

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 26.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 607

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'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Abril de 1913

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Beira Alta. — 1.ª Ampliação á tarifa especial n.º 8 (G. V.) — Tarifa especial n.º 19 (P. V.).

Collecções de 1912

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta* de 1912, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 reis.

SUMMARIO

	Paginas
As caixas de reformas.....	97
Contabilidade ferro-viaria por Mello de Mattos.....	98
Parte Official. — Decretos pelo Ministerio do Fomento. — Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.....	101
Orthoepia e Orthographia.....	103
Emprego do cartão nas carruagens dos caminhos de ferro.....	103
Uma ponte gigantesca.....	103
Viagens e Transportes.....	104
Notas de Viagem. — XXIX. — (Illustrado). — Inimigos das ruínas. — Baalbeck e os seus admiraveis templos. — Um colosso de pedra. — A linha do Libano. — Beyruth. — Uma cidade em estado de sitio.....	106
A Questão do S. Gothardo.....	107
Linhas portuguezas. — Mossamedes. — Moçambique. — Inhambane.....	107
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	108
Boletim Commercial e Financeiro.....	108
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras.....	109
Recetta dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	109
Em prol da amnistia.....	110
Linhas extranjeiras. — Hespanha. — Russia. — Paraguay. — Nova Galles do Sul	110
Companhia Através d'Africa. — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 1 de Novembro de 1912 (Conclusão).....	110
Arrematações.....	111
Agenda do Viajante.....	112
Horario dos comboios.....	112

As caixas de reformas

Bem razão tivemos para, no anterior numero, combatermos o original projecto de uma caixa de reformas para *todo o pessoal* dos caminhos de ferro, que por ali andava assignado por «uma comissão» e que afinal foi sepultado entre a vozaria de todos os interessados, porque ninguém o quiz.

Ná quinzena que desde então decorreu, tres documentos vieram a publico sobre esta momentosa questão, qual d'elles mais importante:

Pelo que se refere ás linhas do Estado, acha-se promulgado o decreto de 22 do corrente, que hoje começamos a publicar e pelo qual a questão fica resolvida para o pessoal a que respeita.

Temos ouvido que esse diploma agradou, e por elle, pelas concessões que faz a tão numerosa classe, são rendidos elogios ao Sr. ministro do Fomento.

Assumpto arrumado, portanto, e com prazer vemos que o foi a aprazimento de todos, ou pelo menos da quasi unanimidade, constituída pelos prudentes, os que entendem reconhecer o justo e razoavel.

Pelo que se refere á Companhia Portugueza, dois projectos temos sobre a mesa: um apresentado pela Companhia, como o resultado dos estudos conscienciosamente feitos pela comissão para isso nomeada; outro, o da com-

missão do pessoal, eleita para esse fim n'uma reunião effectuada em 6 de janeiro.

Tão heterogeneas são as condições d'estes dois projectos que só um estudo profundo e demorado poderia chegar a compará-los.

Sem o podermos fazer, porque nem o tempo, nem o espaço, nem a indole do nosso jornal no-lo permitem, escusada era mesmo a leitura que dos dois fizemos, para sabermos que, sendo um o resultado da resolução de quem dá, e o outro a exposição das exigencias de quem recebe, este será, pouco ou muito, mais favoravel do que aquelle para o pessoal. Resta que o bom criterio, o maduro exame, que tem que incidir sobre as condições multiplas e a situação effectiva das duas partes, produzam uma opinião justa, equitativa e desapaixonada, do que resultará o perfeito accordo, o contento de todos e a acalmação dos espiritos, que bem necessaria, indispensavel é, para o bem, não só da classe interessada mas do paiz em geral.

E, quanto a nós, o desapaixonamento da questão, a prudencia, o desejo de a conduzir a caminho desbravado é o maior serviço que qualquer que tenha que fazer esses estudos, póde prestar para a solução do problema.

Não vemos isso no relatorio que precede o projecto do pessoal, em que ha theorias que peccam por arriscadas e phrases de que não póde expurgar-se o seu sabor irritante.

Refere-se a comissão ao que se faz nos diferentes paizes extranjeiros, em materia de reformas do pessoal ferro-viario, mas não só muito levemente diz em que condições essas reformas são feitas, como omitta notar a situação em que se encontram as companhias que as concedem.

E omitta tambem que o pessoal dos caminhos de ferro em Portugal tem, além das garantias de reforma, outras regalias quo n'outras partes não são concedidas.

Não desconhecerá, cremos, a comissão, quanto a companhia do P.-L.-M. foi posta em destaque, e o seu director, Sr. Noblemaire, glorificado, pelas concessões que tomou a iniciativa de fazer ao seu pessoal, em licenças annuaes e passes para grandes viagens.

E em Portugal ha hoje concessões muito mais largas, extraordinariamente mais latitudinarias, e não vemos, no relatorio, que esse facto seja, n'elle, registado com o merecido louvor ou ao menos com agrado e como attenuante ás agruras que, a miudo, o lardeiam.

Mesmo que as companhias francezas dessem maior quinhão, nas suas receitas, ao pessoal, é preciso não esquecer que essas companhias teem a sua situação financeira perfeitamente desafogada, e o seu dividendo minimo é-lhes garantido pelo Estado, e por isso os seus titulos cotam-se nos mercados: as acções de 500 frs., do Orleans, a 1.385 frs., as do P.-L.-M., a 1.329; as do Midi, a 1.138; o Nord, titulos de 400 frs. a 1.685, (mais do quadruplo) porque as acções recebem dividendos que na de Orleans foram em 1911, de 11,8 %, no Midi 10 %, no P.-L.-M. 11,20 %, no Norte 18 %, e as obrigações teem o seu juro integralmente pago.

E' assim que ellas podem auxiliar as reformas dos seus agentes com uma percentagem sobre os dividendos.

Entre nós, as companhias que nada dão aos accionistas, ha bons vinte annos, como poderiam dar percentagens sobre zero?

Tambem a commissão é menos exacta na exposição de numeros quando compara vencimentos.

Impossivel nos é saber as bases em que ella se fundou para obter a media dos vencimentos em França, sabido como é que a commissão favorece, em tudo que póde, as suas theorias; mas salta aos olhos que estabeleceu o cambio do franco a 200 reis, o que não deve ser, porque os vencimentos e salarios lá nada teem com o cambio que nós temos cá.

Assim, pois, o quadro comparativo da commissão deve soffrer uma redução de 10 %, o que provará que, mesmo apesar da tendencia que a commissão teve para demonstrar que o pessoal em Portugal ganha menos do que na França, não consegue provar que assim seja.

Os chefes de estação (servimo-nos das proprias medias da commissão) ganham:

em França, 150 francos ou	27\$000
em Portugal	32\$250
os factores, lá, 100 francos	18\$000
em Portugal	19\$875
os machinistas, lá, 150 francos	27\$000
em Portugal	33\$000
os fogueiros, lá	22\$680
em Portugal	19\$500
os conductores, lá	19\$350
em Portugal	24\$000

Tambem se comparam as receitas da Companhia em 1912 com as de 1899 (e não descortinamos porque se preferiu este periodo e não outro) e se affirma, o que não é justo, que as condições do pessoal não melhoraram.

Na especialidade poderão citar-se exemplos; mas na generalidade ninguem póde, com razão e justiça, affirmar que de 1899 até hoje os vencimentos do pessoal não melhoraram, e muito.

E na especialidade mesmo, bastantes melhoraram; na propria commissão se encontrarão empregados que ha 13 annos tinham muito menores proventos, talvez, e com certeza muito menores regalias que as que teem hoje.

Tambem não sabemos a que proposito venha a cotação dos titulos, pondo-se em confronto a epocha em que mais depreciadas estavam as acções e obrigações do 2.º grau e as obrigações do 1.º melhor cotadas.

Podia mesmo notar-se que em 1899 as acções se venderam a 14\$000 reis, bastando-lhe para isso consultar a nossa collecção de 1900.

Tambem no relatorio se chega a dizer que «a Companhia deve toda a sua prosperidade ao pessoal que a serve» o que é uma theoria peregrina que só no nosso paiz se poderia aventar.

Por ultimo emite-se a ideia da Companhia entregar a instituição ao pessoal, para que a administre.

O exemplo que já nos vem do que, em tempo, succedeu no Sul e Sueste, não é animador, e sabido que entre nós é corrente que pessoas que são intocavelmente honestas, são comtudo pessimas administradoras de dinheiros alheios (e até dos seus) mal iria aos empregados se a tal solução se chegasse.

Do resto do relatorio não nos occupamos, porque não é nossa missão sublinhar argumentos que possam lançar qualquer nota irritante na resolução de um assumpto, que quizeramos ver concluido por um accordo mutuo que a todos deixasse satisfeitos.

Ha um principio francez que diz que «l'excès en tout c'est un défaut» e se o pessoal d'elle se compenetrar, estamos certos de que d'isso só lhe resultará beneficio e uma melhor satisfacção das suas aspirações.

Depois d'estas linhas escriptas vemos na *Revue Générale*

le des Chemins de fer uma comparação interessante das condições de reforma do pessoal ferro-viario francez com o que se faz em Inglaterra.

É um pequeno estudo muito elucidativo d'esta questão, do qual nos occuparemos no proximo numero.



Contabilidade ferro-viaria

[625.27]

Não vale a pena repetir o nariz de cera de que os Caminhos de ferro transformaram a civilização e que são os mais poderosos factores da colonização dos paizes onde o Europeu mal tem podido acclimatar-se.

O que é certo, porém, é que estes poderosos engenhos tudo alteram, tudo revolvem, sem exceptuarem as normas da contabilidade.

Aos que da escripturação commercial possuem apenas a noção incompleta de que os lançamentos se fazem segundo o proloquio de que *deve quem recebe*, succede o mesmo que ao Manuel Quintino d'aquelle delicioso romance de Julio Diniz, que se intitula «Uma familia inglesa».

Ensinando escripturação commercial ao estouvado Carlos, o bom do velho pasma com as objecções que lhe faz o discipulo e não sabe como ha-de responder. Nunca imaginara sequer o guarda-livros do opulento Ricardo Whitestone que se podesse simplificar a escripta e Julio Diniz commenta: «mais uma vez se verificou a eterna lucta entre a theoria e a pratica; uma com os seus instinctos de joven, com os seus habitos de actividade, com os seus amores pelo futuro e pelo progresso; outra com a frieza da idade madura, com uma índole essencialmente prosaica e conservadora; fiel ao passado, que foi seu mestre, desconfiada do futuro que não conhece, severa para as ideias novas, cujos humores travessos a impacientam. Uma brincando e esperando o dia de amanhã, como creança; outra ralhando e suspirando pelo dia de hontem, como avó; uma apaixonada do ideal e reparadora de *tuertos*, como D. Quixote; outra odiando utopias e contente com a ordem estabelecida de coisas, como Sancho...»

A's ronceirices sornas da velha contabilidade em que as contas só figuram para se saldarem, a escripturação ferro-viaria impõe methodos expeditos, quasi que graphicos, e por isso vem muito a proposito fazer referencia a um livro ha pouco publicado em Paris e que deve interessar alguns dos leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

«Comptabilité pratique et rationnelle d'un chemin de fer d'intérêt local ou d'un tramway» ⁽¹⁾ se intitula a obra alludida, com que o editor Sr. Charles Béranger, da «Librairie Polytechnique», enriqueceu a já copiosa bibliographia ferro-viaria.

Não póde esta referencia descer a minucias, porque seria demasiadamente extensa. No emtanto, para bem avaliar a importancia d'este livro, dar-se-ha uma noticia que permita apreciar-lhe as vantagens.

N'uma curta introdução expõe o plano do livro, e com bons argumentos sustenta que é erroneo o processo de aguardar o inventario do fim do anno para conhecer os resultados da exploração. «Este methodo é mau, escreve, porque o inventario annual unico, base das organizações mal estudadas, não ministra senão dados de conjuncto inteiramente insufficientes. O inventario deve ser *permanente*. Tal é a lei que deve fazer-se entrar na realidade, para corresponder á obrigação quasi inilludivel de conhecer a situação mensal exacta da exploração».

(1) Georges «Michel: Comptabilité pratique et rationnelle d'un chemin de fer d'intérêt local ou d'un tramway.»—Paris, 1913.

Tambem um dos pontos sobre que insiste, é o da classificação das contas, sem a qual se não consegue a unificação dos balanços.

Divide-se este livro em tres partes, na primeira das quaes trata da contabilidade de construcção, na segunda da de exploração, e na ultima, da analyse theorica e pratica das contas.

Ao fallar da contabilidade de construcção, occupa-se, n'um capitulo primeiro, das formalidades para a concessão das linhas, expondo as phases por que passa, cada uma das quaes corresponde a um processo, que determina despesas.

Como se refere á lei franceza que diverge da nossa, especialmente no que se diz respeito a expropriações, não vale a pena transcrever os nomes das quatorze classes que o auctor indica.

No emtanto podem servir de guia para a organização da escripta das companhias ferro-viarias do paiz.

N'um segundo capitulo, procede á classificação das contas, explicando-as e fazendo considerações que muito auxiliam a comprehensão da analyse dos livros, o que constitue a materia do terceiro capitulo.

No que se segue, occupa-se do capital social, do mechanismo de emissão das acções, tendo em vista fixar-lhe as diversas phases, nos lançamentos da escripta.

As despesas da construcção merecem registo especial e todas são classificadas em titulos diversos, cada um d'elles com um ou mais capitulos.

E' generica essa classificação, e por isso se traduz para aqui.

Titulo 1.º

Despesas geraes. — Capitulo unico

- Art. 1.º — Gastos de estudos; gastos e encargos da concessão.
 - Art. 2.º — Despesas para constituição do capital-acções.
 - Art. 3.º — Despesas de emissão das obrigações.
 - Art. 4.º — Administração central, pessoal, despesas de secretaria, impressos, etc.
 - Art. 5.º — Direcção e fiscalização das obras, serviço de aquisição de terrenos e ordenados.
 - Art. 6.º — Despesas de viagens, aquecimento, iluminação, etc.
 - Art. 7.º — Despesas geraes da construcção, serviço medico, soccorros, etc.
 - Art. 8.º — Juros durante a construcção.
- Totaes...

Titulo II

Despesas da Construcção propriamente dicta

Capitulo 1.º — Terrenos.

- Art. 1.º — Preço das expropriações amigaveis ou judiciais.
 - Art. 2.º — Indemnizações por perda de colheitas, occupação temporaria de terrenos, extracção de materiaes, etc.
 - Art. 3.º — Despesas judiciais, vistorias, plantas parcelares, limitações, etc.
 - Art. 4.º — Despesas diversas para compra de terrenos, não comprehendidas nas despesas das escripturas.
- Totaes...

Capitulo 2.º — Terraplenagens

- Art. 1.º — Aterros, excavações, etc.
 - Art. 2.º — Consolidações, revestimentos, muros de suporte e de espera, etc.
 - Art. 3.º — Enrelvamentos, sementeiras, plantações.
- Totaes...

Capitulo 3.º — Obras de arte

- a) obras correntes.
- Art. 1.º — Pontes sobre ou sob carris de 5 a 20 metros entre os encontros.
- Art. 2.º — Aqueductos e pontins com menos de cinco metros de abertura.

Art. 3.º — Passagens, pontes girantes, canos de rega, etc.

b) obras excepcionaes.

Art. 4.º — Grandes pontes através de rios.

Art. 5.º — Tunneis.

Art. 6.º — Viaductos através de valles.

Totaes...

Capitulo 4.º — Obras diversas

- Art. 1.º — Obras executadas para beneficio das vias publicas, cujo solo foi occupado pela linha.
- Art. 2.º — Desvios de entradas, caminhos, rios, etc.
- Art. 3.º — Obras imprevistas a distribuir pelos capitulos respectivos.

Totaes...

Capitulo 5.º — Edificios de toda a ordem

- Art. 1.º — Estações, apeadeiros e dependencias.
- Art. 2.º — Despesas para as estações vulgares.
- Art. 3.º — Casas para a administração.
- Art. 4.º — Casas de guarda, cantoneiros (se forem precisas).
- Art. 5.º — Officinas.
- Art. 6.º — Accessorios d'estas construcções.

Totaes...

Capitulo 6.º — Via

- Art. 1.º — Balastro.
 - Art. 2.º — Carris.
 - Art. 3.º — Supportes, travessas, cunhas, calços, coxins, etc.
 - Art. 4.º — Cavilhas, eclisses, etc.
 - Art. 5.º — Assentamento da via de ferro (mão-d'obra).
- Totaes...

Capitulo 7.º — Accessorios da via

- Art. 1.º — Mudanças e cruzamentos de via agulhas, placas giratorias,
 - Art. 2.º — Vedações, sebes, muros, palissadas, fossos, etc.
 - Art. 3.º — Passagens de nivel (pavimento e cancellas).
 - Art. 4.º — Signaes fixos, discos, lanternas, kilometragem, etc.
 - Art. 5.º — Utensilios de via e diversos.
 - Art. 6.º — Telegraphia electrica (postes, fios, supportes).
- Totaes...

Titulo III

Material

Capitulo 1.º — Material circulante

- Art. 1.º — Locomotivas.
- Art. 2.º — Tenders.
- Art. 3.º — Carruagens de passageiros.
- Art. 4.º — Vagões de serviço.
- Art. 5.º — Vagões de mercadorias.
- Art. 6.º — Sobrecellentes.
- Art. 7.º — Accessorios da via.

Totaes...

Capitulo 2.º — Mobilario, utensilhagem, machinas fixas.

- Art. 1.º — Mobilario das estações.
- Art. 2.º — Utensilios e mobilario de officinas e depositos.
- Art. 3.º — Bombas, gruas hydraulicas, machinas fixas.
- Art. 4.º — Telegraphia electrica (apparelhos).

Totaes...

Titulo IV

Recebimentos diversos effectuados antes da abertura da linha e applicaveis á conta da installação primitiva.

Capitulo unico

- Art. 1.º — Productos da venda de immoveis.
- Art. 2.º — Productos de capitaes disponiveis.
- Art. 3.º — Diversos (venda de material, etc.).

Totaes...

Um das noções sobre a maneira de classificar os documentos e de recapitular mensalmente os trabalhos, complementam vantajosamente este capitulo, exemplificando nos tres seguintes os lançamentos do mez, os de inventario e do balanço.

A escripta da exploração constitue a segunda parte d'este livro, onde começa por expôr a das estações, que não exemplifica, mas facil é percebê-la pelas minucias em que entra em todo um capítulo.

A este seguem-se os da organização dos livros, principiando pelos registos auxiliares de receitas da exploração e despesas da exploração.

A escripturação das receitas de mercadorias por meio de quadros recapitulativos e por estações, tem a vantagem de verificar com todo o rigor o movimento de mercadorias em grande e pequena velocidade, camionagem, pesagens, desinfecção, movimento de fundos, etc.

As estatísticas de transportes de animaes, as receitas de passageiros, bagagens, cães, e outras, são também largamente expostas, bem como o methodo para as recapitular e os impostos de transito.

Nas despesas, enumera o auctor as que podem caber á administração central, as do movimento, material e tracção, via e obras, e grandes reparações.

A contabilidade dos armazens merece n'este livro explicações á parte e muito claras, e bem assim as dos vencimentos ao pessoal, accrescentando que para o primeiro reserva todo um capítulo, em que põe em relevo as vantagens do inventario mensal.

Assim preparadas as contas, falta só ensinar a maneira como ha de escripturar-se o *Diario*, e é o que o Sr. Michel exemplifica, após explicações previas muito claras, especialmente sobre as contas transitorias, relativas aos impostos devidos e sellos.

Onde bem se evidenciam as vantagens do methodo proposto pelo Sr. Michel, é precisamente no artigo que intitula «Observações sobre o *Diario*».

«As Fazendas Geraes, escreve, são debitadas pelo preço de compra das mercadorias recebidas e pelos gastos geraes que sobrecarregam estas mercadorias. Credita-se esta mesma conta pelo preço de venda das fazendas vendidas».

«O saldo accusa então: 1.º uma existencia em armazem,— 2.º o lucro resultante das transacções effectuadas. E o que é que se deduz claramente d'esta confusão? O simples bom senso indica todavia que para obter a exactidão falta distribuir todos estes elementos diversos em contas distinctas.

Por este meio, em lugar apenas da conta *Exploração*, mas com as duas contas *Receitas de exploração e Despesas de exploração*, é facil a organização mensal dos balanços, e demais, quando uma empresa tenha varias linhas na sua rede, não ha dificuldade em organizar uma escripta para cada uma d'ellas.

Exposta a escripta do *Diario*, a do Razão não tem difficuldade, mas o Sr. Michel recommenda que as inscripções que n'elle se fizerem sejam de molde a que de per si esclareçam a partida, sem necessidade de recorrer ao *Diario*, aos auxiliares ou aos documentos.

Tudo está preparado para que se proceda ao balanço no fim do anno social, e assim é que o setimo capítulo da segunda parte da «Comptabilité d'un chemin de fer d'intérêt local» ensina como se ha-de escripturar.

Não é possivel entrar aqui em pormenores, que demais estão succintamente expostos, mas com toda a clareza, sobre a maneira como se formula por fim a conta de «Resultados da Exploração» que se credita pelas receitas de exploração, subvenção annual e resultados diversos, e se debita pelas despesas de exploração, direitos de transmissão, juros em 19... e resultados diversos.

Estes resultados diversos proveem da prescripção de dividendos em acções e obrigações, e outros eventuaes, e deve notar-se que a conta denominada aqui «Resultados de exploração» corresponde á conhecida de «Lucros e Perdas.»

Ao tratar do balanço de inventario, o Sr. Michel demonstra palpavelmente a vantagem da classificação das contas preconizada por Léauté, mas não acceta por muitos contabilistas, que a consideram inutil.

Todavia, para quem só accidentalmente compulsa livros de escripturação ou relatorios de bancos e empresas industriaes ou commerciaes, parecem obvias as razões em que se baseia o auctor do livro que se está examinando, e tanto mais, quanto é certo que o balanço com que justifica o seu methodo é incontroversamente bem mais claro do que todos os das empresas, de que é, por desgraça sua, apenas infimo accionista quem isto escreve.

O mesmo dirá de annexos explicativos do balanço, que talvez para os entendidos sejam desnecessarios, mas com o que nada perdem as sociedades que teem boa gerencia.

A clara exposição das suas contas vale indubitavelmente mais do que todas as fiscalizações technicas que se inventem, e que, a despeito da chancellia official, nem por isso mais incitam o publico a concorrer com os seus capitales a emprehndimentos financeiros ou industriaes do que antes de inventada aquella repartição.

Outra ideia nova que se depara n'este livro é a da demonstração da inutilidade das contas de «balanço de sahida» e «balanço de entrada».

O auctor falla da formula «diversos devedores a diversos credores» e diz:

Póde assim encerrar-se a escripta, por meio das duas partidas seguintes.

Os seguintes, conta nova a si proprios, conta antiga (contas devedoras)

Os seguintes, conta antiga a si proprios, conta nova (contas credoras)

Encontra porém diffusa esta maneira de escripturar e prefere-lhe esta outra:

Os seguintes aos seguintes

(Contas credoras a contas devedoras)

Para encerramento e para reabrir as contas, torna a escrever:

Os seguintes aos seguintes

(Contas devedoras a contas credoras)

o que sem contestação é simples e claro.

Com a maneira de formular os documentos para a fiscalização do Estado e departamental, de classificar as cartas e processos, se termina a segunda parte do livro, passando a uma ultima a que já se alludiu e que constitue logicamente o complemento d'esta obra.

E' uma analyse theorica e pratica das contas principaes d'um caminho de ferro de interesse local ou d'um trem-via.

Esta analyse é tanto mais necessaria quanto o auctor, a despeito da sua qualidade de contabilista, em muitos pontos, como se viu, se afasta dos caminhos trilhados pelos guarda-livros, e com ella procura convencer os collegas que não estiverem obcecados inteiramente pelos usos recebidos como a personagem do romance de Julio Diniz a que já se alludiu.

Pouco mais extensa do que a primeira parte do livro e orçando por dois terços do volume da segunda, é uma das de mais proveitosa leitura para todos quantos teem a seu cargo a administração de linhas ferreas.

Assim como nas outras, ha aqui algumas ideias que convem pôr em pratica, como por exemplo á da conta de despesas da constituição da sociedade, para que nas futuras amortizações se saiba quanto se applica annualmente para saldar esta conta e a bem deduzida justificação dos lançamentos de «fundos de renovação», isto é a maneira de escripturar as reservas depositadas para substituição precisa do material fixo e circulante, afim que a linha passe em boas condições para o dominio do Estado. É este um dos pontos mais duvidosos para uma escripturação industrial que tem relações com o Estado, mas o auctor não deixa duvida alguma no [espírito] de quem o ler sem opinião anticipada.

Em todas as empresas, é melindrosa a questão das amortizações, especialmente quando os dividendos não remuneram o capital dos accionistas. Por isso o Sr. Michel

largamente discute este assumpto importantissimo, e, n'esta ordem de ideias, formula quatro hypotheses todas possiveis e as unicas possiveis.

1.º—O saldo credor da conta do exercicio basta constituir as amortizações e as reservas e dar dividendo;

2.º—Amortizando e consignando reservas, os accionistas não recebem dividendo;

3.º—A conta de exercicio nivella-se ou fica approximadamente de nivel, sem entrarem as amortizações, nem as reservas.

4.º—A sociedade soffre um deficit.

Distribuir um dividendo no segundo caso é diminuir o capital, por isso que a depreciação é real, mas o auctor entra n'uma bem deduzida exposição em que distingue as duas especies de amortizações: a *industrial*, que incide sobre o material fixo e circulante, e a *financeira*, que se refere ao capital em dinheiro (acções e obrigações).

Não é possivel resumir a discussão que faz o Sr. Michel, e por isso talvez que algum dia se estampe na *Gazeta* a sua auctorizadissima opinião.

As explicações sobre «valores disponiveis» (dinheiro em caixa, lettras, boletins postaes, sellos, titulos em carteira e armazem) e sobre «valores para especulação» (estudos de novas linhas, obras de conta alheia) são de tal clareza e ao mesmo tempo tão concisas, que por essas qualidades preciosas aqui se referem.

As classificações das contas pessoas e das de resultados constituem dois importantes capitulos da terceira parte d'esta obra. Nas contas pessoas figuram as instrucções relativas a accionistas, credores diversos, banqueiros, aposentações do pessoal, uniformes, caixa de soccorros, contas das estações, obrigações a reembolsar, dividendos, coupons de obrigações, emissões e reembolsos, etc.

As contas de resultado da exploração encontram-se muito bem justificadas no ultimo capitulo d'esta obra, que conclue por um diagramma da escripta d'uma linha ferrea de interesse local, que não é uma das menores innovações d'este livro, tão cheio de ideias novas.

Syntheticamente, este quadro considera:

As contas de capital;
e sob a rubrica geral de valores de inventario:
Os meios de acção da empresa;
As contas de terceiros (de conta alheia);
As contas de resultados.

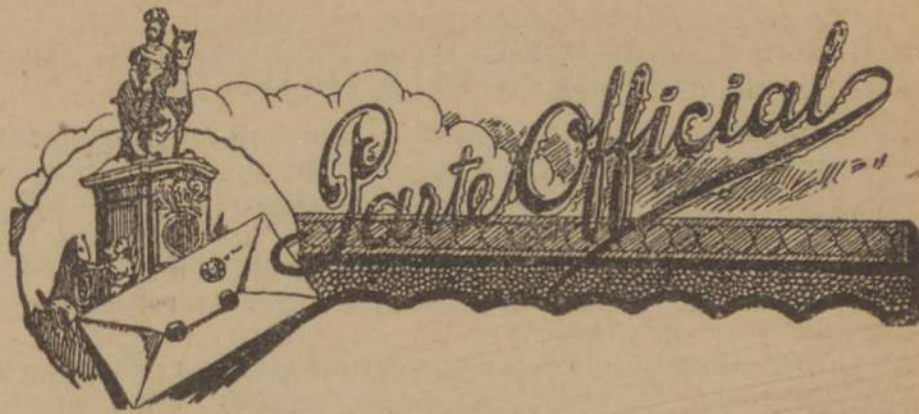
A proposito de cada uma dá os titulos das contas, indica as suas funcções e expõe as formulas digraphicas tanto no seu jogo interno, como nos seus movimentos externos.

Os contabilistas não só de empresas ferro-viarias, mas de quaesquer empreendimentos industriaes, encontram no livro do Sr. Georges Michel precioso ensinamento para organizarem claramente uma escripta, em que se podem mensalmente seguir os resultados das operações, e dar assim aos administradores salutaes advertencias sobre o modo como estão gerindo os capitales que lhes confiaram.

O balanço annual incidindo sobre o conjuncto das operações, tem o defeito de não dar noticia das que mais proficuos resultados proporcionem, e mal permite corrigir as que causam prejuizos ou mal recompensam os dispendios que se fazem com ellas.

Dando noticia da publicação da «Comptabilité pratique et rationnelle d'un Chemin de Fer d'intérêt local ou d'un tramway,» editada pela Livraria Polytechnica de Paris, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* presta ainda uma vez mais um bom serviço a todos os que se occupam de questões ferro-viarias, recommendando este livro tão clara e racionalmente organizado.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro do caminho de ferro de Vale do Vouga, apresentada pela Companhia concessionaria desta linha e referente ao periodo decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1912 (1.º semestre do ano económico de 1912 a 1913) está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 7 do corrente, que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 28:862\$610 réis como liquidação desta garantia de juro, devendo porém considerar-se provisória esta liquidação enquanto se não fizer a medição definitiva da linha.

Paços do Governo da República, em 15 de Março de 1913. — O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Atendendo a que o projecto da variante entre os quilómetros 46,739 e 50,9794 do troço do caminho de ferro do Vale do Vouga, entre Sarnada e Vizeu, apresentado pela Compagnie Française pour la Constrution e la Exploitation de Chemins de Fer à l'Étranger, concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, está em termos de ser aprovado, manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado o referido projecto.

Paços do Governo da República, em 18 de Março de 1913. — O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o projecto, com data de 7 de Novembro, duma variante ao primitivo projecto da ponte sobre o rio Judeu, no prolongamento da linha férrea do Barreiro a Cacilhas, estudada em obediencia ao determinado na portaria de 14 de Setembro último: manda aprovar o referido projecto da variante e bem assim elevar a 33:041\$840 réis e francos 112.483,60 o custo da mesma ponte, correspondendo estas importancias respectivamente ás fundações e alvenarias e á parte metalica, nos termos do contracto de 12 de Janeiro de 1910, celebrado com a casa construtora.

Paços do Governo da República, em 16 de Novembro de 1912. — O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Sob proposta do Ministro do Fomento, e nos termos do n.º 29.º do decreto de 25 de Fevereiro de 1911: hei por bem aprovar o novo regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, desta data, que, fazendo parte integrante do presente decreto, vai assinado pelo mesmo Ministro.

Paços do Governo da República, em 22 de Março de 1913. — *Manuel de Arriaga* — *António Maria da Silva*.

Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

CAPITULO I

Fins e dotação da Caixa

Artigo 1.º A aposentação do pessoal administrativo e jornaleiro dos Caminhos de Ferro do Estado continua a cargo da Caixa Especial de Aposentações, gerida e subsidiada pelo Conselho de Administração, e criada pelo decreto de 31 de Janeiro de 1901, nos termos da base 7.ª da lei de 14 de Julho de 1899, sob a seguinte denominação: Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 2.º Os fins da Caixa são:

a) Pensão de reforma aos contribuintes por incapacidade permanente, com sobrevivência parcial a favor da mulher, dos filhos, pais e irmãos, nos termos do presente regulamento;

b) Abono dos subsidios, concedidos antes da constituição da Caixa, aos inválidos e familias dos empregados falecidos;

c) Cumprimento pleno de todos os encargos e obrigações para com os sócios da extinta Associação de Socorros Mútuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, conforme o preceituado no decreto de 31 de Janeiro de 1901.

§ único. Subsidiariamente a Caixa ministrará:

a) Ensino primário, dispensado em escolas instituídas e mantidas pela Caixa;

b) Fornecimentos de géneros de mercearia e outros objectos de primeira necessidade, pagáveis por desconto nos vencimentos, salários ou pensões, nos termos do regulamento do armazém de viveres;

c) Promoção na entrada, como pensionistas, dos filhos e filhas menores de empregados ou operários falecidos em estabelecimentos pupillares e de educação;

d) Adiantamentos de dinheiro a juro módico, na proporção dos vencimentos ou salários, nos termos do respectivo regulamento.

Art. 3.º Os fundos da Caixa são constituídos:

1.º Pelas contribuições dos empregados e operários.

2.º Por quantia equivalente ao produto dos bilhetes com bónus concedidos aos empregados, operários e suas famílias.

3.º Por quantia equivalente ao produto dos bilhetes de gare.

4.º Pelas multas impostas ao pessoal e pelas multas impostas ao público por transgressões do regulamento de sinais de alarme.

5.º Pelo produto da aliação de anúncios.

6.º Pelos donativos ou subsídios que qualquer pessoa ou entidade haja por bem outorgar-lhe.

7.º Pelo capital acumulado e respectivos juros.

8.º Pelos lucros provenientes de operações de adiantamentos e fornecimento de géneros.

9.º Pelas quantias necessárias, fornecidas pelo conselho de administração, para o pagamento de subsídios concedidos, antes da constituição da Caixa, aos inválidos e famílias de empregados falecidos.

10.º Por uma subvenção do conselho de administração que, em cada ano económico, fôr necessária para cobrir o deficit do fundo disponível, até o limite máximo de 2 por cento da receita bruta da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, líquida de impostos.

Art. 4.º As fianças dos contribuintes serão entregues à Caixa que as converterá em títulos, se os interessados assim o requere-rem, ou lhes abonará juro, de 3 por cento ao ano, liquidado e pago anualmente.

Art. 5.º Os fundos da Caixa dividem-se em permanente e disponível.

1.º O fundo permanente é constituído pelos capitais existentes e pela capitalização das jóias e do saldo do fundo disponível liquidado no fim de cada ano económico.

2.º O fundo disponível é constituído pelos juros dos capitais e por todas as outras receitas da Caixa, com excepção das jóias.

§ único. Os fundos da Caixa não poderão ter, em caso algum, destino diverso do que lhe é atribuído pelo presente regulamento e constituirão propriedade da Caixa ou da instituição por que esta venha a ser substituída.

A sua manutenção será neste último caso sempre garantida pelo Estado, nos termos deste regulamento.

Art. 6.º Todas as despesas da Caixa sairão do fundo disponível.

Art. 7.º As quantias que pertencerem ao fundo permanente serão convertidas em títulos de dívida pública, averbados à Caixa, dando-se a preferência às obrigações dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 8.º É obrigatória a inscrição como contribuinte da Caixa de todos os empregados administrativos e jornaleiros dos quadros, cuja idade não seja inferior a dezasseis anos nem superior a trinta, e facultativa, ao pessoal jornaleiro eventual, de robustez comprovada, nas mesmas condições de idade.

§ único. Serão todavia inscritos como contribuintes da Caixa os empregados cuja admissão ao serviço dos caminhos de ferro fôr feita tendo eles mais de trinta anos de idade, e em virtude de disposições legais.

Art. 9.º Todos os contribuintes da Caixa são obrigados a pagar até a data da reforma:

1.º Uma jóia igual aos vencimentos ou salários do primeiro mês ou a trinta vezes o jornal efectivo, pagável em trinta prestações mensais.

2.º Uma cota mensal de 5 por cento do vencimento fixo de categoria e de exercício, ou da importância correspondente a trinta vezes o jornal efectivo do jornaleiro.

3.º Uma jóia suplementar igual à diferença mensal de vencimentos, quando lhes caiba promoção ou aumento de vencimento, descontado no primeiro mês em que se realizar esse aumento.

§ 1.º Os empregados administrativos pagarão apenas metade da cota estipulada enquanto estiverem sujeitos a descontos para pagamentos de direitos de mercê e diploma, não podendo, porém, esta redução exceder o período de quatro anos.

§ 2.º As importâncias das jóias e cotas pagas serão escrituradas em conta individual de cada contribuinte.

§ 3.º O vencimento ou salário dos contribuintes, com mais de dez anos de serviço que, pela sua incapacidade física, passem a desempenhar serviço a que corresponda menor vencimento ou salário, será considerado como não tendo sofrido alteração, unicamente para os efeitos do cómputo da cota e da pensão de reforma ou de sobrevivência, quando haja de lhes ser concedida.

Estas vantagens não são extensivas aos contribuintes que tiverem sofrido baixa de classe por castigo.

§ 4.º Os reformados que tiverem pessoas de família, a quem devam legar pensão de sobrevivência, continuarão a contribuir com a cota indicada no n.º 2.º do presente artigo, enquanto subsistir a efectividade do direito à referida pensão.

§ 5.º Para os efeitos do cómputo das jóias, cotas e pensões, o vencimento dos chefes das oficinas e de maquinistas, maquinistas, fogueiros, condutores, revisores de bilhetes e guarda-freios, é fixado em harmonia com a seguinte tabela:

Chefes das oficinas e de maquinistas.....	65\$000
Ajudantes dos chefes de maquinistas, maquinistas principaes e de 1.ª classe.....	50\$000
Maquinistas de 2.ª e 3.ª classe.....	40\$000
Fogeiros de 1.ª e 2.ª classe.....	30\$000
Condutores de trem.....	37\$000
Revisores de bilhetes.....	37\$000
Guarda-freios.....	28\$000

Art. 10.º As importâncias, a que se refere o artigo anterior, serão restituídas integralmente, sem juro, depois de liquidadas as responsabilidades para com a Administração, a todo o contribuinte que fôr despedido em resultado da redução de quadros ou supressão do lugar.

§ único. Fora do caso previsto neste artigo as jóias e cotas pagas pelos contribuintes ficam pertencendo à Caixa, salvo o disposto no artigo 33.º

CAPITULO II

Administração da Caixa

Art. 11.º O Conselho de Administração delegará a administração da Caixa numa comissão administrativa presidida por um vogal do Conselho, por este designado, e composta:

Dos directores, de dois delegados chefes de serviço, um de cada direcção designados pelos chefes de serviço de cada uma delas, de dois delegados dos contribuintes da Caixa, um de cada Direcção, tirados dos eleitos para a Delegação e à escolha dos mesmos, do chefe da contabilidade geral do conselho; e dum funcionário dos serviços centrais da Administração encarregado do expediente da Caixa, nos termos do artigo 4.º do decreto de 18 de Outubro de 1902, que servirá de secretário.

§ 1.º O presidente da comissão e os quatro delegados das Direcções servirão pelo tempo de dois anos, podendo ser reconduzidos.

§ 2.º É permitida a escusa dos cargos da administração da Caixa quando a reeleição se dê dentro do prazo de dois anos contados da data em que terminou o exercício do cargo.

Art. 12.º Compete à comissão administrativa:

1.º Fiscalizar a observância dos regulamentos;

2.º Administrar os rendimentos da Caixa e designar o emprego dos fundos;

3.º Liquidar e mandar pagar as pensões devidas aos empregados aposentados e às suas famílias;

4.º Dar conta dos seus atos ao Conselho, em relatório anual circunstanciado, e apresentar-lhe um balancete mensal.

5.º Verificar a existencia dos aposentados e dos pensionistas.

6.º Propor a bem da Caixa o que exceder a sua competência.

7.º Ter devidamente escrituradas a receita e a despesa da Caixa e os cadastros dos empregados contribuintes e dos pensionistas.

8.º Dar ao cofre os necessários balanços ordinários e extraordinários.

9.º Contratar o pessoal necessário para os serviços da Caixa e armazéns de viveres.

10.º Autorizar adiantamentos aos contribuintes.

11.º Autorizar as gratificações ao pessoal que forem propostas pelas delegações.

Art. 13.º Compete especialmente ao presidente:

1.º Convocar extraordinariamente a comissão.

2.º Presidir a todos os seus actos.

3.º Assinar a correspondência.

4.º Assinar as ordens do pagamento, os cheques e guias para o levantamento ou depósito de fundos e os recibos de juros de fundos públicos.

Art. 14.º Compete especialmente ao secretário organizar toda a escrituração da Comissão Administrativa, serviço pelo qual será retribuído com a gratificação de 16\$000 réis mensais.

Art. 15.º A Comissão administrativa terá uma delegação no Porto e outra em Lisboa constituídas pelos chefes do serviço de cada direcção e por três delegados eleitos pelos contribuintes da Caixa.

As delegações serão presididas pelos respectivos directores servindo de secretário o funcionário que desempenhar o lugar de chefe de repartição da delegação.

§ 1.º As eleições dos delegados dos contribuintes da Caixa serão feitas no Barreiro e no Porto por escrutínio secreto, e a mesa eleitoral será constituída por um chefe de serviço, escolhido por cada uma das direcções, secretariado por indivíduos que, bem

como os escrutinadores, serão indicados pelas respectivas assembleias.

Nos casos omissos neste regulamento as eleições devem ser reguladas nos termos da lei eleitoral que vigorar.

§ 2.º São eleitores e elegíveis os contribuintes da Caixa que saibam ler e escrever.

§ 3.º Os contribuintes residentes fora do Barreiro e Pôrto e os que por motivo de serviço não possam estar nestas localidades na ocasião da eleição votarão enviando as suas listas em carta fechada ao presidente da assembleia eleitoral.

§ 4.º Para os efeitos da autenticação do voto, o sobrescrito fechado, contendo a lista, será presente pelo próprio aos chefes do serviço, inspectores ou sub-inspectores do movimento, chefes de secção de via e obras ou chefes de reserva que sobre o mesmo porão a sua rubrica e respectivo carimbo, para o que com a antecedência devida percorrerão a área do seu serviço.

Estes sobrescritos serão recolhidos em um cofre para esse fim enviado às linhas e acompanhado pelo inspector do movimento da secção respectiva.

§ 5.º A organização do caderno eleitoral ficará a cargo de cada uma das delegações que pedirão aos serviços as listas dos empregados que estejam nas condições do § 2.º

§ 6.º As eleições realizar-se-hão de dois em dois anos, no primeiro domingo do mês de Junho, e as actas serão enviadas, acto contínuo, às respectivas direcções, que as enviarão ao Conselho de Administração, afim de serem julgadas as eleições realizadas.

§ 7.º As listas conterão seis nomes, seguidos dos cargos que desempenham cada um dos propostos, sendo três para efectivos e três para suplentes.

§ 8.º O mandato de cada eleito vigorará pelo prazo de dois anos, a contar de 1 de Julho.

§ 9.º Serão para todos os efeitos considerados dias de serviço aqueles em que os delegados tenham de estar ausentes do seu serviço, em virtude das sessões, e ser-lhes ha abonado o transporte bem como o subsidio de 1\$500 réis por cada dia que estiverem fora da sua residencia official, excepto aos vogais da Delegação do Minho e Douro, que terão direito ao abono de 2\$000 réis por dia, quando tenham de assistir às sessões da Comissão Administrativa.

Art.º 16.º Compete às delegações:

1.º Verificar as circunstâncias dos empregados e pensionistas e apreciar os pedidos de adiantamentos.

2.º Gerir os armazéns de viveres e superintender nas escolas da respectiva direcção.

3.º Propor a admissão e demissão do pessoal auxiliar necessário para o funcionamento dos armazéns de viveres, e bem assim propor os seus vencimentos e gratificações.

4.º Organizar as notas dos descontos ao pessoal da respectiva direcção, pelo pagamento de jóias, cotas, de géneros fornecidos e adiantamentos e transmiti-las aos respectivos serviços.

5.º Prestar à Comissão as informações por ella solicitadas e a necessária coadjuvação para a observância do presente regulamento, submetendo à apreciação da mesma os assuntos que excedam a sua competência e propondo o que julgarem conveniente para a boa administração da Caixa.

Art. 17.º A Comissão Administrativa e as suas delegações terão uma sessão ordinária por mês, e as extraordinárias que se julgarem precisas.

Art. 18.º As deliberações da Comissão e das suas delegações serão autenticadas pelas actas escritas em livro especial e assinadas pelo presidente e vogais que assistirem às sessões.

Art. 19.º As delegações darão, mensalmente, conta dos actos da sua gerência à Comissão Administrativa.

Art. 20.º O tesoureiro da direcção do Sul e Sueste exercerá as funções de tesoureiro da Comissão Administrativa, competindo-lhe especialmente:

1.º Arrecadar os fundos e rendimentos da Caixa e satisfazer os pagamentos legalmente ordenados.

2.º Dar contas à Comissão Administrativa do estado da Caixa nas épocas que lhe forem determinadas.

Art. 21.º Os serviços de cada direcção farão nas fôlhas de vencimentos os descontos das quantias devidas à Caixa pelos contribuintes, para serem entregues ao respectivo tesoureiro.

§ 1.º Pelos tesoureiros e pagadores, das direcções, serão feitos os pagamentos por conta da Caixa, recebendo por este serviço o tesoureiro do Sul e Sueste, que o é também da Comissão Administrativa, a gratificação mensal de 12\$000 réis e o do Minho e Douro a gratificação de 10\$000 réis.

§ 2.º Aos pagadores das Direcções que fizerem os pagamentos por conta da Caixa, ser-lhes há concedida a gratificação de réis 10\$000 por mês, não podendo em cada Direcção, e em cada mês, essa importância ser abonada a mais do que a um pagador.

Art. 22.º O Presidente da Comissão Administrativa será substituído, no caso de impedimento, pelo vogal do conselho por este designado, os directores pelos sub-directores, os chefes de serviço pelos seus immediatos e os delegados a que se referem os artigos 11.º e 15.º, pelos seus suplentes.

Continua.

«Orthoepia e Orthographia»

O nosso querido collega, que tão dedicadamente nos acompanha e tão valiosamente nos coadjuva na labuta d'esta Gazeta, o distincto official do exercito Sr. Alexandre de Fontes, publicou agora mais um folheto sobre a questão que tão nobre e proficientemente defende — a orthographia nacional, a vernaculidade da nossa lingua.

Já em obras anteriores, de maior folego, «A Escripta Nacional» e um «Vocabulario Etymologico», o Sr. Fontes affirmou os seus credits de muito erudito conhecedor dos segredos da lingua portugueza, pelos conhecimentos que tem do latim, do grego, e das principaes linguas vivas, e pelos estudos que sobre ella tem feito.

Por virtude da nova reforma orthographica, dedicou-se o estudioso critico ao combate energico das novas theorias, que elle, com razões que calam nos espiritos sensatos, repelle por completo.

Nós somos tambem dos que entendemos que para a conservação das nossas glorias passadas, vae tambem um pouco da manutenção da lingua patria, que nasceu e se desenvolveu pela intelligencia dos grandes mestres, ao mesmo tempo que o paiz se engrandecia pelo «braço ás armas feito» dos nossos guerreiros e pelo arrojo dos nossos navegadores.

A tendencia evolutiva moderna póde desenvolver, augmentar, aperfeiçoar, mas não deve alterar os alicerces de um monumento glorioso que de tão nobres avós herdámos.

E' assim que entre os, felizmente ainda numerosos, jornaes que mantem a orthographia portugueza e se exforçam por conservá-la na sua vernaculidade, figura o nosso; e n'isso somos proficiente e valorosamente auxiliados pelo nosso querido amigo Sr. Alexandre de Fontes.

N'este pequeno livrinho encontram-se as regras da mais pura graphia portugueza, expostas por uma forma facil, ao alcance de todos, como o proprio preço do livro, 200 réis apenas.



Emprego do cartão nas carruagens dos caminhos de ferro

Emprega-se na America, para o revestimento interno dos «Pullmanncar» chapeados de ferro, um cartão chamado «Agasot», composto de substancias ignifugas e impermeaveis (fabricado por Pantasot & C.^a, de Nova-York). Usa-se em folhas de 5 mm. de espessura, como revestimento para o tecto, chão e paredes. E' leve, sufficientemente elastico para se adaptar a todos os contornos, e recebe bem a tinta. Graças ao seu emprego, o Pullmanncar perde uma tonelada.

Todavia, o uso d'este revestimento não é considerado como uma solução definitiva, porque é para recear que a segurança contra o fogo desapareça pouco a pouco, por effeitoda modificação chimica do cartão sob a influencia das intemperies.



Uma ponte gigantesca

Dizem de Nova-York ter sido aprovado o projecto de uma ponte gigantesca, ligando Nova-York a Nova-Jersey.

Terá 2.500 metros de comprimento e 60 de largura. Guindar-se-ha a 58 metros de altura, sobre o Hudson. Terá duas vias para um caminho de ferro aereo, outras duas, n'um taboleiro inferior, para passagem de comboios, e quatro para tremvias, com passeios de 25 metros para o publico.

Será a ponte mais alta do mundo, e a terceira em comprimento. A segunda é a de Manhattam, em Nova-York (3.200 metros), e a primeira a de Fay, na Escocia (3.500 metros).

VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifas economicas

Ha uma doença de que quasi todo o bom Portuguezinho enferma, que o leva a dizer mal a torto e a direito de tudo quanto é do seu paiz, mesmo das coisas que desconhece.

Não é, em regra, a critica imparcial e justa que vemos fazer-se a proposito de qualquer coisa; é a má lingua desenfreada do verrinoso que tem vontade de bater em tudo e em todos e até ás vezes em si mesmo.

Estas palavras são-nos suggeridas pelas apreciações um tanto levianas, que por meio da imprensa, temos visto alguns eruditos e prestantes cidadãos fazer sobre as tarifas dos caminhos de ferro portuguezes, que iamos jurar, os referidos criticos desconhecem quasi por completo, aliás não avançariam coisas que não são verdadeiras.

Bem sabemos que a ideia que preside a essas criticas é a de fazer com que se melhore o que ha de mau, no sentido de acompanharmos os povos que vão na vanguarda da civilização; mas o que não reputamos de bom processo é tratar os assumptos sem primeiro os estudar.

Sobre tarifas e outros assumptos de caminhos de ferro, é raro o dia que não vemos escripto ou não ouvimos as palavras mais azedas para o que se passa em Portugal. Ora a verdade é que se não attingimos ainda o que ha no extranjeiro de melhor, o que não é para admirar dada a circumstancia de em quasi tudo estarmos mais atrasados do que a Inglaterra, a França ou a Allemanha, modelos todos os dias citados, temos já um serviço de caminhos de ferro muito regular, que todos os dias se vae aperfeiçoando, sendo talvez o seu maior defeito nma menor celeridade nos transportes do que n'aquelles paizes e um certo descuido na manutenção de mercadorias faceis de se avariarem, defeitos, que, estamos certos, a pouco e pouco se hão-de ir corrigindo.

Pelo que respeito a tarifas, algumas ha ainda um pouco elevadas, mas outras ha que são mais reduzidas do que as suas congeneres francezas.

É bom notar: as condições economicas do nosso paiz e o grau de desenvolvimento e educação da nossa industria, do nosso commercio e da nossa agricultura, estão ainda muito longe de se pôrem a par dos da França.

Estes factores que são tudo n'uma nacionalidade, não se modificam em dois dias, e não é pelo simples estabelecimento d'uma tarifa de caminhos de ferro reduzida, que d'um dia para outro se transformam.

Os preços de transporte são um elemento importantissimo no fomento d'uma nação, mas ha mais factores a ter em vista.

Para que serve crearem-se tarifas muito baratas, desde que não haja transportes que as justifiquem?

E quantas vezes temos nós visto clamar pela falta de preços economicos para transportes que pouco mais são do que phantasia?

Uma d'essas phantasias é a do transporte do que os Francezes chamam os *primeurs*, d'essa especialidade da França onde se faz brotar do solo antes da estação propria, pela cultura forçada, os productos que sem essas culturas apparecem mezes depois.

Onde temos nós os *primeurs* em escala que justifique o fallar-se n'elles como mercadoria a transportar?

No emtanto, se alguém ha que pretenda tê-los para transportar, pode fazê-lo em condições, inferiores sim, no que respeita ao material empregado no transporte, e que lá fóra só foi posto em circulação quando d'elles se reconheceu a necessidade indispensavel, mas em condições de preços analogos senão melhores do que na França.

Portugal deveria ser e esperanças temos que virá a

sê-lo um dia, um paiz essencialmente agricola. Hoje ainda se não pôde dizer que o seja, comparado com as regiões agricolas da França e até mesmo da Hespanha.

A pomicultura e a floricultura estão ainda por cá na sua infancia; florestas e bosques não os temos; gado ha pouco, porque não ha pastos; de cereaes ainda não temos o indispensavel para o nosso consumo. Os agricultores são, na maior parte, excellentes trabalhadores, mas analphabetos ou quasi, e, portanto, rotineiros, fugindo ao emprego de machinismos, adubos e productos varios que poderosamente contribuem para o desenvolvimento agricola.

A Divina Providencia é ainda para a maioria a unica força que faz com que a terra produza ou não.

A parte uma ou duas centenas de homens illustrados que trabalham nos ramos d'agricultura com sciencia, o resto emprega apenas os processos mais rudimentares d'agricultura.

D'isto resulta que fructas, legumes, hortaliças e flôres são geralmente productos extrahidos do solo sem quasi tratamento das plantas e da terra.

Dahi a sua inferioridade nas qualidades, tamanho, aspecto, etc. A maçã, o pessego, a pera, é raro não terem *bicho*.

Exemplares bons, grandes, bellos de côr, sem doença alguma, dignos de figurar em qualquer mesa ao lado do que se produz no sul da França, por exemplo, temos, mas n'uma pequena quantidade, produzidos em propriedades sabiamente cuidadas por alguns proprietarios, que, na maior parte, não teem encontrado ainda compensação ao capital empregado em consequencia da quantidade produzida ainda não ser a necessaria para isso.

E como conseguir que tudo isso se desenvolva, como é para desejar?

Só pelo derramamento de muita instrucção e com muito trabalho de todos que n'isso se interessam.

Ha muito entre nós o vicio de esperarmos pelo esforço dos outros para então empregarmos o proprio esforço, em vez de cada um por si trabalhar sem se importar com os demais, até que os varios esforços se venham a encontrar formando um bom conjuncto. Trata-se de desenvolver ou crear uma industria, antes mesmo de se estudar o que essa industria poderá vir a ser, se é adaptavel ou não ao nosso meio, grita-se que os caminhos de ferro não teem tarifas que protejam a industria, que os governos não auxiliam, etc. Isto é o pão-nosso de cada dia, a que já estamos habituados, mas que já enfada.

Os salvadores da patria apparecem todos os dias, como formigas, a dizer coisas. Fallam, escrevem, empregam varios tropos já banalizados, mas trabalhos concretos, praticos, são raros.

Sobre tarifas de caminhos de ferro é raro o doutor que não diga coisas lindas, mas infelizmente haverá apenas meia duzia de homens na nossa terra, que d'isso percebam alguma coisa, e a prova é que não temos visto vir a publico nada de geito sobre o assumpto, que não seja o produzido pelas proprias empresas ferroviarias.

Os criticos conhecem de vista tarifas extranjeiras, de quando deram a sua passeata, em seguida á conclusão do curso, pela França, varias vezes mais além. As portuguezas, essas nem de vista. Nem precisam, são omniscientes. Que banalidade estudar uma tarifa; fazer uma tabella de preços!...

E' *shocking*, desde que não metta, pelo menos, um bocadinho de calculo integral!

Mas tudo é mau, *magister dixit*, e toda a gente se curva. Em pouco tempo está um nome consagrado e com um bocadinho de politica, pôde um dia chegar a ministro.

Mas basta de divagações, e vamos ao que importa:

demonstrar que apesar de todo o nosso atrazo, temos algumas tarifas economicas.

Uma d'ellas é exactamente a que já hoje, com grande aproveitamento, vigora nas linhas da Companhia Portugueza para transporte, em grande velocidade, de fructas frescas, flôres naturaes, batatas, hortaliças, leite, manteiga e queijo, com destino aos mercados de Lisboa, e domicilios situados dentro da antiga circumvallação,—a tarifa n.º 24. Façamos um exemplo.

Uma remessa de 50 kilos de fructa ou qualquer dos outros productos a que a tarifa é applicavel, de Porto para a Praça da Figueira, ou seja um percurso de 343 kilometros, mais o frete da estação do Rocio até á praça, incluída a manutenção, camionagem e operações de despacho na alfandega, custa 560 reis, ou seja 11,2 reis por cada kilo.

A este preço ha apenas que addicionar os direitos de guia, registo, imposto de sello e d'assistencia, no total de 90 reis.

Sendo a mesma remessa entregue em casa do consignatario, nas Amoreiras, por exemplo, custará apenas mais 50 reis, e em qualquer rua central da cidade, 590 ou sejam só mais 30 reis.

Acham caro?

Agora vejamos em quanto importaria o transporte d'uma remessa de fructa, (excepto laranjas, limões e uvas) applicando uma tarifa egual á n.º 14 de grande velocidade, do P.-L.-M., que é a mais barata que estes caminhos de ferro teem para taes transportes dentro da sua rede.

A 343 kilometros corresponde o mesmo preço que a 400; 90 francos por tonelada, mais 1,50 francos, despesas de carga e descarga=91,50, do que, para 50 kilos, resulta 4,575 ou reis 823,5 ou arredondado 830 (cambio ao par).

Addicionando-lhe a camionagem—0,50 francos, ou reis 90, temos um total de 920.

Diferença a favor da nossa tarifa—240 reis.

Mas ha mais: a tarifa 24 dá o regresso de taras mediante o pagamento de 20 reis por cada rotulo de tara; para o regresso das taras a tarifa 16 do P.-L.-M. daria para o caso dos 50 kilos—0,25 francos, ou sejam 45 reis.

Façamos agora o exemplo d'uma remessa de vagão completo de 5.000 kilos, ou pagando como tal, para o que a tarifa franceza dá um preço mais reduzido, de Coimbra para a Praça.

Pela tarifa 24 da Companhia Portugueza, temos:

Para os primeiros 100 kilos.....	830
72,30 por cada 10 kilos mais=490×72,30	35\$427
	36\$257

Guia, registo, sello, imposto e arredondamento.. 93

Total..... 36\$350

Pela tarifa franceza teriamos para 226 kilometros—69 francos por tonelada, ou para 5 toneladas 345 francos ou reis 62\$100. Isto é, só mais 25\$750 do que pela nossa 24, a bagatella de perto de 70%, e entregue na estação.

Querem mais comparações?

Havemos de fazê-las, mas este artigo já vae longo e reservamo-nos para em outros apresentarmos mais exemplos, que provam bem que nem tudo que ha por cá é mais caro que lá fóra, como se pretende fazer crer.

Reclamações por faltas, remessas, etc., nas linhas do Sul e Sueste

Em virtude do disposto no Aviso ao Publico de 14 do mez findo, os pedidos de reclamações dirigidas á direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por extravio de remessas, avarias, atrazos, erros de taxa ou quaesquer outros motivos, deverão ser feitas em requerimento em

papel sellado, sendo tambem devidamente sellados os documentos que os acompanhem, não tendo seguimento os pedidos ou reclamações que se não apresentem n'essas condições, bem como os que comprehendendo mais d'um assumpto, não forem bem explicitos na sua exposição, ou não estiverem redigidos em termos convenientes.

*

Nas linhas do Sul e Sueste foram ultimamente postos em circulação vagões especiaes da serie L da carga maxima de 30 toneladas.

Para estes vagões estabeleceu a direcção d'aquellas linhas, que, quando sejam requisitados pelo expedidor, o minimo de carregamento a ter em vista para a applicação de taxas será o correspondente á 3 vagões ordinarios. Quando, porém, sejam fornecidos por conveniencia do caminho de ferro, serão considerados para todos os effeitos como material do typo commum.

Novas tarifas dos Caminhos de ferro da Beira-Alta

Entraram hoje em vigor nas linhas da Beira-Alta duas novas tarifas: a n.º 19 de pequena velocidade para o transporte de minerios em bruto, quartzo em pedra triturado ou moido por vagões completos de 10.000, 12.000 ou 15.000 kilos, ou pagando como tal; e a 1.ª ampliação á tarifa n.º 8 de grande velocidade de bilhetes mensaes e trimestraes d'admissão nas plataformas das estações de Figueira da Foz, Luso e Guarda.

A criação da tarifa 19 de p. v. vem preencher uma lacuna importante. A região servida pelas linhas da Beira Alta é muito abundante em minerios. Nos ultimos tempos grande numero de minas se teem registado, entre ellas algumas de uranio radifero e de volframio.

O quartzo tambem abunda nas serras do Caramulo e do Bussaco. As fabricas de vidros tem ahi magnificos jazigos de boa materia prima para a fabricação dos seus productos.

O uranio que ha poucos annos se descobriu existir em grande quantidade no solo portuguez, está já sendo explorado com grande exito, sendo a sua exportação para França, onde d'elle se extrae o radio, já muito importante.

O uranio é talvez o minerio que no nosso paiz existe, que mais compensa a despesa feita com a sua exploração. Substituindo o tangstenio hoje com vantagem o aço, são innumeradas as suas applicações industriaes, entre as quaes avulta a do fabrico d'armas de fogo. Cremos que é hoje o que a fabrica Krupp está empregando nos seus canhões.

Por aqui se póde avaliar do alcance a que a nova tarifa tende com os preços que nos dá de 11 reis por tonelada e kilometro, até 100 kilometros, e com o minimo de 660 reis por tonelada, e de 10 reis por tonelada e kilometro, de 101 a 253 kilometros, sujeito ao minimo de 1.100 reis por tonelada.

A'lem d'isto estabelece a nova tarifa bonus de 10 até 25%, aos expedidores que no prazo d'um anno attingam ou excedam minimos de toneladas que vão de 500 a 5.000.

A tarifa 8 de grande velocidade vem tambem desempenhar um papel importante, tal o de regular a entrada nas gares da Figueira, Luso e Guarda, estações que servem importantes centros de turismo e de tratamento sanitario, e portanto onde afflue grande numero de corretores d'hoteis.

Os preços dos bilhetes de assignatura, 1\$500 por mez, e 4\$000 reis por trimestre, são baratissimos, pelo que terão, sem duvida, um bom aproveitamento por parte dos interessados.

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores estas duas tarifas, que, com certeza, vão ser recebidas com applauso geral.



XXIX

Inimigos das ruínas.—Baalbeck e os seus admiráveis templos.—Um colosso de pedra.—A linha do Libano.—Beyruth.—Uma cidade em estado de sitio.

Quem muito viaja encontra não só gente de todos os usos, costumes e raças, como de todos os gostos e modos de sentir e de pensar.

E isto, muitas vezes, causando-nos a mais justificada surpresa, pelo embate, entre a situação social e o presumido cultivo intellectual d'essas pessoas, e a orientação do seu espirito.

E' assim que nunca nos esquecerá a admiração que nos produziu, ha boas duas dezenas de annos, em casa do erudito velho Germond de Lavigne, o intelligente geographo que reunia á sua mesa os melhores intellectuaes da França, quando um dos seus commensaes se nos declarou absoluto inimigo... da musica! Para elle, a música, o som, a harmonia, eram uma coisa fastidiosa.

A arcada do melhor Stradivarius, ou o toque do berimbau, produziam-lhe a mesma sensação, desagradavel; uma volata de Caruzzo ou o latir de um cão, o mesmo arripio nervoso.

Olhámos o nosso vizinho na mesa, a ver se elle estava zombando de nós ou atacado de loucura, e entretanto a discussão generalizou-se, e tivemos que render-nos á realidade de que fallava serio e não estava doido. Era uma excentricidade do seu physico, nada mais.

Ha pouco, n'um hotel de Cauterets, outra singularidade se nos apresentou: uma senhora, assás intelligente tambem, mas que detestava as montanhas. Nem sequer era hollandeza, o que a desculparia pela ideosyncrasia da sua patria.

Na viagem do Libano tivemos por companhia, um sujeito americano que não ia a Baalbeck porque não queria ver ruínas. Fugira de Roma para não contemplar o Coliseum, os templos derruidos; fôra a Napoles e não quizera ver Pompeia; no Egypto não passara do Cairo!

Como nos lembrámos d'este original espirito de turista, ao entrarmos na pequena cidade do Sol!

Mal d'ella nos approximamos, o nosso olhar fica encantado com o espectáculo que nos offerecem aquelles adoraveis restos, que o tremer da terra, o vandalismo e o fanatismo dos homens ainda deixaram de pé.

Tal como os templos de Abu-Simbel são a chave de ouro da viagem no Alto-Egypto, as ruínas da acropole de Baalbeck são o fecho inolvidavel da excursão na Syria. E' indispensavel vê-las, e vê-las nas condições em que o fizemos, e de que nos applaudimos; chegando alli no comboio das 2 e meia da tarde, para só partir na manhã seguinte, tendo, portanto, tempo para bem ver aquellas preciosas ruínas.

Tres raças, tres epochas distinctas perpassaram sobre aquellas pedras, as removeram, as accommodaram aos seus usos, e não temos que agradecer á ultima ter completado a destruição encetada pelo tempo, transformando o muito que ainda restava dos sumptuosos templos em fortificações defensivas, nas interminaveis guerras da Edade-media.

A successão de templos occupava uma area de 290 metros de fundo, por 190 de largura.

Estas construcções podem dividir-se em tres epochas: os Romanos fizeram alli construir o grande templo ás tres

divindades de Heliopolis, o qual foi concluido, no seculo III, pelo imperador Caracalla.

Vem Theodosio no fim do seculo IV, e destroe aquellas edificações, aproveitando-lhes paredes e despojos para a construcção d'uma egreja.

Por fim, os Arabes, tres seculos depois, removem tudo e transformam os templos em fortificações.

Do grande templo do Sol pouco mais resta já do que as bellas 6 columnas do peristilo, de 19 metros de altura, com um trecho da cimalha, que o viajante avista de longe e que pela tarde, doirada pelo sol a sua pedra amarelada, produzem um effeito maravilhoso.

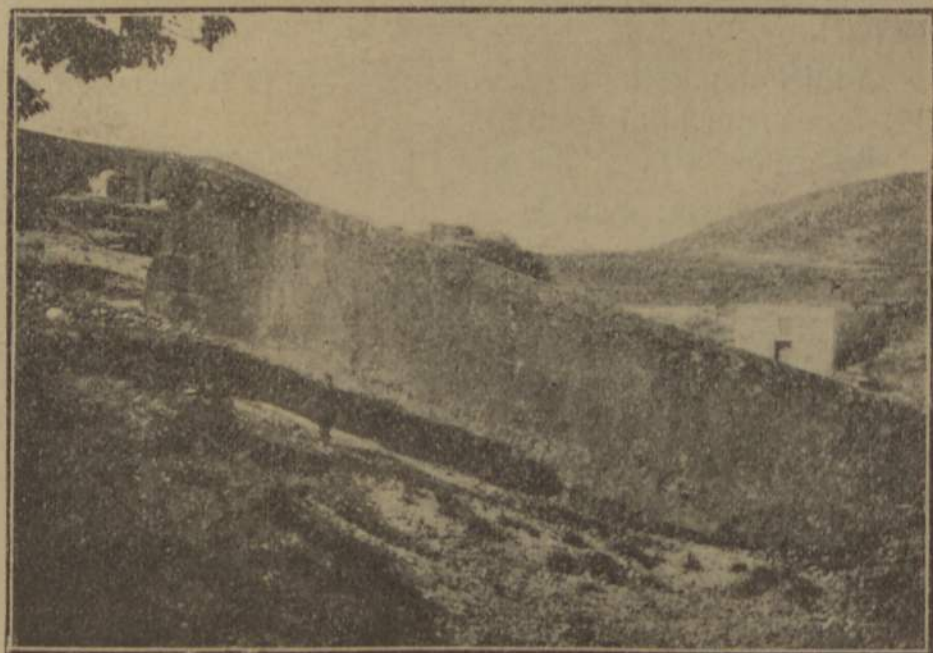
Como seria grandioso este templo cuja entrada era rodeada por 58 d'estas columnas de cêrca de 20 metros de altura e 7 de grossura! E que lastima que tudo esteja destruido e de tal forma que os Arabes até mutilaram primorosas esculpturas, para d'ellas arrancarem os grampos de ferro que prendiam as pedras!

A'lem d'aquellas havia ainda uma outra ordem de columnas, ao todo 132, e cada uma de uma só pedra de granito de Assuan.

Pensando-se na distancia que vae do Alto-Egypto ao local da obra, mais de 5.000 kilometros, e nas difficuldades de transportes n'esses tempos primitivos, fica-se boquiaberto sem se poder perceber como se podiam trazer monolithos de tal peso a tal distancia e em condições de chegarem inteiros.

Para os muros, foram as pedras extrahidas de uma pedreira proxima, e ahi se vê ainda uma, que ficou cortada e tem 21,35 metros de comprimento, 4 de largura e 4,33 de altura, ou sejam 370 metros cubicos e um peso de duas mil toneladas!

D'ella reproduzimos, a photographia que tirámos.



Baalbeck—Uma grande pedra de 2.000 toneladas

Ao sul está o templo de Baccho, um pouco mais pequeno, mas melhor conservado, vendo-se ainda primorosos ornatos em baixo-relevo, de uma finura surprehendente.

A' parte as ruínas, a cidade, ou melhor, a povoação, absolutamente nada tem; é pobrissima; e a respeito de hoteis, é possivel que o allemão seja soffrivel; aquelle em que nos alojámos, o *New*, é pessimo quanto aos quartos, posto que tenha mesa razoavel.

No dia seguinte, parte-se em sentido contrario até Rayat, e ahi, depois do almoço, toma-se o comboio para oeste, a seguir o itinerario que estabelecemos.

E' tambem um trajecto para fazer de dia, porque é dos mais interessantes que temos percorrido.

Vamos atravessar agora a enorme cadeia do Libano, pesarosos apenas de que o comboio não atinja a região dos celebres cedros, que temos que nos contentar em ver de longe.

Durante 10 kilometros a linha segue na planicie; ao fim d'elles sentimos o ranger dos dentes da roda entrando na cremalheira, e eis-nos a subir continuamente,

penosamente, até attingirmos o ponto mais alto da linha, a 1.487 metros.

D'esse ponto em diante, o panorama que se desdobra ante nós, é maravilhoso. Conforme o comboio vae descendo, novos horizontes se nos offerecem, d'uma variedade estonteadora. A enorme distancia, já vemos, lá em baixo, Beyruth, recostada á beira do mar, e para além, o Mediterraneo immenso, immensamente azul, bordado de uma orla de praias de areia dourada onde se distinguem aglomerações de moradias.

Para o Norte ostentam-se os cimos do Libano, com o seu grupo de cedros; junto a nós, uma successão de pequenas localidades modernas, de construcções europeias, elegantes, pertencentes a familias abastadas, de Beyruth, que alli veem passar a estação calmosa.

N'algumas d'ellas ha mesmo bons e elegantes hoteis, puramente do estylo dos de montanha da Suissa. Nem parece que estamos na Syria.

Um aspecto, porém, nos vem fazer lembrar a situação: n'uma estação, numerosas vendedeiras offerecem aos passageiros pão doce, que são umas folhas de massa finissima e molle, parecendo lenços de cambráia.



Vendedeiras de pão em Djedidé

Duas vezes o comboio tem que inverter a marcha, por ser tão apertado o espaço e tão ingreme a descida, que não houve meio de a fazer em curva.

Alé 7 kilometros do extremo da viagem, a descida é continua e pictoresca. D'ahi em diante podemos accelerar um pouco a marcha; o trem descreve uma grande curva em volta da cidade, despreza a estação central e vem deixar-nos no caes, junto do porto.

D'ahi aos hoteis perto é, porque elles são todos perto do mar. O Oriente onde primeiro tomámos logar, é razoavel; mas o Allemão é muitissimo superior, tanto em alojamento como em mesa, que é verdadeiramente de primeira ordem.

E' talvez o melhor hotel em toda a Syria, aqui o affirmamos sem que no-lo pedissem e menos no-lo encomendassem.

O correio, tambem alli, é separado por paizes: a posta ottomana, a franceza, a allemã, a ingleza, e não nos lembramos se tambem a austriaca. Mas ha a vantagem de ser tudo na mesma rua e proximo dos hoteis e do porto.

Pela noite uma surpresa nos esperava: ter que recolher antes das 10, porque a cidade foi declarada em estado de sitio desde que os Italianos fizeram a atrocidade de bombardeá-la, um mez antes da nossa entrada.

Tem, pois, que recolher-se ao hotel, quem não quizer sujeitar-se ao desgosto por que passou o consul belga, a quem não valeu a sua qualidade de auctoridade estrangeira para evitar que, encontrando-se na rua depois das 10, fosse passar o resto da noite na estação de policia.

E peior não succedeu ao consul portuguez, porque tratou de sahir a tempo, visto ser Italiano, e as auctoridades

Beyruthenses terem ordenado a expulsão de todos os filhos do paiz que lhes mandou, pela bocca dos canhões da sua esquadra, tão desagradaveis amendoas, pela Semana-santa.

A Questão do S. Gothardo

Com a devida venia, transcrevemos do «Journal des Transports», de 1 do passado:

«Occupam-se sempre na Suissa da questão do S. Gothardo. E' certissimo que a opinião publica se pronunciou contra o projecto de convenção elaborado pelo antigo Conselho-federal. Sabe-se que esta convenção dava ao estrangeiro, e sem limite de tempo, uma preponderancia temivel na administração d'este caminho de ferro. Os Suissos não estão dispostos a aceitar este rumo: não querem que esta linha seja internacionalizada. Como sahir, pois, do embaraço em que o Conselho-federal collocou a nação? A *Tribune de Genève* propõe uma solução. A seu modo de ver, o Conselho-federal não póde rejeitar completamente o trabalho anterior; mas, por outro lado, assumiria uma pesada responsabilidade se acceitasse tal qual é, com todas as suas disposições, a convenção anteriormente feita. A primeira que é necessario corrigir, é a que torna a convenção sem limite de tempo. Seria, no sentido litteral do termo, «eterna». E' preciso que isto não succeda, porque seria perder-se toda a esperança de modificar as clausulas (muito desagradaveis para a opinião publica na Suissa) que prendem a Suissa ás outras nações interessadas. E' certo, tambem, que as Camaras federaes poderiam rejeitar em bloco a convenção. Mas é pouco provavel que se chegue a uma solução tão radical. O melhor, segundo a *Tribune de Genève*, seria limitar o prazo da convenção, passando-o para vinte annos, por exemplo. Reservar-se-hia d'esse modo a possibilidade, quer de denunciar, ao cabo d'esses vinte annos, a convenção, se ella tivesse sido prejudicial aos interesses da Suissa, quer de continuar com ella, ou de a modificar, se assim fosse conveniente, renovando-a então novamente por outro periodo determinado. E' uma conclusão que parece de todo o ponto prudente, permitindo outrosim a alteração de mais algumas particularidades do alludido accordo internacional.



Mossamedes.—O estudo do caminho de ferro de Mossamedes pela Portella de Caongue, deve estar já terminado, segundo as ultimas noticias de Angola.

Moçambique.—Torna a fallar-se insistentemente na construcção de uma linha ferrea de Moçambique até á região dos Lagos. Parece que por ora se pensa porém sómente n'um caminho de ferro que chegue ate aos montes Namuli.

A bahia escolhida para testa de linha, será provavelmente a de Mocambo, e embora de começo attinja apenas umas dezenas de kilometros, já se terá dado assim um grande passo para o desenvolvimento e fomento do districto de Moçambique.

Inhambane.—A exploração d'esta linha vae dando muito bons resultados, tendo o trafego progredido bastante n'estes ultimos mezes.

Tem havido muitos pedidos de terrenos para exploração agricola em toda a região atravessada por este caminho de ferro, principalmente para os lados de Inharrime, terminus da linha.

Valle do Sado e porto de Setubal

O engenheiro Sr. Lisboa de Lima realizou, a 17 do corrente, acerca d'estes assumptos, uma interessante conferencia, em Setubal, na sala da Associação Commercial.

O conferente, auctor de um projecto para estas obras, descreve-lhe os topicos principaes.

O projecto include a rectificação geral da margem, desde Albarquel até bastante a montante da Pedra-Furada. Ao longo d'essa extensa linha, o terrapleno a conquistar á bahia será supportado por muralhas e empedramentos, apenas interrompidos pela abertura de entrada para uma ampla doca commercial, se se conseguir a demolição da parte avançada do baluarte da Conceição, ou pelas aberturas para duas docas, no caso de não ser possível aquella demolição.

As docas serão construidas do forte do Livramento para montante. Em grande extensão do caes será possível a atracação de navios até 6^m,50 de calado. E uma avenida marginal, ligando todos os caes e muralhas, facilitará acesso a todos os pontos do novo terrapleno.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 2.º semestre de 1912

(Conclusão)

262 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira-Baixa».

25 Titulos de 5 obrigações:

114— 115— 209— 400— 644— 1.349— 2.155— 2.156—
4.144— 4.299— 4.396— 4.407— 4.463— 4.606— 4.772— 4.792—
4.831— 5.179— 5.761— 7.113— 7.297— 8.830— 8.857— 8.902—
8.982.

137 Titulos de 1 obrigação:

9.084— 9.863— 10.355— 10.425— 10.432— 10.488— 10.489— 11.385—
11.387— 11.756 a 11.758— 12.021— 12.145— 12.307— 12.308— 12.347—
12.414— 13.322— 13.419— 13.604— 14.268— 14.312— 15.348— 16.353—
16.600— 17.576— 18.252— 18.924 a 18.926— 19.316— 19.843— 20.998—
21.570— 22.127— 22.660 a 22.662— 22.987— 23.238— 23.340— 23.838—
24.954— 25.286— 25.287— 25.625— 25.667— 25.768— 26.075— 26.666—
27.151— 27.152— 27.482— 27.599— 28.151— 28.152— 28.688— 28.895—
28.964— 28.965— 29.667— 30.005— 30.099— 30.100— 30.598— 31.460—
32.407— 32.425— 33.608— 33.799— 33.985— 34.008— 34.758— 34.959—
34.962— 35.407— 36.306— 36.446— 36.634— 37.726— 37.842 a 37.844—
38.008— 39.174— 39.764— 39.849— 40.011— 40.178— 41.195— 41.794—
41.917— 42.001— 42.285— 42.286— 42.457— 42.850— 43.248— 43.249—
44.410— 45.137— 45.215— 45.216— 47.145— 47.984— 48.062— 48.065—
48.066— 49.091— 49.092— 49.196— 49.949— 51.091— 51.835— 51.941—
52.594— 52.938— 54.345— 54.696— 54.865— 55.053— 55.226— 55.357—
55.370— 55.371— 55.802— 56.007— 56.455— 56.456— 56.630— 57.992—
58.032— 58.097— 58.139— 58.716— 58.749.

Todas estas obrigações teem o coupon n.º 35 e seguintes e o n.º 8 complementar e seguintes.

130 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau.

63 a 67— 921— 2.547 a 2.551— 2.985 a 2.991— 3.963—
4.160— 4.232— 5.294 a 5.297— 5.424— 5.771— 6.920— 8.772—
8.774— 8.775— 9.172— 9.173— 12.996 a 12.998— 14.024— 17.470 a
17.474— 19.005— 19.006— 19.106— 19.107— 19.428— 20.721— 20.722—
21.057— 21.058— 21.409 a 21.411— 26.737— 28.354— 29.116 a 29.118—
29.209— 29.762— 29.825 a 29.830— 31.805 a 31.812— 31.869 a 31.872—
32.014— 38.357 a 38.360— 40.634— 44.067— 44.068— 45.919— 45.920—
47.163— 49.591— 49.592— 49.666— 50.817 a 50.824— 53.453— 53.454—
54.862 a 54.864— 54.866 a 54.869— 54.885 a 54.887— 56.691— 56.692—

57.326—58.774 a 58.776—59.849—60.202 a 60.204—61.324—61.520 a
61.522—64.358—64.359—64.490.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 13 e seguintes.

60 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau.

1.667— 1.668— 3.549 a 3.553— 3.753— 6.272 a 6.275— 8.040—
8.464— 13.276— 13.671— 14.629— 14.630— 17.420— 17.595 a 17.597—
17.838— 18.963 a 18.968— 20.302— 20.303— 21.461— 22.225— 22.226—
23.161 a 23.170— 23.900— 23.901— 24.200— 24.201— 24.243— 24.244—
25.675— 26.894— 26.895— 28.098— 29.404— 30.132— 30.340— 30.341—
30.375— 31.658.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 38 e seguintes.

25 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau.

2 Titulos de 5 obrigações: 386— 461.

15 Titulos de 1 obrigação:

1.805— 4.470— 4.575— 4.661— 6.506— 6.507— 6.555— 7.131—
7.304— 7.367— 7.437— 7.622 a 7.625.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 34 e seguintes.

3 Titulos de 5 obrigações: 965—1.549—1.695.

35 Titulos de 1 obrigação:

3.442— 3.444— 3.463— 3.464— 3.972— 5.125— 5.126— 6.059—
6.242 a 6.244— 6.475— 6.613— 7.221 a 7.223— 7.231— 7.316—
7.389— 8.973 a 8.976— 9.989— 9.990— 10.155— 10.156— 11.047—
11.048— 11.692— 11.693— 12.875— 12.876— 12.878— 12.879.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 13 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Março de 1913.

Como administração publica nada houve durante a quinzena senão a aprovação pela camara dos deputados e pelo Senado, no mesmo dia e no intervalo de duas horas, da auctorização ao governo para cobrar de uma vez as duas prestações vencidas da contribuição predial. É justo, visto que já está a findar a epocha em que a segunda trimestral devia sêr paga.

Notou-se todavia, mais uma vez, o processo da rapidez, que o Sr. ministro das Finanças consegue imprimir ás aprovações das suas propostas.

A outra novidade foi haver bolsa nos dois dias que a egreja catholica consagra á commemoração da morte de Jesus. De nada isso valeu senão como manifestação de impiedade, e como incommodo para os funcionarios, que tiveram que ir ás repar) tições n'esses dias, porque as operações da 'bolsa na quinta feira foram irrisorias e nasexta absolutamente zero.

Um facto importante, no nosso mercado e dada a situação actual em que a desconfiança e o receio produzem o retrahimento dos capitais, foi a emissão de 2.000 acções do Banco Nacional Ultramarino, feita exclusivamente entre os accionistas e subscripta com excesso, tendo por isso que fazer-se rateio.

Como se sabe esta emissão destina-se a permittir ao Banco o alargamento nas suas operações e em especial para dotação da nova agencia aberta no Rio de Janeiro e a que está destinado um largo futuro.

Coincidiu ella com a noticia de que as acções d'este Banco passam a ser negociadas no mercado francez, o que é d'uma grande importancia; não admira, pois, que o syndicato internacional que garantiu firme a collocação do papel não tomado pelos subscriptores, nada tivesse a garantir.

Está já publicado o relatorio da Companhia Nacional de Caminhos de ferro, pelo qual se vê que as receitas do trafego se elevaram a 182 contos, contra 173 contos em 1911 e as despesas da exploração a 115 contos, contra 112 contos em 1911, sendo a media das receitas do trafego por kilometro de via de réis 984\$815, contra 936\$529 réis em 1911, resultante da media de 1:198\$054 réis na linha de Mirandella, de 1:209\$395 réis na de Vizeu e de 697\$850 réis na de Bragança.

O producto liquido da exploração no conjuncto das linhas foi de 66,5 contos, mais 6 contos que em 1911.

Aos 23 contos de lucro é proposta entre outras, a applicação de 9 contos para fundo de reserva que fica elevado a 65 contos e outros nove para dividendo que será, como dissemos ha quinze dias, de 1 por cento.

O Tribunal do Commercio sentenciou a favor da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes no processo que lhe moveu um obrigacionista para que fosse distribuido maior juro ás obrigações de 2.º grau.

A Companhia de Seguros Ultramarina teve de receita, no ultimo anno 88.632\$600 reis, mais 10,5 contos do que em 1911, e liquidados 11.320\$000 reis de que a Direcção propoz um dividendo de 8 p. c. passando 3 contos a fundo de reserva que fica assim elevado a 36,5 contos.

*

Os cambios continuaram a sua tendencia para a alta que se vae accentuando gradualmente.

Hoje ficou a libra a 5\$160 e 5\$190 reis.

O Rio Londres fechou a 16 1/8 ou 14\$883 reis fracos o prego da libra no Rio.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MARÇO		EM 15 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 5/16	46 3/16	46 9/16	46 5/16
» 90 d/v.....	46 15/16	—	47 1/16	—
Paris cheque.....	615	617	613	616
Berlim »	253	254	252 1/2	253 1/2
Amsterdam cheque	425	427	425	427
Madrid cheque	945	955	940	950

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	ABRIL													
	17	18	19	20	22	24	25	26	27	28	29	31	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,15	38,15	38,15	38,15	38,10	38,10	38,10	38,15	38,15	38,10	—	38,05	—	—
Divida Interna 3% coupon.....	38,10	38,05	38,10	38,15	—	38,10	38,15	38,20	38,20	38,20	—	38,10	—	—
» 4% 1888, c/premios.....	—	20.450	—	—	—	—	20.500	20.500	—	20.600	20.600	20.600	—	—
» 4% 1888/9.....	—	a55.000	c55.000	—	—	a55.000	—	c55.000	—	—	c55.000	—	—	—
» 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	a49.000	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 1905 c/premios.....	9.150	9.150	9.150	—	9.150	9.150	9.150	9.150	9.150	9.150	—	9.150	—	—
» 4 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	c80.000	—	c80.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	80.500	—	—	—	—	—	—	—
» Externa 3% coupon 1.ª série.....	66.200	—	66.300	—	—	66.300	66.300	66.400	66.500	—	66.600	66.700	—	—
» 3% 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 3.ª série.....	—	68.400	68.300	—	—	68.300	—	68.300	68.400	68.500	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	154.500	154.500	—	—	154.000	154.000	154.000	—	—	154.000	154.300	154.300	—	—
» Commercial de Lisboa.....	134.000	134.500	—	—	—	135.000	—	—	—	—	134.800	—	—	—
» Nacional Ultramarino.....	106.000	106.000	106.000	106.000	—	103.500	102.000	102.000	102.100	103.000	103.000	103.100	—	—
» Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	100.000	—	100.100	100.300	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port.....	—	—	66.500	—	—	—	—	—	66.000	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional.....	—	4.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	71.000	71.000	—	71.000	—	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	c61.500	c61.700	c61.800	c62.000	—	c62.000	c62.100	c62.100	—	—	—	c62.000	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	87.800	88.000	88.000	—	—	88.400	88.500	—	88.500	—	—	88.700	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	63.500	63.300	63.300	—	—	63.500	63.500	—	—	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	51.900	51.900	51.750	—	—	51.800	—	51.800	51.800	51.700	51.700	51.650	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16.950	16.950	—	—	—	—	16.900	16.950	—	—	16.950	17.000	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.000	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	63.500	—	—	c63.500	—	—
» prediaes 6%.....	—	—	89.500	—	—	—	—	—	—	89.800	—	—	—	—
» 5%.....	78.700	78.800	—	—	—	—	—	—	78.800	—	78.800	78.800	—	—
» 4 1/2%.....	75.000	75.000	75.000	75.000	—	—	—	75.000	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	325	330	330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	—	35,50	—	35,75	—	—	35,60	—	35,75	36	37	—	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante.....	452,50	447,50	448	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	305	302	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau..	308	307	310	308	—	—	—	305	307	308	307	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau..	255	254	253	252	—	—	257	250	250	252	251	—	—	—
» Companhia da Beira Alta.....	280	278	278	279	—	—	280	278	280	283	282	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	174,75	172,50	175	175	—	—	175	174	176	179,50	183	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	63,50	63,50	63,50	63,50	—	—	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	84,87	84,87	—	84,50	—	—	84,62	85	84,62	—	85,00	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	18 Março	1.073	1.255.999.000	1.073	1.241.673.000	+ 14.326.000	1.170.054	1.157.197	+ 12.857
	Vendas Novas...	" "	70	30.060.000	70	19.832.000	+ 10.228.000	429.428	283.314	+ 146.114
	Coimbra a Louzã.	" "	29	5.913.000	29	6.299.000	— 386.000	203.896	217.268	— 13.372
Sul e Sueste.....	20 "	681	382.270.456	681	368.975.765	+ 13.294.691	561.336	541.814	+ 19.522	
Minho e Douro	28 Fevereiro	433	270.252.000	433	248.332.096	+ 21.919.904	624.138	573.515	+ 50.623	
Beira Alta	18 "	253	66.482.934	253	62.287.936	— 4.194.998	262.778	246.197	— 16.581	
Companhia Nacional	25 "	185	24.371.896	185	22.378.726	+ 1.993.170	134.651	120.966	+ 13.685	
Guimarães	31 Dezembro	56	147.457.440	56	146.822.825	— 634.615	2.633.168	2.621.836	— 13.800	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	168.323.442	64	172.850.887	— 4.527.445	2.630.053	2.700.795	— 11.332	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Março	3.681	27.102.773	3.681	26.572.737	+ 530.036	7.362	7.218	+ 144	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	23.946.756	3.664	23.324.197	+ 622.559	6.535	6.365	+ 170	
Andaluzes	" "	1.083	4.596.339	1.083	4.926.439	+ 330.100	4.244	4.548	+ 304	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	20 "	777	1.921.600	777	1.897.249	— 24.351	2.473	2.441	— 32	
Lorca a Baza e Aguilas.....	22 "	168	1.024.181	168	827.238	+ 196.943	6.096	4.924	+ 1.172	

Em prol da amnistia

Não costumamos occupar-nos de produções poeticas mas não podemos deixar de agradecer um exemplar de uma obrinha, constituida por um grupo de cinco mininos sonetos, e firmada por *Ondina*, pseudonymo, sem duvida o de uma boa poetisa e de um raro coração. Os versos são um appello ao primeiro magistrado da Nação, para que interceda pela sorte dos muitos presos politicos que estão gemendo em todas as prisões do paiz.

Alóra o merecimento dos versos, que é grande, grande é a ideia que os inspirou, pois parece que o melhor meio de pacificar os espiritos, e de acabar com as animadversões politicas, seria decerto a generosidade. Mas parece tambem não termos sido nós quem inventou o dictado *«plus fait douceur que violence»*.



Hespanha

A imprensa valenciana annuncia a chegada a Valença, do Sr. Eurico Broggia, que vem como representante de duas entidades financeiras, uma ingleza, e outra belga que parece estarem dispostas a construir o caminho de ferro directo de Madrid a Valencia, de accordo com o projecto do Sr. Carbonell, approved em concurso pelo ministerio do Fomento.

— Trata-se em Hespanha, activamente, da construcção do caminho de ferro estrategico de Torre-del-Mal.

— Será brevemente um facto, em terras da Galliza, a construcção do caminho de ferro de Villadrida Villa franca del Bierzo.

Espera-se a todo o momento a chegada dos engenheiros encarregados de estudar a linha de Pontevedra a Lugo, sendo de esperar que os trabalhos de construcção comecem ainda este anno.

— Foram sollicitadas, em Cadiz, concessões para mais tres linhas de tremvias electricos.

Russia

Foi publicado no boletim das leis russas, de 12 de Dezembro ultimo, o texto da concessão do caminho de ferro do Mar-Negro.

Esta linha será de futuro a unica via de Tuapse a Kvaloni, por Sukhum (cerca de 345 kilometros) e será explorada durante 81 annos pela companhia concessionaria, a partir do dia da sua abertura ao trafego. Finda a concessão, a linha, todo o material, etc. passará a ser propriedade do Estado. As despesas da construcção, material, etc., estão avaliadas em 145 milhões; a linha deve passar para a exploração durante os tres annos e meio que decorrerem depois de começada a construcção. No anno seguinte á abertura da linha, a companhia concessionaria procederá ao estudo d'uma linha de via larga de Tuapse para o Norte, por Ekaterinodar, Enem, Abinsk, Noverossik, Anapa e Kertch. A Companhia occupar-se-ha tambem do estudo do systema fluvial da região servida pela linha Tuapse-Kvaloni, com o fim d'utilizar tanto quanto seja possivel essas aguas para a força electrica.

Todo o material necessario para a construcção d'esta linha, rails, material circulante, machinas, telegrapho, etc. será construido na Russia. Só em casos especiaes, e com auctorização do ministro das Vias e Meios de communicacão, se poderá recorrer á industria estrangeira.

Paraguay

Ha muitos projectos de caminhos de ferro, submittidos á approvação do Congresso, e que provavelmente hão-de obtê-la.

Uma das linhas projectadas, é a que ha-de ligar Assumpção ás zonas meridionaes das regiões de Vileta, Oliva e Pilar, e que atravessará d'estarte os mais ricos territorios da Republica.

Tambem a Companhia do Central-Paraguay projecta estabelecer uma rede de 600 kilometros de linhas secundarias que confluirão todas com a linha principal de Assumpção-Encarnação.

Nova-Galles do Sul

Foi approved pelo Parlamento, segundo um annuncio do Governo, o projecto de construcção de uma rede metropolitana em Sydney.

As linhas subterraneas propostas unirão o porto ao populoso bairro suburbano de Balmain e ao rio Budi.

Está-se tambem construindo uma nova estação de «transformação», em White-Bay, que deverá ficar com cinco tubos alternadores.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1912.

(Conclusão)

Apesar de reconhecida a legalidade da arbitragem por as duas commissões nomeadas, o Governo recusa-se a pagar á Companhia as importancias devidas por garantia de juro e por complemento das despesas d'exploração, assim como a cumprir a arbitragem legalmente feita, retendo da importancia d'essas garantias, não só verbas com applicação indevida, mas indicada, como verbas para que não designa applicação, e que não tem direito nem motivo para reter.

A Companhia não tem nem pôde ter outra receita, que não seja o rendimento da linha, ou, na sua falta parcial ou total, a garantia do Estado, estabelecida no contracto de 25 de setembro de 1885.

Diminuindo esse rendimento, augmenta a garantia; e a Companhia, deixando de receber em rendimento, e sendo-lhe recusada a garantia, com manifesto desprezo de contractos legalmente feitos, não tem outros recursos, e é assim compellida a tomar resoluções extremas, que permittam, ainda dentro da letra dos contractos, equilibrar as suas despesas com as suas receitas.

N'estas condições, e em cumprimento das resoluções tomadas em assembleia geral de 15 d'Agosto p. p., o vosso Conselho d'Administração acaba de dar para Loanda as instrucções adeante transcriptas, de que foi enviada copia ao Ex.^{mo} Sr. Ministro das Colonias, para que, em qualquer tempo, o Governo não possa allegar desconhecimento, esquivando-se ás responsabilidades que possam derivar dos actos que a Companhia, forçada por elle, se vê na necessidade de praticar.

Vem a proposito fazer notar, que os Governos, não cumprindo as clausulas, a que por contractos legaes se obrigam, não deixam de aproveitar d'esses contractos o que lhes convem. Assim, do contracto de 20 d'Outubro de 1894, nullo em virtude da arbitragem, executam a disposição que deduz á Companhia 300\$000 réis por anno e por kilometro, para amortização d'uma supposta divida liquidada pela mesma arbitragem, pondo completamente de parte aquella em que o Estado, se obriga a dar á Companhia, durante o semestre e por conta da garantia de mesmo semestre, determinadas quantias.

Não é, porém, isto que a Companhia pede, não só porque não o julga necessario, mas principalmente porque tal contracto já não está em vigor. A Companhia pede apenas o que o Estado tem de dar-lhe, e que longe de ser por conta do que tem a receber, já está vencido ha muito.

Em conclusão: não se cumpre a arbitragem legalmente feita, assim como se não cumpre o contracto de concessão de 1885. O contracto de 1894 só é considerado em vigor, no que diz respeito á redução, que é feita á Companhia.

Nós confiamos em que, este procedimento do Governo para com a Companhia seja derivado de erradas informações, ou de um mal-entendido, e que, em breve o incidente estará sanado, para que todos possam trabalhar em beneficio commum; mas, se infelizmente assim não fôr, não é á Companhia que se podem imputar as responsabilidades dos resultados que d'ahi derivem, o que ella demonstrará com documentos, cabalmente e em occasião oportuna.

Instrucções

Se o Governo persistir em não cumprir a arbitragem feita e o contracto de 1885, não pagando á Companhia, não só o que lhe deve, mas ainda o que, pelo mesmo contracto, é obrigado a pagar-lhe, e isto até ao fim de mez de Novembro, telegrapharemos a V. Ex.^a, e, á recepção de telegramma, V. Ex.^a servir-se-ha pôr em pratica as instrucções que seguem auctorizadas pela nossa Assembleia Geral de 5 de Agosto p. p.:

1.^a licenciamiento de metade do pessoal de conservação de via, officinas e armazens;

2.^a redução temporaria de 20% nos vencimentos do resto do pessoal, que lhe será paga quando o Governo pague o seu debito á Companhia, sendo aqui feita igual redução aos corpos gerentes e pessoal diverso, exclusão feita dos Trustees e pessoal em Londres, por não ser isso permittido pelo contracto de curadoria;

3.^a encerramento temporario de todas as estações, cujo rendimento não cubra as despesas respectivas, e licenciamiento do pessoal que lhes pertence;

4.^a suppressão temporaria de todos os comboios, cujo rendimento não cubra habitualmente as despesas respectivas, não ficando em qualquer caso subsistindo mais de dois ou tres comboios por semana, como se faz no caminho de ferro de Benguella, dispensando tambem o pessoal que não seja indispensavel.

O contracto de concessão não marca numero determinado de estações, nem impede que estas se encerrem, provisoria ou definitivamente, portanto o Governo não pôde intervir n'este caso.

Com relação a suppressão de comboios, nada de positivo determina tambem o contracto. Mas, se em qualquer dos casos o Governo não concordar com o caminho que a Companhia é fatal-

mente forçada a seguir, e para que é impellida pelo proprio Governo, tem o recurso da arbitragem, estabelecida no mesmo contracto, e a que a Companhia não foge.

A recepção da presente, V. Ex.^a servir-se-ha prevenir o pessoal, fazendo-lhe saber quaes as instrucções que somos forçados a dar-lhe, para seu governo, procedendo á classificação do pessoal que terá de ser licenciado, devendo ser de preferencia: 1.º, o menos habilitado; 2.º, o pessoal indigena ou admittido lá, visto não se ter deslocado d'aqui; 3.º, o mais moderno; 4.º, o menos necessitado, tudo subordinado ao bom criterio e espirito de justiça, de que V. Ex.^a tem dado sobejas provas.

Fazendo esta prevenção ao pessoal, V. Ex.^a servir-se-ha fazer-lhe ver da nossa parte que tomamos tal resolução com grande desgosto, e forçados pela attitudo do Governo para com a Companhia.

Mais fará ver ao pessoal, que nunca, desde a organização da Companhia, os accionistas receberam um só real de dividendo, como se pôde ver dos relatorios da mesma, e que, apesar d'isso, nunca a Companhia se lembrou de constituir esse dividendo á custa de sacrificios ou reduções no vencimento do pessoal, antes tem sempre procurado beneficiá-lo na medida das suas forças, augmentando os vencimentos áquelles a quem é de justiça, como ainda não ha muito fez ao pessoal de movimento. Não é, portanto, para constituir um dividendo para as acções, que toma medidas tão extraordinarias; é pela impossibilidade de manter a situação tal como está, em vista da diminuição do rendimento e principalmente pela falta de pagamento por parte do Governo do que deve pagar-lhe. E' este um caso absolutamente anormal e extraordinario e uma situação em que nunca a Companhia se encontrou, mesmo antes de ser feita a arbitragem.

Deve, pois, todo o pessoal ficar certo de que o Conselho o considera, pela forma porque tem cumprido os seus deveres e pela dedicação que tem mostrado pelo serviço da Companhia e que continuará a empregar todos os esforços para que a situação se regularize, afim de se poder continuar a trabalhar em beneficio de todos. Por isso, regularizada a situação, a Companhia procurará indemnizar o pessoal que soffrer redução nos seus vencimentos, e reintegrar nos respectivos logares aquelle que fôr licenciado.

Quanto a material, ficam suspensos todos os fornecimentos, mesmo do mais necessario; e, se V. Ex.^a vir que a conservação da linha ou do material periga com isso, queira fazer-nos uma exposição justificada da situação e dos seus inconvenientes, para nós remettermos aos *Trustees*, afim de que elles, se assim o entenderem, providencieiem nos termos do art. 19.º do seu contracto.

Pelo que respeita a carvão, tem V. Ex.^a lá o preciso por emquanto, não devendo ceder a ninguem quantidade alguma. Se a situação não se liquidar até ao fim do anno, epocha em que é necessario seguir novo carregamento, ou a Companhia não obtiver os necessarios recursos, não haverá remedio senão suspender-se a exploração por completo, sendo os *Trustees* igualmente avisados para providenciarem nos termos do seu contracto.

SENHORES ACCIONISTAS:

Pela exposição que acabamos de fazer-vos, vereis que o vosso Conselho d'Administração tem procurado cumprir, quando a oportunidade se tem apresentado, as resoluções que tomastes com relação á situação que nos foi creada. Tem, para esse fim, empregado todos os esforços possiveis, e faz votos por que todos se compenetrem da gravidade da situação, que pôde trazer difficuldades grandes, se a questão continuar a ser tratada, por parte d'aquelles a quem compete resolvê-la, da forma por que tem sido tratada até aqui.

Porto, 31 d'Outubro de 1912.

Pelo Conselho d'Administração,

Augusto Gama

Jorge Pinto da Silva

José Augusto Monteiro.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em harmonia com o que dispõem os nossos Estatutos, vimos apresentar-vos o nosso parecer sobre o Relatorio e Balanço, que o Conselho d'Administração vos vae submeter.

Tendo examinado os livros da escripturação da nossa Companhia, e documentos comprovativos das respectivas contas, achamos tudo na melhor ordem, e os lançamentos feitos com toda a clareza, estando o Balanço em perfeito accordo com o que consta dos livros.

Somos, pois, de

PARECER

1.º Que aproveis o Balanço e Relatorio apresentados;

2.º Que louveis o mesmo Conselho pela forma como zelou os interesses da nossa Companhia.

Porto, 4 de Novembro de 1912.

O Conselho Fiscal,

Arthur Maia Mendes

Carlos da Motta Marques

Guilherme Gama.

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado DIRECCÃO DO SUL E SUESTE Construcção da linha do Sado

No dia 3 de Abril de 1913, pelas treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul-e-Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas, abaixo designadas, de construcção de edificios de estações e suas dependencias, nos lanchos de Alcaer a Garvão, da linha do Sado:

N.º	Designação	Base de licitação	Deposito provisorio
7.º	Estação de Grandola e suas dependencias.....	12:062\$187	301\$555
L:	Estação de Alvalade e suas dependencias.....	7:257\$747	181\$445
O:	Estação das Ermidas e suas dependencias.....	6:713\$937	167\$850

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

O deposito provisorio deve ser feito até ás quinze horas do dia 2 do referido mez.

Os programmas do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e nas sedes das Secretarias das 2.ª e 3.ª Secções de Construcção, em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados, todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

No dia 3 do proximo mez de Abril de 1913, pelas doze horas perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada da construcção e montagem de dois tramos metallicos solidarios, de taboleiro superior com 50 metros cada um, entre os eixos dos apoios, para o viaducto do Corona, da linha do Sado, e das grades de ferro nos passeios dos seus encontros e muros de avenida.

A base de licitação é de 19:300\$000 reis, e o deposito provisorio de 482\$500 reis.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Largo de S. Roque, n.º 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da 2.ª Secção de Construcção, em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

No dia 3 do proximo mez de Abril de 1913, pelas 12 horas perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de construcção e montagem de dois tramos metallicos solidarios, de taboleiro superior com 50 metros cada um, entre os eixos dos apoios, para o viaducto do Barranco, da linha do Sado, e das grades de ferro nos passeios dos seus encontros e muros de avenida.

A base de licitação é de 19:300\$000 reis, e o deposito provisorio de 482\$500 reis.

O programma do concurso e do caderno de encargos estão patentes na secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Largo de S. Roque 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto e na sede da 2.ª secção de construcção, em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de carris usados

Esta Companhia tem para vender carris d'aco usados, ao preço de 25 e 30 reis cada kilo, no seu deposito de Figueira da Foz, fazendo abatimento quando por quantidades superiores a 8.000 kilos.

São muito proprios para a construcção de pequenas pontes sobre vallas, vigamentos de coberturas, postes telegraphicos, pavimentos d'abobadilhas em terraços, etc.

Ha boccos de carris de varias medidas. Tambem se cortam de conta do comprador.

Dirigir pedidos aos Chefes das estações, ou ao Chefe dos Armazens Geraes, na Figueira da Foz.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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—Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de 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 Viuvade Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 45	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
3 5	3 35	4 35	4 15
4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	6 6	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
6 50	7 21	8	8 30
7 20	7 50	9 45	10 15
7 49	8 19		
8 57	9 28		
10 5	10 41		

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
b 7 15	8 6	6 25	7 31
b 7 45	8 36	b 7 20	8 7
b 8 20	9 11	7 50	f 8 57
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9
a 9 45	10 21	8 50	f 9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22
11 20	12 28	b 10 13	11
w 12 5	1 8	a 10 30	11 6
b 1 10	2 1	11 20	12 26
w 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	w 2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	b 2 15	3 2
b 3 25	f 4 16	3 50	4 56
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7
b 5 15	6 6	a 6	6 36
b 5 45	f 6 36	b 6 20	7 7
b 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
7 15	8 6	b 7 50	8 37
f 7 25	8 33	8 25	9 31
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
b 10	10 51	10 43	w 11 45
10 35	w 11 38	11 25	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	12 55	l 1 55
b 11 55	w 12 45		
b 12 50	1 26		
12 55	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2 32	2 53	3 21	
3 43	4 15	4 55	5 27
7 55	8 35	6 22	6 59

Mais os de Cintra.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 17	8 48	5 30	6 37
8 36	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	a 8 30	9 9
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
a 5 15	5 57	1 22	2 22
5 33	6 46	3 19	4 20
a 6 25	7 14	a 4 14	4 53
7 15	8 22	5 14	6 20
9 7	10 17	a 6 27	7 7
10 29	11 34	7 30	8 29
11 35	12 37	9 12	10 10
1	2 10	11 3	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 35	7 45	f 6 40	6 50
f 5 5	5 13	f 9 52	10
f 7 45	7 57	f 7 25	7 35

RT.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8 50	9 33	10 43	11 26
11 45	12 28	1 30	2 14
12 45	1 29	2 45	3 28
2 53	3 36	5 34	6 13
4 5	4 48	6 42	7 29
7 1	7 38	7 53	8 36
7 48	8 28	8 50	9 34
9	9 43	10 42	11 26
10 36	11 19	11 40	12 24

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 58	8 14	5 42	6 58
10 12	11 32	7 5	8 29
1 44	3 2	8 40	10
a 5 9	6 1	11 45	1 11
5 42	7 4	3 19	4 46
11 53	1 13	9 8	10 34
1 18	2 36		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 22	10 44	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 25	11 4	5 20	11 5
5 8	10 14	12 7	12 50
		7 35	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
7 25	11 23	7 30	11 5
		5	8 10
		11 40	4 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R	
a 11 30	2 45	a 7 8	10 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 17	7 12	6
9 25	3 46	a 8 39	2 31
11 36	11 41	a 3 49	1 13
d 6 17	e 1 15	a 5 55	11 53
a 6 55	12 30	8 5	6 25
9 35	7 41		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone	Porto	
e 4 34	2 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 36	7 10	8 30	a 2 31
l 5 2	10 10		6
8 10		l 9 48	2 45
9 35	8	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	a 2 31	
a 5 2	l 12 10	6 45	6
8 10	7 40	6 24	1 13
9 35			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 36	11 50	4 55	a 2 31
8 10	10 2		6
9 35		3 45	a 1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Guarda	Entrone	
5	9 56	5 43	9 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Caldas	Lisboa	
7 55	1		6 59

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	5 45	12 23
4 20	12 46	3 45	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
4 20	12 54	3 5	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
12 45	6 57	8 36	2 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
3 5	3 26	12 25	12 46
8 38	8 59	3 45	4 6
		9 15	9 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Alfarellos	Entrone	
3 22	11 7	2 50	9 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1 10	3 59	4 39	7 11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 1	11 25	5 7

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 50	6 48	11 25	1 3
		10 50	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
3 59	6 12	6 28	8 35
11 35	1 52	2 8	4 16
4 51	7 4	7 20	9 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	10 40	11 37
12 40	1 33	4 12	5 9
5 17	6 13	9 50	10 53
8 46	9 38	11 10	12 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
6	7 28	5 30	7 12
4 10	5 38	8	9 39
12 16	1 53	6 14	9 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10 18	2 47	6	8 26
2 27	4 51	11 27	2
6 41	9 31	7 10	9 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os da Figueira.			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
8 25	9 49	5 35	7 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 20	10 56	7 20	10 2
5 35	8 19	4 50	7 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Albergaria	Aveiro	
9 40	11 36	6 35	8 31
3	4 40	11 5	12 45
7 15	9 11	2 50	4 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
BEIRA ALTA			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 40	9 46	4 30	6 37
2 50	4 54	10 50	12 53
8 10	10 5	5 30	7 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5	12 54	4	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10 40	4 46	2 15	9 25
a 2 52	7 51	10 6	5
11 15	6 23	a 2 26	6 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
12 40	2 10	6 20	7 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
SUL E SUESTE			

8 35	10 10	8 48	10 20
11 10	12 51	10 50	12 10
2 45	4 18	2	3 40
4 30	5 51	5 13	6 40

1.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 8

Applicavel desde 1 Abril de 1913

Bilhetes mensaes e trimestraes d'admissão nas plataformas das estações de Figueira da Foz, Luso e Guarda

Bilhetes mensaes 1\$500 reis

Bilhetes trimestraes. 4\$000 reis

Condições

- 1.^a — Estes bilhetes são pessoas, intransmissíveis e exclusivamente destinados aos **corretores d'hoteis**.
Os seus portadores, que só podem assistir á chegada e partida de todos os comboios, devem apresentar-se decentemente vestidos, devendo os corretores usar bonet com emblema fixo, onde se leia o nome do hotel a que pertençam.
- 2.^a — E' expressamente prohibido aos seus portadores acercarem-se em extremo dos passageiros, sendo-lhes apenas permittido que a distancia conveniente, com brandura e urbanidade, annunciem os hoteis que representam. Egualmente lhes é interdicto encarregarem-se do transporte de bagagens que os passageiros tragam consigo nas carruagens; este serviço deverá, quando os passageiros o desejem, ser prestado pelos carregadores de numero, a esse fim destinados.
- 3.^a — Aos portadores d'estes bilhetes, que transgridam as disposições da presente, será o bilhete cassado, sem que ao interessado assista o direito de reclamação alguma, e tomada nota para a interdicção de nova concessão aos mesmos transgressores.
- 4.^a — As requisições d'estes bilhetes serão feitas por escripto na estação respectiva com cinco dias de antecipação, indicando o hotel a que pertençam, o nome do interessado, e contra entrega da importancia dos bilhetes requisitados e apresentação d'uma photographia do corretor, medindo 50x60 millimetros para ser collada no respectivo bilhete.
Além do custo de cada bilhete, terá de ser satisfeita a importancia de **1.000** reis a titulo de deposito, que será restituída pela Companhia em troca do bilhete, dentro do praso maximo de oito dias a contar do termo da sua validade.
Passados oito dias perde o requisitante o direito ao deposito, sem prejuizo de procedimento a seguir contra quem tentar fazer uso do bilhete caducado.

Fica pela presente annullada a Instrucção n.º 2, de 1907.

Lisboa, 24 de Março de 1913.

O Administrador Delegado
Luiz Ferreira da Silva Vianna.

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 19

Em applicação desde 1 de Abril de 1913

PARA O TRANSPORTE DE

Minerios em bruto e quartzo em pedra, triturado ou moido por wagons completos de 10.000, 12.000 ou 15.000 kilos, ou pagando como tal

PREÇOS

Até 100 kilometros 11 reis por tonelada e kilometro — com o minimo de 660 reis por tonelada.
De 101 a 253 kilometros 10 reis por tonelada e kilometro — com o minimo de 1.100 reis por tonelada.

CONCESSÃO ESPECIAL

O expedidor que, em seu nome e durante o praso de um anno a contar da data da primeira remessa, effectuar transportes das mercadorias supra, nas condições d'esta tarifa, que attingam ou excedam o minimo de **500 toneladas**, terá direito ao reembolso que, segundo o quadro abaixo, corresponda ao numero de toneladas que, de cada uma das referidas mercadorias, tiver transportado, conforme os minimos de tonelagem indicados no mesmo quadro.

Attingindo ou excedendo...	500 toneladas	— 10 %	de reembolso
» » » ...	1.000	» — 15 %	» »
» » » ...	3.000	» — 20 %	» »
» » » ...	5.000	» — 25 %	» »

Para este effeito serão remettidas ao Serviço da Fiscalisação d'esta Companhia, em Figueira da Foz, dentro do praso maximo de 6 mezes a contar da data da ultima remessa, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente **Concessão especial**, afim d'aquelle Serviço proceder á respectiva liquidação.

CONDIÇÕES

1.ª — Manutenção. — As operações de carga e descarga serão feitas de conta e risco dos expedidores e consignatarios.

2.ª — Impostos e despesas accessorias. — Nos preços da presente está incluído o imposto de transito. — Não estão porém comprehendidos nenhuns outros impostos, nem os direitos de evoluções e manobras de 200 reis por tonelada.

§ unico. — A redução das percentagens fixadas na **Concessão especial**, incide unicamente nos preços de transporte d'esta tarifa, e não nas despesas accessorias.

3.ª — Fornecimento de material. — A Companhia só se obriga a fornecer material descoberto para os transportes effectuados por esta tarifa.

Os expedidores poderão, comtudo, resguardar a mercadoria com encerados seus ou alugados ao Caminho de Ferro, nas condições da respectiva tarifa.

4.^a — Retorno d'encerados. — A Companhia encarrega-se, de officio, de devolver ás estações de procedencia, immediatamente após a retirada das remessas, os encerados que tiverem servido para resguardo da mercadoria, mediante o pagamento de 40 reis por encerado, mais os direitos que correspondam por guia, registo e impostos. Este transporte será feito sem responsabilidade para o Caminho de Ferro.

5.^a — Declinação de responsabilidade. — A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos atrasos que estes transportes possam soffrer devido á falta de material.

6.^a — Applicação de officio. — Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas nas condições por ella exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o remetente não reclamar por escripto na nota d'expedição a applicação d'outra.

Em tudo o que não seja contrario ao que se estipula na presente, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

Lisboa, 24 de Março de 1913.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

PREÇOS

Até 100 kilometros 11 reis por tonelada e kilometro — com o minimo de 600 reis por tonelada.
De 101 a 200 kilometros 10 reis por tonelada e kilometro — com o minimo de 1.100 reis por tonelada.

CONCESSÃO ESPECIAL

O expedidor que, em seu nome e durante o prazo de um anno a contar da data da primeira remessa, effectuar transportes das mercadorias supra, nas condições d'esta tarifa, que attingam ou excedam o minimo de 500 toneladas, terá direito ao reembolso que, segundo o quadro abaixo, corresponde ao numero de toneladas que, de cada uma das referidas mercadorias, tiver transportado, conforme os minimos de toneladas indicados no mesmo quadro.

Attingindo ou excedendo...	500 toneladas	— 10 % de reembolso
1.000	— 15 %	
2.000	— 20 %	
5.000	— 25 %	

Para este effecto serão remessadas ao Serviço da Fiscalização d'esta Companhia, em figura de Fox, dentro do prazo maximo de 6 meses a contar da data da ultima remessa, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente Concessão especial, sob d'aquele Serviço proceder á respectiva liquidação.

CONDIÇÕES

- 1.^a — Manutenção.** — As operações de carga e descarga serão feitas de conta e risco dos expedidores e consignatarios.
- 2.^a — Impostos e despesas accessorias.** — Nos preços da presente está incluido o imposto de transitio. — Não estão porém comprehendidos nenhuns outros impostos, nem os direitos de circulação e manobras de 200 reis por tonelada.
§ unico. — A redução das percentagens fixadas na **Concessão especial**, incide unicamente nos preços de transporte d'esta tarifa, e não nas despesas accessorias.
- 3.^a — Fornecimento de material.** — A Companhia se obriga a fornecer material despendido para os transportes effectuados por esta tarifa.
Os expedidores poderão, quando, trasgredirem a mercaderia com caracteres seus ou alheios no Caminho de Ferro, nas condições da respectiva tarifa.