviço em um pequeno ramal da rede ferro-viaria explorada por essa companhia.

Segundo lêmos no *Madrin Cientifico*, são verdadeiramente originaes os processos empregados para a obtenção d'essa corrente, a tão elevada tensão. Como é sabido, as dificuldades na exploração das actuaes linhas ferreas de corrente continua, procedem, sobretudo, da necessidade do emprego de transformadores da corrente alterada de alta tensão em continua mais ou menos baixa, e ainda que com o emprego de voltagens relativamente altas se diminua o numero de estações secundarias, a solução não é economica, porque os transformadores usados para esse efecto são mais dispendiosos do que os conversores rotativos, applicaveis quando a tensão é menos elevada.

Uma linha ferrea americana resolve a dificuldade com o emprego de grupos electrogenos, compostos de um motor sincronico e dois dynamos em serie; mas estes grupos não são tão eficientes como os conversores rotativos, e são tambem de mais elevado custo. Até ha pouco tempo acreditava-se que o unico processo pratico para se obter corrente continua de alta tensão nos caminhos de ferro, era o estabelecimento de dynamos em serie. Conheciam-se os rectificadores de vapor de mercurio; mas ninguem havia pensado em substituir os conversores rotativos das estações secundarias, à excepção da Companhia Westinghouse, que fez construir uma locomotiva expéri-

mental com rectificador de mercurio, até que a Michigan United Traction o applicou para a producção de corrente a 5:000 volts.

Ha entre um e outro processo a diferença de que a locomotiva da Companhia Westinghouse tinha o rectificador na propria machina, enquanto que no outro caso está o rectificador installado na estação secundaria, que subministra o fluido aos conductores de cobre.

A eficacia dos dois systemas pode comparar-se facilmente. Na opinião da revista anteriormente citada, a pratica mais conveniente é, sem duvida, a de installar os rectificadores nas estações secundarias. Entre as vantagens que offerece, acha-se a do menor peso do carro tractor ou da locomotiva, e a suppressão do conductor aereo para corrente alternada, origem de frequentes tornos.

E' todavia provavel, que o novo sistema resulte mais oneroso do que os já conhecidos, que trabalham a tensões elevadas; as locomotivas e carros mono e polyfasicos, ou com rectificadores de vapor de mercurio, podem operar com tensões superiores a 5:000 volts.

Tambem não está demonstrado que a corrente continua d'essa tensão seja preferivel á monofasica da mesma.

Os trez systemas novos introduzidos pela Companhia Westinghouse são, sem duvida, interessantes e engenhosos; mas a alludida revista não crê chegada a hora de serem implantados na Europa, substituindo os processos antigos, sendo preciso conhecer primeiro quaes os gastos de installação a que obrigam, e qual a economia que com elles poderá conseguir-se.

O prudente será, portanto, considerar a linha ferrea de corrente continua a 5:000 volts como um ensaio muito interessante, e chamado, talvez, a um importante desenvolvimento; manifestando todavia um certo scepticismo ácerca do seu futuro, por haver quem considere a tensão empregada como demasiado excessiva, não obstante Thury haver asseverado e demonstrado de ha muito que as grandes voltagens com a corrente continua podem ser perfeitamente praticas.

1505

## Companhia Carris

Foi o caso dos ultimos dias, o annuncio d'esta Companhia elevando de 50 para 60 escudos o preço das assignaturas annuaes para circulação nos seus carros, e de 30 para 40 escudos o das semestraes.

Os assignantes reclamaram; a Camara Municipal indignou-se com razão, ao ver que a Companhia sem lhe dar a menor satisfação, aumentava assim, em 20% uma das suas tarifas, e resolveu oppôr-se tenazmente a que a Companhia levasse por deante os seus intentos.

E bem haja essa resolução porque evitou — mais do que a elevação do preço d'aquelles bilhetes — que vincasse o precedente da Companhia alterar as tarifas a seu bel-prazer, o que seria das mais perniciosas consequencias para o publico.

O Governo discutiu o caso, negociações foram encetadas com a Companhia, teimosa e tão teimosa que, até á hora de encerrarmos o nosso numero d'hoje, isto é, até á noite do ultimo dia em que são válidos os bilhetes do anno economico findo, nada nos consta que esteja resolvido.

Falla-se em que a Companhia querendo manter o seu novo preço, transigia apenas em tornar os bilhetes válidos tambem para os ascensores que ella explora.

E' uma concessão que favorece apenas os poucos assignantes que moram em sitios servidos pelos ascensores, e agrava em geral todos os outros, muitos dos quaes, sabemos, deixarão de assignar se o preço ficar superior ao que estava — e d'isso é exemplo quem esta noticia escreve, que não se queixa, porque ainda economisa.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Obrigações de 3% e 4% privilegiadas do 1.º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de Julho proximo futuro será pago o coupon do 1.º semestre de 1916, das obrigações acima indicadas, nos termos seguintes:

— Pela apresentação do coupon n.º 45 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3%, recebendo por cada coupon Frs. 7,01; líquidos de impostos em França;

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

O pagamento será feito desde o dia 1.º de Julho de 1916 na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis das 11 ás 15 horas, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no Diario do Governo n.º 172, de 3 d'Agosto seguinte.

O pagamento em França e Inglaterra 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 de 3% e 4% privilegiadas de 2.º grau

São prevenidos os Srs. Portadores de obrigações privilegiadas de juro variavel até 3% e 4% que, pela distribuição do remanescente da exploração do Exercício de 1915 pelas referidas obrigações privilegiadas de 2.º grau, fizes será pago o coupon, a datar do 1.º de Julho de 1916, nos termos seguintes:

— Pela apresentação do coupon n.º 17 da nova folha annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3%, recebendo por cada coupon 2 Francos e 89 centesimos; líquidos de 61 centesimos de impostos em França;

— Pela apresentação do coupon n.º 17 da nova folha annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4%, recebendo por cada coupon 3 Francos e 96 centesimos; líquidos de 70 centesimos de impostos em França.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1.º de Julho de 1916, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no Diario do Governo n.º 172, de 3 d'Agosto seguinte.

O pagamento em França e Inglaterra 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 de 3% (Beira Baixa) e 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau

São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de Julho corrente será pago o coupon do 1.º semestre de 1916 das obrigações acima, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 42 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 1.ª série «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3%, recebendo por cada coupon uma somma variavel em cada mez, em moeda portugueza e que será anunciada nos jornaes habituaes. No mez de Julho será pago cada coupon por Esc. 1572.

— Pela apresentação do coupon n.º 41 da folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 2.ª e 3.ª séries, devidamente estampilhadas como obrigações do 1.º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon uma somma variavel em cada mez, em moeda portugueza e que será anunciada nos jornaes habituaes. No mez de Julho será pago cada coupon por Esc. 2558.

O pagamento será feito nos termos acima indicados desde o 1.º de Julho de 1916 na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias uteis das 11 ás 15 horas, estando todos os coupons isentos do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 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.

#### Obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar de 1 de Julho corrente pela apresentação do coupon n.º 17 da folha annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 1/2%, receberão uma somma variavel em cada mez, em moeda portugueza e que será anunciada nos

jornais habituais. No mês de Julho será pago cada coupon por Escudos 1.506.

O pagamento será feito nos termos acima indicados desde o 1.º de Julho de 1916, na sede da Companhia, em Lisboa, todos os dias úteis, das 11 às 15 horas e com isenção de imposto de rendimento para o Tesouro Português em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899, publicada no *Diário do Governo* n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

Caminhos de Ferro Portugueses.—Lisboa.—O Vice-Presidente do Conselho de Administração, *Kergall*.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1916, conforme o disposto no artigo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos números: 566, 2.141, 2.915, 4.518, 6.578, 8.281, 8.756 de escudos 450.000 e 10.456, 13.247, 14.651, 15.098, 15.181, 15.547, 17.261, 18.169, 18.628, 18.736, 19.048, 19.127, 19.870, 20.068, 21.081, 21.730, 26.198, 26.452, 27.254, 28.891, 29.039, 29.065, 29.247, 29.267, 29.328, 29.415, 29.970, 30.700, 30.900, 31.004, 31.217, 33.449, 33.548, 34.913, 37.085, 38.511, 38.851, 39.499, 39.530, 41.477, 41.967, 42.136, 42.207, 44.649, 46.248, 48.004, 49.864, 50.561, 50.828, 51.623, de escudos 90.000.

O pagamento do coupon e dos títulos com os números mencionados será feito no dia 1 de julho de 1916.

No Porto, na sede da Companhia, rua de Belomonte, n.º 49.

Em Lisboa, na delegação da Companhia, rua Ferreira de Baixo, n.º 48, 1.º.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxelas, em casa dos srs. J. Matthieu & Fil.

Porto, 21 de junho de 1916. Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—O presidente do Conselho d'Administração, (a) *Augusto Gama*.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Julho de 1916.

**O stock de ouro nos países neutros.**—Pelo balance do Banco de Hespanha, de 27 de maio p. p., o encaixe de ouro d'aquele estabelecimento ultrapassou já a quantia de 1.000 milhões de pesetas, importância que representa aproximadamente o duplo do que o mesmo Banco possuia antes de começar a guerra.

E como a cifra do ouro tem progredido mais rapidamente que a circulação fiduciária, a garantia da nota passou de 28 para 46 por cento.

O mesmo fenômeno se regista nos Bancos de emissão dos outros países neutros, como se verifica pelos seguintes números, expressos em contos.

|           | Julho de 1914 | Actualmente | Augmentos % |
|-----------|---------------|-------------|-------------|
| Dinamarca | 22.000        | 39.000      | 77          |
| Hollanda  | 68.000        | 223.800     | 229         |
| Rumania   | 30.800        | 51.200      | 66          |
| Suecia    | 29.200        | 46.200      | 59          |
| Suissa    | 36.000        | 51.400      | 43          |
| Hespanha  | 108.600       | 201.400     | 85          |

Mostram estes algarismos que é o encaixe—ouro do Banco de Hespanha o que acusa mais importante acréscimo—quer absoluto, quer relativo. Facto idêntico se dá com a percentagem de garantia das notas em circulação, como se verifica da seguinte comparação:

|           | Julho de 1914 % | Actualmente % | mais % | menos % |
|-----------|-----------------|---------------|--------|---------|
| Dinamarca | 50,2            | 54,4          | 4,2    | —       |
| Hollanda  | 52,1            | 80,2          | 28,1   | —       |
| Rumania   | 37,2            | 28,1          | —      | —       |
| Suecia    | 45,5            | 49,1          | 4,1    | 9,4     |
| Suissa    | 67,1            | 60,5          | —      | 6,6     |
| Hespanha  | 28,2            | 46,6          | 18,4   | —       |

**Fundos de Estado.**—Publicamos a seguir uma nota comparativa das cotações de alguns fundos na 22.ª semana do corrente ano e dos registados em igual período nos anos de 1914 e 1915.

*Bolsa de Paris:*

|                   | 1914   | 1915   | 1916   |
|-------------------|--------|--------|--------|
| Francez 3 %       | 86,20  | 72,85  | 62,75  |
| Italiano          | 96,90  | 75,75  | 72,50  |
| Portuguez 3 %     | 63,40  | 51,40  | 51,70  |
| Russo consolidado | 89,00  | 75,60  | 70,00  |
| Russo 3 %         | 73,65  | 65,00  | 60,00  |
| Argentino 5 %     | 513,00 | 493,00 | 516,00 |
| " 4 %             | 82,90  | 78,00  | 78,75  |

*Bolsa de Londres:*

|                  |       |       |       |
|------------------|-------|-------|-------|
| Consolid. inglez | 74,75 | 66,50 | 57,50 |
| Bolsa de Madrid: |       |       |       |
| Hespanhol ext.   | 88,75 | 85,70 | 82,20 |
| " 4 % int.       | 80,50 | 71,00 | 74,35 |
| " 5 % "          | 99,65 | 90,35 | 97,00 |

\*

Os números representativos do comércio externo de Inglaterra, referente a maio findo, accusam, em relação aos correspondentes a igual mês de 1915, os seguintes aumentos: na importação, 17 %; na exportação, 39,8 %; e na reexportação, 7,4 %.

Seguem os referidos números, extraídos da estatística oficial. Em milhares de libras:

|              | Maio 1914 | Maio 1915 |
|--------------|-----------|-----------|
| Importação   | 71.601    | 83.815    |
| Exportação   | 33.619    | 47.024    |
| Reexportação | 10.243    | 11.001    |

\*

As quantidades de vinhos que a Inglaterra importou no primeiro trimestre dos anos de 1914, 1915 e 1916 são as que constam da seguinte nota extraída da estatística oficial.

Em galões (medida ingleza correspondente a 4.5435 litros):

|                 | 1914      | 1915      | 1916      |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| Allemanha       | 218.925   | —         | —         |
| Hollanda        | 13.671    | 4.581     | 472       |
| França          | 781.661   | 309.344   | 547.741   |
| Argelia         | 12.896    | 5.078     | 23.934    |
| Porto e Madeira | 778.265   | 914.524   | 1.632.265 |
| Hespanha        | 778.004   | 788.767   | 1.073.863 |
| Itália          | 70.274    | 90.558    | 97.036    |
| Possessão ingl. | 350.188   | 245.000   | 268.265   |
| Outros países   | 42.036    | 36.076    | 27.998    |
|                 | 3.142.920 | 2.594.728 | 3.671.534 |

A estas quantidades correspondem respectivamente os valores de 1.013.277, 722.520 e 913.566 libras sterlinas.

\*

O Reichstag votou recentemente, a pedido do Governo, um novo crédito para as despesas da guerra, no valor de 12 biliões de marcos, tendo o secretário de Estado do Ministério das Finanças informado aquela assembleia de que neste momento era impossível emitir qualquer empréstimo.

Ao que parece, o novo empréstimo só será emitido depois de concluídas as colheitas, provavelmente no mês de Setembro.

\*

Segundo uma correspondência de Tokio, datada de 19 do mês findo e publicada na revista financeira ingleza *The Economist*, continuam a ser feitas ao Japão, por parte da Russia, encomendas de munições, apesar das dificuldades que tem havido na liquidação de contas, liquidação que foi recentemente garantida por um grupo de capitalistas japoneses. As encomendas que o Japão tinha, até aquela data, recebido da Russia, desde o começo da guerra, atingiam o valor total de 400.000.000 yen. (aproximadamente, 188.000 contos, ao par). A ultima encomenda, recebida n'aquela data, era de 3.000.000 jardas de pano para fardamentos, 2.600.000 pares de botas e 20.000 pares de sandálias, tudo no valor de 500.000.000 yen.

A encomenda antecedente, de fazendas de lã, no valor de 5 milhões de yen, feita às autoridades militares japonesas, foi prontamente satisfeita. Já no passado outono, havia sido entregue à Russia uma outra encomenda de 2.800.000 jardas de pano para fardamentos e 800.000 pares de botas, no valor total de 15.000.000 de yen.

Como consequência da entrada na circulação de elevadas somas provenientes dos pagamentos de munições de guerra, tem aumentado no Japão o comércio de artigos de luxo. Entretanto, o custo da vida n'aquela país tem encarecido bastante.

\*

**Bolsa.**—Durante a quinzena accentuou-se mais sensivelmente a subida de preços das inscrições, fechando os títulos de assentamento a 38,40 e de coupons a 38,25.

Nos demais valores do Estado notaram-se igualmente tendências de firmeza.

A Dívida Externa accusou progressos pouco sensíveis, devido à tendência ligeiramente fraca que se manifestou no mercado de câmbios.

Os restantes valores mantiveram os cursos antecedentes, sem

grande movimento, tendo sómente os valores bancários bastante procura.

**Cambios.** — Apezar de no começo de semana se ter notado no mercado uma certa procura, os cambios registraram uma ligeira melhoria que mais se accentuou nos últimos dias.

O preço do cheque sobre Londres, passou gradualmente de 34 1/2 para 34 7/8 ficando por fim o vendedor a 35 e libras a 7\$20-7\$30. O Rio-Londres fechou a 12 11/32 ou 19\$443 réis por libra.

A. L. R.

### Curso de cambios, comparados

|                        |         | EM 30 DE JUNHO |          | EM 15 DE JUNHO |          |
|------------------------|---------|----------------|----------|----------------|----------|
|                        |         | Comprador      | Vendedor | Comprador      | Vendedor |
| Londres cheque .....   | 35 1/8  | 35             | 35       | 34 9/16        | 34 1/2   |
| " 90 d/v.....          | 35 9/16 | —              | 35       | —              | —        |
| Paris cheque.....      | 726     | 731            | 738      | 741            | —        |
| Berlim "               | —       | —              | —        | —              | —        |
| Amsterdam cheque ..... | 590     | 595            | 603      | 608            | —        |
| Madrid cheque .....    | 1435    | 1445           | 1455     | 1465           | —        |

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e títulos                               | JUNHO   |         |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
|--|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|  | 16      | 17      | 19     | 20     | 21      | 22      | 23      | 24      | 26      | 27      | 28      | 29      | 30      |
| <b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento | 38,40   | 38,40   | 38,60  | 38,80  | 38,20   | 38,40   | 38,40   | —       | 39,10   | 38,40   | 38,40   | —       | —       |
| Dívida interna 3%, coupon.....                 | 38,20   | 38,30   | 38,35  | —      | 38      | 38,20   | 38      | 38,50   | 38,10   | 38,30   | 38,25   | 38,25   | 38,50   |
| " " 4 1/2% 1888, c/premios.....                | —       | 22\$45  | —      | 22\$45 | —       | —       | —       | —       | 22\$40  | —       | 22\$45  | —       | —       |
| " " 4 1/2% 1888/9.....                         | 56\$30  | —       | 56\$20 | —      | 56\$40  | 56\$50  | —       | 57\$00  | 57\$00  | —       | —       | —       | —       |
| " " 4 1/2% 1890.....                           | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| " " 3 1/2% 1905 c/premios.....                 | 9\$35   | 9\$35   | —      | 9\$35  | 9\$45   | 9\$45   | 9\$40   | 9\$35   | 9\$40   | 9\$40   | 9\$40   | 9\$40   | —       |
| " " 5 1/2% 1905, (C.º de F.º Est.)             | —       | —       | —      | —      | —       | —       | 82\$50  | —       | —       | —       | —       | —       | 81\$50  |
| " " 5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º Est.)         | 79\$50  | —       | —      | —      | —       | —       | 80\$00  | —       | —       | —       | 80\$00  | —       | —       |
| " " 4 1/2% 1912, ouro.....                     | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| externa 3%, coupon 1.ª serie.....              | 78\$20  | 78\$20  | 78\$30 | 78\$40 | 78\$40  | 78\$40  | 78\$20  | 78\$20  | 78\$20  | 78\$20  | 78\$20  | 78\$20  | 78\$20  |
| 3 1/2% 2.ª serie.....                          | 76\$50  | —       | —      | —      | —       | 76\$80  | 76\$60  | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| 3 1/2% 3.ª serie.....                          | 80\$50  | 80\$50  | 80\$60 | 80\$60 | 80\$60  | 80\$60  | 80\$40  | 80\$40  | 80\$40  | 80\$50  | 80\$50  | 80\$50  | 80\$50  |
| Obrigações dos Tabacos 1%, 1/2%                | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Acções Banco de Portugal.....                  | 180\$00 | 180\$00 | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | 180\$50 | —       | 180\$50 | —       |
| Commercial de Lisboa.....                      | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Nacional Ultramarino.....                      | 130\$00 | —       | —      | —      | 130\$40 | 130\$50 | —       | 130\$00 | 131\$00 | 131\$00 | 131\$00 | 131\$00 | —       |
| Lisboa & Açores.....                           | —       | —       | —      | —      | —       | —       | 123\$00 | —       | 123\$50 | —       | 123\$00 | —       | 132\$50 |
| Companhia Cam. F. Port.....                    | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Companhia Nacional.....                        | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Companhia Tabacos, coupon.....                 | 83\$50  | 83\$50  | 83\$60 | —      | —       | —       | 83\$50  | —       | —       | 84\$50  | 84\$50  | 84\$50  | 84\$50  |
| Companhia dos Phosphoros, coupon               | 51\$10  | —       | 53\$00 | 53\$50 | —       | —       | —       | —       | —       | —       | 53\$00  | 53\$00  | —       |
| Obrig. Companhia Através d'Africa.....         | —       | —       | —      | —      | 98\$50  | —       | 98\$00  | —       | —       | 98\$00  | —       | 98\$00  | —       |
| Companhia G. F. de Benguela.....               | 82\$40  | —       | 82\$20 | 82\$00 | 82\$30  | —       | 82\$00  | 82\$00  | 82\$00  | 82\$00  | 82\$00  | 82\$00  | 84\$00  |
| Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....       | —       | 70\$60  | 71\$00 | 70\$80 | —       | 71\$00  | —       | —       | —       | —       | 71\$50  | 71\$80  | —       |
| Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....       | 32\$00  | —       | —      | —      | —       | 33\$00  | 33\$00  | 33\$00  | 33\$00  | —       | —       | —       | 34\$00  |
| Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....      | —       | —       | —      | —      | 12\$50  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | 13\$00  | —       |
| Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....      | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....       | —       | —       | —      | —      | —       | —       | 70\$00  | —       | —       | 70\$00  | —       | —       | —       |
| Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....       | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Companhia das Aguas de Lisboa.....             | 84\$40  | —       | 85\$00 | 85\$00 | —       | 85\$00  | 85\$00  | —       | 92\$00  | 92\$00  | 92\$00  | 92\$00  | 85\$50  |
| prediaes 6 1/2%.....                           | —       | —       | —      | —      | 94\$20  | 92\$00  | —       | 92\$00  | 92\$00  | 92\$00  | 92\$00  | 92\$00  | 92\$00  |
| " 5 1/2%.....                                  | 91\$50  | —       | —      | —      | 91\$50  | —       | —       | 91\$30  | 91\$10  | 91\$20  | —       | —       | —       |
| " 4 1/2%.....                                  | —       | —       | 62,25  | —      | —       | 62,50   | —       | —       | 62,50   | —       | 62,50   | —       | —       |
| <b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie.....      | —       | —       | —      | 62,25  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| 3% 2.ª "                                       | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Acções Companhia Cam. F. Port.....             | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Madrid-Zaragoza-Alicante.....                  | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Andaluzes.....                                 | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....           | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....           | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....           | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| Companhia da Beira Alta.....                   | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| <b>Londres:</b> 3% portuguez.....              | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |
| <b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa..... | —       | —       | —      | —      | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       |

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| LINHAS      | Desde<br>1 de janeiro<br>até | PRODUCTOS TOTAIS |             |      |       | MEDIA KILOMETRICA       |      |      |                         |
|-------------|------------------------------|------------------|-------------|------|-------|-------------------------|------|------|-------------------------|
|             |                              | 1916             |             | 1915 |       | Diferença<br>em<br>1916 | 1916 | 1915 | Diferença<br>em<br>1916 |
|             |                              | Kil.             | Totas       | kil. | Totas |                         |      |      |                         |
| Portuguesas |                              |                  | Escudos</td |      |       |                         |      |      |                         |

## Um novo invento para evitar os choques

Um milionário inglez, Mr. A. R. Angus, inventou recentemente um sistema engenhosíssimo para fazer deter automaticamente, em plena marcha, qualquer comboio, ainda que este leve a maior velocidade.

Para demonstrar que o seu invento é infalível, comprou em Somerse, nos arredores de Tanton, uma faxa de terreno de cinco quilómetros de extensão, fez construir ali uma linha ferrea provida de canalização eléctrica, e realizou numerosas experiências, todas com excellentes resultados. A mais concludente de todas foi a seguinte:

Lançou uma locomotiva à velocidade de sessenta milhas e fez mover uma alavanca collocada na mesma. Antes que a locomotiva tivesse percorrido uma centena de metros, parou, não obstante os esforços do machinista para a fazer seguir a marcha.

O invento de Mr. Angus, não só evita os choques que possam originar-se em equivocos ou imprudências, como suprime todo o perigo de *sabotage*. Graças a elle, um comboio em andamento pode ser protegido automaticamente, pois basta que a linha não esteja completamente livre para que o apparelho protector funcione.

Primeiro ouve-se um silvado prolongado, que adverte o machinista da existencia do perigo; percorridos outros cem metros, ouve-se um outro silvado, mais agudo do que o primeiro, e cahem logo os freios automathicos, sem que o machinista, ainda que queira, os possa levantar.

As pessoas que assistiram às experiências, ficaram maravilhadas, asseverando não conhecerem nada de mais engenhoso, pratico e seguro, segundo se lê na *Gaceta de los Caminos de Hierro*, d'onde extrahimos estas informações.

Em breve se realizará uma experiência definitiva, verdadeiramente sensacional, a que devem assistir todos os directores das grandes companhias inglezas de caminhos de ferro e muitos dos mais distintos engenheiros. Essa experiência consistirá em lançar uma contra a outra, duas locomotivas a grande velocidade. Apenas encetada a marcha, os machinistas e os fogueiros apesar-se-hão, e o apparelho de Mr. Angus, completamente desacompanhado, funcionará impedindo o fatal encontro das duas máquinas.

Verificado o resultado que o inventor espera confiadamente, ter-se-ha descoberto, emfim, o modo de evitar muitos milhares de victimas.



## Novas linhas ferreas

### Na Mandchuria

Foi assignado um contrato entre o governo chinez e o Banco Russo Asiatico, para a construcção de uma linha ferrea de Kharbine a Blagovestchenk, com um ramal de Mergen a Tsitsikar, na extensão total de 1000 quilómetros.

Uma grande parte d'esta linha ferrea seguirá o mesmo traçado do plano americano do caminho de ferro de Tsing-Tao a Chinchaon e Aigouan, para o qual a China assignará, em tempo, um contrato que foi contestado pela Russia e pelo Japão.

O actual contrato prevê um empréstimo de 125 milhões de francos, que será emitido logo que seja firmada a paz geral da Europa.

A opinião geral considera este contrato como a contra-partida dos accordos japonezes de 1913, relativos à construcção de caminhos de ferro na Mongolia oriental e ao sul da Mandchuria.

### Caminho de ferro da Murmania

Em pleno periodo de hostilidades, a Russia fez proceder a construcção da linha ferrea de Petrogrado a Kola, destinada a assegurar-lhe a livre comunicação com o resto da Europa. Fazia ella, em grande parte, o tráfego dos pro-

ductos de que carecia e dos que podia dispensar, pelos Dardanellos; mas em consequencia do encerramento do Estreito e da presença da esquadra allemã no Baltic, viu-se quasi sem comunicações directas com os seus aliados.

A baía de Arkangel de pouco lhe servia, porque os gelos a isolam durante quasi dois terços do anno. Pensou então em realizar o projecto de ligar o centro do paiz a um porto livre de gelos, projecto grandioso, mas de efectivação difícil mesmo em tempo de paz.

Metteram-se mãos à obra; e em breve estará prompto o caminho de ferro que liga a capital russa ao pequeno porto de Kola, nas costas da Murmania.

A maior parte d'esta linha, medindo no total mais de 1:200 quilómetros, está já construída. O troço que liga Petrogrado a Petrozavodsk está completamente terminado, e o mesmo succede com o troço que vai d'esta ultima estação até Kandalakcha, cuja secção Petrozavodsk-Soroka foi já inaugurada. Apenas falta terminar a linha Kandalakcha-Kola.

Numa região deserta, pedregosa e pantanosa, trabalharam 40:000 operarios, entre os quaes alguns milhares de prisioneiros de guerra, na maior parte tcheques, eslavonios e ruthenios.

Para este exercito de trabalhadores foi necessário transportar os mantimentos, bem como os materiais de construcção, através de florestas virgens.

As neves, o frio, os pantanos, os lagos, os rochedos difficultaram a obra; mas tudo se venceu. O russo que na phrase de Rousseau — «é tão difícil de fazer mover como de fazer parar», domou todos os obstáculos; os engenheiros, tendo à sua frente o sr. Goriatchkovsky, conseguiram domar a natureza selvagem d'aqueellas longínquas regiões, e hoje não é sem orgulho que ouvem a primeira locomotiva silvar ao sul da peninsula de Kola. Aquellas regiões são ricas em quedas d'água, em florestas, em peixes, de que estão cheios os dois mil lagos do Governo d'Olonetz e as centenas de lagos do governo de Arkhangel, assim como a propria costa da Murmania. E tal a abundância que as populações que habitam aquellas regiões, só pescam duas vezes por anno para satisfazerem às suas necessidades.

Pedro o Grande procurava dotar a Russia com *uma janella para a Europa*, ou fosse uma saída livre para o mar.

O caminho de ferro da Murmania não será unicamente a janella sonhada pelo fundador de Petrogrado, mas uma verdadeira porta para a Europa, de que a Russia disporá, sem que ninguem lhe possa disputar as chaves.

Os comboios que hão de circular n'esta linha terão uma capacidade de 200 toneladas cada um. Podendo fazer-se 15 comboios por dia, obter-se-ha um tráfego quotidiano de 3.000 toneladas.

A alimentação da Russia por esta via ferrea terá consequências extraordinárias, muito para considerar.

### Um competidor do Canal de Panamá

A linha ferrea de La Quiaca a Tupiza, em via de construcção, pode chegar a ser uma temível rival do canal de Panamá, na opinião de S. John Barret, director geral da União Pan-Americana. Comquanto a linha ferrea de que se trata não vá transportar navios de um mar a outro, é provável, tendo-se mesmo como seguro, que determine o desvio de uma grande parte do tráfego que se faz com a Europa e algumas regiões da costa do Pacifico, na America do Sul, que teriam de utilizar o canal se não tivessem este novo caminho de ferro.

Os extremos da linha, ficam ambos no interior da America do Sul: La Quiaca na Argentina, e Tupiza na Bolivia; aquella povoação comprehendida na rede geral do paiz, e esta em conexão com os caminhos de ferro bolivianos.

A importancia d'esta obra consiste no facto de realizar o tão desejado enlace da rede ferro-viaria do Oriente e do Occidente da America do Sul, constituindo uma ligação directa, mais curta, entre a Europa, a Bolivia e a costa de Oeste, sobretudo para a parte d'esta situada ao norte de Alfonsogasta.

Durante o estio austral, é provavel que o tempo economisado em ir da Europa à Bolivia, ou ao Perú, pela nova linha, não vá além de dois ou tres dias, comparado com o que se gasta na viagem da Argentina ao Chile pelo caminho de ferro transandino; mas nos meses de inverno, quando esta linha fica interdicta para o transporte de mercadorias e de passageiros, tendo de aproveitar-se a linha meridional de Estreito de Magalhães, a economia de tempo ascenderá a mais de dez dias.

E, como se comprehende, uma obra importantissima.

### Em Sião

Foram recentemente abertas á exploração as seguintes linhas ferreas no reino de Sião:

Um troço de 18 kilometros, desde Ban Krut a Ban Sapan, na rede do Sul.

Um ramal de 42 kilometros, ligando Me Chang com Lakon Lampang.

Ban Krut dista 357 kilometros de Bangkok, e Ban Sapan, até ha pouco denominada Bangtapham, está ao sul de Ban Krut.

Lakon Lampang é uma das principaes cidades dos estados siameses de Laos, estando situada a 18°10' de latitude Norte e a 90°30' de latitude Este, parecendo estar destinada a ser um importante centro de distribuição para as províncias do Norte do paiz.

### Capital

## Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 15 de maio de 1916.

(Continuado do numero 684)

A capital da Caixa d'Aposentações está representado pelos seguintes valores, ao prego do custo:

|   |              |
|---|--------------|
| 300 obrigações 3 1/2% Dívida Externa 1.ª série Escudos.....                         | 20:196\$95,5 |
| 63 obrigações 4 1/2% 1.ª série da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....      | 4.520\$50    |
| 150 obrigações 4 1/2% 2.ª série da mesma Companhia.....                             | 10:539\$80   |
| 80 obrigações 3 1/2% 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta..... | 4:650\$51,2  |
| 100 obrigações 3 1/2% 2.º grau da mesma Companhia                                   | 1:628\$00    |
| 60 " 4 1/2% do Caminho de Ferro da Beira Baixa.....                                 | 4.685\$00    |
| 50 obrigações 4 1/2% 2.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....   | 3:700\$00    |
| 65 obrigações 6% hypothecarias do Banco Nacional Ultramarino.....                   | 5:850\$00    |
| 100 obrigações 4 1/2% de coupons, da Companhia das Aguas de Lisboa.....             | 7:833\$00    |
| <br>Somma Escudos.....  | 63:603\$76,7 |
| Em dinheiro, depositado na casa Henry Burnay & C.º                                  | 32:04\$58,6  |
| <br>Total Escudos .....   | 95:647\$5,3  |

Em presença da anormalidade actual, entendemos prudente não fazer novas immobilisações enquanto persistirem os acontecimentos e as causas que a determinam; e, d'ahi, a razão das grandes disponibilidades em dinheiro.

No entretanto, as sommas depositadas nos Banqueiros da Companhia, á ordem da Caixa d'Aposentações, vencem o juro de 4 1/2% ao anno.

### Balanço em 31 de Dezembro de 1915

As diferenças que resultam da comparação do Balanço encerrado em 31 de Dezembro de 1915 com o de igual data do anno transacto, são originadas pelas causas que passamos a indicar:

### Activo

*Primeiro Estabelecimento.* — Esta conta foi aumentada com a importancia de Escudos 25.030\$72,6, em consequencia de ter sido definitivamente liquidado — de conformidade com a sentença proferida pelo Supremo Tribunal de Justiça em 11 de Janeiro de 1914 — o saldo da subvenção do Estado Tendo a Companhia, na escriptura que fez com o Empreiteiro geral da construção da linha, assumido — entre outras responsabilidades relativas ás condições de pagamento — o encargo de lhe entregar a totalidade das subvenções que foram estipuladas no contracto de concessão, só agora, depois d'ella ter recebido do Estado o saido, em dívida, da ultima prestação e de o ter restituído aos representantes do Empreiteiro, é que pôde fazer este lançamento nos seus livros, eliminando, ao mesmo tempo, por contra-partida, a antiga conta, que figurava desde longa data no activo sob o titulo de *Subvenção do Estado — Saldo a receber*.

*Caixas e Bancos.* — A diminuição de disponibilidades é atribuida, não só aos menores produtos líquidos da exploração (29.000\$00 Escudos a menos), mas, também, aos mais reduzidos saldos dos coupons não pagos das obrigações de 1.º e 2.º grau, em 31 de Dezembro de 1915; os quais são inferiores em cerca de Escudos 8.000\$00 aos de igual data do anno anterior.

*Abastecimentos.* — Esta conta é representada pelos seguintes algarismos:

|   |                |
|---|----------------|
| Armazens Geraes, existencias.....         | 103.511\$83,8  |
| Parques da Via, existencias.....          | 20.793\$87,1   |
| Parques de Combustiveis, existencias..... | 24.350\$09,1   |
| Parque Auxiliar, existencias.....         | 1.692\$75      |
| Oficinas, existencias.....                | 524\$23,2      |
| <br>Total Escudos.....                    | 150.872\$578,2 |

havendo no conjunto, uma diferença a menos de Esc. 9.799\$85,6; porém a diminuição accusada no inventario dos Armazens Geraes é de cerca de Esc. 30.000\$00; em compensação, o accrescimo no valor do stock dos combustiveis, é de Esc. 20.000\$00, approximadamente.

### Passivo

*Subvenção do Estado.* — Em virtude das razões já adduzidas, esta conta acha-se presentemente representada pela totalidade das subvenções cobradas do Estado, segundo os termos do contracto de concessão.

*Contas correntes créadoras.* — Sob esta rubrica ha uma importante diminuição do valor de Esc. 73.444\$15, pelo motivo de ter sido definitivamente liquidado — pela forma acima exposta — com os Srs. Henry Burnay & C.º, na qualidade de cessionarios da Société Financière de Paris (Empreiteira construtora da linha) o antigo credito de Esc. 32.325\$81,6, e ainda por ter sido levantada da conta de *Provisão para trabalhos a prever*, a quantia de Esc. 37.936\$87,7, que foi destinada ao pagamento d'uma parte dos trabalhos inscriptos no presente Relatorio sob a epígrafe *Trabalhos extraordinarios e complementares*.

*Reserva Convencional.* — O saldo créedor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1914, era de Frs.

66.320,37

A addicionar:

|   |                |
|---|----------------|
| Juros dos valores em carteira e das disponibilidades em espécie, na importancia total de.....   | Frs. 49.547,60 |
| e a quantia retirada da conta de <i>Ganhos e Perdas</i> , para completar o minimo annual de Frs. 50.000, segundo as disposições do artigo 13.º do Convenio..... | Frs. 452,40    |
|   | 50.000         |

Saldo créedor em 31 de Dezembro de 1915, Frs. 116.320,37

*Provisão especial — Reserva de cambio.* — É n'esta conta que figura a diferença entre o cambio par, a que está calculada a Reserva Convencional, e a taxa que foi estabelecida para as disponibilidades no estrangeiro em 31 de Dezembro de 1915.

### Liquidação final do exercicio de 1914

O saldo applicado ao serviço das obrigações de 2.º grau, no exercicio de 1914, foi de... Esc.

44.127\$37,5

A deduzir:

|   |            |
|---|------------|
| Custo de 680 obrigações de 2.º grau amortisadas no referido exercicio | 10:300\$00 |
|   | 10:300\$00 |

A transportar.....

44.127\$35,5

|  |              |
|--|--------------|
| Pagamento de 77352 coupons n.º 10 à razão de francos 1,70 incluindo a diferença de cambio..... | 33.795\$08,9 |
|  | 33.795\$08,9 |

Saldo para conta nova..... Esc. 32.528,6

(Continua)

# AGENDA DO VIADANTE

**BILBAO** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha Chacarrar-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

**CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de príncípios or-  
dem — Aposentos confortáveis e aiseados —  
Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jant-  
aria para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Il-  
luminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoá-  
veis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Commis  
sões, consignações, transportes, etc. Vide  
anuncio na frente da capa — Rua do Commercio,  
73. 9º

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

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Prí-moso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcavável. 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. Boîte 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 — Iluminação eléctrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

**VALENCIA D'ALCANTARA** Viuva de Justo M. Esteléz. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1916

## SEGUROS

Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio, maritimos, postaes e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.ª - Rua da Prata, 59 - LISBOA