

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.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 608

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'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Abril de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: Bilhetes e transporte de bagagens dos caixeiros-viajantes. — 3.ª ampliação á tarifa especial n.º 7 (G. V.). — 6.ª ampliação á tarifa especial n.º 8.



## SUMMARIO

Paginas

Trafego internacional, por Fernando de Sousa.....	113
Linhas ferreas inglezas, por Mello de Mattos.....	115
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.—Programma do Concurso para a construcção da linha ferrea de Portalegre.....	117
Viagens e Transportes.....	120
Notas de Viagem. — XXX. — (Illustrado). — Adeus ao turco. — Um costume original. — As consequencias do bombardeamento. — A Gruta dos Pombo. — O Ribeiro do Cão. — Um par independente.....	122
Linha de Portalegre.....	123
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	124
Boletim Commercial e Financeiro.....	124
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	125
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	125
Navegação para as colonias.....	126
Linhas portuguezas. — Regulamento da Circulação. — Sul e Sueste. — Louzã-Arganil.—Paialvo a Thomar.—Thomar á Nazareth.—Gaia a Paiva.—Beira Baixa. — Valle do Vouga. — Moçambique. — Lourenço-Marques. — Benguela.....	127
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — Franca.....	127
Arrematações.....	127
Agenda do Viajante.....	128
Horario dos combolos.....	128



## TRAFEGO INTERNACIONAL

Por varias vezes me tenho aqui referido ás illusões pertinazes que teem dominado muito bons espiritos entre nós, fazendo-lhes antever nas ligações ferro-viarias entre Portugal e Hespanha a origem de abundante caudal de trafego, a enriquecer, qual Pactolo, as nossas linhas ferreas. Os successivos desenganos occorridos não lograram dissipá-las.

A essas ligações sacrificámos por mais de uma vez as conveniencias internas no delineamento da nossa rede, o que não impede que igual tentação nos não assalte incorrigivelmente, sempre que se offerece ensejo.

Bem basta que para ter a continuidade das linhas peninsulares houvessemos renunciado á largura normal de via de 1,ª44, a principio adoptada, que nos facilitava a construcção e as acquisições de material circulante.

Inutil é recordar erros commettidos, sem remedio hoje. O que é util e pratico é defrontar resolutamente com a situação creada e procurar os meios de a melhorar, sem megalomanias, nem devaneios.

Temos ligações com as linhas hespanholas em 5 pontos: Valença, Barca de Alva, Villar Formoso, Marvão e Elvas, aos quaes procuramos accrescentar Chaves, Sendim na linha do Pocinho a Miranda e Villa Real de Santo Antonio.

O que é o trafego n'aquellas cinco fronteiras a despeito de todos os esforços empenhados, sabem-no todos e accusam-no por forma lamentavel as estatisticas, tanto de passageiros, como de mercadorias.

Os nossos portos de Lisboa e do Porto não recebem do

hinterland hespanhol o tributo que a sua situação geographica podia fazer esperar.

A não ser o *Sud-Express* e o rapido de Madrid, comboios de luxo com pequeno numero de logares, as caruagens atravessam a fronteira, quasi vazias, em todos os pontos de contacto com o paiz vizinho, e a circulação de mercadorias mantem-se muito inferior ao que era de presumir.

As barreiras alfandegarias com todos os estorvos, encargos pecuniarios e perdas de tempo que originam, contribuem notavelmente para essa situação, que provem em boa parte (para que nos havemos de illudir?) da tenuidade das forças attractivas que entre os dois paizes se exercem e da tendencia de ambos para o isolamento.

Procuram os Hespanhoes (e não os censurarei por isso) desviar para as suas linhas e portos o movimento commercial do paiz, que poderia ser encaminhado para os nossos. De Huelva a Vigo, por Zafra, Merida, Caceres, Plasencia, Salamanca, Astorga, Monforte e Orense, a Vigo, o *cinto de ferro*, linha paralela á fronteira, deriva o trafego para os portos do Sul e do Norte.

O trafego de transito entre Salamanca e a Galliza, que tem o seu natural caminho, mais curto e economico, pelas linhas do Minho e Douro, é vivamente disputado.

Não tenho n'este momento á mão dados estatisticos com que procure comprovar as asserções que deixo feitas; dispensa-as, porém, a notoriedade dos factos, infelizmente.

Achamo-nos acaso deante de um problema insolúvel? Devemos perder de todo a esperanza de ver melhorada a situação?

De modo algum, comtando, como disse, que não nos deixemos arrastar a previsões excessivas e optimistas, que nos façam perder a noção do que é pratico e realizavel.

Carecemos de melhorar o porto de Lisboa, de modo que tenhamos uma estação marítima digna d'esse nome e que em Santa Apolonia haja o desafogo necessario e caes acostaveis adequados ao trafego de transito. Bem empregadas serão algumas centenas de contos que se dispendam para esse fim, ainda mais uteis talvez que o dispendio que vae ser feito na doca de Santos.

Devíamos ter construido ha muito a linha de circumvallação do Porto, a ligar Leixões com a do Minho. Está em vespas de ser transformado em lei um projecto largo de melhoramentos no porto de Leixões, largo de mais para integral execução immediata, digno de applauso como desafogada previsão do futuro.

Percorrida rapidamente a primeira etapa; feita a ligação ferro-viaria de Leixões; gastos alguns centos de contos em melhoramentos no Douro, especialmente em estacadas acostaveis a jusante da Alfandega, ligadas por via de serviço com a estação de Porto-A, é d'esperar que as linhas do Douro e de Salamanca vejam engrossar por modo apreciavel (não em largas proporções) o trafego internacional, obtendo-se em ambas resultados lisonjeiros.

A construcção da linha de Ayamonte a Huelva e a ligação das duas testas de linha por um serviço fluvial, determinarão nova corrente, não caudalosa, mas também não

para desprezar; e a obra precisa, é em Hespanha que tem de ser realizada.

Emquanto essas obras se não realizem, vejamos o que é possível e necessario fazer para attrahir aos nossos caminhos de ferro mais intenso movimento de passageiros e mercadorias.

Pelo que respeita a passageiros, as providencias relativas aos caminhos de ferro carecem, para surtirem resultado que se veja, de serem conjugadas com muitas outras concernentes ao desenvolvimento do turismo, ou antes à sua criação, pois longe de progredirmos, temos perdido terreno n'este ultimos tres annos, mercê de causas que me absterei de enumerar.

Precisa Lisboa de hotel vasto, bem accommodado aos habitos e exigencias da Europa central e que o dispendio diario de 12 a 15 francos, em media, torne accessivel á grande massa dos viajantes. O mesmo se póde dizer, para mais tarde, de outros pontos do paiz, mas por agora terei em vista apenas o movimento transatlantico, que aproveite Lisboa como caes de embarque e desembarque.

E' preciso ainda que sejam quanto antes as nossas costas, e especialmente Lisboa, dotadas com a telegraphia sem fio.

Com as devidas facilidades a clientela abastada terá no *Sud-Express* diario e nos hotéis como o *Avenida-Palace*, os meios de fazer commodamente a travessia terrestre.

O que é preciso é que por esforços e sacrificios conjugados de todas as companhias interessadas, esse comboio veja reduzido de algumas horas o seu itinerario, e tenha diariamente duas carruagens pelo menos na sua composição, o que será, a um tempo, causa e effeito do desenvolvimento do trafego. Para isso trabalham as companhias e nas suas conferencias semestraes procuram adoptar de commum accordo as soluções praticas que podem apressar a realização d'esse ideal, sob a intelligente hegemonia do presidente das conferencias e digno director da Companhia Portugueza, M. Forquenot.

Ha, porém, que attender tambem ás bolsas mais modestas, proporcionando viagem mais rapida e mais comoda que pelos comboios correios.

O rapido tri-semanal Lisboa-Madrid é uma excellente solução do problema das relações com Madrid, Barcelona, Sul da França, Italia, assim como com a Andaluzia, logo que se assegure a regularidade do serviço Lisboa-Sevilha, ensaiado apenas durante dois mezes do outomno passado e feito extraordinariamente em certos dias por occasião da Semana-Santa e da feira.

A solução do problema das relações com Bordeus, Paris e a Europa-central é a que está hoje esboçada pelas ligações dos rapidos 55 e 56 da Companhia Real com os n.ºs 9 e 10 do Norte de Hespanha.

Louvavel iniciativa representa esse serviço, e para considerar são os sacrificios assumidos pelas companhias que o crearam, especialmente pela de Salamanca á Fronteira portugueza. Adquiriu a da Beira-Alta carruagens de *bogies* para esses comboios, sendo de esperar que aplanadas certas difficuldades, circulem entre Lisboa e Medina. Para que esses comboios se tornem conhecidos e acreditados, carecem de varias melhorias. Conviria que se partisse mais tarde de Lisboa; que na Beira-Alta deixassem de fazer serviço de mercadorias; que na fronteira portugueza, especialmente na vinda para Lisboa, não obrigasse a alfandega os passageiros a descerem para a visita dos volumes de mão a hora sobremodo incomoda; que se lhes assegurasse o jantar no comboio que dá seguimento ao n.º 10 do Norte, ou melhorando-se convenientemente o deploravel serviço do bufete de Medina; que se traga, por forma comoda, o tributo dos viajantes do Porto a esses comboios.

Ao mesmo tempo é preciso que os preços da viagem não sejam muito superiores aos da via maritima, que hoje desvia bastantes passageiros.

Com 36 horas entre Paris-Lisboa, preços razoaveis em

1.ª e 2.ª classes, carruagens commodas e bom hotel, de preços moderados, em Lisboa, não será preciso muito tempo para crear uma corrente de trafego compensadora do sacrificio.

Convem ao mesmo tempo melhorar, quanto possivel, o serviço Porto-Vigo e facilitar as viagens circulatorias, taes como Porto pelo Douro, Salamanca, Bussaco e Pampilhosa, ou vice-versa, e outras combinações que se adicionem ao itinerario principal do viajante em transito e permitam excursões interessantes.

Pelo que respeita a mercadorias, duas correntes importa distinguir: o trafego franco-hispano-portuguez e as relações entre Portugal e Hespanha.

A primeira pouco tem engrossado, a despeito dos esforços das companhias combinadas, por causa da victoriosa concorrência da via maritima e apesar das baixas tarifas estabelecidas, que o enorme percurso torna demasiado onerosas.

O alargamento do uso dos vagões com eixos intermutaveis, supprimindo transbordos, formalidades aduaneiras á passagem das fronteiras e as despesas correlativas, póde contribuir notavelmente para o incremento d'esse trafego.

Quando ao inter-cambio luso-hespanhol, a renovação do tractado do commercio sobre bases judiciosas e a unidade de acção e coordenação d'efforços das companhias e administrações combinadas são a condição indispensavel de um trabalho de conquista efficaç.

Infelizmente a tendencia é por vezes para o isolamento, para a acção refractaria a regras harmonicas, sendo a boa vontade dos dirigentes contrariada na execução.

Assim, é preciso não esquecer as condições do meio, tão differentes nos dois paizes. Em Portugal são pouco frequentes as reclamações e quasi nullo o recurso aos tribunaes. O que é cá excepção rarissima, é em Hespanha o pão de cada dia, vendo-se as companhias hespanholas obrigadas a sustentar os pleitos, julgados em harmonia com a lei hespanhola, como em Portugal o seriam segundo a portugueza.

Claro está que, n'esses pleitos, a respectiva companhia opera em nome e por conta do grupo associado na operação do transporte. Por elle paga as indemnizações, que teem de ser imputadas aos responsaveis, ou divididas a *pro rata* entre os interessados, segundo as circumstancias locais e as convenções celebradas.

Não póde nenhuma das entidades combinadas furtar-se ao encargo resultante de transportes em commum, invocando para isso regras ou leis do paiz, differentes das do outro, sob pena de crear aos associados uma situação intoleravel e contraria a todas as regras da justiça e equidade.

Um exemplo bem frisante póde ser adduzido: os transportes de peixe fresco de Portugal para Hespanha, que estão dando logar a numerosissimas reclamações e a pesadas indemnizações, causadas por quebras, por differença de pesagem, por demoras, etc., não podendo as companhias hespanholas acceitar encargos que ás portuguezas pertencem e que estas declinem com allegações improcedentes a ponto de ser denunciada a tarifa commum.

E' preciso que haja cuidado nas expedições; que as quebras sejam reguladas pelas normas vigentes em Hespanha; que se supprimam as verificações na transmissão; que se evitem todas as demoras e difficuldades com a alfandega; que os encargos das indemnizações sejam por todas partilhados.

E como este, outros casos poderia adduzir para mostrar que sem a íntima e harmonica cooperação das companhias, previamente regulada e preparada por estudos em commum, impossivel se torna desenvolver o trafego internacional.

Não devemos esperar milagres, mas não é licito desprezar conquistas modestas, mas apreciaveis, que a boa vontade e o trabalho intelligente e bem coordenado de todos tornarão possiveis.

J. Fernando de Souza.

# LINHAS FERREAS INGLEZAS

385.15 + (42)

A situação económica das linhas ferreas inglezas merece ser apreciada, especialmente agora que se agitam na Gran-Bretanha as questões da nacionalização e do resgate dos caminhos de ferro.

Segundo o livro publicado na Belgica pelo Sr. P. Defrance, sob o titulo «Les Chemins de fer de la Grande-Bretagne et de l'Irlande», em 1850, no inicio da exploração, as receitas brutas atingiram 13.200.000 libras esterlinas; em 1860 regulavam por 28 milhões, mais de 45 milhões em 1870, dez annos depois já estavam em 65.500.000 libras esterlinas, para se approximarem de 105 milhões de libras em 1900, ultrapassando em 1907 a somma de 121.500.000 libras.

As receitas liquidas accusaram 14.500.000 libras em 1860, perto de 32.000.000 vinte annos mais tarde, e 40.000.000 no ultimo anno do seculo passado, isto é em 1900, subindo sempre até 45.000.000 esterlinos em 1907.

A crise que se deu no fim d'este anno teve apenas influencia transitoria, porque em 1910 já essas receitas chegavam a 124 milhões esterlinos, e parece que a 126.500.000 Lbs. em 1911, embora este ultimo valor seja hypothetico, visto que se calcula que não se alterasse a importancia de nove e meio milhões esterlinos, provenientes das receitas diversas de 1910.

Por muito brilhantes que sejam estes valores cobrados, é sem duvida necessario ter egualmente em consideração as despesas n'estes mesmos exercicios.

Ora, em 1860, as despesas não excederam a 13 milhões esterlinos e trinta annos depois excediam 43 milhões, elevavam-se a 70 em 1905 e 76.500.000 Lbs. em 1907.

As companhias, em presença de difficuldades que levaram algumas d'ellas a fusionar-se, não podendo elevar as suas tarifas e vendo crescer as exigencias do seu pessoal, procuraram attenuar as despesas de exploração.

Supprimiram alguns serviços, a despeito da opposição teimosa d'algumas das localidades interessadas. Para moderarem as despesas de tracção, augmentaram a capacidade dos seus vagões, a possança das suas locomotivas e a tonelagem dos seus comboios, com o intuito de reduzir por esta forma o percurso kilometrico dos seus trens de mercadorias.

Todavia, apesar d'estes esforços das administrações technicas das empresas ferro-viarias da Inglaterra, as despesas subiram a 75 milhões e meio esterlinos em 1910, e calculava o Sr. Defrance que excederiam algum tanto 78.500.000 Lbs. em 1911.

Embora os coefficients de exploração não possam considerar-se como criterio absolutamente seguro para a apreciação do estado financeiro das linhas britannicas, se se tiver tambem em vista a relação entre as receitas liquidas e o capital desembolsado, verifica-se que a situação annualmente se modifica de maneira bastante pouco favoravel.

Em 1860, a relação entre as receitas liquidas e o capital empregado, era de 4,19 por cento, subindo a 4,41 em 1870, em que attingiu o maximo, porque de então para cá tem sempre decrescido, visto que não excedia 4 por cento em 1890 e 3,41 em 1900.

Os 45 milhões esterlinos de receitas brutas em 1907 não deram senão uma percentagem de 3,47 entre as receitas liquidas e o capital dispendido.

Os esforços da administração technica vagamente apontados nas linhas anteriores d'este artigo, pouco elevaram estas percentagens, que foram respectivamente 3,59 e 3,67 em 1910 e 1911.

Se em lugar de se argumentar por annos, se fizer a comparação por periodos, conforme o Sr. Defrance, vê-se que, de 1871 a 1875, o rendimento medio do capital foi

de 4,56, descendo a 4,22 entre 1881 e 1885; a 3,8 no periodo de 1891 a 1895 é a 3,38 no primeiro quinquennio d'este seculo, que a custo sobe a 3,42 no segundo e portanto não accusa progresso.

Em referencia ao coefficiente de exploração, de 47 por cento em 1860, passava a 51 em 1880; 54 em 1890, 62 em 1900 e desde então por vezes chegou a 63 e 64 por cento.

Quanto á remuneração do capital, convem notar que a legislação ingleza permite a emissão de acções privilegiadas e acções ordinarias. Ora d'estas ultimas, no conjunto das seis grandes redes inglezas, 14 por cento não receberam dividendo algum; 27 por cento apenas tiveram um rendimento variando de meio por cento a 3 por cento; 47 por cento d'estas acções já receberam de 3 a 6 por cento, e superior a este ultimo só coube a 12 por cento das acções ordinarias.

Uma situação d'esta ordem, n'um paiz onde o espirito civico está educado de modo que todos se interessam pelos assumptos de interesse publico, não tardou em despertar as *suggestions* que appareceram nos periodicos inglezes. De todas ellas se deduz que se impõe como necessidade impreterivel modificar o actual estado de coisas, e, apreciando as soluções propostas, conclue o Sr. Defrance que se reconhece quasi que geralmente que se não pôde manter a antiga politica de concorrência illimitada, sujeita ás obrigações impostas pelo parlamento.

E' singular que o numero de janeiro passado do *New York Engineering News* publique um artigo, que, rebatendo affirmações do congresso de navegação que no anno passado se realizou em Washington, venha a confirmar a incompetencia parlamentar que a proposito da politica ferro-viaria ingleza sustenta o Sr. Defrance.

Convem talvez abrir aqui um parenthese para fazer uma digressão, embora curta, através do artigo da revista norte-americana acabada de citar.

O Sr. Jorge Clinton disse no congresso de Washington de que se fallou: «O congresso está cem vezes melhor informado do que os engenheiros acerca das reformas de que precisam os canaes; os engenheiros perdem de vista este grande principio economico de que se não deve tratar de satisfazer as necessidades actuaes, mas ainda trabalhar com o intuito de facilitar o desenvolvimento commercial».

Commenta o *New-York Engineering News* que tal declaração restringe o papel do engenheiro ao de simples agente tecnico, recusando-lhe competencia na apreciação das questões financeiras, economicas e commerciaes, e accrescenta; «Felizmente que se reconheceu que, sem as opiniões ponderadas dos engenheiros, na sua maioria os Estados bem depressa estariam reduzidos á bancarrota, em resultado das exigencias dos que querem a toda a força desenvolver o commercio; mas, a despeito de tudo, um bom par de milhões de dollars se dispendeu nas vias fluvias dos Estados-Unidos, sem que o augmento do trafego correspondesse aos esforços e sacrificios que se fizeram».

Contrapondo-se á opinião do Sr. Clinton, entende a revista de New-York que ao engenheiro cabe o encargo de apreciar as consequencias commerciaes d'um projecto, antes de lhe outorgar a sua acquiescencia, da mesma maneira que avalia as medidas technicas para o executar, e termina sob forma de conselho com o que pôde traduzir-se do modo seguinte: «Quantos membros das Camaras que regem os Estados ganhariam se possuíssem parte das capacidades economicas e commerciaes d'um engenheiro. A maioria compõe-se de homens de leis e no emtanto quotidianamente tomam deliberações sobre os grandes problemas economicos, sem terem para isso competencia seria. E' preciso portanto que o corpo de engenheiros do Estado faça tudo quanto fôr possível para obviar a esta falta de competencia, esclarecendo as commissões encarregadas do estudo de todos os grandes projectos».

Fechando aqui o parentese, que se abriu para se verificar que nos paizes onde se falla a lingua iugleza se está dando attenção em assumptos technicos aos que não possuem o que lá chamam *liberal education*, visto que o livro do Sr. DeFrance não faz senão reproduzir as opiniões dos habitantes do Reino-Unido, deve dizer-se que elle traça nas palavras seguintes o quadro do que alli se passa em referencia ao problema ferro-viario. «Todos se queixam; os accionistas acham que é insufficiente o rendimento do capital, os directores das companhias vêem-se na impossibilidade de encontrar os novos fundos de que precisam para desenvolver a exploração racionalmente; o commerciante reputa muito elevadas as tarifas de transportes e insufficientes as facilidades de trafego, e os empregados finalmente entendem que são mal remunerados».

N'estas circumstancias, é claro que se recorre sempre ao Estado e a nacionalização da rede ferro-viaria iugleza tem sido discutida desde 1906, primeiro na conferencia annual das Camaras de Commercio de Inglaterra, em março, e quasi simultaneamente na Camara dos Communs, seguidamente á proposta de lei do Sr. William Thorne que, em nome do partido operario, entendia dever concederem-se os poderes necessarios ao *local government board* para se adquirirem as minas, canaes e caminhos de ferro, que depois seriam arrendados pela respectiva repartição ou *board*.

Como não possam avaliar-se com rigor os caminhos de ferro, a referida proposta impunha que, a contar de 1 de maio de 1907, as companhias de caminhos de ferro declarassem o valor da propriedade nacionalizavel. Dentro dos cinco annos que se seguissem á promulgação da lei, o *board* tinha a faculdade de compra, creando recursos por meio da emissão de consolidados, ou bilhetes do thesouro com juro de 3 por cento.

Discutido em segunda leitura, não conseguiu aquella proposta a approvação da camara dos communs e n'essa pocha a revista technica «The Railway Gazette» apresentou aos seus leitores uma serie de objecções de facto e de principio que não houve meio de contradictar.

No emtanto, esta ideia tem ganho adeptos, entre a classe operaria do Reino-Unido. Em outubro de 1910 a *The amalgamated Society of Railway Servants* adoptava por unanimidade, no seu congresso annual, uma proposta em que se lêem considerandos bem característicos, mórmente se se notar que representam o sentir de uns 75 mil adherentes. Basta para amostra o seguinte: «Considerando os esforços das companhias ferro viarias para realizarem economias por meio de fusão e de convenção de exploração..... o congresso está convencido que a creação d'estes monopolios poderosos é um perigo positivo para a comunidade; a unica solução do problema está no resgate das linhas pelo Estado».

Já em 1909 se exprimiu de maneira analoga a federação dos mineiros da Gran-Bretanha na sua reunião de Newcastle-on-Tyne, mas generalizando o caso á obrigação que impunha ao Estado de adquirir a terra, os carvões, os minérios, as minas e os caminhos de ferro.

No parlamento iuglez, actualmente, o partido do trabalho, que conta um numero importante de deputados, inscreveu no seu programma o resgate das linhas ferreas pelo Estado, accrescendo ainda que as associações scientificas, como o *Royal Economic Society* versou a questão em novembro de 1908 n'uma discussão muito calorosa. Sir George G. Gibbs antigo director d'uma linha ferrea, embora se pronunciasse contra esta ideia, reconhecia que ella preocupava de ha muito o espirito britannico. Sir Edgard Speyer já em 1907 propunha a constituição d'um grande *trust*, para promover o resgate dos meios de transporte urbanos, dada a concorrência que os metropolitanos faziam aos omnibus e tremvias. Esse *trust* porem devia ter por fim a municipalização da viação em commum.

Em outubro de 1910, a *The Railway Nevvs* propoz as bases para a avaliação do resgate das vias ferreas.

Considerando as que não dão dividendo, as que distribuem um dividendo pequeno e estabelecendo uma serie de disposições accesorias, calculou o valor dos titulos a emitir pelo governo em troca dos ferro-viarios actuaes. Para esse effeito, teria que lançar no mercado Lbs. 1:100.838.000 em titulos a 2½ por cento para trocar com cerca de 351:500.000 Lbs. mais 125 milhões esterlinos para as acções de garantia, 344 milhões para as de preferencia não garantidas, isto é um encargo de 27:500.000 Lbs. e ficaria com um rendimento annual de 17:815.000 esterlinos. Para os portadores de acções vulgares, tomando como base o periodo de 30 annos para a amortização, isto corresponderia a um capital de sete milhões e meio esterlinos. Em summa, o custo total do resgate subiria a 1:659.988-000 Lbs. que se decompunha assim: para acções de garantia e de preferencia, emprestimos e obrigações 1:100.838.000 Lbs; para trocar pelas acções que produzem dividendo, 528:440.000 Lbs. e para as que nada rendem 20:000.000 Lbs.

À taxa de 2,5 por cento, este capital corresponderia ao encargo de 41.499.700 libras, ou 40.999.700 libras conforme se considerassem ou não as acções que não dão dividendo.

Em maio do anno passado, o *Times* procurou encontrar o preço do resgate da rede ferro-viaria britannica applicando a todas as linhas uma clausula que só para a maioria d'ellas está prescripta. Para as primitivas nem sequer se allude a resgate por parte do Estado. Ora, para aquellas em que está expressa a indemnização, calcula-se, em 25 vezes a media do rendimento liquido dos ultimos tres annos de exploração, para as que derem 10 por cento pelo menos de dividendo aos accionistas e, se o rendimento for menor, será a arbitragem que fixará o valor do resgate. Como já se disse, ha linhas em que se não prevê o resgate e, n'essa hypothese, seriam os tribunaes que decidiriam do caso. Como porém a sua extensão é relativamente diminuta, comparada com a totalidade das linhas britannicas (uns 4.700 kilometros), mas attendendo a que estas linhas são as que ligam a capital com as cidades mais importantes da Gran-Bretanha, o *Times* a todas applica a base de 25 vezes o rendimento liquido medio dos ultimos tres annos.

Este modo de calcular, como se vê, é menos rigoroso do que o adoptado pela *Railway Nevvs*.

Tomando a media dos rendimentos liquidos em 1908, 1909 e 1910 e multiplicando-a por 25, chega ao valor de 1.052.500.000 de libras esterlinas.

A differença de 607.488.000 libras bem prova quão falliveis são as bases do calculo, de maneira que, no dizer d'um publicista francez, que versou o assumpto na *Revue financière universelle*, effectuar já o resgate equivaleria a querer resolver o problema ás cegas, ou dar um salto em pleno desconhecido.

Segundo a folha da *City*, á taxa de 3 por cento, o encargo annual corresponderia a 31.575.000 Lbs, de modo que, comparando-o com o rendimento medio achado, encontra um excedente de 10.425.000 libras esterlinas, que dão bem pequena margem para as transformações de material, para a sua renovação e para o complemento da rede.

Ora computarem-se em doze milhões e meio esterlinos os encargos medios annuaes que para o indicado fim pesam sobre as explorações ferro-viarias iuglezas e portanto o deficit a prever ainda tendo em conta os calculos optimistas acabados de resumir corresponderiam a 2.075.000 Lbs. por anno.

Quando o *Times* expunha estes seus calculos, verificava-se que o capital envolvido nas empresas ferro-viarias de Inglaterra era de 1.318 milhões esterlinos, de modo que embora se abatessem 197 milhões correspondentes a addições nominaes ao capital real, ainda assim o valor de 1.121 milhões esterlinos differe dos já referidos,

1:052.500.000 Lbs. do *Times* e 1:659.988.000 Lbs. da *Railway News*.

Como fica dicto, o problema do resgate das linhas ferreas britannicas está cheio de incognitas e de indeterminações, tanto mais dignas de reparo quanto as differenças de avaliação, com criterios um pouco divergentes, accusam resultados em que a unidade é o milhão esterlino, isto é uma quantia quasi equivalente ao total das receitas publicas do nosso paiz.

A Inglaterra é o paiz onde se effectuam os mais perfeitos inqueritos, sempre notavelmente imparciaes.

Bem seria para desejar que, no caso presente, assim procedessem o Governo e o Parlamento; porque, publicado o trabalho da commissão que para tal fim se nomear, ha de haver bases seguras para assentar na solução racional d'esse problema irritante da nacionalização dos caminhos de ferro, onde ha tanta intransigencia, que até parece um problema religioso.

Certamente que as tendencias do gabinete britannico e no partido do trabalho, apesar da sua predominancia na Camara dos Communs hão de levá-los a ter o bom senso de seguirem a norma que nas questões administrativas constitue uma das mais apreciaveis glorias inglezas.

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

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

#### CAPITULO III

#### Reformas e pensões

Art. 23.º Todos os contribuintes da Caixa, que estiverem permanentemente impossibilitados, fisica ou mentalmente, terão direito à aposentação ordinária ou extraordinária, nos termos do presente regulamento.

§ 1.º A impossibilidade terá de ser reconhecida por uma junta médica, constituída pelo chefe e sub-chefe do serviço de saúde e pelo médico da secção principal, ou quem legalmente o substitua, com a assistência de Director, como representante da Comissão Administrativa.

A verificação da impossibilidade fisica ou mental dos contribuintes da Caixa terá por base, além do parecer da junta médica prescrita neste artigo, as informações circunstanciadas do respectivo Director acêrca da sua aptidão para o desempenho das funções do seu cargo.

§ 2.º Quando a Comissão Administrativa, em vista da informação do Director, se não conformar com o parecer da junta medica, fará submeter o contribuinte a uma nova junta que será constituída pelo chefe do serviço de saúde, um médico nomeado pelo contribuinte e um terceiro para desempate, escolhido pelos dois, e também com a assistência do director;

§ 3.º Por igual forma se procederá quando o contribuinte o requeira, devendo neste caso instruir o seu requerimento com atestado médico comprovativo do seu estado.

Da resolução desta segunda junta médica não há recurso;

§ 4.º A aposentação é concedida:

1.º Ao pessoal administrativo pelo Govêrno, sob proposta do conselho, fundada em informação da Comissão Administrativa;

2.º Ao pessoal jornalheiro pela Comissão Administrativa da Caixa;

Art. 24.º Todos os contribuintes da Caixa que contarem mais de dez anos de serviço e se acharem impossibilitados fisica ou mentalmente tem direito à aposentação ordinária, sendo a respectiva pensão de reforma liquidada em harmonia com a tabela seguinte:

Número de anos de serviço	Importancia da pensão expressa em % do vencimento	Número de anos de serviço	Importancia da pensão expressa em % do vencimento
10.....	30	23.....	64
11.....	32	24.....	67
12.....	34	25.....	70
13.....	36	26.....	73
14.....	38	27.....	76
15.....	40	28.....	79
16.....	43	29.....	82
17.....	46	30.....	85
18.....	49	31.....	88
19.....	52	32.....	91
20.....	55	33.....	94
21.....	58	34.....	97
22.....	61	35 ou mais.....	100

§ único. A pensão de reforma não poderá em caso algum ser inferior a 36\$000 réis anuais, nem superior a 900\$000 réis.

Art. 25.º O tempo de serviço do contribuinte é contado para os efeitos do presente regulamento, desde a data da sua inscrição na Caixa.

§ 1.º Na contagem de tempo de serviço não são atendidos os dias de suspensão, de faltas não justificadas, nem de licenças por mais de quarenta e cinco dias em cada ano.

§ 2.º Aos contribuintes admitidos ao serviço, nos termos do artigo 15.º do decreto de 26 de Maio de 1911, ser-lhe há contado por inteiro, para os mesmos efeitos, todo o tempo de serviço activo prestado, se tiver exercido o seu emprêgo no caminho de ferro por mais de metade do tempo total do serviço público, e no caso contrário só lhes será contado 60 por cento do tempo de serviço militar;

§ 3.º Poderá igualmente ser contado para os mesmos efeitos, todo o tempo de serviço prestado ao Estado anteriormente à inscrição do contribuinte na Caixa, devendo êle, porém, para poder aproveitar os beneficios concedidos pelo presente artigo, pagar uma cota complementar de 5 por cento do seu vencimento mensal, na época em que o requerer, correspondente ao tempo de serviço, a cuja contagem assim tiver direito;

§ 4.º Para os efeitos da applicação desta cota complementar, serão levadas em conta as cotas que pelos contribuintes tenham sido pagas para a Caixa Nacional de Aposentações ou análogas instituições dependentes do Estado, quando a importância destas cotas reverta de facto para a Caixa de Reformas e Pensões;

§ 5.º Não ficam compreendidos nestas disposições os indivíduos que entrarem ou tenham entrado para o serviço dos caminhos de ferro com menos de dezasseis anos de idade, aos quais só se contará o tempo de serviço, a partir desta data;

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

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

§ 7.º Aos contribuintes que deixarem temporariamente o serviço da Administração para cumprirem a lei do recrutamento, será contado o tempo de serviço militar obrigatório para os efeitos da reforma, com dispensa de pagamento de cota durante êsse serviço.

§ 8.º Ao contribuinte readmitido, contar-se há o tempo para a reforma somente desde a data da readmissão, excepto no caso de ter sido despedido por supressão do cargo ou redução do quadro, em que terá direito à contagem do tempo anterior à demissão, se tiver conservado em caixa a importância das suas cotas e jóias ou se, tendo-as levantado, as restituir ao cofre.

Art. 26.º São exceptuados do pagamento da cota complementar a que se refere o § 3.º do artigo anterior:

1.º Os contribuintes existentes à data da publicação dêste regulamento, que tiverem sido admitidos ao serviço anteriormente à constituição da Caixa.

2.º Os contribuintes que, anteriormente à data da constituição da Caixa, prestaram serviço nas estações, na categoria de praticantes.

Art. 27.º Para o pessoal de tracção (maquinistas e fogueiros) condutores de trem, guarda freios, revisores de bilhetes e maquinistas e fogueiros do serviço fluvial, cada ano de serviço, nestas qualidades, será contado por um ano e um quinto.

Art. 28.º É tomada como base, para a fixação da pensão da reforma, a média dos vencimentos de categoria e exercicio ou salários dos três últimos anos, salvo o disposto no § 5.º do artigo 9.º

Art. 29.º A aposentação extraordinária é concedida sempre que a impossibilidade fisica ou mental provenha de desastre ocorrido em serviço, sem exigência de limite mínimo de tempo de serviço.

§ 1.º No caso do presente artigo, e sempre que a impossibilidade não provenha de falta grave, imputavel ao contribuinte, a pensão de reforma é fixada no máximo indicado no artigo 24.º

Em caso contrário ser-lhe-há concedida a reforma com o mínimo estipulado no referido artigo, quando pelo tempo de serviço lhe não caiba percentagem maior, a qual então lhe será aplicada.

§ 2.º É considerada falta grave do contribuinte, para este efeito, a violação intencional dos seus deveres, a negligência grave e a embriaguez no serviço.

Art. 30.º A viúva do contribuinte, seus filhos menores de dezoito anos e suas filhas, solteiras, ou viúvas sem meios de subsistência, tem direito a metade da pensão, por aquele vencida ou que lhe coubesse, nos termos dos artigos anteriores, salvo quando tiver morrido em consequência de desastre em serviço da Administração, no qual caso legará pensão igual à que lhe caberia pela reforma extraordinária.

§ 1.º Da pensão pertence metade à viúva e a outra metade aos filhos, para ser por eles repartida em partes iguais.

§ 2.º Se o empregado falecido deixar só filhos, haverão estes, além da sua parte, a que pertenceria à viúva. Se não houver filhos a pensão pertencerá integralmente à viúva.

§ 3.º A pensão da viúva cessa quando abandonar os filhos menores, passar a novas núpcias, ou tiver mau comportamento devidamente comprovado.

§ 4.º A pensão dos filhos cessa quando atinjam os dezoito anos, salvo o caso de reconhecida impossibilidade física ou mental de ganhar os necessários meios de subsistência, caso em que terão direito à pensão enquanto esse ou esses impedimentos durarem.

§ 5.º A pensão das filhas cessa quando mudarem de estado.

§ 6.º O pagamento da pensão legada pelo contribuinte divorciado ou separado judicialmente será regulado em harmonia com as leis civis, não tendo, porém, direito à pensão cônjuge divorciado ou separado por sentença, em que se mostre que ela foi proferida com fundamento em agravos por ele feitos ao outro cônjuge.

Art. 31.º Se o contribuinte ou reformado celibatário, viúvo ou viúva, sem filhos, falecer, tendo adquirido direito a legar pensão, segundo o preceituado neste regulamento, e deixar pais ou irmãos menores, sem meios de subsistência, pertencerá a estes a pensão liquidada nos termos das disposições anteriores, cabendo metade dessa pensão aos pais, e a restante metade aos irmãos, sem reversão duns para outros.

Se, porém, o contribuinte ou reformado falecido nestas condições deixar só pais ou só irmãos nas circunstâncias mencionadas, haverão eles somente metade da pensão.

Art. 32.º A pensão que caberia à viúva do contribuinte é do mesmo modo concedida ao viúvo da contribuinte desde que não tenha meios de subsistência e se ache impossibilitado de os ganhar.

Art. 33.º A viúva ou viúvo, os filhos menores e filhas, solteiras, ou viúvas sem meios de subsistências do contribuinte falecido sem direito à reforma, ou na sua falta seus pais e irmãos menores receberão a importância sem juros das jóias e cotas por eles pagas e um subsídio de 30\$000 réis por uma só vez.

Art. 34.º O limite mínimo estabelecido no § único do artigo 24.º para a pensão de reforma é extensivo à de sobrevivência.

Art. 35.º As pensões de reforma e de sobrevivência não podem ser objecto de qualquer contracto; são unicamente responsáveis pelas dívidas à Caixa, não podendo ser penhoradas no todo ou em parte qualquer que seja o fundamento alegado.

#### CAPITULO IV

##### Instrução

Art. 36.º A Caixa poderá instituir, com prévia aprovação do Conselho, nas estações que a comissão administrativa julgar conveniente, ouvida a respectiva delegação, escolas permanentes ou temporárias de ensino primário, diurnas ou nocturnas, para ensino dos empregados e operários, dos seus filhos, parentes e pupilos menores de ambos os sexos, quando nessa localidade faltarem os meios de instrução.

Art. 37.º A administração porá à disposição da Caixa local apropriado e a mobília necessária para o funcionamento das escolas, cujo custeio ficará a cargo da Caixa.

Art. 38.º As escolas serão gratuitas e a sua frequência obrigatória para os filhos menores dos empregados e operários que viverem na localidade ou nas suas vizinhanças e que não receberem por outra forma a instrução devida.

Art. 39.º A Caixa poderá instituir prémios conferidos aos alunos das escolas que mais se distinguirem pelo seu aproveitamento.

Art. 40.º As regras para a organização e funcionamento das escolas farão objecto de regulamentos especiais.

#### CAPITULO V

##### Fornecimentos de Géneros

Art. 41.º Serão organizados armazéns para fornecimento de géneros e outros objectos de primeira necessidade ao pessoal, pagos por desconto mensal nos vencimentos ou salários.

§ 1.º Os lucros líquidos dos armazéns constituirão receita da Caixa nos termos do n.º 8.º do artigo 3.º.

§ 2.º As regras para o funcionamento destes armazéns farão objecto dum regulamento especial.

Art. 42.º É concedido o transporte gratuito dos géneros destinados aos armazéns ou por estes fornecidos aos empregados.

#### CAPITULO VI

##### Adiantamentos

Art. 43.º A Caixa fará para auxiliar o pessoal em circunstâncias críticas, adiantamentos por conta dos seus vencimentos ou salários.

Art. 44.º Os adiantamentos a que se refere o artigo anterior são inacumuláveis com os que os empregados recebam da Caixa Geral de Depósitos.

Art. 45.º Os adiantamentos serão feitos nos termos dum regulamento especial.

Art. 46.º O juro dos adiantamentos será meio por cento ao mês, contando-se por meses civis e recaindo somente sobre a importância efectiva da dívida em cada mês.

Art. 47.º Os vencimentos, abonos, fianças e quaisquer outras quantias de que seja credor o empregado ou operário despedido ou falecido, responderão também pelas importâncias em dívida por adiantamentos.

#### CAPITULO VII

##### Disposições geraes e transitórias

Art. 48.º São mantidas aos empregados e operários dos quadros e adidos e inscritos como contribuintes da Caixa na data da sua fundação, bem como às suas famílias, as vantagens que lhe foram concedidas pelos decretos de 31 de Janeiro de 1901 e 29 de Novembro de 1910.

Art. 49.º Fica a cargo da Caixa o pagamento de todos os subsídios concedidos antes da sua constituição aos empregados e suas famílias.

Art. 50.º As pensões concedidas aos inválidos reformados, quer na época da constituição da Caixa, quer anteriormente, cessarão com o seu falecimento.

Art. 51.º Todos os contribuintes da Caixa inscritos na vigência do regulamento de 31 de Janeiro de 1901 tem direito de optar pelas condições e vantagens desse regulamento ou pelas que no presente lhes são concedidas.

Art. 52.º Os actuais contribuintes que, nos termos do artigo anterior, optarem pelas vantagens e condições deste regulamento, assim o deverão declarar por escrito à respectiva delegação, no prazo dum mês após a sua publicação.

Estes contribuintes adquirirão direito às pensões de reforma e sobrevivência consignadas neste regulamento depois de decorridos os primeiros tres anos de pagamento da respectiva cota, sendo as pensões que houverem de conceder-se, antes desse prazo, liquidadas em harmonia com o actual regulamento, aumentadas no decurso do segundo e terceiro anos, respectivamente, com 0,33 e 0,66 do excesso da pensão que lhes caberia pelo actual regulamento sobre a que lhe tiver sido liquidada.

§ único. A estes contribuintes será permitido quando a inspecção médica os dê por válidos, anteciparem o direito ao gozo da pensão que lhes possa caber, nos termos do artigo 24.º, pelo pagamento à Caixa, durante o primeiro ano, de 6 por cento do vencimento ou salário a que se referem o n.º 2.º e § 5.º do artigo 9.º, devendo para isso fazer a respectiva declaração no mesmo prazo dum mês fixado para o que se refere ao direito de opção.

Art. 53.º É facultativa a inscrição como contribuinte da Caixa a todos os actuais jornaleiros com mais de trinta anos de idade.

Art. 54.º Ficam a cargo do conselho de administração os auxílios extraordinários e socorros na doença a que se referem os capítulos 8.º e 9.º do regulamento de 31 de Janeiro de 1901, sendo aplicável ao pessoal jornaleiro, no respeitante ao abono dos subsídios na doença, o disposto no capítulo 2.º do regulamento geral das direcções.

§ único. Para os efeitos do cômputo de vencimento de categoria do pessoal jornaleiro é este fixado em quatro quintos do seu salário.

Art. 55.º Se de futuro a caixa for reorganizada em condições diferentes das prescritas no presente regulamento, não poderão os contribuintes sujeitos ao seu regime ficar com vantagens inferiores às que lhes conferem os decretos de 31 de Janeiro de 1901, 27 de Fevereiro de 1902, 24 de Dezembro de 1903, 10 de Março de 1904, 31 de Dezembro de 1906, 23 de Julho de 1908 e 29 de Novembro de 1910.

Art. 56.º O serviço das delegações será desempenhado por pessoal contratado nos termos do n.º 9.º do artigo 12.º

§ 1.º A este pessoal será facultada a inscrição como contribuinte da Caixa nos mesmos termos em que igual faculdade é concedida ao pessoal eventual a que se refere o artigo 8.º

§ 2.º Os actuais empregados das delegações continuarão a desempenhar as mesmas funções que ao presente, cumprindo a comissão administrativa da Caixa, em seu regulamento interno, fixar-lhes as categorias, vencimentos e forma de promoção, sendo-lhes mantidas as vantagens e regalias de que gozam.

Art. 57.º O presente regulamento substitui o de 31 de Janeiro de 1901.

Paços do Governo da República, em 22 de Março de 1913. — O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

## Caminhos de Ferro do Estado

### Conselho de Administração

Sob proposta do Ministro do Fomento, e em harmonia com as disposições da lei de 27 de Outubro de 1909: hei por bem determinar que seja aberto, perante a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, concurso pelo prazo de sessenta dias para a construção da linha férrea de Portalegre, nos termos das portarias de 10 de Novembro de 1899, 16 de Setembro de 1901 e 22 de Outubro de 1907.

Paços do Governo da República, em 29 de Março de 1913. — *Manuel de Arriaga* = *António Maria da Silva*.

Manda o Governo da República Portuguesa, a quem foram presentes o programa do concurso e o caderno de encargos da construção da linha férrea de Portalegre, desta data, elaborados nos termos da carta de lei de 27 de Outubro de 1909 e do decreto de 29 de Março findo, aprovar o programa do concurso e caderno de encargos referidos.

Paços do Governo da República, em 3 de Abril de 1913 — O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

No dia 5 de Junho proximo, pelas treze horas, na sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas as propostas para a construção da linha férrea de Portalegre, nos termos das condições constantes do programa do concurso e do caderno de encargos abaixo transcriptos.

O depósito provisorio para ser admittido a licitar é de reis, 10:000\$000 feito em dinheiro ou em títulos da dívida publica de valor equivalente, na thesouraria d'uma das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro.

A base de licitação, é a percentagem de 44 por cento da receita bruta da linha, calculada nos termos do caderno de encargos, que reverterá para a Administração, devendo as propostas fixar um numero superior áquelle.

### Programa do concurso para a construção da linha férrea de Portalegre

Artigo 1.º Perante a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 29 de Março último concurso público para a construção da linha férrea de Portalegre.

Art. 2.º A base de licitação é a percentagem de 44 por cento da receita bruta da linha, calculada nos termos do caderno de encargos junto, que reverterá para a Administração, devendo as propostas fixar um número superior áquelle.

Art. 3.º No dia 5 de Junho próximo futuro, à uma hora da tarde, na sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas por uma comissão, constituída nos termos do artigo 10.º das instruções aprovadas por portarias de 10 de Novembro de 1899, as propostas apresentadas pelos proponentes ou por procuradores seus.

Art. 4.º As propostas deverão ser apresentadas em carta fechada, devendo acompanhá-las, em invólucro separado, documento comprovativo do depósito da quantia de 10:000\$000 réis, feito em dinheiro ou em títulos da dívida pública de valor equivalente, na thesouraria duma das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, e procuração bastante no caso do concorrente se fazer representar por procurador.

Art. 5.º As propostas serão redigidas, em português, nos termos seguintes

O abaixo assinado F... (nome, profissão e residência), obriga-se a construir a linha de Portalegre, em conformidade com o respectivo caderno de encargos de 3 de Abril de 1913, fixando em... por cento da receita bruta da linha a percentagem, que reverterá para a Administração em pagamento da exploração. (Data e assinatura reconhecida).

Art. 6.º Todas as propostas serão abertas e lidas publicamente pela comissão, tomando-se nota de qualquer irregularidade ou omissão de formalidades que nelas haja e aceitando-se os protestos ou reclamações que no acto do concurso sejam apresentadas pelos proponentes para subirem á aprovação do Governo.

Art. 7.º Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais e que sejam as mais favoráveis, proceder-se há acto contínuo á licitação verbal entre os respectivos proponentes por espaço dum quarto de hora, entendendo-se que desiste do concurso o licitante que não oferecer lanço nesta licitação.

A diferença entre cada lanço não será inferior a um décimo por cento.

Quando não haja lanços em licitação verbal, escolher-se há á sorte uma proposta entre as do mesmo preço, quando haja igualdade das demais circunstâncias.

Art. 8.º Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes com excepção daquelle a quem fôr feita a adjudicação, logo que esta se effectui.

Art. 9.º O concorrente ao qual fôr feita a adjudicação deverá reforçar o depósito no prazo de oito dias contados daquelle em que lhe fôr notificada a adjudicação, elevando-o á quantia de 20:000\$000 réis, sob pena de perda do depósito provisorio.

Art. 10.º Em todos os dias não feriados das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estarão patentes, na Secretaria da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, os projectos da linha para serem consultados pelos interessados.

Secretaria do Conselho, em 3 de Abril de 1913. — O Presidente do Conselho de Administração, *José de Cupertino Ribeiro Júnior*.

### Caderno de encargos da construção da linha férrea de Portalegre

Artigo 1.º A linha será construída segundo os projectos approvados pelo Governo, observando-se as prescrições respectivas dos contratos de 9 de Dezembro de 1903 e 9 de Agosto de 1907, para o que serão elaborados e submetidos oportunamente á aprovação do Governo os necessários projectos complementares.

Art. 2.º Os trabalhos deverão começar no prazo de três meses, contados da data do novo contrato e estar concluídos no de três anos, a partir da mesma data.

Art. 3.º Logo que se celebre o contracto, proceder-se há á avaliação contraditória das despesas effectuadas pelo primitivo concessionario, nos estudos e construção da linha.

Para este effeito, cada um dos dois interessados nomeará um perito, a fim de proceder á avaliação; no caso de desacôrdo, servirá de perito de desempate um engenheiro nomeado pelo Governo.

Pelo novo concessionário será paga, aos legítimos representantes do primitivo, a quantia que se liquidar, nos termos usuais do direito, sendo devido o juro legal de móra, contado desde a data do contrato até a do pagamento.

Art. 4.º A construção será fiscalizada pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, observando-se os preceitos applicáveis das cláusulas e condições gerais de empreitadas de obras públicas de 9 de Maio de 1906, para assegurar a boa construção das obras e fiel execução dos respectivos projectos.

Art. 5.º A Empresa entregará á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos prazos previstos nos contratos de concessão, a linha, pronta para ser explorada, com todas as dependências necessárias, conforme os projectos approvados, devendo-se proceder a uma vistoria prévia do estado em que é recebida.

As oficinas de reparação serão limitadas ás instalações subsidiárias das oficinas do Barreiro, que pela Administração forem julgadas indispensáveis.

Art. 6.º A Administração explorará a linha durante o prazo da concessão, com o seu material circulante, cobrando todas as receitas e effectuando todas as despesas de policia, conservação e exploração, organizando livremente, e sem a minima ingerência da empresa, as tarifas, horários e a contabilidade e escrituração respectivas.

Art. 7.º Em pagamento da exploração reverterá para a administração dos Caminhos de Ferro do Estado uma percentagem, a fixar no concurso, de... por cento da receita bruta, calculada como adiante se indica, ou a quantia de 660\$000 réis por quilómetro, enquanto aquella percentagem não atingir o mínimo dos 660\$000 réis.

Para os effeitos d'este artigo, as receitas brutas serão calculadas nos primeiros trinta anos, somando o rendimento próprio da linha, líquido de impostos, com o dos impostos de trânsito e selo que sobre elle incidem e com o partícipe da receita líquida das linhas do Sul e Sueste proveniente do affluxo do tráfego da de Portalegre, que durante os primeiros trinta anos de exploração pertence, assim como os rendimentos dos impostos, á empresa, nos termos do artigo 26.º, n.ºs 2.º e 6.º, do contrato de 9 de Dezembro de 1903, sendo o referido partícipe determinado pela forma prescrita no artigo 27.º do mesmo contrato. A soma de todas as receitas mencionadas será dividida pela extensão explorada da linha.

Art. 8.º As obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do tráfego serão executadas pela Administração, por conta da empresa, ficando, porém, a cargo da mesma Administração, 40 por cento da respectiva importância, desde que a receita bruta exceda 1:500\$000 réis por quilómetro.

Art. 9.º O Estado garante ao concessionário, desde que a linha esteja em exploração até a linha de Leste, o rendimento de 800\$000 réis por quilómetro, e o de réis 900\$000, logo que esteja em exploração até a linha da Beira Baixa. A construção, porém, do tróço de Castelo de Vide á linha da Beira Baixa, não poderá ser feita sem autorização do Governo. As quantias que hajam de ser adiantadas para complemento destas garantias serão, com os juros simples de 5 por cento, reembolsados ao Estado, que guardará para tal fim todos os excessos sobre as quantias garantidas que, porventura, devessem pertencer ao concessionário até completa liquidação da conta de adiantamentos.

Art. 10.º Continuam em vigor todas as cláusulas dos contratos de 9 de Dezembro de 1903 e 9 de Agosto de 1907, com excepção das que são modificadas ou substituídas pelas do presente caderno de encargos, elaborado em conformidade da carta de lei de 27 de Outubro de 1909.

Art. 11.º Nos termos do artigo 66.º do contrato de 9 de Dezembro de 1903, a empresa é considerada portuguesa para todos os effeitos; e se fôr estrangeira renunciará ao seu fóro nas questões que digam respeito á execução do seu contrato e terá a sua sede em Lisboa.

Secretaria do Conselho, em 3 de Abril de 1913. — O Presidente do Conselho de Administração, *José de Cupertino Ribeiro Júnior*.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Tarifas economicas

Promettemos no nosso ultimo numero voltar ao assumpto, e cá estamos.

Para começar offerecemos á apreciação do leitor essa interessante comparação.

Uma remessa de 100 kilos de fructa de Fundão para Lisboa — domicilio na 1.<sup>a</sup> zona — paga de transporte, camionagem, etc, pela tarifa 24 grande velocidade, reis 970.

Vejamos quanto pagaria se lhe fosse applicada uma das tarifas 14 das linhas francezas, mais a respectiva camionagem:

	Trans- porte	Manu- tenção	Camiona- gem	Total francos	Reis	Mais do que a nossa 24
Nord .....	5,18	0,15	1,05	6,38	1.190	220 reis
Est. (Preço esp. para Paris)	4,345	0,15	1,05	5,545	1.000	30 "
Ouest .....	6,67	0,15	1,05	7,87	1.420	450 "
Etat .....	6,75	0,15	1,05	7,95	1.440	470 "
P. L. M. ....						
Orleans .....						

Faça agora o leitor os commentarios que queira. A logica dos numeros é cruel.

Bem sabemos que a má lingua diz logo; mas isso é para Lisboa, as outras cidades não disfructam d'essas vantagens.

E' evidente, pois, se as outras não teem consumo que justifique uma tão grande baixa de preços. Quasi todas as outras cidades se fornecem dos productos dos arredores a poucos kilometros de distancia, não se servindo do caminho de ferro senão em pequena escala. E quanto ás especialidades de regiões distantes, só uma ou outra pessoa é que as manda vir, pois que a maioria pouco abonada nem sequer pensa n'isso.

E' bem de ver que se os nossos caminhos de ferro estabelecerem tarifas de applicação geral como a 24, que é só para Lisboa, raras vezes terão applicação, o que de resto, prova a circumstancia de que vigorando aquella desde Fevereiro de 1910, ainda hoje, apesar de todas as suas vantagens e de ser para transporte para o maior centro de consumo, não tem a applicação frequente que era da-do esperar.

Para que havemos de estar com phantasias, se a verdade é esta.

Um dos cavallos de batalha dos propugnadores das tarifas economicas, é a tarifa especial commum das linhas francezas para o transporte de volumes agricolas até 40 kilos, a tal que já ouvimos dizer dispensar o imposto do sello, o que não é verdade porque esse imposto 0,10 está incluído nos preços, exemptando apenas os direitos de registo, e sendo a entrega feita no domicilio nas terras onde ha serviço de camionagem sem mais despesas, e cobrando 0,25 por volume, onde o não ha.

E' effectivamente uma tarifa bastante economica, mas apesar de tudo se vigorasse cá, em muitos casos para transporte destinados a Lisboa sahiria mais cara do que a tal 24, e senão veja-se:

Em percursos de 201 a 250 kilometro; um volume com o peso de 40 kilos, paga 3 francos ou reis 540.

Pela 24 da C. P.	201 kilometros.....	370 + 90 = 460
	221 "	390 + 90 = 480
	231 "	400 + 90 = 490
	250 "	410 + 90 = 500

Ahi tem o leitor a tal tarifa apregoada aos quatro ventos, que no fim de contas tem sobre a 24 da Companhia Portuguesa apenas a vantagem de ser de applicação a todas as estações, o que como já dissemos, para nós é de importancia secundaria.

Entretanto, como já temos dicto, sabemos que a Companhia Portuguesa estuda a maneira de estabelecer para o Porto e outras cidades que o justifiquem, preços em bases analogas.

Passando da Companhia Portuguesa para as linhas do Sul e Sueste, tambem alli encontramos tarifas que não ficam atraz das francezas, pelo que respeita aos transportes para Lisboa.

Segundo o § 4.<sup>o</sup> da tarifa n.<sup>o</sup> 1 grande velocidade d'este Caminho de ferro, uma remessa de legumes, hortaliças ou fructas, n'um percurso de 200 kilometros, quando para Lisboa-Terreiro do Paço ou Barreiro, paga por 100 kilos, 540 reis, incluídos os direitos de manutenção e transporte fluvial, do que resulta 5,4 reis por kilo.

E para conves e repolhos das estações além de S. Marcos para Barreiro ou Lisboa-Terreiro do Paço 440 reis por 100 kilos, ou 4,4 por kilo, incluídos tambem manutenção e transporte fluvial.

A 14 da P. L. M. dar-nos-hia no melhor dos casos — preço especial para Paris nos mezes de Abril até 15 de Setembro — 40,50 francos por tonelada ou 730 reis para os 100 kilos.

Já vê o leitor que não está muito mal servido e que o caminho de ferro em Portugal não é tão usurario como por ahi se apregoa.

## Festa no Bussaco

E' no proximo dia 1 de Maio que se realiza no Bussaco a tradicional festa da Ascensão, que todos os annos chama áquelle delicioso logar milhares e milhares de forasteiros.

O que é o Bussaco e a sua matta, já os nossos leitores sabem, ou pelo menos devem saber; apesar d'isso, porém, nunca é demais chamar a attenção para uma das preciosidades mais encantadoras d'este nosso bello Portugal.

Para quem nunca foi ao Bussaco, basta para ajuizar da sua grandiosidade, as apreciações que os estrangeiros illustres que teem visitado o nosso paiz, d'elle teem feito.

Além dos encantos naturaes, da soberba e luxuriante vegetação d'aquella matta, que bem se póde chamar um oceano de verdura, o turista hoje encontra no Bussaco todas as condições de conforto e hygiene exigidos para quem viaja.

O magnifico hotel, nada inferior ao que de melhor se encontra no estrangeiro, offerece por preços relativamente modicos, um tratamento que nada deixa a desejar.

A festa da Ascensão, como todas as festas religiosas que se realizam por toda a provincia, tem o condão de com o bullicio dos romeiros ir dar uma nota alegre e irrequieta áquelle silencio poetico que de ordinario reina n'aquellas paragens. E para quem aprecia, além dos panoramas esplendorosos, o pictoresco dos costumes, nada melhor que uma occasião de arraial ou romaria.

Assim o entendem tambem as empresas de caminhos de ferro, que aproveitando o protexto da festa, offerecem por preços muito modicos uma viagem á pictoresca povoação do Luso e á matta do Bussaco.

Os bilhetes d'este serviço especial são validos para todos os comboios ordinarios, com excepção dos rapidos Lisboa-Porto e do Sud-Express, para ida nos dias 30 d'este mez e 1 de maio, e para a volta em 1 e 2 de maio.

Vendem d'estes bilhetes as principaes estações de Lisboa até Campanhã e da linha da Beira-Alta.

A seguir indicamos os preços d'algumas estações, incluídos os impostos:

Lisboa-Rocio..	2. <sup>a</sup> cl. ....	3\$970	2. <sup>a</sup> cl. ....	2\$850
Santarem ....	» .....	2\$960	» .....	2\$130
Entroncamento	» .....	2\$410	» .....	1\$710
Coimbra .....	» .....	600	» .....	440
Aveiro .....	» .....	1\$170	» .....	830
Ovar.....	» .....	1\$680	» .....	1\$210
Gaia. ....	» .....	2\$160	» .....	1\$540
Campanhã ...	» .....	2\$240	» .....	1\$590

Se o inverno se resolver a não fustigar mais a primavera, com quem ao que parece anda deveras arreliado, é de esperar grande concorrência no dia 1 ao Bussaco.

### Bilhetes de ida e volta nas linhas do Sul e Sueste

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores a 9.<sup>a</sup> ampliação da tarifa especial n.º 7 de grande velocidade das linhas do Sul e Sueste, pela qual são creados bilhetes de ida e volta entre a estação do Barreiro e diversas outras estações d'algumas linhas.

### Transporte de volumes de grande peso ou dimensões entre Portugal e França

As companhias interessadas no trafego entre Portugal e França estão tratando de reformar a sua Tarifa internacional n.º 302 de pequena velocidade, para transporte de massas indivisíveis e objectos de grande dimensões, por forma de torná-la mais benefica para o publico.

Para o effeito já foi presente ao Governo pela Companhia Portuguesa um projecto de reforma da Tarifa que entre outras, apresenta sobre a que está em vigor as seguintes modificações:

Elevação a 10.000 kilos do peso maximo estabelecido na alinea a) do § 1.º para volumes do comprimento até 6<sup>m</sup>,50;

Elevação a 30.000 kilos do maximo estabelecido na alinea b) do mesmo §, passando a majoração da taxa correspondente a mercadorias de grande peso a ser de 100% sobre o excedente de 10 toneladas em todo o percurso, em vez de 50 % nos percursos hespanhol e portuguez sobre o peso total;

Tornando extensivas ás massas indivisíveis superiores a 30.000 kilos e de comprimento excedente a 19<sup>m</sup>,50, ou de largura superior á do material, as disposições constantes do actual § 3.º;

Exemptando do pagamento de qualquer sobretaxa em todo o percurso as massas indivisíveis quando carregadas em vagões fornecidos pelos expedidores.

Annulada a clausula da rejeição do transporte de volumes do comprimento superior a 19<sup>m</sup>,50, que pelo novo § 3.º poderão ser accetos mediante ajuste previo.

Como se vê, com taes modificações a tarifa ficará mais vantajosa, em vista do que, estamos certos, se não fará esperar muito a sua approvação.

### Abatimento de 50 % aos caixeiros-viajantes

Bem informados estavamos quando, no nosso numero de 1 de março, pagina 73, dissemos que ia ser reformada e ampliada a concessão de transporte de bagagens aos caixeiros-viajantes.

Pelo aviso que acompanha este numero, não só foi suprimida a exigencia do certificado de uma associação aos referidos viajantes, como além da concessão que já vigorava nas linhas do Sul e Sueste, de 50 % de redução nos transportes das bagagens e mostruarios, os bilhetes de identidade dos caixeiros-viajantes passam a ser fornecidos pela Direcção, a simples pedido do dono do estabelecimento, e a dar direito ao abatimento de 50 % nos preços dos bilhetes entre quaesquer estações d'aquellas linhas.

### Quebras naturaes e aluguer de encerados nas linhas do Minho e Douro

Segundo um aviso que o Minho e Douro acaba de publicar, a partir do dia 20 do corrente, a quebra natural

para as remessas de palha effectuadas n'aquellas linhas é augmentada de 2 % sobre a indicação no respectivo quadro da tarifa geral.

Desde a mesma data a taxa do aluguer de encerados para a cobertura das remessas de adubos, ou durante o periodo de armazenagem gratuita nas estações de destino, será de 50 reis por dia e encerado, com o minimo de cobrança de 100 reis.

### Toros de pinho nacional para exportação pela barra de Lisboa

Segundo um aviso há dias publicado pela Companhia Portuguesa, desde o dia 10 do corrente, o preço especial B) do § 2.º da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, correspondente ás estações de procedencia de Cintra e Sabugo, passaram a ter applicação as estações de Cintra até Sabugo, isto é, foi incluída no grupo a estação do Cacem que não disfrutava do referido preço especial.

Esta ampliação da tarifa estava-se tornando necessaria para attender ao importante transporte de toros de pinhos situados proximos do Cacem, que não se podia effectuar senão ao abrigo do preço especial.



### Linha de Thomar á Nazareth

No *Diario do Governo* de 14 do corrente vem publicada a portaria de 12, approvando o programma e caderno de encargos para o concurso, da linha de Thomar á Nazareth e respectivo ramal de Leiria, documentos que reproduziremos no proximo numero.

Vê emfim o Sr. Dr. Vieira Guimarães coroados os seus esforços em prol de Thomar e da região servida pela linha, de que elle tem sido o mais estrenuo propugnador.

A concessão será feita nos termos da base 5.<sup>a</sup> da lei de 14 de Julho de 1899, sem encargo algum para o Estado, além da cedencia, durante trinta annos, de certas receitas provenientes das linhas.

A linha é definida por numerosos pontos intermedios. As condições technicas são 100 metros para os raios minimos de curvas, 25<sup>m</sup>/m para as pendentes, 23 kilog. para o peso do carril por metro, e um metro para a largura da via.

Exigem-se carruagens de 3 classes.

Melhor fôra que se limitassem as classes a duas, como succede nas linhas de Povoas, Guimarães, Corgo, Valle do Tamega, Pocinho a Miranda e está previsto para o Alto Minho.

Reserva-se o direito de remissão no fim de 15 annos mediante uma annuidade equivalente ao rendimento medio determinado pela forma usual.

Não se exclue do valor resgatado o material circulante, sem se fixar a percentagem do capital abaixo da qual não deva descer a annuidade. Tal qual está redigida, essa base pode afastar os capitaes, pois constitue ameaça de uma verdadeira espoliação. O erro d'essa formula a principio adoptado nos nossos cadernos d'encargos, mesmo attenuado pela exclusão do material circulante (considerado, como os abastecimentos, propriedade da empresa, que lhe é paga á parte) foi posteriormente corrigido pela fixação do minimo de 5% do custo da linha.

N'este ponto, como na fixação do numero de classes, pena foi que se não tivessem em conta as normas usadas ha annos a esta parte.

Para desejar é que o prazo do concurso não seja inferior a 90 dias, ou mesmo mais, para dar tempo a que o assumpto seja bem estudado pelos interessados.

A base de licitação é a duração da concessão com o minimo de 99 annos.

Escusado será recordar o que aqui se tem escripto para demonstrar a importancia da linha sob o ponto de vista do turismo. Esperamos que o capital comprehenderá a conveniencia de accudir ao appello e tornar em realidade tão louvável aspiração.



XXX

Adeus ao turco. — Um costume original. — As consequências do bombardeamento. — A Gruta dos Pombos. — O Ribeiro do Cão. — Um par independente.

Beyruth é uma cidade mais europeia que turca.

Começamos a sentir, fortemente accentuada, a transição de costumes, do feitio de construcções, do aspecto das ruas e seu movimento, e é com certa saudade que vemos rarejar o pictoresco dos fatos nazarenos, d'aquelles costumes primitivos, d'aquellas fronte douradas ou acobreadas, turbandas da grande alva «que deve servir para amortilhar o dono» como é preceito do Alkorão, cumprido por todo o bom mussulmano que foi a Mecca.

Porque muita gente não sabe que aquelle panno branco que se enrola na cabeça em volta do *terbuk*, barrete vermelho a que nós chamamos *fez* (já aqui o dissemos) é considerado e deve ser de dimensões sufficientes para servir de mortalha a quem o usa. Assim o Turco, não se póde, como nós usamos, dizer que «tem a morte deante dos olhos» mas tem-a ou a sua lembrança, por cima d'elles.

Outro costume turco de que tomámos nota, mental como todas, é o da gente da boa sociedade ou da media, commerciantes, funcionarios, etc., andarem sempre com uma enfiada de contas na mão. Segundo a classe ou os haveres do individuo, assim as contas são de mais ou menos valor; um simples empregado ou caixeiro usa contas de vidro, enquanto que o rico commerciante ou o capitalista as usa de fino ambar, de elevado preço.

Para quê? perguntará o leitor, como nós também perguntámos. Dir-se-hia um povo beato que anda sempre a rezar. Para mais, notavamos que, em grupos, em que animadamente se discutia, todos manuseavam o seu rosario.



Cruzador turco, bombardeado pelos Italianos, meio submergido

E não era possível rezar, conversando ao mesmo tempo.

Também pensámos que fosse para fazer calculos, o que, á força de ser habitual, transformaria cada Turco n'um novo Inaudi, mas a mesma difficuldade se nos deparava, ao vê-los passar as contas entre as mãos durante a conversa.

Vimos a saber por fim que é um costume como outro qualquer — para entreter, «para fazer alguma coisa».

Não podémos deixar de nos lembrar d'aquella maxima

do nosso chorado Consigliere Pedroso, que entendia que o homem deve estar sempre a fazer qualquer coisa... mesmo que seja uma asneira, accrescentava, porque dava trabalho a outro, para emendá-la.

Differentes das outras cidades turcas, Beyruth não tem bairro nativo, nem ruas especiaes de Asiaticos; os estabelecimentos que constituem o mercado são misturados, de Turcos e christãos, de Gregos e Syrios, de Allemães, e muitos fechados que eram de Italianos.

A proposito da guerra que então se fazia, em Tripoli e no mar Egeu, a que nos referimos no artigo passado, o nosso primeiro cuidado foi ir ver os estragos que o bombardeamento feito pelos cruzadores italianos causara na cidade e no porto.



Aviso de guerra turco, mettido no fundo

D'estes ultimos tirámos as duas pequenas photographias, que aqui reproduzimos, e mostram os dois vapores turcos afundados. Nas casas, em frente do porto, a derrocada foi tremenda, com o bombardeio, matando vinte e oito pessoas, só n'uma rua. E um Turco patriota n'uma lingua meio franceza meio grega, nos descrevia a scena a que assistira, com todo o rancor pelos «assassinos do seu paiz». O que dirá elle, hoje, que tão abatido, tão derrotado, vê aquelle povo indomavel, que assombrava o mundo com o seu arrojo, enquanto os «jovens Turcos» não armaram em salvadores, para... arruinarem todo o paiz?!

Nos passeios obrigatorios que se fazem em trem, mas se podem também realizar em carro electrico — que os ha por toda a parte — um é o da «Gruta dos Pombos», penedia junto da costa, atravessada por uma gruta, onde o mar bate com fragor. E é muito curioso notar que tanto esta enorme pedra como toda a rocha que guarnece a margem, tem como que um degrau, de pedra mais branca, a meio metro do nivel da agua, tão regular que, por tempo bonançoso, se póde, por aquelle patim, percorrer toda a costa em centenas de metros de extensão.

Ha também que ir ao *pinhal*, que pouco vale, mas que os habitantes muito veneram; sobretudo porque livra a cidade das invasões das areias, das dunas do sul.

Outro passeio que leva toda uma tarde, entre o almoço e o jantar, é o do *Ribeiro do Cão*, ponto assim chamado porque a tradição diz que antigamente havia alli um rochedo sobre o mar, que tinha a figura de um cão, que ladrava quando o inimigo se approximava.

O cachorro morreu, naturalmente, ou foi roubado por qualquer amador. A prova é que não ladrou, em março do anno passado, ao ver approximarem-se os cruzadores italianos.

A estrada é excellente e a vista alarga-se por verdadeiras florestas de amoreiras, que servem para a criação de muitos milhões de bichos de seda, industria a que se dedicam quasi todos os habitantes do local, e, diga-se, bem installada, ao que vimos na casa de um aldeão.

O que nós não esperavamos é que, ao passar a fonte do *Magoras*, a leste da cidade, nos encontrássemos n'outro paiz!

Com effeito, o Libano é um *sandjak* ou governo autonomo, protegido pela França, que se rege por leis especiaes, com religião sua, um governador seu, embora nomeado pelo sultão, cobrando impostos para si, e que até tentou ter sellos e correio especial.

Foi o caso que, em 1860, o povo revoltou-se contra a Turquia, capitaneado pelo corajoso Joseph Beykaran e a revolta alastrou-se a tal ponto, que Napoleão III interveiu, chamou o audacioso revolucionario a Paris e ali negociou com elle e com o diplomata turco a independencia do Libano.

Tem religião sua, a dos padres *Maronitas*, catholicos, que constituem, com os Gregos unificados, os Syrios unidos e jacobitas e os Gregos, a quasi totalidade da população, de cêrca de 500.000 habitantes, espalhados n'uma area de 6.500 kilometros quadrados.



Beyruth. — Ao fundo o Libano

Mais adeante é a *Ribeira do Cão*, sitio muito pictoresco onde toda a gente vae ver as notaveis inscrições egypciacas, assyrianas, gregas e até uma franceza, em nove quadros, abertos no rochedo.

Para os indifferentes ás investigações archeologicas, a curiosidade está em que tão differentes gerações (até a actual, porque a inscrição franceza memora a expedição de 1860 a que acima alludimos) teem escolhido aquelle sitio para perpetuar na pedra os seus feitos.

Póde-se tambem ir alli em caminho de ferro, que já segue até 18 kilometros de Beyruth.

E' um passeio muito interessante, sobretudo pelos bellos panoramas que se disfructam.

Que—não deixemos de notá-lo—Beyruth é uma das cidades mais pictorescas da Palestina, e d'isso dá testemunho a gravura que hoje publicamos.

Termina aqui com o embarque no porto, pequeno mas nas melhores condições para abrigo das embarcações, a nossa excursão na Palestina, e no seguimento da viagem começa o regresso, que aproveitámos para ver ainda alguma coisa de novo e de não descripto aqui.

E' como se fechassemos o livro, em que attentamente leramos, durante perto d'um mez, toda a historia d'essa grande figura que se perpetuou no mundo, através dos seculos, fundando a melhor religião da humanidade.

## Linha de Portalegre

O *Diario do Governo* de 4 do corrente publicou o programma do concurso e o caderno d'encargos para a concessão da linha de Estremoz a Portalegre e Castello de Vide, devendo-se realizar o concurso em 5 de junho.

Como é sabido, por morte do infeliz concessionario d'esta linha, sobrevinda antes de se lavrar o respectivo contracto emergente do concurso de 1910, tinha o Governo a faculdade de transferir a concessão para os herdeiros, ou de abrir novo concurso. Os interessados na empresa estavam no proposito de assumir os encargos resultantes do concurso; surgiram porém difficuldades juridicas sobre a descriminação dos herdeiros de José Pedro de Mattos, que demandam muito tempo para serem resolvidas, pelo que optou o Governo pelo novo concurso nos termos precisos da lei de 1909.

Por decreto de 3 do corrente foram approvadas as normas a que tem de ser sujeito, eguaes ás do anterior, a saber: pagamento dos estudos e construcção aos legitimos herdeiros do anterior concessionario; construcção da linha segundo o projecto approvado, para ser explorada pela Administração dos caminhos de ferro do Estado, mediante a reversão de determinada percentagem da receita bruta, fixada no concurso, com o minimo de reis 660\$000 por kilometro; determinação da receita bruta kilometrica, dividindo-se a somma das receitas do trafego accrescida, durante 30 annos, dos impostos e do participe de receitas liquidadas das linhas do Sul e Sueste pela extensão explorada; garantia da receita liquida de 800\$000 reis por kilometro, elevada a 900\$000 reis quando a linha chegue á da Beira Baixa.

A base de licitação é a percentagem minima de 44 % da receita bruta para despesas de exploração.

O deposito provisorio é de 10 contos e o definitivo de 20 contos.

Apesar de terem peorado notavelmente as condições financeiras do empreendimento pela elevação da taxa de

juro e dos salarios, assim como pelo augmento de preço de materiaes, é de esperar que o concurso não fique deserto e que o capital accuda ao appello, perante uma garantia tangivel, que assegura um certo juro minimo em linha que deve ter trafego de valor. Oxalá que assim succeda.

A proposta de lei de que sahiu a lei de 1909 era mais larga, pois fixava o minimo garantido em 900\$000 reis, elevado a 1:000\$000 quando a linha chegasse á de Leste, e estipulava o minimo de 600\$000 reis para a despesa d'exploração.

Depois do concurso e da adjudicação em fevereiro de 1910 a José Pedro de Mattos, pediu este auctorização para emittir obrigações em quantia superior ao capital-acções (o que dependia de providencia legislativa) e para lhes consignar a receita minima a que tinha direito. Tencionava o Sr. conselheiro Pereira dos Santos levar á Camara uma proposta de lei, que lhe permittisse dar as faculdades necessarias para a emissão de obrigações, proposito que não poudo chegar a realizar.

A outra faculdade pedida não depende de lei e convem que seja concedida, tanto mais que a questão juridica foi em tempos esclarecida pela Procuradoria geral da Corôa.

Será agora que este malfadado caminho de ferro será levado a effeito depois de 9 annos de diligencias porfiadas?

## Caixas de Reformas

Promettemos, no numero passado, occupar-nos do artigo publicado pela *Revue Générale des chemins de fer*, de Paris, com respeito a este assumpto.

A invencivel falta de espaço n'este numero, por motivo do que tivemos de affectar á *parte* official, obriga-nos a adiar essa publicação que faremos no proximo jornal.



## Leixões-Porto commercial

A junta autonoma das obras da cidade do Porto publicou em folheto as considerações que o distincto engenheiro Sr. Ezequiel de Campos, relator do parecer da Comissão de Obras-públicas da Camara dos Deputados fez sobre a proposta de lei do Sr. ministro das Finanças, apresentada em 18 de Fevereiro, e referente ás installações maritimas do Porto.

E' um trabalho elucidativo, como menos não era de esperar do seu intelligente auctor, que com o seu proficiente estudo sabe profundar as questões e justificar com dados precisos as opiniões que emite.

Vamos ler com todo o interesse o folheto que nos foi offerecido e que muito agradecemos, especializando a forma amavel por que essa offerta nos é feita.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.** — Não se tendo verificado a Assembleia Geral convocada para hoje, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 26 do corrente, á 1 hora da tarde, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do relatório e contas da gerencia do anno findo e eleição da mesa da Assembleia Geral e dos corpos gerentes para o biennio de 1913 e 1914.

**Companhia dos Caminhos de Ferro portuguezes.** — Previnem-se os Srs. Accionistas que tendo sido amortizada pelo 1.º sorteio, realizado em 22 de Dezembro de 1881, a acção n.º 9.969, conforme o respectivo annuncio publicado no «Diário do Governo» n.º 296 e 297 de 30 e 31 do mesmo mez, pagavel desde o 1.º de Janeiro seguinte, caducou para todos os effeitos por não se ter apresentado dentro do prazo legal.

**Companhia dos Caminho de Ferro Meridionaes.** — É convocada para o dia 17 de maio, ás duas horas da tarde, na sede social, a Assembleia geral ordinaria d'esta Companhia, para os fins do artigo 44.º dos Estatutos.

Os depositos das acções ao portador effectuam-se até ao dia 2 de maio; em Lisboa, na sede da Companhia, rne de S. Nicolau, 88, 1.º; no Porto, no Banco Commercial do Porto, rua Ferreira Borges; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère; e em Bruxellas, na sede do Banque Internationale de Bruxelles.

Os titulos depositados em Paris devem estar decididamente selados com o sello francez.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Abril de 1913.

Continua arrastando-se entre varios incidentes que todos os dias surgem, na camara dos deputados, a discussão do orçamento das receitas, discussão que tem por fim prolongar o tempo, e assim dar em resultado a prorrogação das camaras por mais um tempo, o que é, mais que tudo, proveitoso para o orçamento da receita... dos senhores deputados.

Porque se é sabido e provado que tudo tem que ser aprovado, aliás o Sr. ministro das Finanças deixa o seu lugar, e isso é que ninguém quer, inutil para o paiz, é discutir.

Que não se pense que nos revoltamos com esta situação que muitos chamam deprimente para o Parlamento. Cada qual tem o que merece; e se as camaras teem demonstrado á sociedade a sua esterilidade e um homem vem, que quer fazer vingar as suas ideias e governar o paiz, deixemos esse homem seguir o seu caminho, não o estorvemos de completar a sua obra e d'ella ter todas as responsabilidades e todas as glorias devidas.

Porque ainda fiamos mais da intelligencia e da tenacidade do Sr. ministro das Finanças do que dos outros financeiros do nosso Parlamento a 100\$000 reis por mez.

\*

No dia 25 do corrente realiza-se, na Junta do Credito Publico, o sorteio de 225 titulos do emprestimo de 3% de 1905, vulgarmente chamado «Sopeirinhas» que teem de ser amortizados com premios em 1 de outubro d'este anno, havendo um premio de 5:000\$000, outro de 450\$000 réis, 3 a 180\$000 cada um, 18 a 45\$000 e 202 a 12\$000.

Desde 1 de maio até 14 de junho effectuar-se-ha na mesma Junta o pagamento dos juros do actual semestre da divida interna consolidada de 3% inscripções quanto ás relações sorteadas em março findo. As sextas-feiras de maio e junho, são destinadas ao pagamento dos juros de semestres atrasados.

\*

Pelo ministerio do Fomento vão agora sendo promulgadas importantes providencias para o desenvolvimento das nossas linhas ferreas, vendo-se que se trabalha alli afincadamente para o verdadeiro fomento economico do paiz.

O annuncio do emprestimo de 4\$300 contos destina-se a facilitar o encetamento ou o desenvolvimento dos trabalhos de importantes linhas que virão concorrer para o incremento do trafego das existentes, e ao mesmo tempo melhorar, de uma forma consideravel, as condições economicas de muitos pontos do paiz, para os quaes o nome do actual ministro ficará sympathico.

A garantia que esse emprestimo offerece, fará que, apesar da má epocha que vae correndo para operações d'esta natureza, elle seja tomado com facilidade.

\*

A Junta do Credito Publico tomou uma resolução bem justificada e melhor pensada, recusando a compra de cambias que lhe era offerecida no ultimo concurso por não lhe convirem os preços.

Ainda bem que o thesouro está em situação de poder ter esta firmeza, com que poz um voto á especulação cambial.

Seguidamente veio o annuncio de que os concursos ficam suspensos, por um largo prazo, o que teve logo como consequencia a baixa dos cambios.

Os depositos á ordem, em 31 de março de 1913, para pagamento dos encargos da divida publica, eram os seguintes:

Lisboa, no Banco de Portugal, 2.705:569\$598; Amsterdam, na casa Lippmann Rosenthal & C.ª, florins 24:361.17; Bâle, no Bankverein Suisse, francos 74:753.00; Berlim, no Bank für Handel & Indust., marcos 2.562:921.88; Bruxellas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, francos 96 486.83; Londres, no Baring Brothers & C.ª lb. 196:897-1-3; Paris no Crédit Lyonnais, francos 2.831:938.25.

N'este saldo comprehende-se o duodecimo do mez de março de 33:850\$430 reis entregue pelo conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado para pagamento dos encargos das obrigações da divida interna dos emprestimos de 4½% de 1903 e 1905 e de 5% 1909.

As existencias nas agencias de Amsterdam, Beirlm, Londres e Paris estão captivas dos pagamentos feitos durante o mez de março a liquidar.

\*

Reune em 28 do corrente a assemblea geral da *Companhia de Seguros «A Luzitana»*.

Do relatório vê-se que o movimento de seguros augmentou, começando-se a realização de contractos de seguros de vida conjugados com emprestimos hypothecarios, novo ramo de operações que promette um grande futuro, pois que tem, sobre outros, a vantagem de assegurar ao mutuário a certeza de que mesmo faticendo na vigencia do contracto, os seus herdeiros, graças ao seguro de vida receberão livres e desembaraçados os predios que constituem a hypotheca.

O movimento da conta de «ganhos e perdas» cifrou-se por 80 contos de reis e o valor desta conta foi de 4.430\$342 réis a que o conselho fiscal propõe a seguinte applicação.

Para fundo pe reserva (artigo 40.º dos estatutos)...	477\$157
Para amortização de gastos de installação.....	400\$000
Ipem de moveis e utensilios.....	637\$280
Para dividendo de 5% ao capital desembolsado, livre do imposto de rendimento.....	2:550\$770
Saldo para conta nova.....	365\$135

\*

Ficou adiada por falta de comparencia de capital a assembleia geral da *Companhia dos Caminhos de ferro Nacional* que se realizará no dia 26, no Banco Commercial.

\*

Os cambios accentuaram uma pronunciada tendencia de subida, desde o principio do mez até ao dia 10 em que attingiram a divisa Londres 45<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, a Paris 624, a Berlim 156<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; mas graças á boa disposição do governo mandando sustar os concursos da Junta, a que acima nos referimos, a especulação dos altistas ficou derrotada e a baixa tem-se declarado desde então, ficando hoje as baixas que a nossa tabella indica, isto é apenas levemente superiores ás do fecho do mez passado.

\*

A libra ficou a 5\$180 e 5\$210 e o Rio Londres cotava 16<sup>1</sup>/<sub>8</sub> egual a 14\$884 reis fracos por cada libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	46 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	45 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	46 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	46 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>
" 90 d/v .....	46 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>	—	46 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	—
Paris cheque .....	618	621	615	617
Berlim " .....	252	255	253	254
Amsterdam cheque .....	429	431	425	427
Madrid cheque .....	945	955	945	955

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	ABRIL													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	38,05	38,10	38,10	38,25	38,20	38,25	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,15	38,20	—
Divida Interna 3% coupon .....	38,11	—	38,14	38,20	38,20	38,25	38,25	38,25	38,25	38,25	38,25	38,25	38,30	—
" 4% 1888, c/premios .....	20.600	20.600	—	—	—	—	20.500	20.550	20.550	20.550	20.550	20.550	20.550	—
" 4 1/2% 1888/9 .....	c55.000	c53.500	c53.500	—	c53.600	c53.700	—	c53.700	c53.800	a54.000	—	a54.300	—	—
" 4% 1890 .....	—	—	—	c48.000	a49.000	c48.000	c48.000	c48.000	c48.000	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	—	9.000	—	—	—	—	9.050	9.050	9.050	—	—	9.050	9.050	—
" 4 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est)	c80.200	—	—	—	—	—	—	a81.000	—	—	—	—	a81.000	—
" 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	c79.300	—	—	c79.500	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	66.700	66.700	66.800	—	66.900	67.000	67.000	67.000	67.100	67.100	67.000	67.000	67.200	—
" 3% 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.800	66.000	—
" 3% 3.ª série .....	—	68.400	68.500	68.500	—	68.400	68.500	68.500	68.600	69.000	69.500	70.000	70.200	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	102.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	154.500	154.500	154.300	154.100	154.000	—	154.200	154.000	154.000	154.000	—	—	—
" Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	134.500	134.500	134.500	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino .....	—	—	103.300	103.400	103.400	103.400	103.400	—	—	—	—	103.400	—	—
" Lisboa & Açores .....	100.300	—	100.500	—	100.600	—	—	100.800	101.000	—	—	101.000	101.000	—
Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	65.000	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	4.750	4.750	—	—	—	—	4.800	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	71.000	—	70.900	c70.900	c71.000	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	c62.000	c62.000	c59.200	c59.200	—	c59.000	c59.000	—	c59.000	—	—	c59.000	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	88.700	88.700	88.500	88.600	88.600	88.500	88.500	88.600	88.600	88.600	88.600	88.600	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	63.600	64.000	—	—	—	64.000	64.000	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	—	51.650	—	51.900	51.900	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	16.900	—	—	16.950	—	—	16.950	—	16.950	16.950	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	71.000	—	—	—	71.500	71.500	71.800	—	72.000	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	63.500	—	63.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	89.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89.700	—
" 5% .....	78.800	78.800	78.800	—	78.800	—	—	—	—	—	78.800	—	78.800	—
" 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	75.500	75.500	—	—	—	75.500	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª série .....	64	—	—	—	—	—	64	64,05	—	—	—	64,40	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	37,50	39	38,25	38,90	37,25	38	—	—	37	—	37	37,50	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	483	—	—	—	476,50	476	480	479	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	305	302	303	302,53	303	301	—	297,20	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	306	306	306	305	307	305	307	305	305	305	307	305	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	251	—	252	251	—	—	252	252	251	—	251	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	280	283	280	285	—	286	286	283	285	285	285	281	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	177	182	181,75	—	178	178,50	178	176	178,25	179	178	178	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	64	64	63,75	64	64	64	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoses

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	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral .....	25 Março	1.073	1.368.128.000	1.073	1.352.263.000	+ 15.865.000	1.275.049	1.260.263	+ 14.786
	Vendas Novas...	" "	70	32.26.6000	70	20.937.000	+ 11.329.000	460.942	299.100	+ 161.842
	Coimbra a Louzã	" "	29	6.605.000	29	6.789.000	— 184.000	227.758	234.103	— 6.345
Sul e Sueste.....	31 "	681	426.827.046	681	428.867.525	+ 2.040.479	626.765	629.761	+ 2.996	
Minho e Douro .....	10 "	433	316.279.000	433	293.288.000	+ 22.991.000	730.436	677.339	+ 53.097	
Beira Alta .....	18 "	253	66.482.934	253	62.287.936	— 4.194.998	262.778	246.197	— 16.581	
Companhia Nacional .....	" "	185	35.498.758	185	32.443.766	+ 3.054.992	191.855	175.371	+ 16.514	
Guimarães .....	31 Janeiro	56	9.393.885	56	10.229.670	— 234.628	167.747	182.672	— 14.925	
Porto á Pova e Famalicão ....	" "	64	13.787.844	64	14.022.472	— 4.527.445	215.435	219.101	— 3.666	
Hespanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Março	3.681	31.059.647	3.681	30.444.680	+ 614.967	8.437	8.270	+ 167	
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	" "	3.664	27.517.501	3.664	26.684.496	+ 833.005	7.510	7.282	+ 228	
Andaluzes .....	31 "	1.083	5.910.609	1.083	6.577.950	+ 667.341	5.457	6.073	+ 616	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	" "	777	2.196.630	777	2.177.628	— 19.002	2.827	2.802	— 25	
Lorca a Baza e Aguilas.....	5 Abril	168	1.215.846	168	954.137	+ 261.709	7.237	5.679	+ 1.558	

## Navegação para as colonias

Já na *Gazeta* de 1 de novembro ultimo fallei sobre este momentoso problema de fomento colonial, e como até agora ainda nada se fez, volto hoje ao assumpto para fazer varias considerações, que não serão de mais.

O serviço actual não pôde corresponder, de forma alguma, ao desenvolvimento do commercio africano, tanto no numero de carreiras como na tonelagem e velocidade dos vapores; não fallando no serviço postal, que é o mais primitivo.

Quando se tratou da carreira para a Africa Oriental, se não estamos em erro em 1904, toda a gente suppunha que ella seria improficua, com medo do eterno papão, a marinha estrangeira; agora está bem demonstrado o contrario, pois começando a carreira com vapores de 3.500 toneladas, que quasi carregavam apenas para S. Thomé e Loanda, a ultima viagem, de 10 de Março ultimo, foi já feita como um magnifico vapor de 6.635 toneladas (facto que noticiámos na *Gazeta* de 15 de março) ou seja quasi o dobro da tonelagem da inauguração da carreira, tendo ainda a accrescentar que a carga era quasi toda destinada á Africa Oriental.

Isto quer dizer que se se fizesse uma outra carreira mensal pelo Canal, daria optimos resultados.

Actualmente faz-se a carreira da Costa Oriental com 3 vapores, e assim far-se-hia apenas com mais um, sahindo um cada 15 dias, porque o vapor ao chegar a Moçambique não voltaria para traz, seguindo para a Europa pelo Canal e vice-versa.

O resultado com estas carreiras era enorme, tanto pelo lado commercial como pelo trafego de passageiros, pois teriamos a viagem de Lisboa a Moçambique em 22 dias, enquanto que actualmente se gastam 35; e os vapores, tocando em Marselha, podiam transportar a carga de Moçambique, com grande economia para o commercio d'esta importante colonia; e tocando tambem em portos italianos iriam facilitar grandemente as nossas relações com a Italia.

Ha muito que se pensa em estabelecer uma carreira de navegação entre Moçambique e a India; era agora excellente occasião de a iniciar, pois os vapores sahindo de Lourenço-Marques tocariam, entre outros portos, em Zambar, onde se encontrariam com os idos da Europa e receberiam alli os passageiros e carga destinados á India. Ficava assim esta nossa colonia ligada por vapores nacionais a Lisboa e a Moçambique. E ainda mais, pois grande parte dos passageiros que transitam entre a metropole e a Africa Oriental, e que pagam á sua custa a passagem, preferem a viagem pelo Canal, por ser muito mais comoda, e por isso a fazem hoje em vapores estrangeiros.

A Companhia Allemã tem assim estabelecidas as carreiras, e porque não havemos nós de tê-las tambem, partindo um vapor no dia 1 de cada mez pelo Cabo e outro a 16 pelo Canal?

Parece-me portanto um problema que deve merecer toda a attenção do Sr. ministro das Colonias.

Quanto á navegação para a Africa Occidental, para onde actualmente partem 3 vapores cada mez, em 7, 22 e outro de carga a 25, gastando aquelles de Lisboa a Loanda 24 dias, isto sem duvida está em desaccordo com o estado da navegação no seculo XX.

Parece-me não ser exaggerado alvitrar que se fizessem quatro carreiras por mez.

**1.<sup>a</sup> viagem:** vapores de 3.500 toneladas, marcha 12 milhas, escala por S. Tiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Loanda, Benguella e Mossamedes; 7 portos de escala.

**2.<sup>a</sup> viagem:** sahida 10 ou 12 dias depois da 1.<sup>a</sup>; vapores de 3.000 toneladas; marcha 10 milhas, escala por S. Vicente, S. Tiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo-Redondo, Lobito, Bahia dos Tigres e Porto-Alexandre.

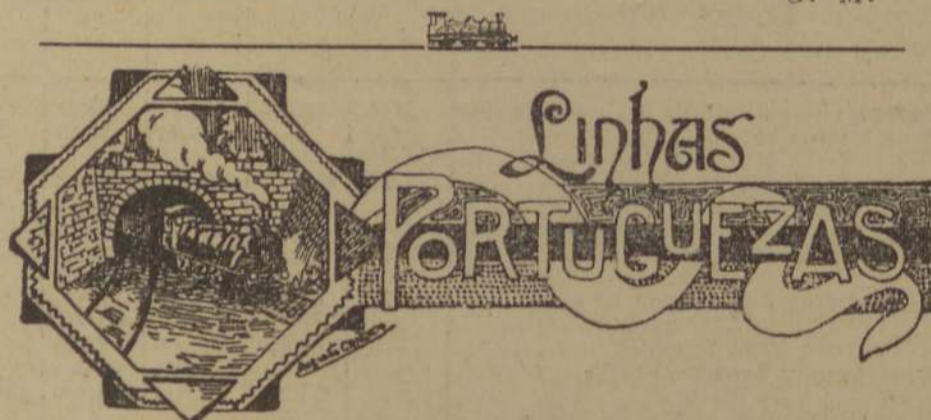
**3.<sup>a</sup> viagem:** sahida 15 dias depois da 1.<sup>a</sup>; vapores de tonelagem igual e marcha igual á 1.<sup>a</sup>, escala por Madeira, S. Thomé, Ambriz, Loanda, Lobito, Benguella e Mossamedes; total, 7 portos de escala.

**4.<sup>a</sup> viagem:** Serviço de carga, para S. Thomé.

Não só os passageiros da Africa Occidental ficariam bem servidos mas tambem o serviço postal ficaria muito melhorado. N'estas carreiras da Africa Occidental empregar-se-hiam 4 vapores de 12 milhas, 3 de 10, e 2 de carga, total 9 vapores. Enquanto que com o serviço actual empregam-se 8 vapores.

São estas as considerações que modestamente apresento, desejando que o Governo acabe de vez com esse contracto verbal que já dura ha perto de 3 annos!!!

G. M.



**Regulamento da Circulação.**—Por portaria de 8 do corrente, que inscreveremos no proximo numero, foram approvadas certas modificações propostas pela Companhia Portugueza.

**Sul e Sueste.**—Estes caminhos de ferro estabeleceram bilhetes especiaes, com a redução de 60 %, entre as suas estações até á de Beja, por occasião das festas d'aquella cidade.

**Louzã-Arganil.**—Foi entregue no Senado uma representação da camara municipal de Arganil, pedindo a continuação d'esta linha ferrea e a conclusão da estrada do Valle de Espinhos, ao encontro da estrada nacional n.º 12.

**Paialvo a Thomar.**—A camara municipal de Thomar pediu ao Governo a concessão de um caminho de ferro de via larga, de Paialvo a Thomar

**Thomar á Nazareth.**—A camara municipal de Ourem agradeceu ao ministerio de Fomento, o ter posto a concurso esta linha ferrea.

**Gaia a Paiva.**—Reuniu o tribunal arbitral para julgar sobre as reclamações da Campanha dos Caminhos de Ferro Portuguezes contra a pretensão da Companhia do Caminho de Ferro do Valle do Vouga, de construir um caminho de ferro de via reduzida de Gaia a Sobrado de Paiva.

O tribunal deliberou contra a Companhia do Valle do Vouga, a quem não poderá ser feita a concessão da referida linha ferrea.

**Beira Baixa**—O Sr. ministro do Fomento approvou por portaria de 8 a liquidação da garantia de juro respectiva a esta linha. No proximo numero lhe daremos publicação.

**Valle do Vouga**—Foi aprovado em 2 do corrente o projecto do taboleiro metallico d'esta linha para ser assente no kilometro 8 do troço de Sernada a Vizeu, portaria que publicaremos no numero a seguir.

**Moçambique.**—Foi requisitado pelo ministerio das Colonias, o capitão de engenharia Sr. Delphim Monteiro, para proceder ao estudo do caminho de ferro de penetração em Moçambique, partindo da bahia de Mocambo.

Foi o mesmo official quem procedeu, ha annos, aos estudos do caminho de ferro de Quelimane á fronteira ingleza.

O Governo já tem propostas para a construcção d'este caminho de ferro de penetração: aguarda, porém, a apresentação dos estudos do Sr. Monteiro, para dar depois ultimação ao assumpto.

**Lourenço-Marques.** — Foi autorizado pelo ministerio das Colonias que se abrisse concurso, em Lourenço-Marques, para a aquisição de 20 kilometros de material de linha ferrea, da largura de 3,5 polegadas, de seis vagões e uma locomotiva de obras, afim de se encetarem definitivamente os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Moçambique, ainda no presente anno.

**Benguella.** — A Companhia do Caminho de Ferro de Benguella, concessionaria do caminho de ferro do porto do Lobito á fronteira do Congo belga (1.300 kilometros de extensão, approximadamente) tem de capital-acções 13.500 contos de reis (oiro), totalmente subscripto e integralmente realizado e creou até esta data tres series de obrigações representando o capital total nominal da 7.695 contos de reis (oiro).

Acham-se concluidos e em exploração regular 426 kilometros do caminho de ferro, do Lobito ao Huambo; a linha partindo do zero hydrographico attinge o planalto do Huambo á altitude de 1.696 metros acima do nivel do mar. Era essa a parte difficil da construcção; d'ahi em diante o caminho de ferro seguirá até á fronteira a linha divisoria das aguas em terreno pouco accidentado, sem grandes movimentos de terras e sem obras de arte de importancia, a não ser uma ponte de 180 metros de extensão. Os trabalhos de construcção acham-se actualmente concentrados n'um troço de 90 kilometros, e devem ficar ahi concluidos até ao fim de outubro ou principios de novembro, a fim de proseguirem no troço immediato até Belmonte, na região do Bihé.

A receita e despesa d'esta linha ferrea; teem sido:

Annos	kil. expl.	Rec. (contos)	Desp.	Rec. por kil. reis
1908.....	197	46	124	236\$000
1909.....	197	70	210	358\$000
1910.....	227	280	346	1:234\$000
1911.....	334	381	299	1:141\$000
1912.....	381	422	317	1:1090000

O coefficiente da exploração em 1912 foi 0,75. O producto liquido da exploração em Africa, que em 1911 havia sido, em numeros redondos, de 81 contos de reis, elevou-se em 1912 a 105 contos.

A receita de 1912 decompõe-se pela seguinte forma:

Passageiros, 52:730\$340 reis; grande velocidade, reis 6:286\$290; pequena velocidade 343:863\$770; receitas fóra do trafego, reis 19:785\$878 — Somma 422:666\$ 278 reis, ou sejam 1:109\$360 reis por kilometro.

A despesa elevou-se em 1912, a 317:851\$983 reis, ou sejam 834\$257 reis por kilometro.

O movimento de passageiros tem sido: 1905, 859; 1906, 5.187; 1907, 23.784; 1908, 25.957; 1909, 30.771; 1910, 38.449; 1911, 48.606; 1912, 50.818.

Os transportes feitos no anno de 1912 representam o total de 37.986 toneladas.



Hespanha

A Memoria approvada pela Junta geral de accionistas da Companhia do Caminho de ferro de Zafra a Huelva, junta realizada em 13 de março ultimo, diz que as receitas do trafego em 1912 foram muito satisfactorias e maiores que as dos annos anteriores. As despesas de via e obras, e em geral as de exploração, apparecem mais elevadas por effeito da subida do preço do combustivel e dos materiaes. O maior trafego poz á prova de resistencia tanto o material fixo como o circulante, sentindo-se a necessidade de adquirir mais d'este ultimo, porque se espera ainda augmento de trafego no anno actual.

Por decreto de 22 de março ultimo, declara-se firme a concessão outorgada por outro decreto de 8 de julho de 1909, do caminho de ferro secundario, sem garantia de juros para o Estado, entre a mina de S. Roque ás estações de Liñares (caminhos de ferro andaluzes) e de Liñares (caminho de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante) concessão que foi outorgada á Companhia dos caminhos de ferro da Carolina.

A «Associação dos fabricantes de farinhas de Castella» resolveu apoiar o projecto do caminho ds ferro de Valladolid a Vigo, delineado pelo engenheiro D. Izidro Rodriguez.

### França

A Camara dos deputados franceza tomou conhecimento de dois convenios estabelecidos com a Companhia de Orleans e com a do Meio-dia, com o fim da concessão de um certo numero de linhas de caminhos de ferro de interesse geral.

As negociações entabulados sobre o assumpto entre o ministerio das Obras-Publicas e as duas companhias, haviam sido suspensas até que o Conselho de Estado se pronunciasse sobre a duração da garantia de juros.

A sentença tendo sido dada em julho ultimo e tendo declarado que a garantia de juro teria a mesma duração que as concessões, as negociações restabeleceram-se e terminou-se por um accordo para a concessão das linhas projectadas.

1.º *Convenio com a Companhia de Orleans.* — Concede-se a esta companhia:

Por um lado, a titulo definitivo, as linhas de via normal de Limours a Dourdan, de Cahors a Moissac, de Montluçon a Gouttières por Nérès; e as linhas de via reduzida de Saint-Léonard a Auzances, de Bonnot a Evaux, d'Argentat a Solers; por outro lado, a titulo eventual, as linhas de via normal d'Aurillac a Espalion de Gouttières a Eygurande, de Magnac-Laval a Saint-Sébastien. Respeitam-se as disposições anteriores relativas á execução pelo Estado, dos estudos e obras dos caminhos de ferro de Saint-Léonard a Auzances e de Bonnot a Evaux.

Por ultimo, retiram-se das concessões precedentemente attribuidas á Companhia de Orleans, as linhas de via normal de Bourgneuf a Felletin e de Lavaud-Franche a Evaux, a parte da linha de via reduzida de Tulle a Aurillac, entre Argentat e Aurillac, e as linhas de via reduzida de Cahors a Moissac e de Gouttières a Létrade.

2.º *Convenio com a Companhia do Meio-dia.* — Concede-se a esta companhia:

Por um lado, as linhas de via normal de Espalion a Saint-Flour, de Quillan a Bellesta, de Villefranche-Vernet-les-Bains a Vernet-les-Bains e a Sahorre; e por outro lado, as linhas de via reduzida de Montlouis-la-Cabanasse a Quillan e de Bourg-Madame á fronteira da linha transpyrenaica de Aix-les-Thermes a Ripoll.

## ARREMAÇÕES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes Fornecimento d'artigos de pregaria

No dia 21 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento d'artigos de pregaria diversos.

As condições estão patentes, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

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

### Fornecimento de agua-raz

No dia 21 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 6.000 kilos d'agua-raz.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

### Fornecimento de materiaes para installações electricas

No dia 21 de Abril, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de materiaes para installações electricas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

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

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

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

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. 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.**—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**—Commissões, 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 inexcusavel. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Pregos modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

**PARIS Ad. Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Allemanha, 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 16 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
w 3 5	3 35	w 3 45	4 15
4 30	5 6	5 20	5 55
f 5 20	5 51	f 6 30	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
f 6 50	7 21	8	8 30
w 7 20	7 50	w 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	f 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	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	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 3 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 1

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

PART	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

Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira

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	6
		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	8 46	a 8 39	2 31
11 36	11 41	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
1 5 2	10 10		6
8 10	8	1 9 48	2 45
9 35		5 30	1 13

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	a 2 31	
a 5 2	12 10	6 45	a 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.	Alfarelos	Lisboa-R.	
4 20	12 54	3 5	12

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarelos	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.
Figueira	Alfarelos	Figueira	
2	3 37	12 55	1 34
10 20	10 55	3 5	4 6
2 5	3 17	12 9	12 47
7 35	8 9	10 10	10 50
8 56	9 39		

PART	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Alfarelos	Entrone.	
3 22	11 7	2 50	9 49
Alfarelos	Pampilh.	Alfarelos	
1 10	3 59	4 39	7 11
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 1	11 25	5 7
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.
VALLE DO VOUGA			

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

## Bilhetes e transportes de bagagens dos caixeiros-viajantes

**AVISO AO PUBLICO**

(Aprovado por despacho ministerial de 6 de março de 1913)

EM VIGOR DESDE 1 DE MAIO DE 1913

Pelo presente **Aviso ao publico**, esta Direcção estabelece bilhetes de identidade, que darão direito ao abatimento de 50 % sobre o preço da Tarifa Geral, entre quaisquer estações ou apeadeiros destas linhas, aos caixeiros-viajantes e concede o abatimento de **cincoenta por cento**, sobre o excedente de peso de 30 quilogramas, no preço do transporte das suas bagagens, sendo consideradas como tais as colêções de amostras **que não contenham objectos de ouro, prata ou outros metais preciosos, joias ou pedras preciosas** e sejam transportadas em **malas ou caixas fechadas**.

Estes bilhetes são válidos por um ano, sendo o praso de validade contado a partir do dia 1 de cada mês, podendo ser revalidados por anos sucessivos, para o que deverão ser apresentados no Serviço de Fiscalisação e Estatística.

No caso de perda ou extravio das bagagens, ficam estas sujeitas ao disposto no artigo 26.º da Tarifa Geral.

**CONDIÇÕES**

Os bilhetes de identidade são nominativos e absolutamente pessoais e intransmissíveis e serão requisitados, ao Serviço de Fiscalisação e Estatística destas linhas, pelo proprietario do estabelecimento onde são empregados os mesmos caixeiros, acompanhando a requisição a fotografia destes (com as dimensões de  $0^m,075 \times 0^m,05$ ) que será colada ao bilhete, que deverá também contêr a assinatura do seu possuidor.

No caso de ser despedido algum empregado portador de bilhete de identidade ou deixar de pertencer ao estabelecimento, o seu proprietario devolverá imediatamente, ao Serviço de Fiscalisação, o bilhete inutilizado ou, no caso de lhe não ter sido entregue, participará, sem demora, este facto ao mesmo Serviço para o bilhete deixar de ter valor.

Com a apresentação do bilhete de identidade na bilheteira das estações, o caixeiro-viajante receberá o bilhete de passagem com o abatimento concedido e, apresentando este bilhete e o outro, despachará, nos mesmos termos, a sua bagagem.

O caixeiro-viajante compromete-se formalmente a:

- a) — Não se constituir recoveiro em prejuizo desta Direcção;
- b) — Apresentar aos empregados do Caminho de Ferro, sempre que estes o peçam, o seu bilhete de identidade e o bilhete da viagem e reproduzir a sua assinatura quando os mesmos empregados lh'o exigiam, sob pena de ser considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete e de lhe ser cassado o seu bilhete de identidade;
- c) — Não produzir, sob pretexto de prejuizos ou qualquer outro, reclamação alguma contra esta Direcção por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação de comboios, mudança de horarios de serviço, diminuição do numero de comboios ou falta de lugares nas carruagens.

Os requisitantes de bilhetes de identidade entregarão, no Serviço de Fiscalisação e Estatística destas linhas, um termo de responsabilidade, cuja assinatura será devidamente reconhecida por notario publico e, se tanto lhes fôr exigido, autenticada por duas firmas comerciais estabelecidas nesta cidade, por qualquer infracção destas condições cometidas pelos seus caixeiros-viajantes.

Os bilhetes de identidade passados, nestas condições, pela Direcção das linhas do Minho e Douro, gosam das mesmas vantagens nas linhas do Sul e Sueste e vice-versa.

Fica, por êste, anulado o aviso ao publico B n.º 223, de 16 de janeiro do corrente ano.

Lisboa, 3 de março de 1913.

B. n.º 226

Exped. n.º 1:628

O Engenheiro-Director

*Artur Mendes.*





# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## 9.<sup>a</sup> Ampliação á tarifa especial n.º 7—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 29 de Março de 1913)

# BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Desde 15 de Abril de 1913

Procedencia	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
			1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
Barreiro	Aldegalega . . . . .	2	\$610	\$480	\$340
	Monte Mór-o-Novo . . . .	3	2\$950	2\$320	1\$670
	Evora . . . . .	4	3\$390	2\$660	1\$920
	Móra . . . . .	4	4\$800	3\$800	2\$700
	Vila Viçosa . . . . .	4	5\$520	4\$320	3\$110
	Beja . . . . .	4	4\$440	3\$470	2\$510
	Moura . . . . .	4	5\$720	4\$460	3\$210
	Portimão . . . . .	7	8\$800	6\$850	4\$920
	Faro . . . . .	7	9\$090	7\$090	5\$090
	Vila Rial de S. <sup>to</sup> Antonio	7	10\$570	8\$240	5\$900

As condições são as mesmas da tarifa especial n.º 7 de Grande Velocidade, aprovada por despacho ministerial de 25 de Janeiro de 1906, em vigor desde 1 de Março do mesmo ano.

Lisboa, 18 de Março de 1913.

O Engenheiro Director

*Artur Mendes.*

Exp. n.º 1399



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## AVISO AO PUBLICO

6.<sup>a</sup> Ampliação á tarifa especial interna n.º 8

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 3 de Abril de 1913)

EM VIGOR DESDE 10 DE MAIO DE 1913

A alinea c) d'esta tarifa é modificado como segue:

**c) Adubos quimicos, a saber:**

Cloreto de potassio e Cainite;  
Adubos quimicos e compostos;  
Fosfatos de cal em pó, em detricos ou em pedra;  
Superfosfato de cal, mineral ou de ossos;  
Sulfatos de amonio, de potassio, de cobre e de ferro;  
Sulfuretos de carbonio, de calcio ou de potassio;  
Adubos quimicos não designados.

Vagão completo — Por tonelada . . . . . Tabela n.º 26-A

Minimo de percurso: 60 quilómetros, ou pagando como tal.

A Administração só se obriga a fornecer vagões descobertos, para estes transportes.

Lisboa, 25 de Março de 1913.

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes*

B. N.º 230  
Exp. n.º 1408