

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 25.º ANNO

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

NUMERO 593

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1912

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 6.ª ampliação á tarifa interna n.º 13, de pequena velocidade.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 309, de pequena velocidade.

SUMMARIO

	Paginas
O caminho de ferro de Benguella, por J. Fernando de Sousa.....	261
Clupea Pilchardus, por Mello de Mattos.....	263
Parte Official. — Decretos pelos ministerios do Fomento de 14 de Agosto de 1912, e das Colonias de 10 de julho de 1912.....	265
Brest-Panamá, por Mello de Mattos.....	267
Carreiras de automoveis.....	267
Viagens e Transportes. — Vagões de eixos intermutaveis (Illustrado).....	268
Notas de viagem. — XV. — De Wadi-Halfa a Kartum. — Os comboios do Sudão. — Material pessimo sobre pessima linha. — Jantar como o material. — Um restaurante ás escuras. — Um excellent hotel. — A cidade de Kartum. — Poucos trens e muitos burros (Illustrado).....	270
Linhas portuguezas. — Lagos-Portimão. — Pócinho. — Chivanene. — Inhambane. — Benguella. — Nyassa. — Thomar. — Aveiro-S. Roque.....	272
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	272
Boletim Commercial e Financeiro.....	272
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	273
Recelta dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	273
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — Russia.....	274
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação).....	274
Arrematações.....	275
Agenda do Viajante.....	276
Horario dos combolos.....	276

O Caminho de ferro de Benguella

I

Raro se occupa a *Gazeta* dos nossos caminhos de ferro coloniaes, apesar de bem merecerem attento estudo e subministrarem materia para interessantes investigações. Seria tarefa deveras util a elaboração methodica de monographias que abrangessem a historia das concessões feitas e das construcções empreendidas, sob o ponto de vista, tanto politico e administrativo, como tecnico e economico, e ainda a analyse do seu trafego em confronto com o progresso agricola e commercial das regiões servidas.

Que duras e proveitosas lições não se deduziriam d'essa chronica da nossa obra do fomento ultramarino pela viação accelerada! Quantos erros commettidos, cujas consequências estamos sentindo e que importa evitar em futuros commettimentos! Ambaca, Mormugão, Lourenço Marques: que de questões candentes se levantaram a proposito das linhas que lhes dizem respeito e quão pesados encargos d'ellas advieram para o Thesouro! E apesar d'isso não seria uma impressão pessimista a que resaltasse d'esse estudo.

Os erros praticados não devem postergar os serviços feitos ao nosso patrimonio ultramarino pelos iniciadores e constructores dos seus caminhos de ferro. Façamos mais e melhor que a geração que nos precedeu, sem para isso haveremos de ser excessivos na critica até á injustiça.

Escasseiem-me o tempo e os materiaes para a obra, cuja utilidade encareci. Não deixarei por isso de referir as impressões da leitura dos relatorios da Companhia dos Ca-

minhos de Ferro de Benguella, ultimamente recebidos. Importa divulgar os auspiciosos resultados de uma audaz e rasgada iniciativa, que representa uma das mais felizes providencias tomadas de ha tempos a esta parte a favor das nossas colonias.

Tratava-se de valorizar o melhor porto da Africa Occidental, fazendo d'elle emporio commercial de vastissimo *hinterland* por uma linha de penetração, cuja posição geographica lhe assegurava incontestavel superioridade sobre todas as outras directrizes para as relações do mundo civilizado com o coração da Africa. O porto do Lobito offerecia condições naturaes inegalaveis de abrigo e de altura da agua, bastando obras de pouca monta para facultar o seu aproveitamento pela grande navegação. No outro extremo, nas cabeceiras do Congo, demora a região da Katanga com os seus riquissimos jazigos cupriferos, naturalmente designada por centro de convergencia de linhas ferreas. O caminho de ferro que ligasse esses dois pontos percorreria um vasto planalto proprio, pelas condições climatericas e pela fertilidade do solo, para a colonização europeia.

Para realizar essa magnifica via de comunicação preciso era construir um caminho de ferro com cerca de 1.800 kilometros, que tanto dista de Kambove ao Lobito.

Para que se possa apreciar a sua superioridade sobre as vias concorrentes basta referir que a linha ferrea projectada no Congo Belga, em seguimento do troço Matadi-Léopoldville, por Lusambo, a Kambove na Katanga pelo valle do Cassai medirá desde Matadi cerca de 2.700 kilometros, ou mais 900 que a de Benguella.

A linha mixta, fluvial e caminho de ferro, que de Matadi-Léopoldville siga por Stanleyville e Bukama a Kambove, terá apenas perto de 1.200 kilometros de caminho de ferro, aggravados porém com mais de 2.600 kilometros de navegação fluvial e as respectivas baldeações. Finalmente, de Kambove á Beira ha 2.800 kilometros em caminho de ferro, mais 1.000 que ao Lobito, desvantagem aggravada pela differença da situação e condições do porto da Beira em relação áquelle.

Ainda mesmo que as minas de Katanga não viessem a attingir a importancia que se lhes attribue, o desenvolvimento seguro da producção e do commercio de uma vasta zona da Africa equatorial terá na linha de Benguella o caminho sem rival para a costa, e no porto do Lobito a melhor das serventias maritimas.

Assim o viu com perspicacia e audaz iniciativa Mr. Williams, que se abalançou a tão colossal empreendimento, sollicitando a concessão da parte da linha que atravessa o territorio portuguez sem auxilio algum pecuniario do Governo. O ministro d'então, o Sr. Teixeira de Sousa, teve o bom senso de se não deixar dominar pela tradicional desconfiança, que não raro ultrapassa os limites de justificada prudencia. Murmurou decerto o *Timeo Danaos et dona ferentes*, mas em vez de repellar *in limine* o aventureiro pretendente, exigiu-lhe uma garantia tangivel e seria, representada por um deposito de £. 100:000, sem precedentes na historia da nossa administração. Recebeu ainda o Estado 300:000 acções liberadas no valor nominal de £.

300:000. Além da concessão da linha, apenas deu em troca certas vantagens e preferencias á Companhia para o exercício da industria mineira na região atravessada.

Não faltou então a campanha vehemente, em estos de indignação patriótica, dos que anteviam na concessão da linha a perda de Angola; nada menos. Acalmaram-se as paixões; detractores houve que a acção do tempo e a lição dos factos transformou em panegyristas; cahiram no olvido os prognosticos pessimistas da legião das Cas-sandras, especie de videntes que tem entre nós largo *habitato*. Hoje todos, *una voce*, enaltecem o arrojo e a bene-merencia da tentativa e julgam fadada para risonho futuro a nova linha.

E' parco de dados historicos o relatorio que tenho presente; e não me consente a estreiteza inexoravel do prazo, que as circumstancias impõem ao meu labor jorna-listico, que suppra essa deficiencia por demoradas indaga-ções.

Referirei apenas que, além do capital, emittiu a Companhia varias series de obrigações representativas do seguinte capital nominal, oiro:

1. ^a serie (A)	6:500 obrigações	2.925:000\$000
2. ^a » (B)	10:500 »	945:000\$000
3. ^a » (C)	8:500 »	3.825:000\$000
Total...	25:500 »	7.695:000\$000

A ultima serie, recentemente emittida, é constituida por titulos, de £. 100, de 5 %, com a amortização em 40 annos a contar de 1922, tendo a Companhia a faculdade da anticipação por compra ou pelo resgate. A emissão auctorizada pelo Governo em 7 de março ultimo, tem a garantia do juro durante 20 annos da *Tanganika Conces-sions Limited*.

A linha que de Benguella partisse para o interior fôra objecto de varios estudos, merecendo especial menção os do illustre e benemerito colonial Joaquim José Machado e os do distinctissimo engenheiro Manoel Francisco da Costa Serrão, que já tem larga e valiosa folha de serviços techni-cos no ultramar e estudou a linha de Benguella a Caconda.

Com esses valiosos subsidios elaborou a Companhia o projecto definitivo, procurando vencer por secções de cremalheira as difficuldades da subida para o planalto. E' assim que, a 100 kilometros apenas do Lobito, a linha attinge a cota de 885 metros, chegando pouco antes do K. 400 á cota de 1:880 metros no seu ponto culminante, man-tendo-se sensivelmente durante larga extensão na diviso-ria das aguas do Zambeze, que as separa das do Cuvo e de outros pequenos rios, bem como das do Quanza.

E' transporte o Quanza á cota 1:310 metros e a 736 kilometros do Lobito. A fronteira é atravessada, depois de um desenvolvimento de mais de 1:200 kilometros, atlin-gindo-se perto d'ella a cota minima de 920 metros para se subir pouco a pouco para Kambove.

Segundo refere o relatorio, os estudos definitivos atin-giram já o K. 783,5, tendo-se n'elle reduzido a 140 metros a ponte sobre o Quanza, prevista com 300 metros.

Seguia parallelamente a construcção, de modo que em 31 de julho de 1911 achava-se a linha em exploração até o K. 360. Um contracto celebrado com os empreiteiros *Pauling & C.^a* assegurou a rapida construcção de 163 ki-lometros, a saber, 70 kilometros até o Huambo (km. 430) e 93 kilometros do Huambo ao kilometro 523, nas terras do Bihé, esperando a Companhia ter toda essa secção con-cluida antes de junho do anno proximo. O primeiro troço tem terraplenagens dignas de menção que attingem perto de 9^m por metro corrente e numerosas obras de arte; a segunda é mais facil.

Convem observar que os troços antecedentes, successi-vamente abertos á exploração provisoria, terminavam em pleno matto, sem mais trafego que o que por caminhos improvisados affluia do interior a essas testas de linha temporarias. Huambo é o primeiro logar do planalto em

boas condições de trafego, começando pois alli a verda-deira zona tributaria da linha.

A par da construcção seguirão os trabalhos comple-mentares de consolidação dos troços já explorados.

Tanto no relatorio do Conselho de administração, como no dos serviços d'exploração, que forma volume separado, ambos referentes a 1911, se encontram interessantes dados á cerca do desenvolvimento do trafego.

Em 1911 as receitas da exploração attingiram reis 381:148\$000 e as despesas 299:384\$000, havendo pela primeira vez saldo positivo que se elevou a 81:764\$000.

E' elucidativa a seguinte nota das extensões explora-das e das receitas e despesas kilometricas.

	Extensão	Receita	Despesa	Coefficiente
1908....	197	236\$000	634\$000	2,68
1909....	197	358\$000	1.070\$000	2,99
1910....	227	1:234\$000	1:523\$000	1,23
1911....	334	1:141\$000	896\$000	0,78

Nos primeiros cinco mezes de 1912 as receitas atlin-giram 185:500\$000 e as despesas 143:700\$000.

Segundo os calculos do relatorio do Director, áquella re-ceita de 381:148\$000 haveria que accrescentar 52:440\$000 de reduções provenientes de reembolsos por diferentes contractos em vigor em 1911 e deduzir 38:940\$000 de transportes da construcção, que não representam pro-priamente trafego normal. Chega assim á cifra de reis 395:195\$000, que lhe dá o rendimento kilometrico de 1:183\$000 reis, que applicado aos 430 kilometros até o Huambo fazem prever a receita annual de 508:784\$000 do trafego commercial, a que haverá que juntar reis 35:700\$000 da construcção, em plena actividade ao pre-sente: total 644:484\$000.

Deduzindo 385:434.000 de despesas d'exploração, calculadas sobre a base kilometrica de 1911, ficará o saldo importante de 259:050\$000, situação vantajosa, que se accentuará pela abertura do troço seguinte alem do Huambo.

Affirma o Director que a despesa kilometrica descera á 700\$000, quando a linha chegar ao Bihé, apesar de ter uma secção de cremalheira e 200 kitometros com rampas que vão a 25^m/m.

Importa decompor o rendimento do trafego em 1911. Vê-se que provem das seguintes parcelas:

	Quantidades	Importancias
Passageiros.....	48:606	49:721\$000
Mercadorias.....	32:487 ¹	332:947\$000

Ao total de 382:668\$000 ha que deduzir 1:520\$000 do imposto do sello para obter a receita atraz mencionada.

Os contractos de redução que mencionei deviam fin-dar em 30 de abril ultimo, e tinham por fim chamar o trafego, embaraçado provisoriamente pelos accidentes das serranias de Lepi, que a linha transpõe desde que atlin-gir o Huambo, passando-se desde então para o regimen de tarifas especiaes.

No movimento de mercadorias avultam as seguintes:

	Toneladas	Rendimento total	Rendimento por tonelada
Borracha e cera.....	3:561	71:955\$000	20\$000
Sal.....	2:027	42:045\$000	»
Tecidos.....	1:442	28:761\$000	»
Aguardente e alcool....	851	20:686\$000	24\$300
Diversos.....	2:584	58:901\$000	22\$700
Transportes de serviço.	14:178	39:289\$000	2\$770

A borracha e a cera exportadas em 1911 pelas alfân-degas de Benguella e Lobito sommaram, respectivamente, 1:968 e 528 toneladas: total 2:496, tendo vindo pelo caminho de ferro 2:095 toneladas, ou 84 % da exportação.

O movimento de passageiros tem subido progressiva-mente de 859 em 1905 a 48:606 em 1911. Nos ultimos dois annos anteriores transportaram-se 30:771 em 1909, 38:449 em 1910.

O movimento de passageiros decompõe-se nas seguintes parcelas, por classes:

	Ascendente	Descendente	Total
1. ^a classe	2:933	2:519	5.452
2. ^a »	8:805	7:418	16.223
3. ^a »	14:345	12:586	26.931
Total	26:083	22:523	48.606

Em relação a 1910 houve um augmento de 319 na 1.^a classe, 2:950 na 2.^a e 7:516 na 3.^a.

As bagagens atingiram 376 toneladas, ou mais 125 toneladas que em 1910, com o rendimento de 4:935 a 630.

O trafego de p. v. foi constituido por 20:351 toneladas ascendentes e 12:136 descendentes, menos 9:256 que em 1910, differença que provém quasi toda de transportes ascendentes da construcção.

A parte desses e os da pedra, houve o augmento de cerca de 3:000 toneladas no trafego commercial.

Quanto ao gado, transportaram-se em 1911 2:034 cabeças, ou mais 521 que no anno anterior, avullando os bois e cavallos, que sommarem 1:584 cabeças. O rendimento foi de 3:004\$970, mais 906\$060 que em 1910.

O rendimento por estações é accusado pelos seguintes numeros, em relação ás mais importantes:

	Expedição	Chegada
Lobito	67:725\$518	28:520\$240
Catumbella	61:963\$965	31:286\$430
Benguella	154:010\$580	86:838\$879
Cuma	77:303\$024	190:802\$910

Além d'estas ha as de Caimbambo, Cubal, Caconda e Lepi, com pequenos rendimentos.

Apenas esta ultima tem 9:826\$310 na expedição e 29:694\$120 na chegada. E' obvio que a somma de rendimentos é a mesma, quer se considerem as expedições, quer as chegadas.

No relatorio do Conselho enumeram-se, como circumstancias contrarias ao desenvolvimento do trafego:

as sublevações indigenas no Moxico e Bailundo, que impediram por alguns mezes as operações normaes do commercio e os transportes;

a baixa de preço da borracha, que na estatistica da exportação baixou, de 1\$820 por kilogramma em 1910, a 1\$210 em 1911;

as chuvas excessivas, no interior, nos dois ultimos mezes do anno, tendo por exemplo attingido as respectivas alturas hydrometricas na estação de Cuma respectivamente 1.192 e 1.257^m/m;

a falta de estradas das estações para as zonas productoras;

a falta de bons regulamentos ácerca da concessão de terrenos, quer para cultura, quer para fins urbanos, e a ausencia de casas commerciaes no Lobito;

a falta de centros urbanos, d'estações experimentaes agricolas e d'incitamentos á colonização europeia.

Vae longo o presente artigo, sem que o assumpto fique exgottado. Deixarei pois o mais que importa referir para o numero seguinte.

J. Fernando de Souza.

Clupea Pilchardus

347.553

664.951.411

No artigo do numero anterior prometteu-se narrar as peripecias de mais um processo judicial relativo a sardinhas de conserva.

Pleiteou-se este perante o tribunal do commercio do Sena. Os auctores da demanda eram dez e o réo um vendedor de comestiveis em Paris, que tinha posto á venda *sprats* sob o titulo de «sardinhas do norte á bordeleza; sardinhas de tomatada; sardinhas de escabeche em vinho

branco e sardinhas de escabeche em vinho branco e temperos», (sardines du nord à la bordelaise, sardines à la tomate, sardines marinées au vin blanc, sardines marinées au vin blanc et aux aromates).

Foi nomeado perito relator o Sr. Fabre Domergue, doutor em sciencias e inspector geral das pescas maritimas, que em 28 de março de 1907 apresentou um parecer que a revista de que isto se extracta diz que será consultado com proveito por todos a quem interessa a questão.

Começa o Sr. Dr. Fabre Domergue por frisar que o *sprat* é um peixe muito menos delicado do que a sardinha e de valor commercial muito menor. Por exemplo, em 1903-1904 cada quintal metrico de sardinhas valia 100 francos e 100 kilogrammas de *sprats* 9,70, isto é, menos que 10 por cento do valor da sardinha. O facto de vender *sprats* com o nome de sardinhas é portanto consideravelmente prejudicial para o commercio honesto.

Em França, incide sobre esta concorrência desleal o artigo 8.^o da lei de 23 de junho de 1857 que estipula que são castigados com a multa de 50 a 1.000 francos e prisão de um mez a um anno ou só uma d'essas penalidades:

1.^o Os que usarem de uma marca que contenha indicações capazes de enganar o comprador sobre a natureza do producto.

2.^o Aquelles que com conhecimento de causa venderem ou expuserem á venda um ou mais productos revestidos com uma marca fraudulenta imitada ou contendo indicações capazes de enganar o comprador a respeito da natureza do producto.

Tambem consigna penalidade n'este caso o artigo 1.^o da lei de 1 de agosto de 1905 sobre a suppressão das fraudes que diz: «Quem tiver enganado ou tentar enganar o contractante;

quer sobre a natureza, as qualidades substanciaes, a composição e o teor em principios uteis de quaesquer mercadorias;

quer sobre a sua especie ou sobre a sua origem, quando, segundo a convenção ou os usos, a designação da especie ou da origem falsamente attribuidas a mercadorias dever ser considerada como a causa principal da venda;

quer sobre a qualidade das coisas entregues ou sobre a sua identidade pela entrega de uma mercadoria diversa de coisa determinada que seja objecto do contracto;

será punido com prisão de tres mezes pelo menos até um anno o maximo, e uma multa de 100 francos pelo menos e no maximo de 5.000 francos ou sómente com uma d'essas penas».

Como os dois processos anteriores se julgaram antes de 1905, convinha applicar decisivamente a lei de 1 de agosto d'aquelle anno e demonstrar que ella vinha unicamente reforçar a de 1857, sob cujas disposições se tinham dado as sentenças anteriores, já mencionadas.

Ainda outra circumstancia particular se dava n'este processo.

O fornecedor da mercadoria era um fabricante estrangeiro, a *Olsen Stavanger Preserving C.^o*, que asseverava ter obtido recompensas nas exposições de Bordeus (1900) e Nantes (1904) concedidas a *smoked sardines norvégiennes*.

Sob o ponto de vista scientifico, o Sr. Dr. Fabre Domergue estabeleceu as differenças, capitaes que não consentem a confusão sob a mesma designação do *brisling* norueguez, ou por outra o *sprat* *Meletta spratus* ou *Clupea spratus* e o peixe que graças á industria franceza principalmente, adquiriu uma reputação universal sob o nome de sardinha, isto é, o *pilchard*, *Clupea pilchardus* ou *alosa sardina*.

A sentença de 9 de dezembro de 1908 do tribunal do Sena depois de reconhecer que scientificamente a sardinha é um peixe absolutamente diverso do *sprat*, assenta que:

1.^o O *sprat* tem cotação no mercado;

2.^o que essa cotação é muito inferior á da sardinha;

3.º que não ha necessidade de ser fabricante de conservas e que basta pertencer ao commercio alimenticio para saber que o *sprat* se offerece por preço muito differente do da sardinha e que a pesca d'este ultimo peixe se pratica quasi que exclusivamente nas costas do oeste da França.

4.º considerando que o comprador a retalho não é obrigado a conhecer as differenças que podem existir entre a sardinha e o *sprat* ou qualquer outro peixe similar, differença que pelo contrario é conhecida pelo commerciante que os vende, como já se explicou, que *esse comprador só pôde louvar-se no rotulo* que é a sua garantia e a coberto da qual tem o direito de exigir o producto que na verdade tinha tenção de comprar.

5.º attendendo a que os réos, perante a sua clientela tinham obrigação de lhe fornecer o que ella pedia, isto é sardinhas, com conhecimento de causa a enganaram e que devem soffrer as consequências da sua culpa;

Por estas razões:

Diz que a inserção, em caixas que conteem um peixe chamado *sprat*, de rotulos que apresentam este peixe, como sardinha e que a exposição á venda de caixas com estas etiquetas constituem *actos illicitos* com referencia aos auctores;

diz que assim é especialmente com a collocação de rotulos que apresentam o *sprat* sob os nomes de «*Sardines du Nord à la bordelaise*», «*Sardellen à la tomate*», «*Sardines mariniées au vin blanc et aux aromates*».

Ordena a inserção.

Condemna os réos conjunctamente nas custas.

Por alvará da relação de Paris de 13 de maio de 1910 foi confirmada esta sentença, de que appellaram os réos e da qual convem ter em vista os considerandos seguintes:

Que a menção *du Nord* acompanhando o termo *sardines* nos rotulos de algumas das caixas, a *indicação do logar de origem estampado* no lado inferior de algumas outras, são *insufficientes para evitar esta confusão*;

Considerando que para estabelecer a sua boa fé, os réos invocam principalmente um uso constante e antigo segundo o qual as conservas de *sprats* se venderam sob o nome de *sardinhas*;

Mas considerando que este pretensio facto não existe; que se alguns fabricantes de conservas alimenticias tentaram vender conservas de *sprats* com o nome sardinhas, estas tentativas *deram logar a questões judiciais* por parte d'outros fabricantes que alcançaram a condemnação d'este procedimento illicito...

Convem notar a importancia que teve perante a segunda instancia em França o facto de terem os fabricantes accionado os que anteriormente praticaram fraudes e d'aquí conclue logicamente a revista de que se traduziu tão approximadamente quanto possivel o que acaba de ler-se, que aos proprios industriaes é que compete o encargo de obterem dos tribunaes uma definição exacta da designação das mercadorias, e que é unicamente n'essas decisões judiciais que pôde assentar seguidamente a acção publica on internacional.

Assente esta jurisprudencia em França, interveiu de ahí por deante o Ministerio Publico em casos d'esta ordem, sentenciando a fraude o tribunal de Lorient e confirmando a segunda instancia em Rennes, respectivamente em 26 de julho de 1909 e 4 de abril de 1910.

Analogamente foram condemnadas fraudes de igual natureza pelo tribunal de Lyon em 2 de agosto de 1909 e pelo do Sena em 24 de junho do anno passado.

Em França, portanto, hoje a jurisprudencia n'este caso é constante e a venda de peixes em latas sob a designação de sardinhas, quando estas não contenham a *Clupea pilchardus* é considerada como uma fraude e como tal punivel.

Deveu-se isso porém á iniciativa do syndicato de Nantes, que obsteu a que um nome especifico d'um peixe se

tornasse generico de todos os que se conservassem pelo mesmos processos.

Assente a legislação no paiz de origem, os Francezes demandam actualmente os fabricantes inglezes e allemães, que praticam a mesma fraude, que condemnaram os tribunaes francezes.

Na Inglaterra, seguidamente a um longo processo tentado pelos fabricantes francezes contra uma casa ingleza que vendia *sprats* noruegueses com o nome de *Skipper's Sardines*, o tribunal de Guildhall proferiu em 16 de abril ultimo a sentença cujo texto é o que se segue, traduzido tão approximadamente quanto o permite o que se lê na *Revue Économique Internationale* citada no artigo anterior.

«A minha decisão, diz a sentença, é que a palavra *sardinha* é de origem franceza; é o nome francez do *pilchard*, peixe conhecido scienticamente como *Clupea pilchardus*.

A industria da conserva em caixas de peixes sem se estragarem (*immatures*) principiou em França em 1822 e o peixe conservado d'esta maneira e importado para este paiz (a Inglaterra) conheceu-se universalmente pelo nome de sardinhas.

A palavra *sardine* tornou-se actualmente ingleza e considero que a significação d'este vocabulo é *pilchard immature* preparado e conservado em caixa com azeite.

Não é este o artigo que vendeu o réo; os *Skipper's sardines* vendidos por elle são peixes noruegueses, conhecidos por *bristling*. O *bristling* é o *Clupea sprattus*, que é da mesma familia que a *Clupea pilchardus*, mas de especie diversa. Salvo differenças causadas pelo meio em que vive (*habitato*) é o mesmo peixe que o *sprat* inglez. Ha portanto falsa descripção commercial.

Não provou o réo que antes da publicação do *merchandise marks act* de 1886 se applicasse geralmente a denominação de sardinhas a qualquer peixe muido convenientemente preparado e conservado em caixas com azeite, mas tenho a convicção que, durante os ultimos vinte annos, pelo menos, o uso do termo sardinhas no commercio e sobretudo entre os retalhistas se estendeu a toda a casta de peixes pequenos preparados e conservados d'aquella maneira.

Para o réo que principiou em 1903 a negociar de conta propria e que ha vinte annos vendia sardinhas norueguesas, a palavra tinha esta significação extensa. Tambem sabia que o governo norueguez formalmente adoptara o termo sardinha para descrever o *bristling* conservado em azeite.

Em meu parecer, acreditava elle que a descripção que applicava era veridica e, a despeito dos argumentos legaes habilissimos que acabo de ouvir ao Sr. Bodkin, considero que o réo procedeu de boa fé (*innocement*) nos limites do significado da secção 2.º paragrapho 2.º do *merchandise act* de 1887, por conseguinte mando-o em paz.

O Sr. Walter, advogado de Watson (o réo) Sir George, segundo a lei tem o direito de condemnar nas custas. Pergunto se, considerando que no caso presente se trata de uma demanda promovida por um *consortium* de negociantes, se deve exercer esta prerogativa; é a secção 14.º «Todas as demandas nos termos d'este acto...»

O Secretario do tribunal: Ha por certo um poder indiscutivel; a questão consiste unicamente em saber se deve conceder-se.

O Magistrado: Não me parece que n'este caso deva conceder custas de qualquer especie.

Após a tradução da sentença ingleza observa a revista que se tem vindo citando, que por certo o réo não ignorava o lucro que obtinha vendendo *sprats* ou *bristlings* com o nome de sardinhas, mas entendeu o juiz sem dúvida que os fabricantes de França se demoraram muito tempo antes de se queixarem da fraude, deixando assim crear raizes a um abuso de que redundou a fraude.

No decurso do processo inglez objectou-se que o governo da Noruega tolera e auxilia até no seu territorio

a venda de *sprats* e outros peixes conservados em azeite, sob o nome de sardinhas e que o Governo dos Estados Unidos autorizou por decisão do *Board of Agriculture* em 29 de março de 1907, que se vendesse com a designação de sardinha todo e qualquer peixe miúdo da família dos *Clupeidos*, quando conservado em azeite.

Esta singular definição da palavra sardinha é legal n'aquelles dois paizes, mas, conforme o diz com toda a razão a *Revue Économique Internationale*, é lamentavel que ainda não conseguisse chegar o progresso do direito internacional á adopção da ideia tão singella de que nenhum paiz devia arrogar-se o direito de legislar sobre assumptos que interessam um paiz estranho, emquanto se não possesse de accordo com este ultimo.

No entanto, em boa justiça, uma deliberação do governo norte americano, definindo como sardinha qualquer pequeno peixe conservado em azeite não pôde prevalecer sobre a jurisprudencia adoptada e seguida continuamente pelos tribunaes francezes, que não consentem que tal palavra se applique a outro peixe que não seja a *Clupea pilchardus*, que se não pesca nas aguas americanas, mas que é privativa das territoriaes de oeste da França, da Hespanha e das que banham a costa portugueza a occidente e ao sul.

Depois, como o observa muito sensatamente a revista já tantas vezes citada, não se conservam apenas as sardinhas com azeite e os tribunaes de França, nas suas sentenças nunca se importaram com o processo de conservação da *Clupea pilchardus*, quer fosse com azeite, com manteiga, com tomates, com trufas, em salmoira quer defumada apenas. O que não consentiram nunca foi que as latas que declaravam conter sardinhas encerrassem peixe diferente da *Clupea pilchardus*.

O estudo inserido na *Revue Économique Internationale* a que se tem referido esta nota e a anterior termina dizendo que em casos d'esta ordem o ideal consistiria na adopção do seguinte voto do Congresso de Genebra, de 1909 para repressão das fraudes.

«Quando um paiz definiu um dos productos do seu solo ou da sua industria e estabeleceu regulamentos para a protecção do dicto producto contra a imitação fraudulenta que poderiam fazer os proprios nativos, devem os outros paizes conceder, nos seus territorios respectivos, identica protecção.

Duas conclusões tira tambem que devem figurar no fim d'esta nota.

São ellas:

1.º A prescripção dos nomes especificos e das indicações de origem, isto é a sua transformação em nomes e indicações de ordem puramente genérica não se presume. Esta prescripção só pôde resultar do abandono voluntario expressamente consentido pela collectividade interessada.

2.º Emquanto um paiz não definiu um dos productos do seu solo ou da sua industria e estabeleceu os regulamentos para a protecção do dicto producto contra a imitação fraudulenta que d'elle poderiam fazer os seus habitantes, a questão de saber se um nome especifico ou uma indicação de origem perderam o seu caracter e se transformaram com o tempo em indicação generica depende soberanamente da apreciação dos tribunaes.

Quando ministro, o Sr. Dr. Venceslau de Lima tentou processos nos tribunaes inglezes, para que a designação de proveniencia dos vinhos do Porto fosse accepta n'aquelle paiz, de modo que se não podesse applicar a vinhos d'outros paizes.

Pelas sentenças d'aquelles tribunaes, as caracteristicas de côr, cheiro, força alcoolica, desdobramento dos seus ethers, flavor e outras mais de que entendem ou de que fallam os que bebem vinho eram devidas ás qualidades do solo, do clima, da exposição, n'uma palavra d'um conjuncto de factores que só em limitada região do Douro se encontram.

A fixação da região duriense productora dos vinhos generosos e a regulamentação de 1908 veem dar razão n'este commercio e no dos vinhos da Madeira tambem á doutrina expendida pela *Revue Économique Internationale* de junho ultimo, mas, sem esperar que o governo proceda de igual modo para as nossas conservas de peixe, urge que os respectivos fabricantes de Mattosinhos, Espinho, Ovar, Figueira, Setubal, Cezimbra, Lagos, Portimão, Ferragudo, Faro, Tavira, Villa Real de Santo Antonio e tambem os d'alguma outra localidade que escapasse n'esta enumeração protestem energicamente contra as deliberações dos governos da Noruega e dos Estados Unidos e contra as asserções dos negociantes inglezes e allemães que asseveram que em Portugal a designação *sardinha* deixou de ser especifica e se torna extensiva a todo o peixe miúdo conservado em latas.

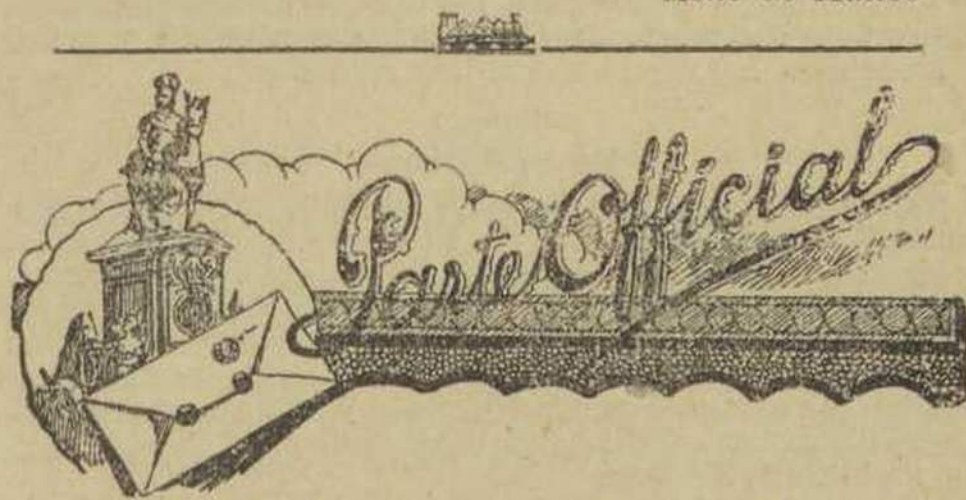
Se o não fizerem e se não levarem o seu protesto continuamente a todas as instancias, bem pôde succeder que uma exportação que tende a crescer diminua ou se perca totalmente.

Além d'uma ruína para os fabricantes de conservas e para as companhias de pescaria, é um prejuizo na economia nacional, por isso que precisamos absolutamente de exportar muito e de levar por todos os meios os productos do nosso solo e da nossa industria a todos os mercados do mundo.

Só desenvolvendo a nossa exportação é que podemos conseguir que o ágio do oiro se reduza ou desapareça e com elle o mal estar economico que tanto tem prejudicado o nosso viver social.

Censura-se a frequencia dos cursos superiores que abrem as portas ás chamadas carreiras liberaes e que melhor se poderiam designar por officios de escravização, mas pergunta-se onde se ha de empregar a actividade dos habitantes de Portugal, se se não procurar por todos os modos abrir mercados externos, conservar os que ha e fazer propaganda por todos os meios licitos dos nossos productos, mantendo-lhes sempre a boa qualidade, a boa medida, n'uma palavra, todas as caracteristicas que servirem para as acreditar, pois que só com um commercio fundamentalmente honesto e radicalmente serio é que podemos manter a nossa clientela e augmentá-la tambem.

Mello de Mattos



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Atendendo a que não se encontram já ao serviço da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado os engenheiros António Lourenço da Silveira e Basílio Alberto de Sousa Pinto, que faziam parte da comissão nomeada em portaria de 16 de Maio de 1911, para proceder á revisão dos quadros e regulamentos dos Caminhos de Ferro do Estado, manda o Governo da República Portuguesa que na mesma comissão sejam os dois referidos engenheiros substituídos, ficando esta constituída pelos Srs. engenheiros Francisco Xavier Esteves, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, engenheiro Francisco de Figueiredo e Silva, Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, engenheiro Artur Augusto Mendes, Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, engenheiro Flávio Augusto Marinho Pais, chefe do serviço dos Armazéns Gerais do Minho e Douro, engenheiro José António de Moraes Sarmento, chefe do serviço de

construção do Sul e Sueste, Marcolino da Torre do Vale, chefe do tráfego do Sul e Sueste, António Augusto Duarte do Amaral, chefe do tráfego do Minho e Douro, José Maria Barbosa Pita, sub-chefe do movimento do Minho e Douro, e engenheiro Carlos Manito Ferreira Tóres, sub-chefe do movimento do Sul e Sueste, dos quais o primeiro servirá de presidente e o último de secretário.

Paços do Governo da República, em 14 de Agosto de 1912. — O Ministro do Fomento, *António Aurélio da Costa Ferreira*.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Secretaria Geral

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

Artigo 1.º É aprovado o contrato provisório celebrado em 22 de Junho último entre o Governo da República Portuguesa e a Companhia Anónima «The British Central Africa Company Limited», para a construção e exploração dum caminho de ferro que, partindo dum ponto, que mais tarde será fixado na fronteira que separa o protectorado do Nyassaland Britânico da Africa Oriental Portuguesa, atravesse o distrito da Zambézia atingindo a margem norte do rio Zambeze num ponto a determinar ulteriormente, bem como duma ponte sobre o mesmo rio, que ligue esse caminho de ferro com a margem oposta, contrato que será publicado juntamente com a presente lei.

§ único. A ponte passará para o Estado no fim do mesmo prazo e nas mesmas condições que o caminho de ferro, reguladas pelo § único do artigo 1.º do contrato provisório.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, em 10 de Julho de 1912. — *Manuel de Arriaga* — *Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro*.

Aos 22 dias do mês de Junho de 1912, neste Ministério das Colónias e Gabinete do Ministro, Ex.º Sr. Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro, compareci eu, Alfredo Augusto Freire de Andrade, secretário geral do Ministério, e, estando presentes, duma parte o dito Ex.º Ministro, como primeiro outorgante, em nome do Governo da República Portuguesa, e da outra parte Guilherme João Carlos Henriques, cidadão inglês, maior, proprietário, morador na Rua da Madalena n.º 97, 2.º andar, desta cidade de Lisboa, representando, na qualidade de segundo outorgante, a Companhia Anónima «The British Central Africa Company Limited», como prova pelas procurações bastantes que ficam arquivadas na Secretaria Geral deste Ministério e foram feitas perante o notário público de Londres, John Edward Newton, e devidamente reconhecidas, pelos mesmos outorgantes foi dito, na minha presença e na das testemunhas abaixo designadas, e assistindo a este acto o Dr. Augusto Luis Vieira Soares, ajudante do Procurador Geral da República, que concordavam em um contrato provisório e sujeito à sanção parlamentar para a construção e exploração dum caminho de ferro na Africa Oriental Portuguesa, nos termos e condições seguintes:

ARTIGO I

Da concessão

O Governo (isto é, o Governo da República Portuguesa) dá e concede à Companhia (isto é, «The British Central Africa Company Limited»), sujeito às condições e em harmonia com as cláusulas deste contrato o direito de construir e explorar um caminho de ferro que, partindo dum ponto, que mais tarde será fixado na fronteira do protectorado do Nyassaland Britânico, no distrito da Zambézia, na provincia da Africa Oriental Portuguesa, atravessará aquelle distrito até um ponto, que mais tarde será fixado, na margem norte do rio Zambeze.

§ único. A concessão deste caminho de ferro é feita por um prazo de noventa e nove annos a contar da data do diploma pelo qual este contrato fôr sancionado pelo Parlamento. Na data em que a concessão findar o Estado substituirá o concessionário em todos os seus direitos e tomará, desde logo, posse do caminho de ferro, que lhe será entregue em perfeito estado de conservação com toda a via, material circulante, edificios e acessórios de todas as espécies, sem excepção.

ARTIGO II

Do direito de transferência

A Companhia terá o direito de transferir a uma nova Companhia que há-de ser formada para o fim de construir e explorar um caminho de ferro desde o ponto onde actualmente finda o Shire Highlands Railway, em Port Herald, no Nyassaland Britânico, até o rio Zambeze, a concessão dada pelo presente contrato, e a dita projectada nova Companhia (que neste contrato, a partir daqui, será indicada pela designação de A Companhia do Caminho de Ferro), logo que lhe seja transferida a dita concessão, substituirá, para todos os efeitos, tanto com respeito aos direitos conferidos, como com respeito às obrigações impostas à British

Central Africa Company nas suas relações com o Governo da República.

§ 1.º A Companhia British Central Africa Company Limited só poderá livremente, e nos termos deste artigo, fazer a transferência a dita Companhia do Caminho de Ferro, mas qualquer outra transferência, quer daquela, quer desta para outrem, só poderá ser feita com o prévio consentimento do Governo da República.

§ 2.º A sede da Companhia do Caminho de Ferro será na Grã-Bretanha, mas nomeará e conservará, durante toda a vigência da concessão, um representante, devidamente habilitado, que residirá em Lisboa, aonde terá escritório, e a quem e por intermédio de quem todas as comunicações na Europa, entre o Governo e a Companhia do Caminho de Ferro, serão feitas.

§ 3.º A Companhia do Caminho de Ferro nomeará, também, um representante na Africa, a quem e por intermédio de quem todas as comunicações entre o governador geral da provincia de Moçambique ou os representantes dele, devidamente autorizados, e a Companhia do Caminho de Ferro na Africa, serão feitas.

ARTIGO III

Da Ponte sobre o Zambeze

O Governo também concede à Companhia o direito de construir e explorar uma ponte sobre o Zambeze, para ligar o caminho de ferro que é o objecto deste contrato com o caminho de ferro que se projecta construir desde o porto da Beira até a margem meridional do rio Zambeze, por virtude duma concessão dada pela Companhia de Moçambique que deverá ter a sanção e aprovação do Governo da República. A Companhia poderá transferir o direito de construir e explorar a ponte sobre o Zambeze à Companhia do Caminho de Ferro, ou poderá formar uma companhia separada, para construir e explorar a dita ponte, ficando entendido que para outros quaisquer arranjos que não sejam a transferência à Companhia do Caminho de Ferro ou a formação duma companhia separada, o consentimento prévio do Governo será indispensável.

§ único. A ponte será construída de maneira que não estorve a livre navegação do rio.

ARTIGO IV

Terreno para o caminho de ferro

A fim de facilitar a boa exploração do caminho de ferro o Governo, durante a vigência da concessão, reservará e conservará para uso da companhia do caminho de ferro uma faixa de terreno de 50 metros de largura dum e outro lado do eixo da linha (formando no conjunto uma faixa de terreno de 100 metros de largura), que será reservada para uso da Companhia para os fins do caminho de ferro, e, além disso, o terreno que fôr preciso para estações, desvios e outros fins ferro-viários.

Na parte da via que passa por terrenos do Estado, o terreno será usufruído gratuitamente pela Companhia, e na parte da via que passar por terrenos pertencentes a terceiros a Companhia terá as garantias que as leis estabelecem para expropriar, por utilidade pública, quaisquer terrenos pertencentes a particulares, que forem necessários para os mesmos fins do caminho de ferro.

§ 1.º Fica entendido que no caso de se estabelecer uma povoação em qualquer local ao longo da via, e no caso do Governo ou a Companhia assim o julgarem de vantagem, a faixa de 100 metros, a que se refere o presente artigo, poderá ser reduzida, dentro dos limites da povoação, segundo as condições da mesma povoação o exigirem, e por proposta do Governo ou da Companhia, qualquer questão que sobre isso surgir, será submetida à arbitragem, nos termos do artigo 14.º

§ 2.º A companhia do caminho de ferro não aplicará o terreno assim reservado, nem permitirá que seja aplicado a quaisquer outros fins que não sejam os do caminho de ferro.

ARTIGO V

Concessões que o Governo faz

O Governo mais concede à Companhia:

1.º O direito de arrancar e obter pedra, madeira e outros materiais necessários para a construção e exploração do caminho de ferro e da ponte sobre o Zambeze, dos terrenos pertencentes ao Estado, dentro dos regulamentos respectivos, actualmente vigentes ou que de futuro vigorarem na provincia de Moçambique.

2) O direito de construir hotéis, restaurantes ou quaisquer estabelecimentos comerciais juntos às estações ferro-viárias, sujeitos aos regulamentos locais vigentes.

3) Isenção, durante a construção, de todos os direitos de importação sobre materiais de construção.

4) Poder, a expensas da Companhia, desviar cursos de água e alterar a direcção de estradas, onde fôr necessário.

ARTIGO VI

Concessões feitas ao Governo

a) As malas postais, incluindo cartas e a correspondência ordinária, com exclusão de encomendas, serão transportadas gratuitamente. O Governo terá o direito de fornecer uma ou mais ambulâncias postais, que a Companhia se obriga a engatar aos comboios, que os dois outorgantes combinarem, e a rebocá-las gratuitamente;

b) Os inspectores e empregados de fiscalização viajarão gratuitamente;

c) Os empregados civis do Governo, viajando em serviço, terão direito ao abatimento de 50 por cento sobre as tarifas ordinárias;

d) Em caso de necessidade, as forças militares e navais da República terão precedência sobre o tráfego ordinário;

e) Os oficiais e praças de pré do exército e armada serão transportados com abatimento de 50 por cento sobre os preços ordinários

f) O Governo terá direito ao uso do serviço telegráfico com abatimento de 50 por cento das taxas ordinárias.

ARTIGO VII

Obrigações da Companhia

A Companhia fica sujeita às leis e regulamentos actualmente vigentes na provincia de Moçambique, ou que de futuro vigorem nela, em tudo quanto não contrariar os precisos termos deste contrato.

ARTIGO VIII

Largura da via

A largura da via será de 1^m,067 entre as faces interiores dos carris, e o caminho de ferro será construido, e será provido de material fixo e circulante, de modo e de maneira que a escala de eficiência da construção e equipamento do caminho de ferro, em toda a sua extensão, não seja inferior à escala de eficiência da parte do caminho de ferro construido e equipado entre Port Herald e a fronteira angulo-portuguesa.

ARTIGO IX

Projectos e estudos

A Companhia, dentro de vinte e quatro semanas, a contar da data da outorga deste contrato, submeterá ao Governo cópias de projectos e estudos preliminares mostrando a directriz proposta para o caminho de ferro, em especial, indicando o sitio, na fronteira, aonde o caminho de ferro penetra no território português, e o ponto, na margem norte do Zambeze, que há-de ser o terminus do caminho de ferro nesse local, e a posição da ponte que atravessa o Zambeze. O Governo, dentro de doze semanas da apresentação destes projectos e estudos preliminares, apresentará qualquer objecção que tenha a fazer aos ditos projectos e estudos preliminares, e, se nenhuma for feita, dentro do prazo especificado, entender-se há que o Governo aprova os mesmos projectos e estudos preliminares.

A construção do caminho de ferro será começada dentro de doze semanas a contar da aprovação dos ditos projectos e estudos pelo Governo, quer essa aprovação tenha sido expressamente declarada, quer se tenha entendido que foi dada pela expiração do prazo.

ARTIGO X

Prazo para a construção

A Companhia completará a construção e o equipamento do caminho de ferro, de modo que esteja aberto para o tráfego público, em toda a sua extensão, dentro do prazo de três annos, a contar da data da outorga do presente contrato.

A Companhia completará a construção da ponte sobre o Zambeze dentro do mesmo prazo de três annos, a contar da data da outorga do presente contrato.

ARTIGO XI

Abertura do caminho de ferro e da ponte

Certificado do engenheiro do Governo

O caminho de ferro não será aberto em toda a sua extensão, ao tráfego público, enquanto a Companhia não tiver recebido dum engenheiro nomeado pelo Governo um certificado de que conste que a escala de eficiência, de que se falou no artigo 8.º, foi satisfeita. De igual modo a ponte sobre o Zambeze não será aberta ao tráfego público, enquanto a Companhia não tiver recebido, dum engenheiro nomeado pelo Governo, um certificado de que conste que esse tráfego poderá transitar por ela com segurança.

ARTIGO XII

Tarifas

Os impostos e as taxas e tarifas que devem ser cobradas pelo transporte de passageiros, animais, fazendas, mercadorias e outras coisas transportadas pela via férrea, ou pelo uso de qualquer cais, posto de desembarque, armazém ou molhe, anexo à via, serão fixados pela companhia, porém de modo que os ditos impostos e taxas e tarifas, na parte da linha situada no território português, nunca sejam maiores que os impostos e taxas e tarifas cobrados na parte da linha que é situada no território britânico.

ARTIGO XIII

Fiscalização

O caminho de ferro e a ponte sobre o Zambeze estarão sujeitos aos regulamentos para a fiscalização, policia e explora-

ção de caminhos de ferro, aprovados por decreto de 8 de Abril de 1891.

ARTIGO XIV

Arbitragem

No caso de qualquer dúvida ou questão surgir entre o Governo e a Companhia ou qualquer pessoa ou corporação que reclame por intermédio daquella ou desta, essa dúvida ou questão será decidida em harmonia com artigo 11.º do tratado entre a Grã-Bretanha e Portugal, assinado em Lisboa em 11 de Junho de 1891.

E com estas condições e cláusulas não por feito e concluido o dito contrato provisório, ao qual assistiu, como foi declarado, o Dr. Augusto Luis Vieira Soares, ajudante do Procurador Geral da República, sendo testemunhas presentes António José Pires e Fernando Cabral Teixeira Coelho, aquele primeiro official e este segundo official, ambos da Direcção Geral das Colónias. — E eu, Alfredo Augusto Freire de Andrade, Secretário Geral do Ministério, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscreevi o presente termo de contrato, que assinam comigo os mencionados outorgantes e mais pessoas, já referidas, depois de lhes ser lido.



Brest-Panamá

Acabo de receber uma *coupure* d'un periodico preconizando como testa de linhas maritimas para o Pacifico o porto de Brest!!!

Depreciativamente falla do porto de Lisboa... *et pour cause*, ou, como dizem em Portugal, as mulherzinhas do «Pateo das Osgas»: *Chama-lh'o antes que t'o chamem*.

Não é no curto prazo de horas e, no affan de escrever, para que a *Gazeta* entre na machina, que posso dizer alguma coisa que reduza ao que merece o artigoito.

Noto porém que o percurso de Paris a Brest tem que fazer-se por aquelle incomparavel *Oeste francez* que sem exaggero permite que se diga que Lisboa, com o *Sud-Express*, está mais perto de Paris do que Brest com o seu Oeste, os seus descarrilamentos, as suas estações atulhadas de vagões que não seguem, embora carregados de mercadorias, especialmente no outomno, em que as maçãs da cidra apodrecem até que venha uma locomotiva levá-las por caridade até ao seu destino, quando não ha engano de cruzamentos.

Mas isto vae longo para uma notazita, que parece de polemica e a *Gazeta* deve tratar o caso technicamente.

Por enquanto, basta isto, para nos precavermos contra uns sujeitos que, pela sem-ceremonia com que escrevem, parecem vendedores de pastilhas de tirar nodoas.

Mello de Mattos.



CARREIRAS DE AUTOMOVEIS

Numa digressão que acabamos de fazer pelo Minho, tivemos occasião de admirar o bello serviço que está prestando ao publico o excellent automovel da marca Dion-Bouton, que a firma Zenha & C.ª tem em serviço entre Braga e Gerez, e que acaba de ser inaugurado com o mais feliz exito.

O carro é dos maiores que temos visto, n'estas carreiras; comporta 18 logares, 10 de 1.ª classe e 8 de 2.ª. No tejadilho póde levar 500 kilos de bagagem.

E' em forma de omnibus, todo envidraçado, e com assentos estofados.

Apesar de ser um carro pesadissimo, faz o trajecto de Braga ao Gerez (45 kilometros) em 2 horas.

O preço por passageiro é de 1.500 em 1.ª classe e 1.200 em 2.ª de Braga ao Gerez ou vice-versa.

A Empresa, ao que nos consta, já encommendou mais alguns carros para outras carreiras no Minho, devendo em breve começar pela de Braga a Guimarães.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, tendo por vezes enaltecido a necessidade d'estes meios de transporte, não póde deixar de felicitar a Empresa por tão arrojada iniciativa.

VIAGENS E TRANSPORTES

VAGÕES DE EIXOS INTERMUDAVEIS

Já se encontram em circulação, tendo desde o principio do mez findo chegado regularmente a Lisboa todas as semanas, carregados com diversas mercadorias procedentes de Paris, um ou dois vagões de eixos intermudaveis que a casa Jos. J. Leinkauf de Paris mandou construir expressamente para serem empregados nos transportes entre França e Portugal, e aos quaes já por mais de uma vez nos temos referido.

O interesse que tal innovação representa para nós, e ainda mais a importante vantagem que a circulação d'esses vehiculos acarreta para o desenvolvimento do trafego, já hoje bastante avultado, de mercadorias entre a França e o nosso Paiz, leva-nos a chamar a attenção dos nossos leitores para esse util melhoramento.

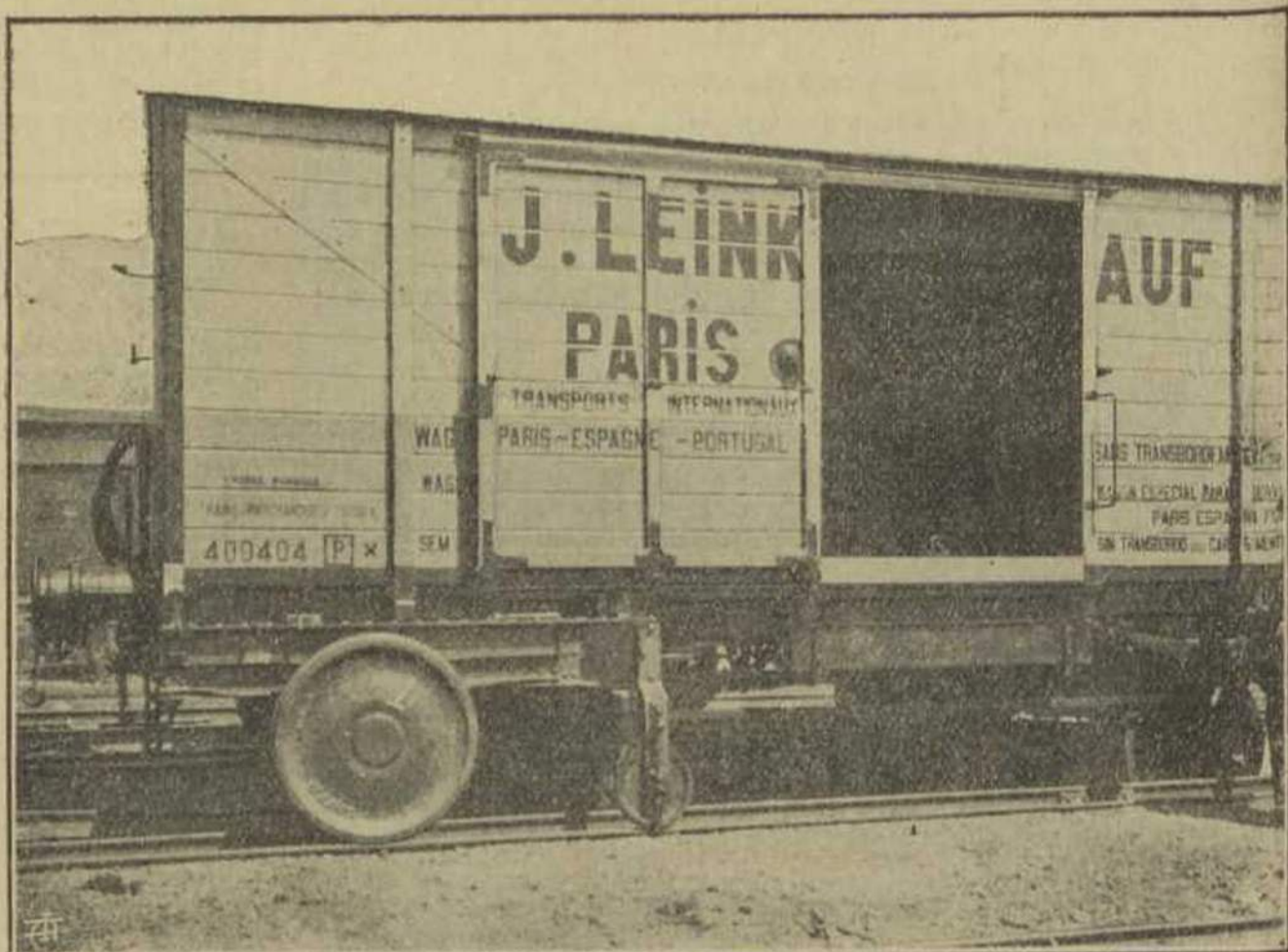
Do aproveitamento d'este systema de vagões resultam principalmente duas grandes vantagens sobre o do material ordinario: maior rapidez no transporte e a conservação intacta dos volumes carregados, desde a procedencia até destino.

Até aqui o prazo do transporte de remessas em pequena velocidade nunca era inferior a quinze dias para o percurso Paris-Lisboa ou vice-versa; com os vagões d'eixos intermudaveis é esse prazo reduzido a oito dias, o maximo.

Este encurtamento de prazo é a consequencia do facto de os vagões não terem que ficar demorados na fronteira de Irun para ali se effectuar o trasbordo das remessas para outros vagões, como succede com o material ordinario, em virtude da via franceza, chamada normal, ser menos larga que a hespanhola e a portugueza, e segui-

respectivas, como succede na fronteira germano-russa, por onde ha muito transitam vehiculos d'esta natureza, e onde não chega a levar cinco minutos.

Não havendo trasbordos, é evidente que além do beneficio do tempo ganho, não ha tambem probabilidades de se produzirem avarias e faltas nos volumes, que, com o serviço como actualmente é feito, succedem com frequencia e que a tantas reclamações tem dado lugar,



as quaes representam sempre graves prejuizos para o caminho de ferro e para os proprietarios das remessas.

Ha já cêrca de seis annos que pela primeira vez tivemos occasião de ouvir fallar ao nosso amigo Sr. Edouard Glück, actual director da casa Leinkauf de Paris, na construcção d'estes vagões, como a solução unica para o problema do desenvolvimento do trafego franco-hispano-portuguez.

Já então aquelles Srs. estudavam com verdadeiro entusiasmo a obra a que se dedicaram, e não foi, como se vê pelo tempo que levou a pôr em pratica, sem grandes obstaculos.

Por conta d'aquella casa foram construidos os vagões, como por sua conta e por um accordo com as Companhias dos Caminhos de ferro do *Midi* de França e do Norte de Hespanha, foi construida a fossa indispensavel para na fronteira de Irun se proceder á mudança dos eixos.

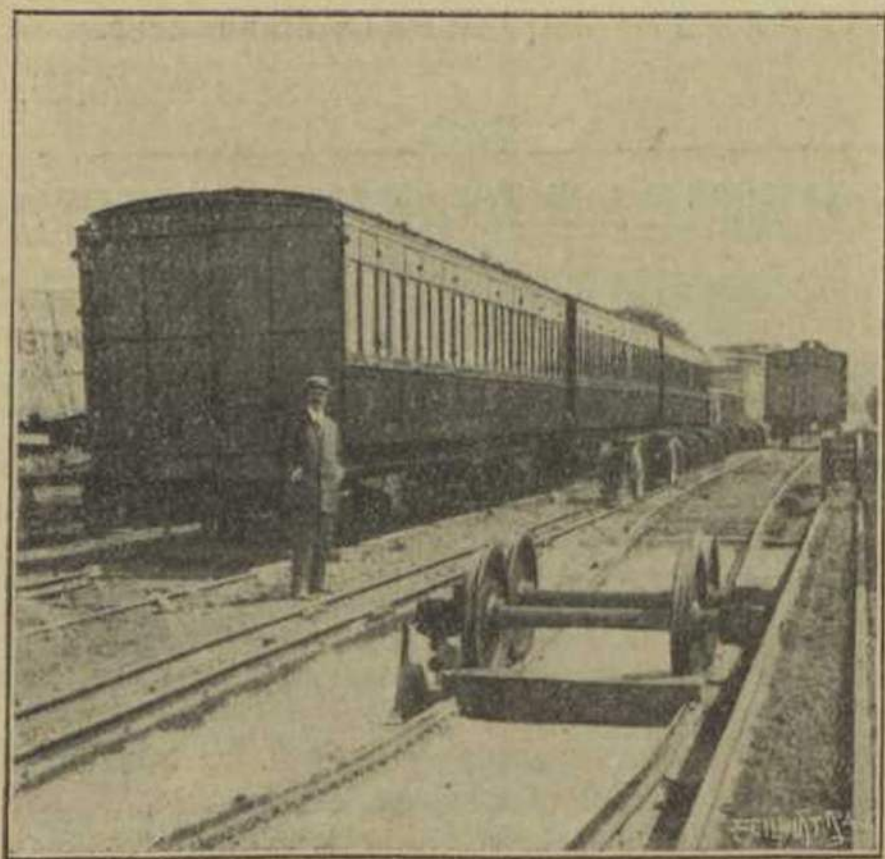
Essa operação que se vê representada nas nossas gravuras em tres phases, é tão simples quanto interessante.

Na fossa assentam as duas vias, a larga (hespanhola) e a normal (franceza), divididas por uma especie de trave.

Acompanhando a fossa e dos dois lados, estão assentes duas linhas ferreas onde circulam quatro vagonetes, dois de cada lado, destinados a suspenderem os vagões.

Uma vez o vagão assente sobre os quatro vagonetes, o que se consegue rapidamente pela differença de nivel que se obtem da curvatura da fossa, desapertam-se os freios, desapareçam-se os eixos que cahem com as rodas sobre a linha correspondente.

Os vagonetes avançam então com o vagão suspenso, no que são empregados uns cabrestantes montados nas



rem directamente sellados pela procedencia, no regimen de transito até destino, sem mais demora do que a indispensavel para effectuar-se a mudança dos eixos.

Essa demora que não chegou a ser de um quarto d'hora para cada um dos dois primeiros vagões, virá a ser extraordinariamente menor, quando o pessoal que procede á operação estiver bem treinado nas manobras

extremidades da fossa, até ficarem sobre os novos eixos previamente dispostos, com o auxilio d'umas placas, na linha que lhes corresponde e a um nivel apropriado.

Ahi prendem-se os novos eixos, por processo inverso ao do desprendimento dos primeiros, e os vagões deslizam então para a outra linha.

Eis em resumo no que consiste a operação da mudança dos eixos, que se pratica em menos tempo do que leva a dizê-lo.

Os vagões que foram construidos na Allemanha, são de um aspecto magnifico e solida construção, tendo marcada como carga normal 15.700 kilogrammas.

São em numero de dez os vagões que já andam em circulação, e é de esperar que, talvez n'um futuro não muito remoto este systema de eixos intermutaveis venha a ser adoptado não só para vagões de mercadorias, como para carruagens de passageiros, de cujo estudo, segundo nos dizem, já as companhias francezas se estão occupando.

Oxalá não se demore muito mais esse melhoramento.

A casa Jos. J. Lenikauf, uma das primeiras agencias de transportes da Europa, com sede em Vienna e succursaes em todas as principaes cidades, representante official de diversas companhias de Caminhos de ferro, entre essas a de Paris a Orleans, desde que iniciou o seu serviço de grupagem de remessas entre França e Portugal, tem sido, é justo que se diga, a entidade que, ao lado das empresas ferro-viarias, mais tem trabalhado com uma tenacidade e intelligencia pouco vulgares, para o fomento do trafego franco-hispano-portuguez, e a ella se deve, em grande parte, o bom aproveitamento que teem tido as tarifas que os caminhos de ferro n'estes ultimos annos teem estabelecido com geral applauso e ás quaes nos temos referido em tempo opportuno.

Ainda ha poucos annos, apesar dos esforços dos caminhos de ferro e de varias outras empresas que se dedicam tambem á industria dos transportes, entre essas a *L'éclair*, cujo serviço está hoje tambem a cargo da casa Leinkauf, representada em Lisboa pelos Srs. Martins & Galla, L.^{da}, com escriptorio na rua do Crucifixo, era bastante diminuta a importancia dos transportes de mercadorias entre França e Portugal; hoje elevam-se já a algumas dezenas de toneladas por semana, e estamos certos que, com os novos vagões, augmentará consideravelmente, o que representa um importante beneficio não só para os seus proprietarios e para o caminho de ferro, como para o desenvolvimento das relações commerciaes entre os dois paizes.

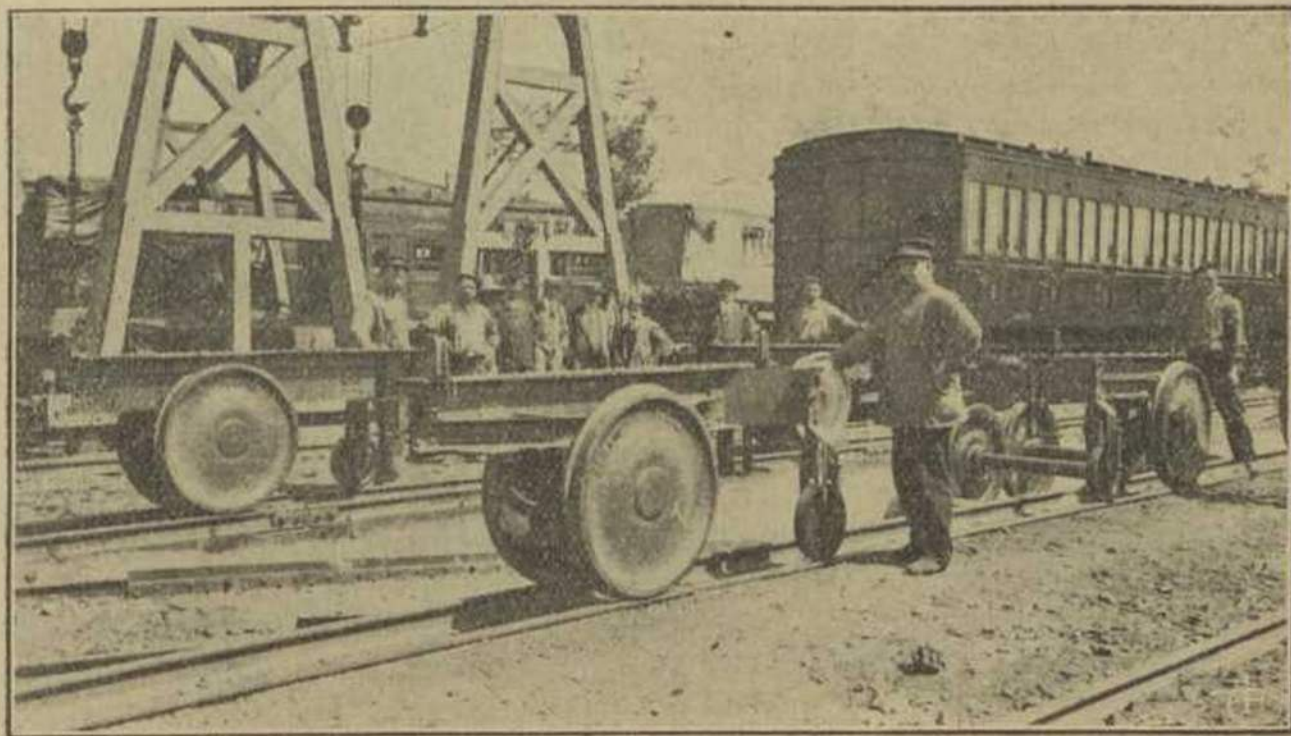
Para a regularização da utilização d'estes vagões, foi elaborada d'accordo entre todas as companhias interessadas, a

Tarifa internacional n.º 309 de pequena velocidade

Entrou em vigor no dia 20 do mez findo esta nova tarifa, que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, e na qual se estabelecem as disposições relativas á circulação dos vagões d'eixos intermutaveis da propriedade dos expedidores ou por elles postos á disposição do caminho de ferro.

Actualmente só a casa Leinkauf é que tem vagões d'esta natureza no serviço entre França e Portugal; não obsta isso, porém, a que mais tarde ou mais cedo outras empresas os adquiram tambem, pelo que a tarifa, prevenindo essa hypothese, é extensiva a qualquer expedidor.

No capitulo 1.º da tarifa que se refere aos vagões carregados, estabelece-se que cada vagão não contenha mais de uma expedição, e que a taxa das mercadorias será feita pelas tarifas em vigor a ellas applicaveis, tendo-se porém em vista que o minimo de 10:000 kilogrammas por vagão, exigido pela tarifa internacional n.º 301, para destructar do preço mais reduzido, é baixado a 8:000 kilogrammas para os carregamentos feitos d'este material, disposição esta que é de grandes vantagens para os expedidores.



Tambem se consigna que a carga e a descarga dos vagões serão feitas sempre por conta dos expedidores e consignatarios, pelo que aos preços fixados nas tarifas não ha que addicionar os direitos correspondentes a taes operações.

Finalmente a obrigação dos vagões serem fechados a cadeado pelos expedidores, e a faculdade de os sellarem com sellos de chumbo, o que é uma boa garantia tanto para os expedidores como para o caminho de ferro, que toma a responsabilidade da inviolabilidade das fechaduras e dos sellos até se verificar a entrega dos vagões aos interessados, não se responsabilizando, portanto, pelas faltas ou avarias que se possam produzir desde que esses sellos e fechaduras se encontrem intactos no acto da entrega.

Tambem o expedidor póde exigir a sellagem com sello de chumbo pela estação de partida, e n'esse caso, sendo essa sellagem feita em Portugal, a estação cobrará a quantia de 200 reis.

O capitulo 2.º insere as disposições relativas aos vagões vazios, os quaes serão devolvidos de officio gratuitamente, ás estações onde tiverem de ir novamente receber carga, podendo comtudo o caminho de ferro utilizá-los em transitio, sem prejuizo do seu itinerario e sem os obrigar a detenções excusadas.

Contém ainda a tarifa as condições sobre as bonificações a conceder aos proprietarios dos vagões que se empregam n'este serviço, tanto carregados como vazios; ao estacionamento dos mesmos nas linhas portuguezas; matricula e admissão dos vagões á circulação e outras disposições que, como já existem em outras tarifas, e que, como a n.º 14 da Companhia Portuguesa, regulam os transportes feitos em material dos expedidores, é de uso estabelecer.

Feira annual e festas em Salamanca

As feiras e festas que se realizam em Hespanha nas povoações proximas da fronteira portugueza, pelo seu caracter especial e peculiar alegria, costumam ser muito frequentadas por Portuguezes, principalmente pelos amadores de touradas, divertimento predilecto do povo hespanhol, que faz por assim dizer, parte integrante da sua maneira de ser.

As touradas que todos os annos se realizam nos mezes

de maio e agosto em Badajoz, e as que em setembro tem lugar em Salamanca e Valladolid, são as que maior concorrência de forasteiros portugueses acarretam áquelle paiz.

Não pertencemos ao numero dos apreciadores das touradas que, reputamos restos de antigas selvajarias, mas nem por isso deixamos de reconhecer que ellas tem um quer que seja de impressionante, um mixto de brutalidade e valentia, muito do agrado de certos temperamentos. E d'esses temperamentos ha muitos por cá, entre a lusa gente, que não se satisfazendo com as nossas touradas, em que, como em tudo quanto é portuguez, a selvajaria é mais attenuada que em Hespanha, vão até ás terras de Cervantes e Lariatijo, em busca de commoções violentas.

Nas feiras reina a alegria: musica, danças, a pandeireta e a guitarra, mulheres, flôres, gritos, scenas de amor e de desordem: tudo isto formando um conjuncto extraordinariamente bello, unico, que reunido á tourada sangrenta dos toros de muerte define o caracter do povo hespanhol.

Nós outros, parentes affins dos Hespanhoes, mas menos foliões e menos amigos de *la sangre*, vamos lá experimentar sensações que não é facil encontrar por cá.

E como a costumeira já é tradicional, mal se annunciam as touradas em Salamanca ou Badajoz, andam logo os frêcheiros das praças hespanholas á espreita dos cartazes dos caminhos de ferro que para elles costumam annunciar serviços a preços reduzidos.

E' para esses que nós já podemos annunciar que para as que se devem realizar nos dias 11, 12 e 13 em Salamanca, haverá este anno serviço especial, que pouco differe do dos annos anteriores.

Os bilhetes de ida e volta, que serão validos por todos os comboios ordinarios, inclusivé os rapidos e o Sud-Express, para ida de 7 a 23 e para volta de 9 a 30 do corrente, custam:

De Lisboa, Santarem, Entroncamento e Vendas Novas 9\$670 em 1.^a e 5\$870 em 2.^a; Pombal e Alfarellos 5\$790 e 3\$730; Coimbra, Miranda do Corvo e Louzã, 5\$410 e 3\$670; Aveiro, Gaia e Campanhã, 6\$400 e 4\$120; Torres, Caldas e Leiria 7\$940 e 4\$920.

Para os rapidos cobrar-se-ha a sobretaxa de 200 reis por 100 kilometros ou fracção indivisivel de 100 kilometros de percurso; para o Sud-Express as sobretaxas em vigor para esse comboio, onde terão preferencia a occupar logar os portadores de bilhetes ordinarios.

Os prazos acima indicados, permitem aos passageiros o irem a Valladolid assistir ás corridas que ali se realizam em seguida ás de Salamanca, de onde ha bilhetes para aquella cidade tambem reduzidos.

Os caminhos de ferro do Minho e Douro e os da Beira Alta estabelecem tambem bilhetes de ida e volta reduzidos para Salamanca.

Aproveitem, pois, os amadores das coisas hespanholas.

Viagens de recreio a Figueira da Foz

No dia 8 d'este mez começam, na linda povoação maritima de Buarcos, a poucos kilometros da Figueira, as tradicionaes festas á Senhora da Encarnação, que costumam ser muito concorridas.

N'aquelle dia realiza-se tambem na Figueira uma magnifica corrida de touros, em que tomam parte afamados artistas.

Por estes motivos a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a da Beira Alta organizam um serviço especial de bilhetes a preços reduzidos, como já em annos anteriores tem estabelecido, das suas principaes estações á Figueira e volta.

Dada a importancia das festas e o lindo local que é Buarcos, uma das melhores praias do paiz, onde se encontram grande numero de banhistas, a animação deve ser extraordinaria.

Festas na cidade em Portalegre

Por occasião da importante feira annual que tem logar em Portalegre nos dias 13 a 16 d'este mez, realizam-se este anno pela primeira vez grandiosas festas denominadas *Festas da Cidade*, com um programma magnificamente elaborado pela respectiva commissão, na qual entram os elementos preponderantes na industria e commercio da famosa cidade alemtejana.

Portalegre é uma cidade muito adeantada, e a sua situação na encosta da serra do mesmo nome, dá-lhe um aspecto muito interessante. Os seus arrabaldes são bastante fertis e pittorescos.

A Companhia dos Caminhos de Ferro faz por esta occasião serviço de bilhetes reduzidos, validos para ida de 12 a 16 e volta de 13 a 17 pelos comboios ordinarios.

Vendem d'esses bilhetes as estações desde Lisboa até Elvas e Mourão; Paialvo, Porto-Campanhã, Castello Branco e Covilhã.

Festas na Nazareth

Como nos annos anteriores a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes faz este anno serviço especial de comboios e bilhetes a preços reduzidos para a Nazareth, por occasião das festas que alli tem logar nos dias 7 a 15 do corrente e cujo programma tem muitos attractivos.

Alem das tradicionaes festas de egreja, da chegada e retirada dos cirios, haverá duas corridas de touros, uma em 8 e outras em 13 e 14, e brilhantes illuminações e fogos de artificio n'esses mesmos dias.

E' de esperar que a concorrência a estas festas seja, como de costume, muito numerosa.

Ampliação de tarifa

Pelo Aviso ao Publico B n.º 205 dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste que distribuimos com o presente numero, é ampliada a alinea a) da 4.^a ampliação da tarifa 13 de pequena velocidade ás expedições de qualquer estação para as de Pinhal Novo a Lisboa, para a de Evora, as do Ramal de Setubal e ainda para as alem de S. Marcos, com preços constantes de tabellas differentes annexas á tarifa, e fixando o maximo cobravel para as remessas de cortiça em 4\$700 reis por tonelada.



XV

De Wadi-Halfa a Kartum. — Os comboios do Sudão. — Material pessimo sobre pessima linha. — Jantar como o material. — Um restaurante ás escuras. — Um excellent hotel. — A cidade de Kartum. — Poucos trens e muitos burros.

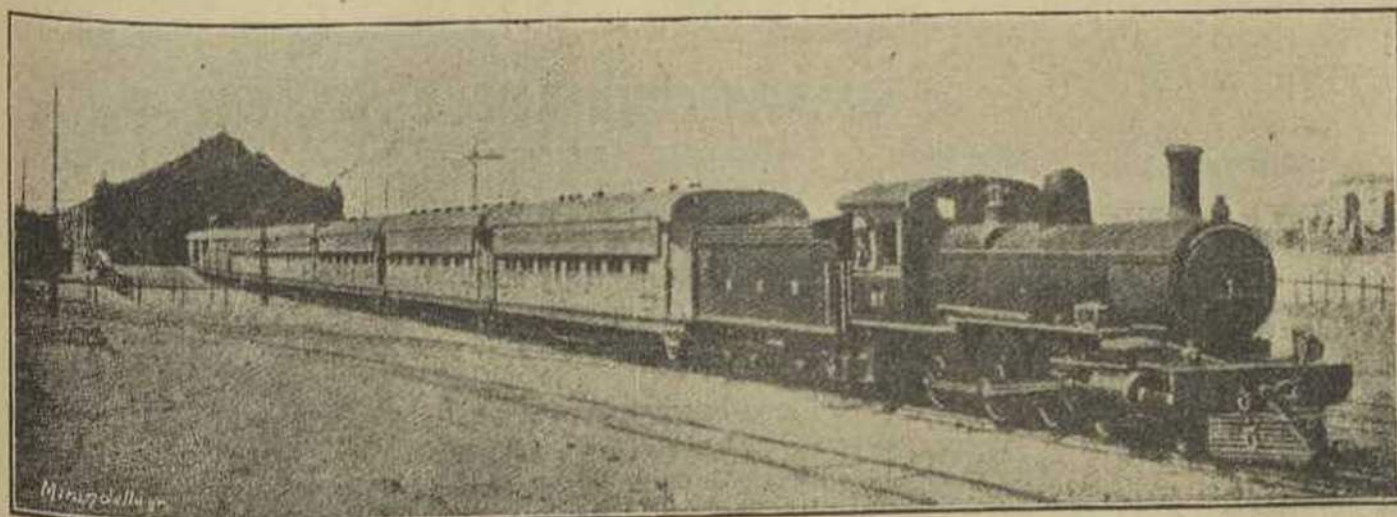
Eis-nos na estação de origem da grande rede ferrea que vae penetrando por todo o Sudão e fará importante parte da esperada via de ligação do Cairo ao Cabo, a que já muitas vezes nos temos referido.

O comboio composto de carruagens todas pintadas a branco exteriormente, com janellas pequenas e em parte cobertas com umas pestanas que as occultam até meio, espera-nos na linha, sob um sol ardente, porque de estação não ha mais que umas barracas onde se vendem os bilhetes e se despacham as bagagens, e um caes de mercadorias.

Temos os nossos logares reservados no comboio (desde a partida do Cairo); entremos n'elle confiados no que lemos nos guias do Sudão «which to-day includes

specially constructed restaurant and sleeping-cars» e busquem o nosso compartimento.

Conhecemos os bellos comboios inglezes e os americanos cheios de todos os confortos; recordamos os commodos trens russos, mesmo os do serviço provisorio da Siberia, que deslizam sobre os carris sem ruido; o ele-



O comboio branco de Sudão

gante material sueco e as luxuosas carruagens belgas e allemãs. Estas, de que tanto se apregoa o modernismo, não serão superiores, mas serão semelhantes, ao menos: a desillusão foi completa!

Corredores estreitos e escuros (porque as janellas são poucas e com vidros azues) e o compartimento é como nunca vimos de tão pobre, em *Sleeping-cars*.

Ilumina-o uma unica baixa e estreita janella, o assento é coberto de modesto oleado preto (e bem usado) sendo n'outras carruagens de lã azul; paredes de madeira escura, envernizada; uma taboa presa á parede serve de mesa e uma cadeira de palha com fundo de madeira (!) é a unica commodidade (?) para se ir proximo da janella.

Duas lampadas electricas e um ventilador completam o conforto da carruagem n.º 22 em que tomámos logar. Outra que ia no comboio era um pouco menos pobre mas, de toda a forma, muito inferior aos vagões dormitorios de 2.ª classe mesmo da Russia e da Suecia.

Comprehendiamos que um comboio no interior da Africa não fosse egual aos da Europa; mas estranhámos que depois de tanto reclamo, n'uma linha que já está construida desde 1899, e em que o transporte custa caro (31 reis por kilometro) o material seja tão ordinario.

O vagão restaurante é semelhante ao demais.

Escuro, feio, pobre e mal illuminado de noite.

A velocidade da marcha é bastante reduzida, 30 a 38 kilometros á hora, apesar de se ir em patamar e recta, em pleno deserto de areia; tão deserto que até ao kilometro 342 as estações não teem nome, porque não havia localidade alguma, proxima ou distante, para baptisá-las; poseram-lhes, pois, os n.ºs 1 a 10.

De noite mal se dorme, aos solavancos, porque as molas da carruagem são duras; e a construcção da linha má, faz um ruido enorme.

Accordamos no dia seguinte cobertos de poeira (apesar de termos fechado a janella) e espreitamos para a linha. Planices incultas, pardas, feias; matagaes estereis onde pastam magros camelos selvagens.

A principal paragem do longo trajecto de 925 kilometros, que o comboio faz em 25 horas, é em Atbara, de onde se destaca, para a esquerda, a linha que vae a Port-Sudão, por onde mais tarde seguiremos. Ahi tiramos a photographia de uma das originaes vendedeiras de chapéos, bicudos, como os dos japonezes ou os dos mexicanos.

Pelas 3 horas approximamo-nos de Kartum e parando ahi na estação do norte, sabimos, poucos depois pelo novo ramal, que, atravessando o Nilo Azul, vae até o centro da cidade.

Pensemos, pois, na escolha de hotel.

Um grande reclamo é feito, em todos os guias, ao Grande Hotel, o principal de Kartum; mas informações que havíamos tomado diziam-nos que elle, sendo carissimo (5\$000 reis por dia, minimo) não prima pela commodidade, é muito afastado do centro da povoação e ainda, os modos do seu gerente não são os mais affaveis para os hospedes. D'isso tivemos a confirmação quando um dia alli fomos tomar uma cerveja.

Ao parar do comboio numerosos corretores nos assaltam a propôr os seus serviços. Ha uns seis hoteis, além d'aquelle, mas qual escolher?

Entre os offerentes um ha que nos falla em entendivel portuguez, e nos declara que elle não é corretor mas o proprio dono do hotel.

Foi por isso que preferimos o *Hotel Royal*. E não nos arrependemos.

Por metade do que pagaríamos no afamado Grand Hotel, temos um quarto esplendido, comida excellente, creados sollicitos e um hoteleiro, um grego, o Sr. S. Morandi, amavel em extremo, fallando varias linguas, intelligente, obsequiador, que nos encanta com a sua companhia em agradaveis cavaqueiras.

O *Hotel Royal* é um grande chalet em meio d'um jardim, com entrada pelas duas ruas principaes do centro da cidade. Rodeiam o edificio larguissimas varandas, de 3 metros de fundo, como é costume n'estes paizes abrasados.

E bem abrasado é Kartum, onde tivemos 42 graus á sombra, em março. Imagine-se o que será actualmente.

Mas desde que o sol declina, ha sempre fresco nas varandas do hotel, que á noite se illuminam todas, por electricidade, e onde se janta agradavelmente.

E n'umas d'essas refeições, um almoço, sempre bem cozinhadas e de generos frescos—tivemos a apreciavel surpresa de nos ser servido o nosso conhecido bacalhau com batatas, á portugueza.

Kartum, capital do Sudão, é uma cidade moderna, europeia, fundada ha apenas nove annos, pelos inglezes, depois de terem vencido, em sangrentas batalhas, as tropas do Mahdi que alli governava, ao que dizem os europeus, com a maior tyrania.

Situada no ponto de confluencia dos dois Nilos, o Nilo Azul, que desce das altas montanhas da Abyssinia, e o Nilo Branco, que vem da Uganda e cuja origem é no *Victoria Nyassa* a 1.648 milhas de Kartum, é uma povoação vastissima como as cidades novas americanas, preparada, já desde a sua fundação, para um largo desenvolvimento futuro.

As ruas são largas, de 20 a 30 metros, extensas e traçadas em xadrez, e como as construcções são ainda poucas e de edificios baixos ou de muros e gradarias que encerram jardins rodeando as casas, o sol dardeja por toda a parte os seus raios abrasadores; ás vellas do que succede nas velhas cidades arabes, onde se construam ruas estreitissimas (vidé Cordova, por exemplo) para que n'ellas houvesse sempre sombra.

Tem hoje, com o bairro Norte, na outra margem do Nilo Azul, 36.000 habitantes dos quaes apenas 1:500 são europeus, em geral gregos.

As construcções officiaes, palacio do governo, repartições publicas, universidade, correio, igreja etc., são bellos edificios, todos em tijolo. Das velhas edificações do tempo do Khalif nada existe já, pois a cidade foi completamente arrasada durante a guerra.

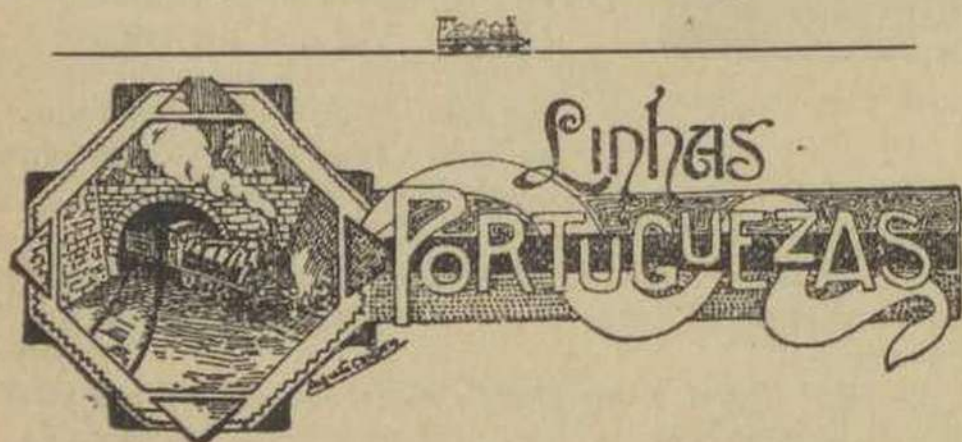
E' servida apenas por um tremvia á vapor que faz poucas carreiras durante o dia, atravessando-a em toda a sua extensão desde a estação dos caminhos de ferro ao

Norte, até ao caes de embarque para Ondurman, que é a cidade antiga e curiosissima de que depois trataremos.

Trens de praça ha apenas uns seis (!), porque o meio de viação ordinaria é os burros, que se encontram ás duzias por todas as praças e logares centraes, e que, por uns magros 100 reis, nos levam a qualquer distancia, sendo porém assás incommodo o transporte, porque não usam albarda nem estribos, e apenas uma pelle de carneiro, solta, sobre a qual o passageiro tem que fazer prodigios de equilibrio para não cahir.

Ainda assim, é o unico meio de evitar a poeirada, porque o pavimento de todas as ruas é de areia solta, havendo apenas uma estreita faixa ao centro, um pouco recalçada pela passagem dos burros.

De forma que quem anda a pé, tem, a todo o momento, que se afastar para dar passagem á raça asinina. E se não tiver cuidado, é derrubado... e o burro segue.



Lagos-Portimão.—Consta que começarão em breve os trabalhos para a construcção do caminho de ferro de Portimão a Lagos, importante melhoramento de ha muito desejado e reclamado.

A projectada linha ferrea é de facto de summa utilidade para aquella região.

Pocinho.—Os povos de Miranda do Douro e de Vimioso, reunidos em comicio, pediram ao Governo para dotar o Caminho de ferro do Pocinho pelo emprestimo dos caminhos de ferro.

Chivanene.—A direcção da grande fabrica de assucar em Chivanene, em virtude da concessão que lhe foi dada, vae mandar construir um ramal ao kilometro 53 do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Inhambane.—O traçado d'este caminho de ferro está já estabelecido até ao kilometro 56. As terraplenagens estão executadas até ao kilometro 53; e a via está assente e nivelada até ao kilometro 43.

Benguella.—Sobre assumptos d'este caminho de ferro e sobre a organização aduaneira da bahia do Lobito, conferenciou largamente com o Sr. Director Geral das Colonias, o Sr. Lane, administrador da companhia do Caminho de Ferro de Benguella.

A alfandega de Lisboa cobrou, no mez findo, 1.443\$870 reis do imposto especial sobre o algodão em rama importado do extranjeiro. Este imposto, de taxa de 10 reis por kilogramma, é destinado a subsidiar a construcção do caminho de ferro de Benguella.

Nyassa.—Já foi á assignatura o decreto auctorizando o Governo a executar ou a mandar executar a construcção de um caminho de ferro, que ligue a costa do districto de Moçambique com a fronteira do Nyassa inglez.

Thomar.—Foi determinado que, no plano geral da rede ferro-viaria da região comprehendida entre o Tejo e o Mondego, se inclua uma linha de via reduzida de Thomar á Nazareth, com ramal por Leiria, e passando por Agroal, Ourem, Reguengo, Batalha, Aljubarrota e Alcobaça.

Aveiro-S. Roque.—Está-se procedendo á expropriação, por utilidade publica, de varias parcellas de terreno, no intuito de facilitar a construcção do prolongamento de uma das linhas de servico da estação do caminho de ferro de Aveiro ao Canal de S. Roque.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de agosto de 1912.

Um dos assumptos que mais prendem, n'este momento, a attenção do nosso Governo, é a elaboração dos varios tractados de commercio em perspectiva. Com relação ao tractado de commercio com a Hespanha, vemos que está egualmente chamando muito a attenção das entidades e collectividades hespanholas, tanto como entre nós. O nosso estimavel collega «Gaceta de los Caminos de Hierro», de Madrid, escreve no seu numero de 16 de Agosto: «Estudando o commercio exterior de Portugal, e procurando maior desenvolvimento ao que tem com a Hespanha, não deixa de surpreender que, sendo uma nação vizinha e a que está, por conseguinte, em melhores condições de transporte e de tempo, não seja a Hespanha quem introduza as mercadorias que produzimos em abundancia, mercadorias que chegam a Portugal procedentes de outros paizes onde as transformam para as exportar.»

«Diga-se se tem facil explicação que a Inglaterra tenha importado cerca de 9.000 toneladas de arroz em 1908, e 5.000 em 1909 (levado da India ingleza para Inglaterra, onde o descascam para o exportar para Portugal), enquanto a Hespanha figura com 287 e 195 toneladas, respectivamente, n'esses annos».

«O mesmo curioso phenomeno se observa com outras mercadorias, em que se trata de productos caracteristicos da industria hespanhola ou de materias primas que transformamos na Península».

E' de esperar que tanto os Portuguezes, como os Hespanhoes, se exforcem por encontrar satisfactoria solução para os varios problemas commerciaes, que se nos deparam, sacudindo de todo a preguiça mental que bastas vezes nos faz esquecer completamente os nossos mais vitaes interesses.

Os mercados monetarios não accusaram modificação sensivel n'esta quinzena. O dinheiro começou a encarecer na Allemanha, bem como em Londres, onde o desconto livre continua levemente inferior á taxa do desconto official.

Mas tanto em Berlim como em Londres, já começaram a ser tomadas precauções contra a tensão do proximo outomno, e a elevação relativa notada nas taxas do desconto livre é já em parte o resultado d'essas medidas preventivas.

A baixa dos grandes fundos dos Estados começa a preoccupar vivamente o mundo financeiro. A principal causa é, como se sabe, o favor dispensado ás collocções na industria e no commercio preferentemente á collocção nas dividas publicas.

O conhecido economista Philippson lembra a ideia de provocar uma alta nos consolidados, pela amortização anticipada das dividas. E parece ser este o processo que mais acceitação virá a grangear, com o fim de se obviar ao mal que se pretende debellar.

O emprestimo dos 2:400 contos, coroado de esplendido exito, alterou um tanto ou quanto a quietação da nossa praça, dando origem a movimentos de capitaes.

Os tomadores do emprestimo devem estar satisfeitos por o haverem collocado integralmente, e o Governo já lucrou bastante com a operação, pois a ella deve ter já recebido anticipadamente a somma de 340:000 £., sendo natural que receba o remanescente antes do fim do anno, isto é, antes de expirado o prazo contractual.

Desde amanhã, 2, é inaugurado um servico, novo em Portugal, a cargo da administração dos correios, e que pôde ser de grande utilidade á economia nacional, sobretudo aos pequenissimos, aos microscopicos capitalistas, que são o maior numero.

Referimo-nos á Caixa Economica Postal, uma instituição que na Suissa, na Belgica e em outros paizes attingiu um enorme desenvolvimento, que é para desejar seja egualado entre nós, se o publico lhe reconhecer as vantagens.

Trata-se do correio acceitar depositos de qualquer quantia, por minima que seja, os quaes vencem o juro de 3 % e são lançados a credito do depositante que poderá fazer os depositos e levantar capital em qualquer séde de districto ou de conselho na respectiva estação postal.

Assim o operario, o servente, o mais modesto trabalhador, não tem que perder tempo, nem ir, de proposito, a determinada repar-

tição para fazer o seu depósito. Em qualquer estação postal o faz, por mais ignorante que seja, bastando que diga o seu nome e morada, recebendo um pequeno recibo que lhe fica servindo de documento de credito.

Este melhoramento deve-se á iniciativa do Sr. Antonio Maria da Silva, administrador geral dos Correios e Telegraphos, que bem merece os nossos louvores pelos beneficios que elle trará ás classes populares, sobretudo por lhes dar meio facil de aprenderem as vantagens da capitalização.

Os cambios tiveram uma pequenissima baixa, vendendo-se hoje a libra a 45900, e comprando-se a 45980.

O Rio-Londres cota 16 ¹³/₆₄ ou 143812 reis fracos por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE AGOSTO		EM 15 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 ¹ / ₂	48 ³ / ₈	48 ¹¹ / ₁₆	48 ⁹ / ₁₆
" 90 d/v	49 ¹ / ₁₆	—	49 ³ / ₁₆	—
Paris cheque	586	589	585	588
Berlim "	241 ¹ / ₂	242 ¹ / ₂	240 ¹ / ₂	241 ¹ / ₂
Amsterdam cheque	409	411	407	409
Madrid cheque	920	930	920	930

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	AGOSTO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37,65	—	37,70	37,70	37,90	37,95	—	37,85	37,80	37,80	37,85	37,80	37,80	37,80
Divida Interna 3% coupon	37,65	—	37,65	37,65	37,65	37,70	37,75	37,65	37,70	37,65	37,70	37,70	37,65	37,70
" 4% 1888 c/premios	20,200	20,200	—	—	—	20,300	—	—	—	20,400	—	20,450	20,450	—
" 4% 1888/9	54,000	54,000	54,000	—	53,900	—	54,000	54,000	—	—	54,500	54,500	54,600	—
" 4% 1890	48,500	49,000	—	48,500	48,500	—	—	—	—	—	48,500	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	8,900	8,900	—	—	—	—	—	—	—	8,900	—	—	—	—
" 4% 1905 (C.ºs de F.º Est)	79,500	—	—	79,500	79,700	—	—	—	—	—	—	—	80,000	—
" 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	79,500	79,700	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64,400	64,400	64,500	64,400	64,400	—	64,500	64,500	64,400	—	64,400	64,500	64,500	64,400
" 3% 2.ª série	—	—	—	—	—	63,500	—	—	—	63,600	—	—	—	—
" 3% 3.ª série	66,800	66,800	67,000	—	—	67,100	67,100	67,200	—	—	67,300	67,300	—	67,200
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	97,000	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	153,000	—	—	153,500	154,000	154,000	154,000	—	—	155,000	155,000	155,000
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	96,500	96,200	—	96,500	—	96,500	96,500	96,500	96,500	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96,500	—
Lisboa & Acores	—	—	97,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,000	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	3,900	—	—	—	—	—	—	—	4,000	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	63,000	—	63,400	—	—	—	63,000	63,000	63,500	—	—	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon	58,500	58,500	58,500	58,500	58,500	—	—	58,600	58,600	—	—	—	—	—
Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	87,500	88,000	88,000	88,500	—	—	88,000	—	88,000	88,000	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	62,400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	46,450	46,700	46,700	46,700	—	46,700	46,800	46,800	46,800	46,850	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	15,500	—	15,500	15,500	15,550	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	68,600	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 %	88,000	—	—	—	—	—	—	—	79,600	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	77,000	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65,10	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	303	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	36	—	36	36,75	36,25	36,75	36,75	36,75	—	37,50	37	37	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	316	317	319	318	319	319	316	319	318	319	320	315	317	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	235	235	237	236	235	—	236	237	237	236	237	236	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	282	287	—	—	—	—	—	—	—	—	—	287	—
" Madrid-Caceres-Portugal	182	—	181	180	180	181	—	—	180	—	181	181,75	—	—
Londres: 3 % portuguez	65	65	65	65	65	65	65	—	65	65	65	65	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	88	—	87,75	—	88,37	88,62	—	—	88,12	88,50	88,37	88,68	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas...	Réde geral	12 Agosto	1.073	3.759.899.000	1.073	3.666.053.000	+ 93.846.000	3.504.099	3.416.638	+ 87.461
	Vendas Novas...	" "	70	69.107.000	70	59.555.000	+ 9.552.000	987.242	850.785	+ 136.457
	Coimbra a Louzã	" "	29	18.883.000	29	17.245.000	+ 1.588.000	649.413	594.655	+ 54.758
Sul e Sueste.....		20 "	681	1.170.128.245	681	998.961.400	+ 171.166.845	1.718.249	1.466.903	+ 251.346
Minho e Douro		10 "	433	1.069.051.000	433	1.095.440.452	- 26.389.452	2.468.939	2.529.885	- 60.946
Beira Alta		22 Julho	253	287.461.012	253	280.652.392	+ 6.808.620	1.136.209	1.109.297	+ 26.912
Companhia Nacional		5 Agosto	185	97.593.130	185	95.865.706	+ 1.727.424	527.530	518.192	+ 9.338
Guimarães		31 Maio	56	54.015.025	56	53.004.955	+ 1.010.070	964.554	946.517	+ 18.037
Porto á Pova e Famalicão		30 Junho	64	71.698.719	64	74.069.288	- 2.370.569	1.120.292	1.157.332	- 37.040
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....		10 Agosto	3.681	87.507.561	3.681	78.417.049	+ 9.090.512	23.772	21.303	+ 2.469
Madrid-Zaragoza-Alicante		" "	3.664	77.132.467	3.664	68.282.883	+ 8.849.584	21.051	18.636	+ 2.415
Andaluzes		" "	1.083	15.884.553	1.083	13.781.945	+ 2.102.508	14.667	12.725	+ 1.942
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.		20 "	777	6.291.687	777	5.859.438	+ 432.249	8.097	7.541	+ 556



Hespanha

Abriam-se, como já ficou dicto, os correspondentes concursos de projectos para os caminhos de ferro estrategicos de Orense por Ginzo de Limia e Verin a Portugal, e de Guimarães a linha de S. Cruz de Tenerife a Orotava.

Repete-se que ambos os caminhos de ferro terão a via de um metro de largura entre os lados exteriores dos carris, não podendo ser o peso de estes inferior a 30 kilogrammas por metro linear, e como regra geral os declives não deverão exceder 20 millesimas, nem o raio das curvas baixará de 120 metros.

Poderá adoptar-se a tracção electrica.

Os projectos serão firmados por profissionais com titulo adquirido em Hespanha, e o auctor do projecto approved terá os direitos concedidos pela legislação vigente.

Por ultimo, o prazo para a admissão dos projectos é de dois mezes, segundo consta dos respectivos decretos com datas de 23 e 26 de Julho proximo passado.

Russia

O ministerio das Vias de Comunicação manda proceder n'este momento aos estudos para a electrificação dos caminhos de ferro affluentes em S. Petersburgo, e com o aproveitamento das quedas d'agua do paiz.

A Russia projecta construir um novo caminho de ferro, entre Moscou e Pekim, que encurta consideravelmente a distancia e portanto o tempo do trajecto, em relação ao actual pelo Transiberiano. Esta viagem far-se-ha em não mais de 4 dias pela projectada linha, que seguirá por Simbirk, Semipalatinisk e Kalzan.

O capital da nova companhia é garantido pelo governo russo.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 15 de junho de 1912.

(Continuado do n.º 592).

Transporte 338:739\$301

Deduzindo :

Inversão em ouro, a saber :

£ 2.388- 6- 8 a 4\$500	10:747\$500
» 655- 1-11 » 4\$528,79688	2:966\$796
» 608-18- 6 » 4\$576,877... ..	2:786\$975
» 268- 8-11 » 4\$654,545... ..	1:249\$490
» 52-13- 9 » 4\$700,5.....	247\$656
» 1.290- 6-10 » 4\$705,882... ..	6:072\$195
» 1.090- 4- 3 » 4\$711,656... ..	5:136\$704
» 0- 9- 8 » 4\$850	2\$347
» 484-16- 1 » 4\$873,096446	2:362\$500
» 59- 0- 0 » 4\$980	293\$820
» 280-10-11 » 5\$052,631... ..	1:417\$500
» 1.120-14- 3 » 5\$059,286... ..	5:670\$000
» 465-14- 8 » 5\$072,655... ..	2:362\$500
» 1.777- 8- 0 » 5\$330.....	9:473\$540
» 2.000- 0- 0 » 5\$370... ..	10:740\$000
» 2.235-12- 6 » 5\$393,253... ..	22:843\$806
» 4.000- 9- 0 » 5\$400.....	10:800\$000
» 10.000- 0- 0 » 5\$510.....	55:100\$000
» 500- 0- 0 » 5\$575.....	2:787\$500
» 9.250- 0- 0 » 5\$585.....	51:661\$250
» 1- 0- 0 » 5\$595.....	5\$595
» 8- 0- 0 » 5\$600.....	44\$800
» 791-13- 4 » 5\$647,058... ..	4:465\$000
» 1.749- 0- 0 » 5\$690.....	9:951\$810
» 7.000-10- 0 » 5\$870.....	41:092\$935
» 3.232- 0- 0 » 6\$190.....	20:006\$080
» 1.500- 0- 0 » 6\$250.....	9:375\$000
» 1.500- 0- 0 » 9\$290.....	9:435\$000
» 15-10- 0 » 6\$294.....	97\$550

Somma » 54.326- 0- 3 que custaram. 299:195\$849

A mesma quantidade de Ls. ao cambio

do par..... 244:467\$054

Diferença de cambio..... 54:728\$795

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1911 :

Em ouro £ 63.113- 8-11 ao cambio do par 284:010\$506

Fundo de reserva ordinario

Importancia de 5% s/ Rs. 130:873\$882 ou seja s/ o saldo liquido da c/ «Ganhos e Perdas» deduzida a importancia dos juros distribuidos aos portadores de obrigações do 2.º grau, no exercicio de 1910 e destinada a constituir o dicto fundo, segundo resolução da Assembleia dos Ex.^{mos} Srs. Accionistas, que teve logar em 31 de Maio de 1911 em conformidade da alinea g) do § 1.º do Art. 61.º dos Estatutos, são Reis.....

6:543\$694

Prejuizos por diferenças de cambio

No anno de 1911 a differença cambial melhorou relativamente, por comparação com o anno anterior, como claramente indicam os numeros abaixo indicados :

Em 1910.....	Reis	106:427\$103
Em 1911.....	»	95:598\$579
Diferença para menos em 1911...	»	10:828\$524

Resultados da exploração em 1911

Os resultados da exploração foram como segue (mappa n.º 5) :

CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO—Saldo credor 3.525:139\$326

Deduzindo :

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.....	469:129\$242	
Menos :		
Provisão para despesas d'exercicios anteriores a 1911, por liquidar.....	101:679\$034	367:450\$208
Insufficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)		15:944\$748
Insufficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas...		23:333\$864
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes....		51:610\$335
Subvenção á «Caixa de Reformas e pensões», n'este exercicio....		30:000\$000
Dividas incobráveis.....		153\$880
Liquidação de impostos sobre obrigações, desde o 4.º trimestre de 1899 até 31 de Dezembro de 1910	9:387\$644	497:880\$679
Restam — Reis, a transportar		3.027:258\$647

Juntando :

Saldo da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1910, deducção feita da provisão para pagamento do juro ás obrigações de 2.º grau, reserva ordinaria, amortização de accções e distribuição do dividendo a estas ultimas..... 1:093\$188

Somma — Reis 3.028:351\$835

a applicar conforme o § 1.º do art. 61.º dos estatutos :

a) Juro das obrigações de 1.º grau	1.489:965\$262	
b) Amortização das obrigações de 1.º grau.....	190:032\$571	
c) Deducção até á concorrência de 200:000\$000 reis, em beneficio da Reserva Especial constituida pelo artigo 63.º (completa).....	—\$—	
d) Amortização das obrigações de 2.º grau.....	118:609\$583	1.798:607\$416

Liquido para distribuição captiva de impostos 1.229:744\$449

Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1911 :

Em 1895 —	14.960, ^{m200}	a 3\$000	reis por m. quad.	44:880\$000
» 1896 —	450, ^{m200}	» 2\$222	» » » »	1:000\$000
» 1897 —	3.491, ^{m225}	» 6\$000	» » » »	20:947\$500
» 1898 —	2.416, ^{m257}	» 6\$000	» » » »	14:499\$420
» 1898 —	223, ^{m218}	por.....	300\$580
» 1899 —	1.089, ^{m291}	a 6\$000	reis por m. quad.	6:539\$460
» 1809 —	2.250, ^{m200}	» 7\$000	» » » »	15:750\$000
» 1901 —	2.290, ^{m225}	» 7\$000	» » » »	16:031\$750
» 1902 —	3.300, ^{m200}	» 7\$000	» » » »	23:100\$000
» 1907 —	3.736, ^{m271}	» 6\$000	» » » »	22:420\$260
» 1908 —	6.432, ^{m228}	» 8\$500	» » » »	54:674\$380
» 1908 —	26, ^{m242}	» 6\$000	» » » »	158\$520
» 1911 —	1.018, ^{m273}	» 7\$000	» » » »	7:131\$110
Totaes.....	41.685, ^{m230}	Reis	227:432\$980

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 % (serie unica) no valor de.....	1:000\$000
Comprámos em 1897 — para serem amortizadas, 200 obrigações de 4 % de 1.º grau, por.....	18:918\$193
Comprámos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (serie unica), por.....	98\$660
Comprámos em 1900 — 437 obrigações de 4 % de 1.º grau, por.....	45:522\$297
Comprámos em 1901 — 231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 2.º grau, por.....	38:360\$744
Comprámos em 1903 — 193 obrigações de 4 % de 1.º grau e 338 obrigações de 2.º grau, por.....	39:443\$194
Comprámos em 1907 — 103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 2.º grau, por.....	22:572\$026
Comprámos em 1908 — 61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 2.º grau, por.....	13:820\$705
Comprámos em 1909 — 184 obrigações de 4 % de 1.º grau e 369 obrigações de 2.º grau, por.....	40:837\$842
Comprámos em 1911 — 29 obrigações de 4 % de 1.º grau e 71 obrigações de 2.º grau, por.....	7:422\$788
Total das obrigações adquiridas (1.452 de 4 % de 1.º grau e 1.648 » 4 % » 2.º ») por..	227:396\$449
Resta applicar, em 31 de Dezembro de 1911, a verba de Reis.....	36\$531
Somma.....	227:432\$980

Por decreto de 4 de Setembro de 1911 foram exonerados dos cargos que exerciam no Conselho de Administração os Srs. Drs. Duarte Leite Pereira e Sidonio Bernardino Cardoso da Silva Paes, por terem sido nomeados, respectivamente, para Ministros das Finanças e do Fomento; no mesmo decreto foi também exonerado do cargo de Commissario do Governo junto d'esta Companhia o Sr. Dr. Celestino Germano Paes de Almeida, por ter sido nomeado Ministro das Colonias.

Por decreto de 14 de Outubro do mesmo anno foram nomeados Administradores da Companhia os Srs. José Antunes Pinto o Dr. José Benevides, e para exercer o cargo de Commissario de Governo o Sr. Antonio Ginestal Machado.

Por decreto de 16 de Dezembro foi nomeado o Sr. Thomé José de Barros Queiroz para substituir o Sr. Dr. Duarte Leite Pereira, na Comissão Executiva.

Em virtude do que dispõem os Art.^{os} 13.^o, 24.^o e 49.^o dos nossos Estatutos, terminam este anno o seu mandato: no Conselho de Administração — por parte dos Obrigacionistas, os Ex.^{mos} Srs.: Ernst Daenhardt, Louis Lhomme, Luiz Augusto Perestrello de Vasconcellos e Paul Leroy-Beaulieu; por parte dos Accionistas, os Ex.^{mos} Srs. Eduardo Ferreira do Amaral e Dr. Luiz Gonzaga dos Reis Torgal; e no Conselho Fiscal — os Ex.^{mos} Srs.: Dr. João Henriques Pinheiro e José d'Oliveira Soares.

Em conformidade com os referidos Art.^{os} 13.^o e 24.^o, podem ser reeleitos pelos Srs. Accionistas os vogaes dos Conselhos de Administração e Fiscal.

Tendo apresentado a sua demissão, de vogal do Conselho de Administração, o Sr. Dr. João Marcellino Arroyo, eleito pela Assembleia Geral ordinaria dos Srs. Accionistas, realisada em 31 de Maio de 1911, foi substituido, no mesmo cargo, em harmonia com o Art.º 47.º dos Estatutos, pelo Sr. Antonio Teixeira Pinheiro, tendo a Assembleia Geral dos Srs. Accionistas de prover definitivamente a vacatura nos termos do mesmo Artigo.

A eleição dos vogaes do Conselho de Administração representantes dos Srs. Obrigacionistas, compete às Assembleias Geraes d'estes.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1912—1913 as disposições vigentes relativas á remuneração dos Corpos Gerentes da nossa Companhia, Commissario do Governo e seu Adjuncto, em harmonia com o disposto nos Art.ºs 12.º e 39.º dos nossos Estatutos.

O Conselho de Administração tem a satisfação de vos dizer que mereceram louvor a nossa Direcção Geral, todos os Chefes de Serviço e empregados da nossa Companhia, tanto da Administração como d'aquella Direcção Geral.

Cabe neste lugar mencionar — apesar de ser facto ocorrido em Janeiro d'este anno — a maneira como o pessoal, com raras excepções, se comportou por ocasião da grêve geral, resistindo a todas as suggestões e ameaças para adherir a essa grêve, mantendo assim a regularidade do serviço dos comboios. Ainda que já em Ordem Geral o digno procedimento do nosso pessoal teve o merecido elogio, comtudo não deve a Administração deixar de dar conhecimento d'este facto a esta Assembleia Geral, que decerto o tomará na devida consideração.

(Continúa).

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Construção da linha do Sado

No dia 12 do proximo mez de Setembro, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se hade proceder á arrematação das empreitadas abaixo designadas, de construcção de edificios e obras de arte, comprehendidas nos lancos de Alcacer a Garvão da linha do Sado :

N.º	Designação	Base de licitação	Deposito provisorio
	Edifícios :		
K	Estação de Torre Vã.....	5:900\$000	147\$500
P	Estação de Lousal.....	7:220\$000	180\$500
5	Estações de Caveira e dos Bairros.	9:925\$000	248\$125
Q	Casas de guarda e de guarda e par- tido.....	1:590\$000	39\$750
6	Idem.....	5:680\$000	142\$000
	Obras de arte :		
7	Viaducto do Barranco — Pilar e en- contros	11:500\$000	287\$500
S	Viaducto de Corona — Pilar e en- contros	16:000\$000	400\$000
R	Viaducto de Espinhago de Cão — Encontros.....	13:500\$000	337\$500

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu depósito provisório até á percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

Os depósitos provisórios devem ser feitos até as dezasseis horas do dia 11 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção e estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e nas secretarias da 2.^a e 3.^a Secções de construção, respectivamente em Panoias e Grandola, onde podem ser examinados todos os dias uteis das dez às dezaseis horas.

Construção do prolongamento da linha do Barreiro a Cacilhas

No dia 14 do proximo mez de Setembro, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada n.º 2, de construcção de terraplenagens e revestimento de taludes, entre os perfis e-52, do projecto primitivo, e 245 da variante, na extensão de 6:114^m,67 do prolongamento da linha do Barreiro a Cacilhas.

A base de licitação é de 58.000\$000 reis e o depósito provisório é de 1:450\$000 reis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O depósito provisório deve ser feito até as dezasseis horas do dia 13 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção e estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados, todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 160.000 travessas de pinho normaes

No dia 26 do corrente pelas duas horas da tarde na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão executiva da Companhia, serão abertas as propostas, para o fornecimento de dezaseis lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas normaes.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de $2,80 \times 0,26 \times 0,14$ pelo preço... reis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

AGENDA DO VIADANTE

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

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

BILBAU Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na Ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.^{ia}

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

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

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

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Allemanha, etc. Rue Seribe, 7.

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1912

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
C. Sodré P. Arcos C. Sodré				Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				Alfarellos Pampilh. Alfarellos				Lisboa Evora Lisboa				Regoa Vidago Regoa			
6:50	7:21	7:55	8:30	8:50	9:33	10:45	11:28	1:10	3:59	4:39	7:11	8:20	12:23	4:15	8:15	5:28	9:38	1:35	5:10
7:50	8:26	8:55	9:30	11:45	12:28	1:30	2:14	7:20	1:11	11:25	5:7	5:40	9:20	—	—	1:5	4:35	7:36	10:35
8:45	9:16	9:25	9:55	12:45	1:29	2:45	3:28	7:22	9:4	6:35	8:20	10:20	11:10	7	7:55	6:26	9:26	10:38	2:24
9:19	9:49	10:15	10:50	3:8	3:51	5:30	6:9	4:50	6:48	11:25	1:3	5:12	5:50	4:15	4:55	8:35	12:26	5:35	9:47
10:25	10:56	11	11:35	4:15	4:58	6:42	7:29	5:25	—	11:35	12:45	5:40	6:30	6:30	7:10	10:50	11:24	6:1	6:35
12:40	1:16	1:25	2	7:6	7:43	7:53	8:35	12:20	1:43	2:50	4:7	5:40	12:45	2	8:15	7:5	7:39	4:35	5:9
w 3:5	3:33	3:45	w 4:15	9:7	9:51	10:42	11:26	4:48	6:3	6:18	7:27	8:35	3:5	6:30	1:40	8:16	11:1	5:44	10:24
4:30	5:6	5:29	5:55	10:52	11:35	12:20	1	5:25	6:54	7:10	8:39	8:35	3:5	6:30	1:40	8:16	11:1	5:44	10:24
5:20	5:51	6	f 6:30	Mais os da Povoia e V.ª Franca.				12:20	1:43	2:50	4:7	5:40	12:45	2	8:15	8:27	3:41	2:16	p 8:39
5:50	6:21	6:30	7	Lisboa-R. Povoia Lisboa-R.				7:27	8:33	9:40	10:36	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
6:19	6:49	7:5	7:35	10:22	11:20	12	12:58	8:58	9:50	10:40	11:38	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
6:50	f 7:21	8	8:30	Mais os de Villa Franca.				12:40	1:33	2:38	3:34	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	p 8:39
7:20	w 7:50	9:45	w 10:15	Lisboa-R. V.ª Franca Lisboa-R.				5	5:53	7:10	8:6	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
7:49	8:19	—	—	7:2	8:14	5:32	6:44	8:45	9:38	11:30	12:26	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
8:57	w 9:28	—	—	1:44	3:2	7:15	8:35	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
Mais os de Cascaes, excepto os a				5:9	6:1	8:40	10	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				5:42	7:4	3:19	4:46	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				11:53	1:13	9:12	10:35	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				1:18	2:35	—	—	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				Lisboa-R. Santarem Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				5:9	7:10	10:40	12:37	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				Setil Vendas Novas Setil				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				5:25	9:15	—	—	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				Lisboa-R. V.ª Novas Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				7:30	11:4	5:35	11:5	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				5:9	8:8	12:7	5:55	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				—	—	8:40	12:37	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				Lisboa-R. Entronec. Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				7:30	11:23	7:40	11:5	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				—	—	5	8:7	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				—	—	11:40	4:34	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				Lisboa R Pampilhosa Lisboa R				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				11:30	2:45	7:8	10:52	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				8:30	2:16	7:14	5:55	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				9:30	8:36	8:39	2:31	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				11:36	12:4	3:49	1:13	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				12:40	12:44	5:49	11:44	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				10:10	8:14	7:54	6:15	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				Porto Entronec. Porto				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				8:35	2:20	—	—	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				11:36	7:10	8:30	2:31	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				1:5	2	10:10	5:55	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				8:40	1	9:48	2:45	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				10:10	8	—	1:13	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				11:36	10:14	6:45	2:31	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				1:5	2	12:10	5:55	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				8:40	7:47	6:24	1:13	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				10:10	—	—	—	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				10:11	10:43	10:53	11:21	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				11:58	12:31	1:53	1:23	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				2	2:32	2:53	3:21	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				3:43	4:15	4:40	5:9	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				6:25	6:56	6:43	7:20	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				7:55	8:34	9	9:28	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				Mais os de Cintra, excepto os a				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.				10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				7:22	8:48	5:27	6:30	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				8:36	9:46	7:18	8:21	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				9:24	10:4	7:55	8:58	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				11	12:6	8:30	9:6	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	1:3	5:44	8:41	9:13
				12:25	1	9:23	10:25	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	5:12	q 11:30	12:9	7:38
				12:58	2:5	10:18	10:54	10:25	11:18	—	—	8:35	4	6:30	1:40	8:27	3:41	2:16	8:39
				2:33	3:15	11:21	12:18	10:25	11:18	—	—	8:35							



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

6.ª AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 13

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 16 de Agosto de 1912)

EM VIGOR DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1912

A alinea *a*) da 4.ª ampliação desta tarifa é ampliada como segue:

Por vagão completo:

a) Expedições de qualquer estação para as estações de Pinhal Novo a Lisboa, para a de Évora e para as do ramal de Setubal ou para as além de S. Marcos:

1.ª serie.....	por tonelada	Tabela n.º	7	A
2.ª e 4.ª series....	»	»	15	A
3.ª serie.....	»	»	7	B
5.ª serie.....	»	»	22	

Cortiça em bruto:

Maximo cobravel por tonelada 4\$700 reis

Lisboa, 2 de Agosto de 1912.

B n.º 205

Expediente n.º 1:413

Pelo Engenheiro Director

José Abecasis Junior

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta,
de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha,
do Meio Dia da França e d'Orléans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 309 — PEQUENA VELOCIDADE

**Vagões d'eixos intermudaveis, pertencentes aos expedidores
ou por eles postos á disposição dos caminhos de ferro, para o trafego directo
de Portugal para França, ou vice-versa, em transito por Espanha.**

Em vigor desde 20 de Agosto de 1912

CAPITULO I

Transporte dos vagões carregados

Artigo 1.º — Taxa da carga. Cada vagão conterà uma só expedição; e no sentido de França para Portugal só poderá ser expedido com carga para as estações de Lisboa-Caes dos Soldados ou Porto-Campanhã. As mercadorias carregadas n'estes vagões serão taxadas nas condições e pelos preços respectivamente indicados nas tarifas combinadas de pequena velocidade, applicaveis ao trafego directo de Portugal para França ou vice-versa, como se se tratasse de transportes a realizar em vagões pertencentes ao caminho de ferro.

§ unico — Para a applicação da presente tarifa, fica excepcionalmente reduzido a 8:000 kilogramas o minimo de 10:000 kilogramas exigido, por vagão, para a applicação do mais barato grupo de preços da tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade.

Art. 2.º — Carga e descarga. As operações de carga e descarga dos vagões serão sempre efectuadas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios e nos locais escolhidos pelos respectivos chefes de estação. Por conseguinte, aos preços fixados nas respectivas tarifas combinadas, em caso algum serão adicionados os direitos correspondentes a estas operações.

Art. 3.º — Fecho e selagem dos vagões carregados. Os vagões carregados deverão, pelos expedidores, ser fechados a cadeado ou por meio de outra fechadura e, facultativamente, com selos de chumbo.

§ 1.º — O expedidor poderá exigir que a estação de partida empregue tambem o selo de chumbo da respectiva Companhia, pagando, n'este caso, 200 réis pela selagem de cada vagão em Portugal.

§ 2.º — Em qualquer caso, as Companhias combinadas apenas serão responsaveis pela inviolabilidade das fechaduras, cadeados ou selos até que se verifique a entrega dos vagões aos consignatarios ou aos seus representantes, não lhes cabendo suportar indemnisações de genero algum pelas faltas, avarias ou danos que sofram as mercadorias quando os cadeados, fechaduras ou selos se achem intactos ao realizar-se a dita entrega.

CAPITULO II

Transporte dos vagões vasilos

Art. 4.º — Transporte dos vagões vasilos. As Companhias combinadas efectuarão «de officio» gratuitamente, o transporte dos vagões vasilos para as estações em que devam ser novamente carregados.

§ unico. — As referidas Companhias reservam-se o direito de utilizar estes vagões em transito, sem prejuizo do seu itinerario e sempre que possam fazê-lo sem os obrigar a escusadas detenções.

Condições applicaveis aos Capítulos I e II

Art. 5.º — Preenchimento das notas de expedição. O remetente terá que reproduzir na nota de expedição as seguintes características principais do material: série e numero do vagão; iniciaes do proprietario.

Art. 6.º — Bonificações. Mediante liquidação a fazer periodicamente em presença das respectivas cartas de porte, as Companhias combinadas concederão aos proprietarios destes vagões as seguintes bonificações:

Por vagão e kilometro percorrido

VAGÕES	Trajectos			
	Português		Espanhol	Francês
	C. P.	B. A.		
	Réis	Réis	Pesetas	Francos
Com carga não superior a 5:000 kilos	4	4	0,02	0,02
Com carga superior a 5:000 kilos	4	8	0,04	0,02
Vasios	4	—	—	0,02

§ unico — Salvo acordo especial com os proprietarios dos vagões; estas liquidações serão feitas nos respectivos Serviços da Fiscalisação das Receitas: em Lisboa, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, com relação aos envios destinados a Portugal; em Paris pelo Caminho de Ferro de Orléans, com relação aos envios destinados a França.

Art. 7.º — Estacionamento dos vagões nas linhas portuguesas. As taxas serão estabelecidas:

- a) *Vagões carregados*: como se se tratasse de material pertencente ao caminho de ferro, nas condições das respectivas tarifas de despezas accessorias;
- b) *Vagões vasios*: à razão de 100 réis por veículo e por periodo indivisivel de 24 horas.

Art. 8.º — Deposito dos vagões. As Companhias combinadas poderão transferir os vagões de onde se encontrem descarregados para qualquer ponto à sua escolha, onde mais lhes convenha conserva-los em deposito. Estas transferencias serão effectuadas sem encargo nem bonificação para os proprietarios do material, que, para todos os efeitos, é considerado estacionado.

Art. 9.º — Mudança de eixos. A mudança de eixos, quando a houver, terá logar na fronteira de Irun, utilizando-se as instalações que ali existem actualmente ou que possam vir a estabelecer-se, depois de acordo com os interessados e com sujeição às condições que com estes se combinem.

Condições particulares relativas a este genero de vagões

Art. 10.º — Características dos vagões. Além da particularidade de possuirem eixos adaptaveis a linhas de diferentes larguras, deverão estes vagões satisfazer aos seguintes requisitos:

- a) Para garantia da integridade do carregamento e em satisfação das prescrições fiscaes, as caixas (*carrosserie*) deverão ser interiormente blindadas com placas metalicas que as forem completamente em toda a extensão;
- b) As caixas não deverão conter quaesquer aberturas além das portas, devendo estas ser dispostas para receberem fechaduras ou cadeados e permitirem a selagem ou precintagem pelas alfandegas e pelos proprios expedidores e, ainda, pelo caminho de ferro;
- c) As caixas deverão ter, de ambos os maiores lados, inscrição bem clara e patente:
 - da letra da série e numero de ordem, ambos determinados de acordo com as Companhias combinadas;
 - do nome ou titulo do proprietario, bem como das Companhias em que tenha sido matriculado o vagão;
 - da tara (peso do vagão em vasio) expressa em kilogramas, em ambos os casos a que são destinados os eixos;
 - da carga maxima, tambem expressa em kilogramas;
 - da estação escolhida para séde do vagão.

Nenhuma destas inscrições poderá ser alterada sem o assentimento das Companhias combinadas.

- d) Os eixos, rodas, caixas de lubrificação, engates, molas, freios, etc., deverão apresentar todas as garantias de segurança exigidas pelas Companhias combinadas, que se reservam o direito de recusar ou fazer substituir, quando o julgarem conveniente, as peças que lhes não ofereçam suficientes garantias de segurança;
- e) O peso total de cada vagão de dois eixos, carregado, nunca poderá ser superior a 24 toneladas;
- f) Todos os vagões serão munidos de tubos de intercomunicação e ligações para o freio de vacuo adotado pelas Companhias combinadas; e por grupo de 4 a expedir simultaneamente deve um dos vagões ser munido de freio manual de torno, igualmente do modelo usado pelas referidas Companhias e colocado em guarita acessível de qualquer dos lados da via.
- g) Os vagões terão que ajustar-se ao gabarit mínimo das Companhias combinadas.

Art. 11.º — Matricula e admissão dos vagões. Independentemente dos preceitos fiscaes, cujo cumprimento fica exclusivamente a cargo do proprietario, para poderem ser admitidos á circulação, deverão estes vagões ser matriculados: em França n'uma das Companhias de Orléans ou do Meio Dia; em Espanha, na Companhia do Norte; e em Portugal, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Depois da matricula, ainda a admissão dos vagões fica dependente do seu exame pelas Companhias combinadas e da definitiva aprovação, tanto das mesmas Companhias como do Governo de cada um dos tres paizes interessados.

§ 1.º — Para o exame a que se refere este artigo, deverão os proprietarios fornecer ás Companhias combinadas os desenhos dos vagões e todos os demais meios de comprovação, especialmente no tocante á qualidade dos materiaes empregados na construção, sendo de conta dos mesmos proprietarios as despesas que o exame origine.

§ 2.º — O cumprimento de todas estas formalidades não dispensa os proprietarios da responsabilidade, para com as Companhias combinadas, pelas consequencias que possam resultar da admissão, circulação, manutenção, paralisação, etc., dos mesmos vagões, nas condições d'esta tarifa.

§ 3.º — As Companhias combinadas poderão, mesmo depois de admitidos os vagões e sempre que por defeito de construção elles não ofereçam todas as garantias de segurança, suspender a licença para a sua circulação enquanto não forem reparadas as deficiencias reconhecidas, sem que por isso incorram em qualquer responsabilidade. Para este caso será permitido o exame contraditorio por peritos nomeados, em numero igual, pelo proprietario do vagão e pela Companhia em que fôr sustada a circulação.

§ 4.º — Dado que venham a ser adótadas pela Fiscalisação dos Governos, pelas alfandegas ou por outra repartição official de qualquer dos tres paizes, disposições complementares ou contrarias á autorisação anteriormente concedida, os proprietarios do material terão que submeter-se a essas disposições, suspendendo ou limitando a circulação enquanto os vagões não reunirem as condições necessarias para poderem transitar por toda a rede combinada, sem restrição alguma.

§ 5.º — Especialmente, pelo que respeita á importação temporaria d'estes vagões em Portugal, os respectivos proprietarios contraem para com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a obrigação de prevenirem por escrito a sua Agencia Aduaneira de Lisboa todas as vezes que qualquer dos mesmos vagões deva sair d'este pais por fronteira que não seja aquela por onde entrou. Esta Companhia declina inteiramente, nos citados proprietarios, todas as responsabilidades pela falta de cumprimento d'esta obrigação.

Art. 12.º — Entrega e recepção dos vagões. Sempre que se realise uma expedição, deverão os expedidores e os consignatarios verificar nas estações de partida e de chegada, respectivamente, e em presença dos empregados competentes das Companhias, o estado em que os vagões e seus pertences forem recebidos pelo caminho de ferro ou a elle entregues, segundo o caso. Nesta ocasião farão por escrito as declarações ou reservas que entenderem convenientes. Faltando estas, terão valor, unicamente, as que fizerem os empregados do caminho de ferro, entendendo-se que os donos do material com estas ultimas se conformam por completo.

Art. 13.º — Conservação dos vagões — Avarias. A conservação dos vagões incumbe, em absoluto, a quem os entregar ao caminho de ferro. Deverão ser mantidos em bom estado. As Companhias portuguesas não tomam responsabilidade alguma pelas avarias que os vagões sofram quando forem devidas a caso fortuito, força maior, culpa dos proprietarios, expedidores ou consignatarios ou da sua gente; vicio ou defeito proprio dos veículos ou da carga transportada. Se outra causa as motivar, reparal-as-ha o caminho de ferro á sua custa e sem o dever de prestar indemnisação de outra especie.

§ 1.º — Uma das Companhias em que fôr matriculado o material será encarregada da conservação, por conta do respectivo proprietario, das peças que interessam á segurança, taes como as rodas montadas, as molas de choque, de tração e de suspensão, as caixas de lubrificação, o leito, os estribos, as tesouras, as bombas de choque, os engates, os freios, etc., bem como os dispositivos especiaes da mudança de eixos ou do sistema empregado para adaptar estes vagões a linhas de diferentes bitolas.

§ 2.º — As pequenas reparações urgentes de que os vagões carecerem em transito serão feitas pela Companhia em cujas linhas fôr reconhecida a sua necessidade, e pagas, quando corresponda, pelos donos dos vagões.

§ 3.º — As peças pequenas para substituição, diferentes das adótadas pela Companhia que tenha que fazer a reparação, deverão ser fornecidas pelo proprietario do vagão (que as terá de sobreceleste e em condições de serem postas á disposição da mesma Companhia) e transportadas, quando corresponda, como remessa ordinaria e sujeitas, portanto, á taxa pelas tarifas ordinarias. Estas clausulas são applicaveis aos eixos e rodados, ainda quando elles forem dos do tipo empregado pela Companhia que tenha que substitui-los. Finalmente, se houver necessidade de transbordar a carga para outro vagão, a taxa da mercadoria será aumentada dos direitos de descarga e carga, correspondentes ao transbordo; e o vagão, obrigado a transitar vazio para concerto, só vencerá a bonificação correspondente ao trajeto que tiver realizado com carga.

§ 4.º — O vagão retirado da circulação não será readmitido sem previamente ter sido examinado e aceito por um delegado das Companhias combinadas.

§ 5.º — Nenhuma alteração ou modificação poderá ser introduzida nos vagões depois de admitidos á circulação, sem autorização escrita das Companhias combinadas.

Art. 14.º — **Paralisação e transporte exigidos pelas reparações** — As Companhias combinadas não pagarão indemnisação de qualquer especie pela paralisação dos vagões durante a sua reparação, que, entretanto, procurarão efectuar com a maior brevidade possível. Os veículos enviados ás oficinas das mesmas Companhias, quer para reparação, quer para serem submetidos ás revisões periodicas de que é objecto o seu proprio material, serão transportados gratuitamente, tanto á ida como á volta, não vencendo nestes percursos as bonificações a que se refere o artigo 6.º. As Companhias combinadas tambem não deverão indemnisação alguma pela paralisação forçada do material, em consequencia de inundações e outros accidentes de qualquer ordem que interrompam a circulação.

Art. 15.º — **Lubrificação dos vagões** — De todas as vezes que sejam expedidos, os vagões serão entregues ao caminho de ferro prontos a circular, com as caixas de lubrificação bem providas. Em transito, unicamente, tomarão as Companhias combinadas a seu cargo a lubrificação, como se o material fosse seu.

Art. 16.º — **Garantia** — O valor dos vagões responde pelas contas dos concertos e reparações, bem como por quaesquer outros debitos que a elles digam respeito e que não sejam liquidados oportunamente.

Em tudo que não fôr contrario ás disposições da presente tarifa, vigoram, respectivamente, as condições da tarificação em vigor, nomeadamente as das tarifas geraes das diferentes linhas combinadas.

Lisboa, 15 de Agosto de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

A. Bossa