

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.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 617

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

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Setembro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes.—Tarifa especial interna n.º 27 (G. V.), Aviso ao Publico: Ampliação da tarifa especial M. L. n.º 1 (P. V.) e Aviso ao Publico: 14.ª ampliação á tarifa especial P. n.º 11 (P. V.).

Sul e Sueste — Aviso ao Publico: Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. Aviso ao Publico: 8.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.). Tarifa especial interna n.º 1 (G. V.). Recovagens e generos frescos. — Aviso ao Publico: Additamento: á classificação geral de mercadorias.

SUMMARIO

| | Páginas |
|--|---------|
| O nosso brinde..... | 261 |
| Os caminhos de ferro da Póvoa e de Guimarães, por Fernando de Sousa. | 262 |
| Parte Official. — Ministerio do Fomento: Portaria pela Direcção Geral de Obras Publicas e Minas. Termo do contracto para a construção e exploração do caminho de ferro de Thomar á Nazaréth. — Ministerio das Colonias: Decreto n.º 80 | 265 |
| Linha do Valle do Vouga..... | 267 |
| Viagens e Transportes..... | 268 |
| Estudio sobre el estrechamiento de la via española para convertirla en via de ancho normal de 1,435 metros — MADRID, 1913 | 271 |
| Os transportes de mercadorias que não podem esperar por Mello de Mattos | 269 |
| Pessoal da Companhia Portuguesa..... | 271 |
| Manuel do Viajante..... | 272 |
| Parte financeira..... | 272 |
| Boletim Commercial e Financeiro..... | 272 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 272 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 273 |
| Linhas Portuguezas. — Valle do Vouga — Moçambique — Benguella — Sul e Sueste | 274 |
| Linhas estrangeiras. — Hespanha. — França — Argentina | 274 |
| Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (continuação) | 274 |
| Arrematações..... | 275 |
| Agenda do Viajante | 276 |
| Horario dos comboios | 276 |

Itinerario B



Porto, Vidago, Barca d'Alva (saida para Hespanha ou França), Villar Formoso (entrada), Coimbra, Porto, Braga, Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 11\$700
2.ª 8\$780 rs.

Itinerario C



Lisboa, Beira-Baixa, Beira-Alta, Pampilhosa, Porto, Braga, Porto, Entroncamento, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 15\$300
2.ª, 11\$480 rs.

Itinerario D



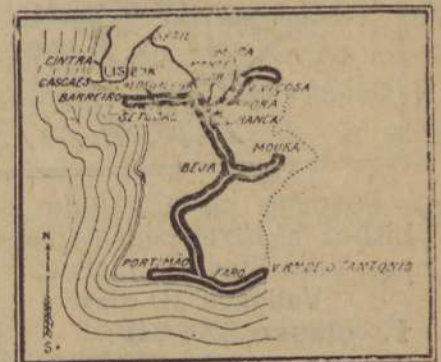
Lisboa, Coimbra, Pampilho-

sa, Villar Formoso (saida para Hespanha e entrada pela mesma fronteira), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe 16\$500
2.ª 12\$480 rs

Itinerario E



Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Viciosa, Moura e Portimão. Este itinerario serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, F, G, I, para as pessoas que ou queiram do norte visitar o sul ou vice-versa—ou por outra, serve para ligar o norte com o sul do paiz de forma diferente do itinerario H.

Validade 80 dias

1.ª classe 16\$500
2.ª 12\$880 rs.

Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroncamento, Porto, Braga, Vianna, volta até Alfanellos, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe 18\$900
2.ª 14\$180 rs

O NOSSO BRINDE

Viagens circulatorias para os Srs. assignantes

Fica definitivamente estabelecida, desde 4 do corrente, a concessão d'esta enorme vantagem que só a nossa Gazeta está nas condições de facultar aos seus assignantes.

Por uma combinação engenhosa feita com todos os caminhos de ferro do paiz—e digamo-lo, feita com applauso de todas as direcções—os nossos assignantes terão á sua disposição um avultado numero de itinerarios, á sua escolha, para realizarem as mais interessantes, commodas e uteis excursões que desejem effectuar, por preços que attingem, por vezes, 40 % de redução.

Os itinerarios não são 5, como no passado numero annunciámos, mas 12, da seguinte forma:

Itinerario A



Lisboa, Valencia d'Alcantara (saida para Hespanha) Villar Formoso (entrada) Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfanellos, Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 11\$100
2.ª 8\$280 rs.

Itinerario G



Lisboa, Pampilhosa, Santa-Comba, Vizeu, Pampilhosa, Porto, Regua, Pedras Salgadas, Ermezinde, Braga, Caminha, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe 20\$440

2.ª 16\$420 rs.

Itinerario H



Pequeno circulo indo de Lisboa a Elvas com regresso por Villa Viçosa a Lisboa.

Validade 30 dias

1.ª classe 8\$100

2.ª 6\$080 rs.

Itinerario I



Lisboa a Porto com Coimbra a Louzã e Pampilhosa a Vizeu; volta de Porto a Pampilhosa, Figueira, Oeste e Cintra a Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe 14\$360

2.ª 11\$160 rs.

Itinerario J



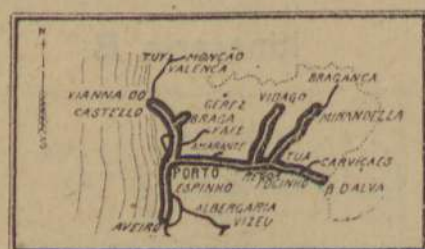
E' só restricto a Porto, Valença, Braga, Vidago e Mirandella e volta ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe 12\$300

2.ª 9\$380 rs.

Itinerario K



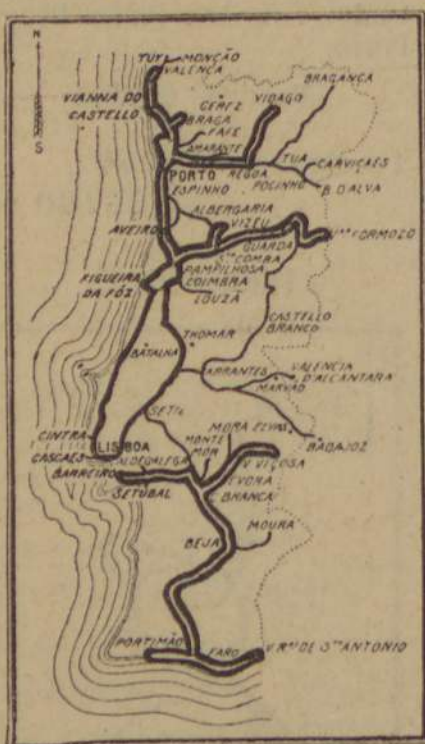
Tambem é para a zona do norte: Porto a Aveiro, Vianna, Braga, Vidago, Mirandella e Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe 14\$100

2.ª 10\$580 rs.

Itinerario L



Compreheende, por assim dizer, todo o paiz, desde Valença a Villa-Real de Santo Antonio, com ramificações até Braga, Vidago, Povoas de Varzim, Vizeu, Guarda, Villar Formoso, Figueira por Oeste a Lisboa, Villa Viçosa e Portimão.

Validade 140 dias

1.ª classe 36\$100

2.ª 27\$080 rs.

Espinho a Albergaria e volta, ou só de Aveiro a Espinho ou Espinho a Aveiro, fazendo o lindo percurso do Valle do Vouga por completo, e isto com a liberdade, muito apreciavel, de effectuarem este trajecto quando passam nas estações de Aveiro e Espinho á ida ou ao regresso.

Da mesma forma, os que tomem os itinerarios B, C, F, G, J, K, L, podem, de Trofa, ir visitar a interessante linha de Guimarães, as suas afamadas Caldas de Vizella, e a galante villa de Fafe, tendo tomado, com o seu bilhete, o *coupon* que lhes permite ida e volta a Guimarães por 1\$08 (1\$080 réis) ou a Fafe por 1\$58 (1\$580 réis).

Como temos dito, os itinerarios são fixos, estando os bilhetes promptos, á disposição dos nossos leitores, no numero que desejarem, podendo ser adquiridos em qualquer dia de semana, até ás 6 horas da tarde.

Em todo o caso prevenimos, que tratando-se de uma numerosa familia ou grupo de mais de 6 pessoas, convirá que a nossa Redacção seja avisada de vespera ou com algumas horas de antecedencia, porque se póde dar o caso de não termos prompto o numero de bilhetes sufficiente.

Os novos assignantes gosam de eguaes concessões desde que se inscrevam, e os das provincias que assim o desejem podem enviar, por valle do correio, o importe da assignatura, por anno 2\$500, ou por semestre, 1\$400 réis, e ao mesmo tempo o do bilhete ou bilhetes que quizerem, e na volta do correio receberão os bilhetes, por carta registada.

No numero passado dissemos que haveria, n'este caso, que juntar mais 100 réis para porte, mas pensando melhor, não querendo que os nossos assignantes da provincia fiquem em condições differentes dos de Lisboa, nem que os bilhetes custem mais do que o seu preço fixado pelas Direcções, resolvemos **que os portes sejam de nossa conta**, para qualquer ponto do paiz ou de Hespanha.

Outrosim, quem, da provincia, quizer conjuntamente com o bilhete ou bilhetes, a nova edição do *Manual do Viajante*, que é hoje posta á venda, bastará enviar o seu custo, 1 escudo (1\$000 reis) e recebê-lo-ha tambem franco de porte.

O director d'esta *Gazeta* parte hoje para o estrangeiro, onde, depois da sua estação thermal, em Cauterets, irá a Paris e a Madrid tratar das combinações necessarias para que os assignantes d'esta *Gazeta* possam ter bilhetes por preços reduzidos para viagens em Hespanha e França.

Os caminhos de ferro da Povoas e de Guimarães

II

Antes de expôr e analysar os resultados do exercicio de 1912 na linha de Guimarães, convem recordar os factos principaes da sua accidentada historia, assás instructiva, como exemplo frisante da falta de methodo com que foi constituida a nossa rede ferro-viaria.

Em 1871 foi concedida a Simão Gattai licença para o estabelecimento de uma linha americana do Porto a Braga por Guimarães, quando quatro annos antes, em 1867, fôra auctorizada a construcção da linha do Minho, que ligaria Braga com o Porto.

Por decreto de 28 de dezembro de 1872 foi auctorizada a substituição da linha americana por um caminho de ferro de 1 metro de largura em leito proprio com tracção a vapor, devendo partir da um ponto da linha do Minho proximo do rio Ave e ir ás Taipas, com um ramal de

O seu traçado foi largamente estudado de forma a satisfazer todos os desejos, e ainda permittindo a combinação de uns itinerarios com outros, formando mais oito, que servem differentes pontos, isto é, tomando-se dois bilhetes effectuam-se percursos combinados, differentes dos 12 itinerarios supra, a saber:

O E póde ligar com os A, C, D, F, G e I, servindo para alargar a viagem Sul, Norte, Beiras, Fronteiras, etc.

O J póde ligar com o D ou com o I, pondo Lisboa e a Beira Alta em correspondencia com as linhas além do Porto.

Em **todos** os itinerarios póde a viagem ser começada **em qualquer estação** do percurso, e ahi terminar sem augmento de preço.

Os portadores dos bilhetes B, C, D, F, G, I, K ou L que queiram visitar a linha do Valle do Vouga, poderão tomar conjuntamente com o bilhete, um *coupon* que lhes faculta o trajecto, de Aveiro a Oliveira d'Azemeis e volta ou de

Fafe a entroncar na linha principal entre Santo-Thyrso e Guimarães. Fixavam-se os limites de 80 metros para os raios das curvas e 25 ^m/_m para as pendentes.

Não se fixava no decreto a duração da concessão.

Foi auctorizado por decreto de 28 de outubro de 1874 o trespasse da concessão para uma companhia ingleza, denominada *Minho District Railway Company*.

Em 24 de fevereiro d'esse anno o concessionario primitivo havia desistido das linhas das Taipas e de Fafe, o que fôra acceito por simples despacho ministerial de 27 do mesmo mez, que assim alterava um decreto.

Em 18 de fevereiro de 1875 ratificou-se por decreto aquelle despacho sobre a desistencia do ramal de Fafe e do lanço entre Guimarães e as Taipas, e permittiu-se que a via tivesse 1,^m67 de largura, sem se fixar o novo limite para os raios das curvas.

Em janeiro de 1879 foi declarada a fallencia da Companhia, que apenas tinha trabalhos feitos nos primeiros seis kilometros entre o Bougado e Santo-Thyrso. Por decreto de 16 de abril do mesmo anno foi revogado o de 1875, relativo ao reconhecimento da companhia, e os anteriores que diziam respeito á concessão, e auctorizado o Governo a conceder o caminho de ferro de Bougado a Guimarães nos termos que julgasse conveniente. Foi, com effeito, concedido por decreto da mesma data a Antonio Velloso e ao Visconde da Ermida, devendo elles adquirir os 6 kilometros construidos e responder pelas reclamações derivadas dos actos da companhia fallida. Determinou-se que a via fosse de 1,^m67 com curvas de 250^m e rampas de 25 ^m/_m.

Os trabalhos feitos foram arrematados, depois de tres praças successivas, por 31:510\$000 reis.

Novo decreto de 5 de agosto de 1880 deferiu o pedido dos concessionarios para a construcção de via estreita, sem lhe fixar a largura, nem os raios minimos das curvas.

A concessão n'este, como nos anteriores diplomas, ficou sem duração definida.

Todos estes decretos excediam os poderes do Governo e iam de encontro aos preceitos do decreto de 31 de dezembro de 1864, que só por lei permite a concessão de caminhos de ferro.

Veiu finalmente a lei de 2 de junho de 1882 legalizar a concessão, dando á companhia que explorasse o caminho de ferro do Bougado a Guimarães por Santo Thyrso e Vizella, importação livre de direitos dos materiaes para a construcção e isenção da contribuição de registo pelo troço adquirido e da contribuição industrial durante 10 annos. E' de notar que se determinava que a construcção se fizesse nos termos do decreto de 16 de abril de 1879, que prescrevia a via larga, não se fazendo referencia ao de 1880, que auctorizava a via estreita. Ainda se não fixou d'essa vez a duração da concessão. Ficava pois legalmente a linha de via larga com curvas de 250 metros, quando de facto era de via estreita.

Em 31 de dezembro de 1883 abriram-se á exploração 25,^{km}3 entre a Trofa e Vizella, e em 14 de abril do anno seguinte, ficava a linha com 33,^{km}6.

Permittiu-se o aproveitamento do leito da linha do Minho, da Trofa até á margem direita do Ave, na extensão de 2,5 kilometros, para poupar a ponte sobre esse rio, apesar do embaraço assim causado á livre exploração da via larga.

Por alvará de 2 de julho de 1891, substituido por outro de 2 de junho de 1898, modificado por decreto de 14 de julho do mesmo anno, foi feita á Companhia a concessão do prolongamento de Guimarães a Fafe, que o ultimo dos decretos tornava provisoria, por comprehender determinadas exempções de impostos.

A lei de 1 de agosto de 1899 auctorizou o Governo a tornar definitiva a concessão. Conseguiu porém a Companhia que a esta fossem tambem applicadas as disposições das bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho do mesmo an-

no, das quaes derivaram vantagens importantes, como era a livre importação do material fixo e circulante, a participação no augmento de receitas da linha do Minho, a isenção do imposto sobre as acções e obrigações durante 30 annos. Graças á acção do Sr. Conde de Paçõ-Vieira, então ministro, foram resolvidas as duvidas que haviam surgido e promulgado o alvará da concessão definitiva de 14 de maio de 1903. Em 21 de julho de 1907 foi aberto á exploração o novo troço com 21,2 kilometros de extensão.

Segundo o relatorio de 1912 a conta de estabelecimento, incluindo o material circulante, que não vem descripto em separado, eleva-se a 1.519:151\$595 reis, sendo 830:634\$753 do troço da Trofa a Guimarães e reis 688:516\$842 do de Guimarães a Fafe. Sendo a extensão total de 54,7 kilometros, a media kilometrica é de reis 27:770\$000. No troço de Guimarães a Fafe o custo por kilometro foi de 32:320\$000 reis, bastante elevado por causa dos importantes trabalhos que n'elle houve que fazer.

*

No exercicio de 1912 a receita do trafego foi de reis 147:457\$440, a que se juntaram 369\$420 de receitas fóra do trafego e 3:305\$707 da participação de receitas na linhas do Minho, o que somma 151:132\$567, mais 691\$950 que em 1911. A despesa de exploração ascendeu a 56:969\$641, tendo excedido em 2:117\$461 a de 1911. A receita liquida foi de 94:162\$926, ou menos 1:425\$508.

A receita e despesa por kilometro de via e de trem foram os seguintes:

| | via | trem |
|----------------------|------------|-------|
| Receita..... | 2:698\$796 | 823,5 |
| Despesa | 1:017\$315 | 310,4 |
| Receita liquida..... | 1:681\$481 | 513,1 |

Analysando o trafego vimos que o constituíram as seguintes parcellas:

| | Quantidade | Receitas |
|----------------------------------|------------|-------------|
| Passageiros..... | 399:707 | 78:713\$905 |
| Toneladas, grande velocidade.... | 4:799 | 15:252\$815 |
| » pequena velocidade.. | 68:186 | 53:490\$720 |

Não veem descriminados os numeros relativos a cada classe, havendo apenas duas, como é sabido. Na estatistica official, que vae até 1910, figuram para esse anno 57:428 passageiros de 1.^a classe e 337:642 de 2.^a, o que dá a proporção de 1:5,8. A media geral d'essa relação, resultante da somma dos passageiros transportados desde o começo da exploração até fins de 1910, é de 1:4,7, havendo pois proporcionalmente muitos mais passageiros de 1.^a classe que na linha da Pova.

A somma das receitas de passageiros e g. v. foi (em 1912) de 94 contos contra 53,5 da p. v., a relação d'esta para a g. v. é pois de 1:1,7. São pois os serviços de g. v. que teem alli maior importancia, tanto mais que o carro de bois faz ainda concorrência de certo valor para a mercadoria ao caminho de ferro, em vista da relativa insignificancia dos percursos habituaes e da facilidade de tomar e deixar as remessas nos domicilios.

Uma organização adequada de estações centraes e entregas nos domicilios póde conquistar talvez trafego d'algum valor.

Não figuram no relatorio os percursos dos passageiros e mercadorias, nem os respectivos productos medios e tarifas medias. Effectuando as respectivas divisões, acha-se o producto medio de 196 reis por passageiro, 3\$177 por tonelada de g. v. e 786 pela de p. v.

A media geral dá para esses productos medios 202, 2\$790 e 716 reis. O augmento na mercadoria explica-se pelo maior percurso desde a abertura até Fafe.

Nas mercadorias avultam principalmente as seguintes nos ultimos dois annos.

| | 1911 | 1912 |
|-------------------------|-----------|--------|
| | toneladas | |
| Carvão | 14:988 | 15:730 |
| Madeiras | 11:328 | 7:426 |
| Vinhos | 9:088 | 6:871 |
| Algodão | 4:729 | 4:813 |
| Materiaes de construção | 4:105 | 4:442 |
| Tecidos | 2:976 | 3:279 |
| Metaes | 2:851 | 3:607 |
| Farinhas | 2:649 | 2:819 |
| Sal | 1:884 | 2:237 |
| Productos chimicos | 1:477 | 1:645 |
| Taras | 1:310 | 1:112 |
| Cal | 1:181 | 1:140 |
| Couros | 1:173 | 986 |
| Diversos | 1:275 | 1:210 |

As despesas de exploração por trem-kilometrico decompõem-se pela seguinte forma:

| | 1911 | 1912 |
|-------------------------------|-------|-------|
| Direcção e serviços geraes... | 47,9 | 51,2 |
| Movimento | 68,3 | 72,9 |
| Via e obras | 88,0 | 71,7 |
| Tracção e officinas..... | 102,2 | 114,8 |
| Total | 296,4 | 310,4 |

Para que se faça ideia do incremento que o trafego tem tomado, pedirei á estatística official, como fiz para a linha da Pova, os dados essenciaes por quinquennios a partir de 1885, primeiro anno completo de exploração até Guimarães, accrescentando, segundo os relatorios da Companhia, os dados relativos a 1911 e 1912.

Ha aqui ainda uma rectificação que fazer. Tomam-se n'estes para base dos calculos as receitas illiquidas da exploração, abrangendo portanto os impostos de transito e sello, que figuram no debito da c/ de lucros e perdas como encargo da Companhia. Se o resultado final, pelo que respeita ao saldo d'essa c/, é o mesmo, não se affigura recommendavel esse modo de escripturar. Os impostos, que a Companhia, cobra do publico por conta do Estado, não constituem receita d'aquella, não devendo pois ser incorporados na receita da exploração, nem devendo figurar na c/ de lucros e perdas, pois constituem encargo, não da Companhia mas do publico. Pela mesma razão os calculos da receita por kilometro de via e de trem devem ter por base a receita liquida de impostos e não a illiquida, da qual resultam cifras superiores á realidade. Alem d'isso, entram no computo d'essas medias as receitas fóra do trafego e o participe do Minho e Douro, que é uma receita fóra do trafego.

De facto, essa participação é uma receita obtida fóra da linha, que não resulta n'ella do trafego e constitue uma subvenção do Governo, que finda ao cabo de 30 annos. Com razão a englobou pois a estatística official de 1910 nas receitas fóra do trafego, de 3:856\$107 reis, somma d'essas receitas propriamente dictas: 524\$270 e dos 3:331\$837 do participe na linha do Minho.

Pela mesma forma, em 1911 e 1912, as receitas fóra do trafego deveriam figurar por identica somma nas importancias de 3:617\$789 e 3:675\$127, não entrando, nem as receitas dos impostos, nos calculos das receitas medias e figurando as receitas fóra do trafego á parte no credito da c/ de lucros e perdas.

A estatística official e o relatorio da Companhia registam os seguintes numeros de receita para 1910:

| | Estatística official | Relatorio |
|--------------------------|----------------------|--------------|
| Passageiros | 71:853\$742 | 76:605\$575 |
| Grande velocidade | 12:389\$736 | 13:709\$820 |
| Pequena velocidade | 48:117\$229 | 50:772\$493 |
| Total | 132:360\$707 | 141:087\$888 |

A differença entre as duas sommas, na importancia de 8:608\$176, é sensivelmente á verba de impostos da estatística official de 8:608\$182.

Para os annos de 1911 e 1912 a rectificação a fazer conduz aos seguintes resultados:

| | 1911 | 1912 |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| Receita illiquida de trafego. | 146:822\$825 | 147:457\$440 |
| Impostos..... | 8:514\$177 | 9:102\$323 |
| Receita liquida.... | 138:308\$648 | 138:355\$117 |
| Receita por kil. de via.... | 2:469\$798 | 2:470\$627 |
| » » » de trem... | 747 | 754 |

Feitas estas rectificações, passarei a fazer a synopse annunciada.

| | Extensão | Numero de passageiros | Toneladas | | Rendimento em contos | | | Por kilometro (em mil reis) | | |
|-----------|----------|-----------------------|-----------|--------|----------------------|-------|-------|-----------------------------|--------|-------|
| | | | g. v. | p. v. | pas. os | g. v. | p. v. | Receit | Desp.ª | Coef. |
| 1885..... | 34 | 125:850 | 964 | 14:256 | 29,8 | 4,0 | 8,4 | 1:240 | 839 | 0,68 |
| 1890..... | 34 | 177:798 | 1:552 | 21:365 | 39,1 | 4,9 | 14,5 | 1:721 | 817 | 0,47 |
| 1895..... | 34 | 189:444 | 1:579 | 27:711 | 38,7 | 5,6 | 22,6 | 1:968 | 731 | 0,37 |
| 1900..... | 34 | 248:849 | 3:242 | 42:909 | 49,2 | 8,7 | 31,4 | 2:623 | 847 | 0,32 |
| 1905..... | 34 | 266:557 | 3:675 | 45:470 | 50,6 | 9,3 | 31,5 | 2:689 | 833 | 0,31 |
| 1910..... | 56 | 395:070 | 4:373 | 65:378 | 71,9 | 12,4 | 48,1 | 2:374 | 961 | 0,40 |
| 1911..... | 56 | 414:589 | 4:516 | 69:646 | 73,9 | 12,9 | 51,5 | 2:469 | 980 | 0,39 |
| 1912..... | 56 | 399:707 | 4:799 | 68:186 | 73,2 | 13,7 | 51,4 | 2:470 | 1:017 | 0,44 |

Vê-se por esta synopse que bastaram 6 annos de exploração para se attingir a receita kilometrica consideravel de 1:721\$000, que 10 annos depois se achava elevada a 2:623\$000. De 1900 em diante o incremento foi mais lento, achando-se em 1906, ultimo anno antes da abertura até Fafe, em 2:743\$000. Em 1908, por influencia d'essa abertura em julho do anno anterior, a receita desceu a 2:253\$000, para voltar a crescer até attingir em 1912 2:470\$000. E' certo que o perfil accidentado do novo troço determinou augmento sensivel de despesa kilometrica, que passou de 832\$000 em 1906 e 886\$000 em 1908. Se em 1912 ascendeu a 1.017\$000 deve-se parte d'esse augmento a outras causas. Apesar de tudo o baixissimo coeficiente de 0,40 na linha de Guimarães mostra a economia com que é explorada.

Na falta dos necessarios dados estatísticos podemos apreciar *grosso modo* a influencia que na situação da Companhia teve o prolongamento da linha de Fafe. Figura esta no balanço de 1912 por 689 contos, proximamente.

O augmento da receita liquida de 1908 sobre 1906 foi:

76:567\$650
64:985\$276
11:582\$376

A juntar, o participe no Minho e Douro (aproxim.^{te})

3:200\$000
14:782\$375

o que representa o juro de 2,15 %, muito inferior ao encargo do capital levantado por meio de obrigações.

A'parte a influencia perturbadora dos acontecimentos politicos d'este ultimos tempos accentuou-se desde aquella abertura a tendencia ascencional do trafego, quer no numero de unidades, quer nas receitas. Assim, emquanto o numero de passageiros se elevou apenas de 200:835 em 1896 a 279:271 em 1906 e a tonelagem de 33:339 toneladas a 51:808, ou 7:800 passageiros e 1:845 toneladas por anno, de 1906 a 1910 o augmento foi de 115:799 passageiros e 17:943 toneladas, ou 29:949 passageiros e 4:485 toneladas eor anno.

Nos mesmos periodos o augmento annual de receita foi respectivamente de 2:225\$000 e 9:786\$294 reis e da despesa 401\$500 e 6:375\$790 reis.

Em 1912 o rendimento liquido do trafego junto ao par-

tipice do Minho e Douro foi 84:680\$000, mais 19:800\$000 reis que em 1906. Tirada pois para o capital anterior a mesma remuneração, ficam 2,87% para o invertido no prolongamento.

E' pois de esperar que dentro de alguns annos o crescimento das receitas torne ainda mais prospera a situação da Companhia, unica entre nós que dá aos seus accionistas e distribue o dividendo de 6%, que seria hoje muito maior sem os encargos actuaes da construcção até Fafe. O sacrificio que ella assume por esta forma representa, um serviço prestado á região e á economia do paiz pela construcção e exploração de mais 22 kilometros de caminho de ferro.

O prolongamento da linha até á região de Basto representaria seguramente, a ajuizar pelos resultados da exploração até Fafe, um encargo pesado sem compensações immediatas, não sendo pois de aconselhar sem garantia de juro.

Tal qual está constituída, não recebeu até hoje a Companhia auxilio do Estado digno de nota. Apenas algumas exempções de impostos ha que registar, e desde 1907 a participação de receitas, que representa cerca de 3:400\$000 reis por anno. Em compensação o Estado tem recebido só dos impostos de transito e sello, isto desde o inicio da exploração até ao fim de 1912, cerca de 126 contos, sem falar nas receitas directas e indirectas que deve á acção de fomento da linha de Guimarães e ao seu tributo de 1910 á linha do Minho. Assim a estatística regista em Trofa o seguinte movimento do serviço combinado: 132:055 passageiros, 3:542 toneladas de g. v. e 62:528 de p. v.

A construcção da rede do Alto Minho, ligada á linha de Guimarães pela d'esta cidade a Braga, e a sua ligação e unificação com a linha da Pova e o porto de Leixões, devem ter influencia sobremodo favoravel no seu trafego.

A linha antiga acha-se em parte renovada com carris de 30 kilogrammas da Beira Alta. Os 21 kilometros de Guimarães a Fafe foram esmeradamente construidos ha pouco, de modo que não é grande o dispendio a fazer com a conclusão da renovação da via. Torna-se porém necessario melhorar parte do material circulante.

Pelo que respeita á Caixa de soccorros e aposentações, nota-se no relatorio de 1912 que ao saldo de 7:035\$530 do anno anterior se juntaram 3:344\$65 de receitas do anno, das quaes 1:012\$765 provem de contribuição dos empregados e 1:308\$490 de juros do capital accumulado; o resto são subvenções da Companhia.

A despesa foi de 1:902\$076, passando o saldo de 8:478\$017 reis.

O fundo é constituído por 14:270\$000 em acções e obrigações e 8:478\$019 reis em dinheiro.

O balanço de 1912 accusa a seguinte verba:

| | |
|--|----------------|
| No activo: | |
| C/ d'estabelecimento | 1.519:151\$595 |
| Valores mobiliarios, incluindo materiaes em deposito | 189:019\$049 |
| | 1.708:170\$644 |
| No passivo: | |
| Acções e obrigações | 1.521:480\$000 |
| Passivos | 72:676\$952 |
| Quantias exigiveis | 87:075\$313 |
| Lucros e perdas | 86:938\$379 |
| | 1.708:170\$644 |

Refere-se o relatorio dd 1912, detidamente, ao litigio com o empreiteiro D. Domiugos Busquets, do qual nada direi por estar affecto aos tribunaes.

J. Fernando de Souza.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Por ter saído com inexactidão, no *Diário do Governo* e na *Gazeta*, novamente se publica o seguinte:

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionária da referida linha, referente ao ano económico decorrido desde 1 de Julho de 1912 a 30 de Junho de 1913, na importância de 92.226\$05, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 1 do corrente mês, aprovar a referida conta e ordenar que á mencionada Companhia seja paga pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contracto de concessão, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 48.090\$13 como complemento da liquidação da citada garantia no referido ano económico.

Paços do Governo da República, em 5 de Agosto de 1913 — O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Atendendo a que não há inconveniente em aceitar a nova planta parcelar entre os quilómetros 43,587 e 43,935 apresentada pela companhia concessionária da linha do Vale do Vouga: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 15 do corrente, que seja aprovada a nova planta da parcela n.º 51 expropriada a Manuel da Silva Ribeiro para a construcção da linha de Vale do Vouga, entre quilómetros 43,587 e 43,935, que está devidamente autenticada pelo representante da companhia concessionária desta linha e pelo engenheiro director fiscal de exploração de caminhos de ferro e que para todos os efeitos substituirá a parte correspondente da primitiva planta cadastral aprovada por portaria de 22 de Setembro de 1908.

Paços do Governo da República, em 21 de Agosto de 1913. — O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Secretaria Geral

Termo do contrato para a construcção e exploração do caminho de ferro de Tomar a Nazaré e seu ramal para Leiria

Aos 4 dias do mês de Agosto de 1913, no Ministério do Fomento, e gabinete de S. Ex.ª o Ministro, onde vim eu, Manuel Correia de Melo, secretário geral do mesmo Ministério, aí se achavam presentes, duma parte, como primeiro outorgante, em nome do Governo Português, o Ex.º Sr. António Maria da Silva, Ministro do Fomento, e doutra parte, como segundo outorgante, o Sr. João Pedro Vierling, casado, comerciante, morador nesta cidade, Rua do Comércio, n.º 104 a 108, assistindo também a este acto o Ex.º Sr. José Francisco Azevedo e Silva, Procurador Geral da República; e por ele Ex.º Ministro foi dito na minha presença e na das testemunhas ao diante nomeadas e no fim assinadas, que, tendo sido aberto concurso público, cujo programa foi publicado no *Diário do Governo* de 14 de Abril último para a construcção e exploração do caminho de ferro de Tomar a Nazaré e seu ramal para Leiria, a respectiva adjudicação havia sido feita em portaria de 18 de Junho próximo passado, publicada no *Diário do Governo* de 19 do mesmo mês, ao referido João Pedro Vierling, o qual provou, por documento autêntico, ter feito na Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdência, á ordem da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, o depósito definitivo de 16.000\$, para garantia do presente contrato, em harmonia com o n.º 11.º do referido programa de concurso, publicado no já citado *Diário do Governo* de 14 de Abril último.

Pelo segundo outorgante, João Pedro Vierling, foi dito, que, para todos os efeitos e responsabilidade legais, aceitava o presente contrato, cujas condições são as seguintes:

I. A empresa efectuará á sua custa, e por sua conta e risco, pelo modo e no prazo abaixo estipulado:

1.º A construcção, segundo o projecto aprovado pelo Governo,

dum caminho de ferro denominado de Tomar á Nazaré, completo em todas as partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios, acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens do nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes, para separar a via férrea das propriedades contíguas, e em geral as obras de construção previstas e imprevisas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento das linhas férreas, dum caminho de ferro que, partindo de Tomar e passando por Agroal, Ourém, Reguengo, Batalha, Pôrto de Mós, Aljubarrota e Alcobaça, termine na Nazaré, ligando por um ramal com a cidade de Leiria.

§ 1.º A palavra *empresa*, sempre que fôr empregada nestas condições, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem elle traspasse, na conformidade das leis e autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, que a empresa é obrigada a executar, serão feitas em harmonia com os projectos por ella elaborados e aprovados pelo Governo, com as modificações e variantes que a empresa julgue convenientes propor e que forem aprovadas pelo Governo.

§ 3.º A empresa effectuará os estudos necessários e organizará nos termos usuais os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 4.º O número e classe das estações e suas dependências serão determinados nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos, que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração das novas linhas e para facilidade das baldeações, serão feitos por conta da respectiva empresa adjudicatária, devendo em todo o caso haver as necessárias estações principais com as acomodações precisas para passageiros, mercadorias e empregados; oficinas, máquinas e aparelhos para a feitura e concerto do material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, *tenders*, carruagens e vagões; fossos para picar o fogo, aparelhos e reservatórios para a alimentação das máquinas.

§ 5.º Serão de conta da empresa as despesas exigidas pela construção das novas estações e suas dependências, feitas de acôrdo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, nos pontos de cruzamento nas linhas do Norte e Oeste, livremente escolhidos em harmonia com as faculdades asseguradas ao Governo pelo artigo 35.º do contrato de concessão das linhas de Norte e Leste de 12 de Setembro de 1859, e artigo 31.º do contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira e a Alfaias.

§ 6.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias, que serão autenticadas pela Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro; uma das cópias será entregue á empresa e a outra á fiscalização.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração, serão de conta da empresa.

3.º Igualmente será de conta da empresa o estabelecimento dum telégrafo eléctrico ao lado da linha férrea e a conservação e renovação dos materiais e aparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

4.º Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo dum ano, fará á sua custa, com assistência do engenheiro delegado do Governo, a demarcação quilométrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma cópia desta planta devidamente autenticada.

§ único. Se a empresa não der, em devido tempo, cumprimento ao que nesta condição se preceitua, o Governo fará executar, por conta da empresa e por pessoal por elle nomeado, os trabalhos de campo e de gabinete relativos á medição, marcação quilométrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

II. A linha férrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e de serviço.

III. Quaisquer alterações ou modificações, que a empresa tenha por conveniente propor, serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem prévia autorização do Governo.

IV. As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas, prejudicial á saúde pública.

V. A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris.

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma, quer em atêrro, quer em esca-

vação, serão reguladas pelo respectivos perfis transversais tipos, adoptados nos projectos.

A entre-via, ou distância entre duas vias, será pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

VI. Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 100 metros nas linhas gerais; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 80 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão effectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontais.

O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas em sentido contrário, não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionais e devidamente justificados.

VII. O limite maximo das inclinações será de 25 milímetros.

VIII. Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 23 quilogramas por metro corrente.

Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do Governo.

IX. As travessas a empregar nas linhas serão metálicas ou de madeira que sustente bem a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

X. As linhas serão fechadas por meio de muros, sebes ou grades de madeira que as separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fóra.

§ único. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da empresa e ouvida a fiscalização, entenda que ella é desnecessária para a segurança do público e da exploração.

XI. A empresa deverá estabelecer para o serviço das localidades atravessadas pela linha férrea, paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos aprovados.

XII. A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e da estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

XIII. Os cruzamentos dos caminhos de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipais ou vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível, em que o Governo o exigir, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo, em cada uma, guarda encarregado d'esse serviço.

XIV. Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não será menor de 6^m,60; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fêcho da abóbada acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de 3^m,5; sendo a altura dos parapeitos de 0^m,70, pelo menos.

XV. Quando o caminho de ferro passar por baixo duma estrada de 1.ª classe, a largura do viaduto será de 6^m,60; sendo distrital, 6 metros, e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4^m,5, compreendidos os fossos.

A distância vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5 metros.

XVI. Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

O ângulo formado pelo eixo da via férrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30º.

XVII. A abertura dos subterrâneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4^m,40 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível até o intradorso da abóbada de revestimento será, pelo menos, de 5^m,50.

A empresa fará todas as obras necessárias, para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ único. O Governo, sob proposta da empresa, poderá reduzir as dimensões dos subterrâneos a que se refere esta condição.

XVIII. Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

XIX. A empresa estabelecerá e assegurará á sua custa o curso das águas que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicáveis.

XX. A empresa deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroaamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada, de boa qualidade; onde não houver será tolerado o tijolo.

XXI. As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarneçadas de assentos. Havê-las há de duas classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.^a classe terão assentos estofados e as de 2.^a classe assentos de madeira.

As carruagens deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e sólida construção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo, será do tipo mais aperfeiçoado, previamente submetido á aprovação do Governo.

Os combóios que levem passageiros terão freio continuo e automático.

XXII. O caminho de ferro, em todos os seus edificios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências, como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições dos contratos.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo aa domínio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem para o serviço público, e o mesmo sucederá com o carvão, coque e quaisquer aprovisionamentos em quanto forem importados livres de direitos.

XXIII. Em compensação das obrigações que a empresa tomar sobre si por este contrato, concede-lhe o Governo, por noventa e cinco anos, contados da presense data, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e com as condições aqui estipuladas.

XXIV. A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

§ único. Se, porém, durante o prazo estabelecido na condição antecedente, fôr destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas em dinheiro ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

XXV. Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecida, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, as linhas com todo o seu material fixo e seus edificios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'ele indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e doutros quaisquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

XXVI. São asseguradas aos concessionários as vantagens concedidas nas bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de Julho de 1899, a saber:

1.^o Os auxílios que as câmaras municipais interessadas houverem declarado, conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

2.^o O subsídio que, pelas comissões distritais, fôr concedido;

3.^o A faculdade, durante trinta anos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas férreas de via estreita;

5.^o Cedência, por espaço de trinta anos, contados da abertura de cada linha á exploração, da importância dos impostos de trânsito e selo que incidirem sobre o movimento das linhas;

5.^o Isenção, durante trinta anos, contados da data da emissão, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fôsssem obrigados pelas leis em vigor;

6.^o Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas férreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

§ 1.^o Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metalúrgicas do país, e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o ágio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.^o Para o efeito da isenção de direitos considera-se, nos termos do artigo 43.^o do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

1.^o *Material fixo.* — Os elementos de superstructura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, apare-

lhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.^o *Material circulante.* — As locomotivas, tenders, carruagens, vagões, guindastes móveis; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como: eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, fôlha, varões ou tubos, máquinas-ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

XXVII. Passados os primeiros quinze anos depois da abertura desta linha á exploração, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se há o producto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se; deduzir-se há desta soma o producto líquido que corresponder aos dois anos menos produtivos, e tirar-se há a média dos outros anos, a qual constituirá a importância duma anuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos anos que faltar para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta anuidade, nunca será inferior ao producto líquido do último dos sete anos tomados para base d'este cálculo.

Neste preço da remissão não será incluído o valor do carvão, do coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

XXVIII. A empresa terá apenas o direito de opção em relação ás linhas paralelas ás que explorar, a distância de menos de 40 quilómetros ou que nelas venham entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

XXIX. Quando o Governo fixar novas concessões de caminhos de ferro ou construir por conta do Estado, quer esses caminhos sejam paralelos ás linhas concedidas, quer as atravessem ou nelas venham entroncar ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa dessas concessões e das obras a que derem lugar nas suas linhas.

(Continúa)

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.^a Repartição

DECRETO N.^o 80

Atendendo ás representações que ao Governo da República Portuguesa foram enviadas, no sentido de ser tomada como ponto de partida do caminho de ferro de Moçambique a baía de Mossuril e não a Mochelia, na baía do Mocambo, como provisoriamente se determinou no artigo 10.^o do decreto de 19 de Abril último;

Atendendo ás informações que por via do governador geral de Moçambique prestou o engenheiro encarregado dos estudos e construção do mesmo caminho de ferro, o qual indica a povoação do Lumbo, situada na primeira daquellas baías e fronteira á Ilha de Moçambique, como devendo ser o seu ponto de partida;

Hei por bem, sobre proposta do Ministro das Colónias e em execução do decreto, com força de lei, de 31 de Agosto de 1912, referente áquele caminho de ferro, decretar o seguinte:

Artigo 1.^o A testa do caminho de ferro entre a costa de Moçambique e a fronteira de Nyassaland será a povoação de Lumbo, fronteira á Ilha de Moçambique.

Art. 2.^o Fica assim substituído o artigo 10.^o do decreto de 19 de Abril do ano corrente e revogada a legislação em contrario.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 20 de Agosto de 1913. — Manuel de Arriaga — Artur R. de Almeida Ribeiro.



Linha do Valle do Vouga

Estão ha dias em termos de ser abertos á exploração e esperando o exame da commissão official, os troços de Rio Mau a Ribeiradio com 15 kilometros e de Bodeira a Vizeu com 10 kilometros.

A commissão composta dos Srs. engenheiros, Aguilar Couraça e Pinto Camelo, vae inspeccionar aquelles troços no dia 2 do corrente.

Espera-se que o troço de Ribeiradio a Vouzella abra no dia 1 de novembro e o resto entre Vouzella e Bodeira no fim de dezembro.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas da cidade e feira annual em Portalegre

A laboriosa população da rica cidade de Portalegre, uma das mais importantes do Alentejo, celebra nos dias 13 a 16 d'este mez, as suas festas citadinas em coincidência com a grande feira annual aonde accorre sempre grande numero de lavradores, effectuando-se muitos e bons negocios.

Portalegre, como muitas outras das nossas cidades, comprehendeu e bem qual o grande alcance para o seu desenvolvimento que advem da realização de grandes festas, e assim, com um programma deveras attrahente, espera que a concorrência seja este anno ainda maior que a do anno passado.

Entre muitos e variados numeros do programma, magnificamente elaborado, destacam-se alguns interessantes numeros esportivos, illuminações e fogos d'artificio, e duas magnificas corridas de touros nos dias 14 e 15, em que tomam parte os nossos primeiros artistas tauromachicos.

A companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes faz serviço especial de bilhetes a preços reduzidos, validos por todos os comboios ordinarios, e para ida de 12 a 15 e para volta de 13 a 17.

Para occupação nos comboios rapidos são estabelecidas as sobretaxas de \$10 e \$05 por fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso.

A seguir indicamos os preços dos bilhetes de algumas estações principaes:

| | 1. ^a classe | 2. ^a classe | 3. ^a classe |
|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Lisboa-Rocio. | 4\$54 | 3\$54 | 2\$52 |
| Santarem. | 4\$26 | 3\$32 | 2\$38 |
| Entroncamento. | 3\$18 | 2\$48 | 1\$16 |
| Abrantes. | 2\$35 | 1\$84 | 1\$30 |
| Elvas. | 1\$44 | 1\$12 | \$78 |
| Campanhã. | 6\$86 | 5\$34 | 3\$82 |
| Castello-Branco. | 3\$94 | 3\$06 | 2\$20 |

Dada a grandiosidade das festas e a modicidade dos preços do caminho de ferro, é de esperar grande concorrência n'aquelles dias em Portalegre.

Viagens de recreio aos domingos

Como previramos, a nova tarifa de bilhetes reduzidos para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional, que a Companhia dos Caminhos de ferro poz ultimamente em vigor, tem obtido um verdadeiro successo.

De domingo para domingo tem augmentado extraordinariamente a venda dos bilhetes d'esta tarifa, elevando-se a quantidade a alguns milhares. Isto é, milhares de pessoas, que na maior parte não viajavam por falta de bilhetes baratos, tem-se feito transportar aos domingos para fóra da cidade a encher os pulmões d'ar puro e a gosar as bellas paizagens do campo ou da praia.

Como experiencia da vantagem de offerecer ao publico bilhetes economicos, quer-nos parecer que a Companhia não poderia esperar melhor.

Fomos sempre apologistas da redução no preço dos bilhetes de caminho de ferro, não só como medida especulativa para as respectivas empresas, pois nunca duvidamos do exito que se obteria, mas tambem como uma necessidade de grande alcance educativo e hygienico para as populações dos grandes centros, que, saturadas do ambiente vicioso e ruidoso que lhes é proprio, necessitam de repousar o espirito, ao mesmo tempo que o recreiam na contemplação das bellezas que a natureza lhes offerece, e que vão respirar um ar mais oxygenado e vivificante.

Oxalá que a experiencia leve a companhia e as outras

empresas ferro-viarias a proseguirem no caminho encetado offerecendo, nos seus proprios interesses, novas vantagens ao publico.

Feira e tourada em Salamanca e em Valladolid

Nos dias 9 a 21 d'este mez celebram-se na famosa cidade hespanhola de Salamanca, a importante feira annual e grandiosas festividades que é de costume realizarem-se por essa occasião.

Entre os muitos e interessantes numeros do programma da festa, destacam-se quatro magnificas corridas de touros, para que estão contractados os melhores elementos da arte de Montez. Essas touradas devem realizar-se nos dias 11, 12, 13 e 21, e grande é o interesse que já estão despertando não só entre os Salamanquinos e outros povos do vizinho reino, como entre os Portuguezes amadores d'esse genero de diversões, que não escapam a uma corrida que se effectue proximo da nossa fronteira.

O caminho de ferro estabelece bilhetes de ida e volta para Salamanca por occasião d'estas festas, e cujos preços são os seguintes:

| | 1. ^a classe | 2. ^a classe |
|--|------------------------|------------------------|
| Lisboa-Rocio, Santarem, Entroncamento e Vendas-Novas. | 9\$32 | 5\$16 |
| Pombal e Alfarellos. | 5\$44 | 3\$02 |
| Coimbra, Miranda do Corvo e Louzã. | 5\$06 | 2\$96 |
| Aveiro, Ceia e Porto-Campanhã. | 6\$05 | 3\$41 |
| Torres-Vedras, Caldas da Rainha e Leiria. | 7\$59 | 4\$21 |

Os bilhetes de Lisboa-Rocio, Santarem, Entroncamento e Vendas-Novas dão direito a seguir por via Pampilhosa-Villar Formoso (Beira Alta), e a regressar pela de Guarda-Abrantes (Beira Baixa) ou inversamente, á vontade dos passageiros, ou tambem seguir, á volta, a mesma via que tenha sido utilizada á ida.

Os prazos de validade d'estes bilhetes que são para ida de 7 a 23, e volta de 9 a 30, dão tempo a que os passageiros que d'elles se utilizem, possam ir assistir ás grandes corridas de touros que se realizam em Valladolid em seguida ás de Salamanca, e para as quaes os caminhos de ferro hespanhoes tambem fazem serviço reduzido.

Os bilhetes d'este serviço especial são validos para todos os comboios ordinarios inclusivè o Sud-Express e os rapidos Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid; os passageiros, porém, que queiram utilizar estes comboios tem de pagar as sobretaxas de \$10 e \$05 por cada fracção indivisivel de 50 kilometros, independentemente das sobretaxas de occupação de logares de luxo no Sud-Express.

A modicidade dos preços e a vantagem da occupação dos rapidos, são garantia segura de enorme concorrência de compatriotas nossos ás festas de Salamanca.

Festas na Nazareth

Nos dias 7 a 14 do corrente realizam-se na formosa villa da Nazareth as grandiosas festas que todos os annos costumam effectuar-se em homenagem á Senhora da Nazareth.

Nazareth e a sua linda praia só por si são elemento bastante para chamar ao local grande numero de forasteiros, e muito mais na epocha actual, em que grande numero de familias de fóra alli se encontram a veraneiar e a banhos, dando uma animação extraordinaria á villa.

As festas promettem este anno attingir ainda maior esplendor que nos annos anteriores.

Entre muitos e interessantes numeros do programma

destacamos as illuminações e fogos d'artificio, que, se se avalliam pelos antecedentes, serão magnificos, touradas, danças e descantes populares, e a curiosa chegada dos cirios que de diversas povoações alli vão em romaria á virgem.

A Companhia dos Caminhos de ferro, a exemplo dos annos anteriores, faz serviço especial, sendo os preços dos bilhetes ainda mais reduzidos do que nos annos transactos.

De Lisboa-Rocio a Vallado ou a Cella e volta custa o bilhete em 2.^a classe 3\$08 e em 3.^a 1\$96; de Caldas 58 e 36; de Leiria 74 e 44; de Figueira 2\$08 e 1\$18; Coimbra 2\$68 e 1\$66.

Estes bilhetes são validos indistinctamente para Cella ou Vallado para todos os comboios ordinarios, excepto os rapidos e o Sud-Express, ida de 6 a 14 e volta de 7 a 15, e para os comboios especiaes que partem no dia 11 de Lisboa, e Alfarellos para Vallado e Cella, respectivamente ás 8,18 e 3,20, e para os de volta de Vallado nos dias 13 e 14 de onde partem ás 19,37 e 7, com paragem em todas as estações intermedias.

Sardinhas salgadas e prensadas de Cella e Vallado para Madrid

A partir de hoje a tarifa especial M. L. n.º 1 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Janeiro de 1888 para o transporte de varias mercadorias procedentes das estações de Lisboa até Entroncamento, para as de Madrid até Rielves, ou vice-versa, é ampliada aos transportes de sardinhas salgadas e prensadas, que de Cella e Vallado se effectuarem com destino a Madrid, ao preço de 9\$15 a tonelada.

Esta nova medida deve contribuir poderosamente para o desenvolvimento da exportação da sardinha, que tanto abunda na praia da Nazareth, e que se destina especialmente a ser estivada em Hespanha.

Transportes em grande velocidade nas linhas do Sul e Sueste

A partir do dia 15 do corrente, entra em vigor, nas linhas do Sul e Sueste a nova tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade, para o transporte de recovagens e generos frescos, incluidos nos seus §§ 1.º, 2.º e 3.º e preços especiaes, a qual substitue a actual tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, em vigor desde 15 de Agosto de 1906 e bem assim todas as ampliações.

Transporte de camas de ferro nas linhas do Sul e Sueste

Desde 25 do mez findo foi incluída na classificação geral de mercadorias e na da tarifa especial n.º 8 de p. v. do Sul e Sueste a rubrica «camas de ferro com ou sem ornamentações de outros metaes», que fica disfructando dos preços de 1.^a classe da tarifa geral e dos da tabella 17 da tarifa 8.

Transporte de generos frescos em vagões frigorificos

Entra hoje em vigor nas linhas da Companhia Portuoguesa, uma tarifa especial n.º 28 de g. v. regulando a transporte de generos frescos em vagões frigorificos d propriedade dos expedidores.

Dos beneficios que da nova tarifa poderão resultar para o publico, julgamos escusado occupar-nos agora, pois já bastantes vezes aqui temos preconizado a vantagem da adopção de taes vagões para o transporte de fructas, peixe, carnes frescas, e varias outras mercadorias que facilmente se deterioram com o calor.

Por enquanto ha apenas uma casa commercial proprietaria d'esse genero de vagões, a casa Vierling & C.^a, que, não se poupando a sacrificios de dinheiro, tem já em circulação uns 6 vagões que destina exclusivamente ao transporte de peixe fresco, tendo até já feito algumas experiencias para Madrid, que obtiveram o melhor exito. E' de esperar, porém, que a exemplo d'esta importante ini-

ciativa e com a protecção da nova tarifa, outras casas os adquiram tambem para os empregarem em transporte dos differentes generos frescos.

Com o presente numero distribuimos a tarifa aos nossos leitores, que terão occasião de verificar quão beneficiosos são os preços e condições que ella offerece.



Os transportes de mercadorias que não podem esperar

(656.225) + (656.23)

Quando se comparam as mais modestas mesas da actualidade com o luxo gastronomico dos Romanos, ou com as comidas pantagruelicas dos tempos medievaes, procura-se instinctivamente calcular quanto poderia custar um festim dos que fizeram epocha, se n'elle figurassem productos que hoje correntiamente se vendem quasi em toda a parte. Lembra-se o suicidio de Vatel, tão gentilmente contado n'uma das cartas de madame de Sévigné, só porque não tinha chegado o peixe do mar para a ceia que elle estava encarregado de preparar.

Hoje o peixe abastece quasi tão facilmente uma cidade que fique a muitas centenas de leguas do mar, como as terras do littoral, e já não succede como ha trinta annos, em que o gastronomico vindo da provincia ingenuamente dizia que o pescado era melhor lá nos confins da Beira do que em Lisboa, por lhe faltar aqui o sal, com que procuravam atrazar a decomposição d'um genero alimenticio essencialmente putrescivel.

N'um relatorio apresentado no ultimo congresso internacional de Caminhos de ferro, pelo engenheiro-chefe Sr. Ricardo Bloch, do caminho de ferro de Orleans, vê-se que na rede d'esta Companhia os transportes de peixe vindos da Bretanha quasi que duplicaram de 1897 para 1908, em que ultrapassavam vinte toneladas, augmentando consideravelmente de então para cá. No Norte francez, onde as distancias aos centros de consumo são bem menores, passou-se de 20 a 45 mil toneladas, e o augmento continua.

Na rede do Estado Prussiano (dircção de Berlim) os dois valores foram respectivamente 24:000 e 41:000 toneladas em numeros redondos. Na Russia, onde as malhas da rede são mais laxas, o accrescimo é mais vagaroso; no emtanto, na rede siberiana passaram de 10:000 toneladas em 1900 a 15:000 em 1906.

Todavia, não se tratando d'uma producção methodizada, nem d'um genero que possa esperar, são necessarias installações especiaes e tarifas de proposito para satisfazer as exigencias da mercadoria e da clientela, e principalmente uma mobilização rapida do material e o aproveitamento dos comboios de grande velocidade, para que possa dar-se vazão a um artigo que não póde esperar.

E' assim que a Inglaterra e a Allemanha, a despeito do deficit de substancias alimenticias de que soffrem, são por vezes exportadoras de peixe e em quantidades apreciaveis para que não possam passar despercebidas nas rubricas geraes da estatistica.

Depois, teem-se intensificado os processos de piscicultura, como o accusam as estatisticas comparativas e como o prova o livro do Sr. doutor Georges Roché intitulado «La Culture des Mers en Europe». Embora datado de 1898 este volume da *Bibliothèque Scientifique Internationale*, contem apreciações que o tempo se tem encarregado de confirmar, no tocante ao augmento das pescarias maritimas.

No porto hollandez de Ymuiden, em quinze annos, as vendas de peixe no mercado subiram de 72 contos a 900 contos da nossa moeda ao par.

No grande porto de pesca Geestemünde na Allemanha, durante o mesmo lapso de tempo o peso do peixe pescado, de 13:000 toneladas attingiu 22:000; e no de Boulogne, em França, as expedições de peixe fresco entre 1891 e 1900 de 12:000 toneladas passaram para 46:000. No entanto quem figura em primeira linha é o porto inglez de Grimsby, cujos 490 vapores de pesca permittiram que para toda a parte se expedissem 165.000 toneladas de peixe fresco.

Este accrescimento de producção marítima é devido incontestavelmente aos aperfeiçoamentos dos meios de piscicultura e a um conhecimento mais perfeito das condições da vida dos peixes, das disposições dos fundos, das correntes, n'uma palavra d'essa sciencia dos nossos tempos que se denomina *oceanographia*, mas os armadores não se abalançariam aos riscos que traz uma empresa tão aleatoria se não tivessem a certeza de que as companhias de caminhos de ferro corresponderiam a esses esforços ampliando o mercado por meio de transportes rápidos e seguros.

Naturalmente estas ultimas, á medida que o trafego foi crescendo, foram-se preocupando com os systemas de transportes e com as tarifas. Dois processos podem seguir, a saber: a diminuição das tarifas de tal modo que pela sua barateza o peixe consiga chegar a toda a parte, ou uma organização do movimento de tal ordem, que, embora mantendo as tarifas elevadas, a mercadoria se distribua n'uma larga area, em estado tão perfeito quasi como aquelle em que apparece no mercado marítimo.

O ideal seria porém a rapidez de transporte conjugada com o barateamento das tarifas, mas como o faz notar o professor Sr. Daniel Bellet, a velocidade custa caro e portanto não ha meio senão pagá-la o consumidor.

Mais ou menos em todos os paizes se tem manifestado por parte das empresas ferro-viarias uma das duas tendencias, mas em França parece que se accentua a de augmentar a rapidez do transporte embora á custa do frete.

Perante uma commissão nomeada em 1905 para examinar esta questão, viu-se que os vendedores de generos sujeitos a estragarem-se rapidamente, mostravam empenho em que os prazos de entrega ao destinario fossem reduzidos e que a responsabilidade dos caminhos de ferro ficasse bem assente, não se importando com os preços dos fretes.

Ora a responsabilidade do recoveiro, chamemos-lhe assim, será tanto menor quanto mais rapidamente entregar a mercadoria, de modo que ainda aqui se comprova que ha uma tendencia manifesta para o augmento da velocidade.

No entanto, após reclamações dos interessados, sempre as companhias de caminhos de ferro vão diminuindo as tarifas para estes generos, de modo que, em ultima analyse, vão-se approximando asymptoticamente do ideal de que se falla, conjugando a dupla tendencia indicada.

Difficil se torna fazer um estudo comparativo das tarifas que teem ido successivamente applicando ás empresas ferro-viarias, é para Portugal não possuimos elementos que nos permittam fazê-lo. Por isso, abordando-nos ao trabalho que sobre este caso versou na *Revue Économique Internationale* o professor Sr. Ballet, vê-se que nas redes francezas, em geral, os molluscos, crustaceos e peixe fresco circulam mediante uma tarifa de 0,24 francos por tonelada metrica e por kilometro até 100 kilometros, e de ahi para cima a taxa vae decrescendo primeiro a fr. 0,20; 0,13; 0,11; 0,10; 0,07 e 0,05 respectivamente para percursos até 200, 300, 400, 500 e 600 kilometros, ficando em 5 centesimos de franco para além de 700 kilometros.

Nos caminhos de ferro federaes suissos effectua-se um transporte internacional importante de peixe, que comporta para as expedições parciaes 2 francos de despesas e mais 0,25 francos por tonelada e kilometro até 700 kilometros. Por vagão completo, quando se trate de 5 ou 10 tonela-

das a tarificação por tonelada e kilometro desce a 15 e 13 centesimos, sempre em grande velocidade; mas, no caso de reclamação, estas expedições ficam sujeitas aos prazos de pequena velocidade, de modo que se póde dizer que, em regra se applica a estes generos o transporte em grande velocidade e até em expressos, embora pagando apenas o preço da grande velocidade simples, de modo que a condição de prazo em pequena velocidade tem por fim attenuar a responsabilidade da empresa no tocante á effectivação da entrega.

Em França, pelo contrario, os transportes de generos alimenticios effectuam-se em comboios cujos horarios são conhecidos pelo publico, o expedidor tem o direito de requisitar o itinerario mais rapido mediante um serviço combinado cuja organização compete á administração ferro-viaria. Estes generos expdem-se pelo primeiro comboio que parte durante a hora que se segue á entrega. As estações não se obrigam a expedir em comboio especialmente designado senão as remessas entregues tres horas antes da partida, perscrevendo-se que as mercadorias hão de ser sempre expeditas em estado tal que possam aguentar sem deterioração um prazo suplementar de 12 horas. Está previsto um prazo de transito para a passagem d'uma rede para outra, variando de uma hora em estação comum até tres a seis horas nos outros casos. Quando se der um atrazo de mais de tres horas que prejudique o expedidor ou o consignatario, dá-se uma redução no preço do transporte que varia com a duração do atrazo, chegando até á totalidade do frete, se exceder 10 horas, com reserva dos direitos do expedidor ou consignatario, se ultrapassar 12 horas. Como se vê estas condições favorecem especialmente o commercio e são muito onerosas para as empresas ferro-viarias.

Quanto a tarifas para exportação de pescado em França, suppõe-se um minimo de 50 kilogrammas e em principio custa 16 centesimos de franco contados por tonelada e kilometro até 100 kilometros; por cada kilometro excedente, a tarifa desce progressivamente a 11, 10, 6 e finalmente 5 centesimos quando ultrapassar 600 kilometros.

Faculta-se uma redução de 10 por cento para promover o transporte em frigorificos ou por outro modo que conserve a frescura da mercadoria.

Na Companhia do Norte, tanto para a rede como em serviço combinado, os fretes são reduzidissimos na exportação, mas observa-se que as tarifas reduzidas não conseguiram desviar as correntes naturaes do trafego.

Na Allemanha ha duas tarifas: a de pequena velocidade para o peixe, a de grande velocidade para as lagostas e as ostras, artigos caros e que, por isso, podem aguentar este encarecimento, mas todas estas mercadorias susceptiveis de se estragarem são transportadas em grande velocidade.

Reduzindo estes dados a algarismos, para 50 kilometros custa a tonelada frs. 13,75 em grande velocidade e frs. 10,90 em pequena, em expedições parciaes.

Os preços correspondentes áquella distancia são frs. 8,40 e 4,20 para vagões completos de 5 toneladas e 3,75 frs. para as de 10 em pequena velocidade, accrescendo as despesas accessorias em percursos excedentes a 40 kilometros e que correspondem a frs. 5,06 em grande velocidade e 2,50 em pequena, quer em expedições parciaes, quer em vagões completos, reduzindo-se a frs. 1,50 nos vagões de 10 toneladas. Nos transportes internacionais fazem-se preços especiaes e quando se reúnem os preços de pequena velocidade das diversas redes internacionais atravessadas, especifica-se que a garantia se limita aos prazos de pequena velocidade.

Na Noruega estes transportes fazem-se em grande velocidade pela tarifa da pequena velocidade nas recovagens e só quando o expedidor requisita os comboios rapidos é que os preços de frete se elevam.

Analogamente na Russia taxam-se pelo que alli cha-

nam segunda classe da pequena velocidade, embora se effectuem os transportes em grande velocidade. Estas tarifas correspondem a 127 milésimas de franco por tonelada e kilometro até 400 verstes e seguidamente diminuem até 102, 85 ou 64 milésimas para os kilometros a mais excedentes a distancias crescentes. Por vagão completo chega-se á taxa de 19 milésimas de franco por tonelada e kilometro.

Na Hespanha, a tarifa oscilla entre 38 e 40 centesimos de peseta por tonelada e kilometro nas redes principaes.

Na Italia, o principio geral é a tarifa em pequena velocidade accelerada applicavel aos generos transportados por vagão completo, convindo notar que a tarifa prevê clausulas de assignatura para expedidores que annualmente mandam um certo numero de vagões. Quanto aos prazos de entrega calculam-se em 24 horas por cada 225 kilometros de percurso, mais 18 horas para as operações de serviço e 6 horas mais quando houver transito para linhas de diversas administrações. O prazo conta-se da partida do primeiro comboio que sae depois de entregue o vagão carregado, devendo effectuar-se tal entrega pelo menos uma hora antes d'aquella partida.

Accresce ainda que estas remessas se fazem na Italia sob os riscos e perigos por conta do expedidor, que não pôde reclamar indemnização alguma por deterioração ou avaria, quando não prevê que a falta é toda da Companhia dos caminhos de ferro. Quando se não trata de vagão completo, applica-se a tarifa de grande velocidade em duas series de preços regulados pelo peso transportado. Até 100 kilometros os preços são 23,20 liras por tonelada para expedições de mais de 500 kilogrammas e 25,20 liras quando forem menores do que aquelle peso. Até 200 kilometros os preços são respectivamente 41,72 e 41,76 liras. É importante a differença entre o vagão completo e as expedições, parciaes pois que para 100 kilometros em pequena velocidade accelerada desce a 12,36 liras.

Recorrendo ainda ao relatorio do Sr. Bloch e a outros documentos, o professor Sr. Daniel Bellet nota que para o transporte de mercadorias que se estragam, a duração do trajecto de Bolonha na Italia até Berlim é de 100 horas, de Milão a Modena quasi 14 horas, de Amsterdam até Basileia pouco mais de 42 horas e de Ostende ainda até Basileia 45. D'este ultimo porto marítimo belga até Colonia gastam-se 11 1/2 horas e 21 de Rotterdam para Basileia. No percurso de Ymuidan até Paris apenas se empregam 10 1/2 horas do grande porto de pesca de Geestemünde até Strassburgo cerca de 49 horas.

Passando á França nota que de Arcachon até Pontarlier se contam 27 1/2 horas, 24 de Bolonha a Marselha, 17 d'aquelle ultimo porto de pesca do Pas de Calais até Lyon, 12 1/2 para o trajecto para Nancy, 14 1/2 para Toulon, 12 1/2 para Bourges e finalmente de Calais a Paris-Norte pouco mais de 5 horas. De Boulogne para Basileia, unica cidade estrangeira que cita, o percurso pouco mais leva do que 14 horas.

Note-se tambem que na pequena velocidade a Allemanha conta em principio um prazo de dois dias para expedição e um para transporte até 160 kilometros e um dia a mais para cada 200 kilometros ou fracção excedente.

Em França, as companhias teem obrigação de entregar a mercadoria no prazo de duas horas depois da chegada do comboio que realmente a transportou de maneira que circumstancias ha em que a formula allemã dá um praso de 170 horas para um transporte e armazenagem que em França só gastaria 17 horas contadas da expedição.

Nos paizes de grande extensão, especialmente na America, usam-se os vagões frigoríficos e os vagões cisternas que não podem ser estudados n'este artigo e graças aos quaes é possível levar até muito longe mercadorias que facilmente se estragam. Todavia, os primeiros offerecem inconvenientes para o pescado envolvido no gelo, ou quando sujeito a correntes de ar frio que augmentam o

numero de germens de decomposição que vão ao contacto d'um artigo tão facilmente sujeito a putrefazer-se.

Os vagões cisternas teem o inconveniente de transportarem um grande peso inutil comparado com o da mercadoria a que se destinam.

No emtanto, o ideal seria obter o peixe vivo longe das costas do mar ou das ribeiras e lagos, analogamente ao que succede nos mercados da Hollanda, onde aquelle que é *afogado* á vista do comprador attinge um preço duplo ou triplo do que o offerecido pelo que já está morto. Em Amsterdam viu quem isto escreve, umas pranchas de madeira que se mergulhavam nos viveiros onde nadava o peixe. Agarrado um exemplar e collocado na prancha, esta levantava-se por meio d'um pedal e o freguez recolhia o animal latejante dentro d'uma especie de ceira onde elle acabava de *afogar-se*, como lá diziam.

Parece que o paladar dos *gourmets* hollandezes é agradavelmente impressionado pelo animal que poucas horas antes expirou, e isto faz lembrar o que se conta dos Romanos, que deitavam os salmonetes em vazilhas com agua salgada que iam aquecendo gradualmente para despertar o appetite com a observação das côres por que o peixe ia passando n'aquelle horrivel supplicio, a que o submettia quem se intitula rei da criação, e cuja realza faz sentir, como se vê, ás vezes, de modo assás tyrannico.

Sendo o peixe um animal de vida rudimentar, talvez se podesse por meios que já se experimentaram com as carpas, attenuar-lhe a vitalidade, transportando-os n'uma especie de somnolencia, com as guelras sempre humedecidas de maneira que assim seriam capazes de fazer extensissimos percursos e serem entregues vivos ao freguez.

Corrigir-se-hia assim o inconveniente dos vagões-cisternas e estimular-se-iam as papillas linguaes dos gastrónomos que vivem longe do mar.

Mello de Mattos.



Estudio sobre el estrechamiento de la via española para convertirla en via de ancho normal de 1,435 metros — MADRID, 1913

Sob este titulo foi ha pouco publicado sob os auspicios da Companhia de Ferro-carriles M. Z. A., uma notavel monographia do illustre director d'aquella companhia, o distincto engenheiro D. Eduardo Maristany.

É n'ella examinado e discutido sob todos os seus multiplos aspectos o momentoso e difficil problema tecnico e economico da unificação da via dos caminhos de ferro hespanhoes com a da Europa central.

A importancia do assumpto e a proficiencia com que é versado demanda anaiyse demorada que nos proximos numeros da *Gazeta* será feita pelo nosso redactor principal.

Limitamo-nos pois hoje a pôr em relevo o alto valor d'este estudo, com que foi enriquecida a litteratura ferroviaria, e agradecer ao seu illustrado auctor a gentileza da offerta do exemplar, que nos enviou tão amavelmente.



Pessoal da Companhia Portuguesa

Pela nova organização dada, pelo Conselho, aos serviços administrativos, foi nomeado Secretario Geral da Companhia o nosso querido amigo Sr. José Candido Freire, que desde muito exercia o cargo de chefe dos serviços de Contabilidade em que a sua privilegiada intelligencia se evidenciou.

Na mesma sessão foi elevado a Secretario da Administração o chefe de serviço da Secretaria Geral, Sr. Carlos Lamarão, tambem um distincto funcionario, que pela sua competencia e bons serviços prestados no desempenho

d'aquelle cargo, bem merecia este justo reconhecimento da consideração em que é tido.

Muito teriamos que dizer d'estes dois notaveis funcionarios, aos quaes nos liga de velhos tempos, a mais estreita amizade, se não no-lo impedisse o saber que, em ambos, a modestia é caracteristico que repelle até as manifestações de pura justiça aos seus merecimentos.

—Foi promovido a Engenheiro-chefe da Divisão de Material e Tracção o Sr. Jorge Malheiro, engenheiro-adjuncto, que na interinidade em que exerceu aquelle logar deu as mais cabaes provas da sua competencia. Para o posto de Engenheiro-adjuncto foi nomeado o Sr. [Felix Picard.

—O antigo e conceituado chefe do Serviço de Reclamações e Investigações, o Sr. Alfredo de Moraes Sarmento, foi reformado, a seu pedido.

Manual do Viajante

Não costumamos fazer reclamo às proprias obras, mas, excepcionalmente, ao terminar este trabalho, que, em verdade dizemos, foi extenuante, entendemos poder avançar sobre elle alguma coisa.

Em 1907 appareceu, pela primeira vez em Portugal, um *Manual do Viajante*, e dizemos pela primeira vez, porque outras publicações que, mais ou menos, com o mesmo ou identico titulo se fizeram anteriormente, não obedeciam às exigencias de um livro d'este genero, como existe em todos os paizes; ou incompletos ou faltos de methodo, de cohesão, de systema, eram em geral isoladas descrições de viagem, desprovidas dos elementos necessarios, dos mappas e plantas das cidades, dos monumentos, das regiões, que devem acompanhar um guia d'este genero.

Essa primeira edição exgottou-se rapidamente, e o mercado exigia mais exemplares, que não havia, e de toda a parte nos vinham pedidos instantes.

Mas o trabalho de uma nova edição era arduo, porque aquella, sendo uma obra nova nos seus detalhes, resentia-se de faltas que provinham da carencia de elementos, e por vezes da pouca pratica do auxiliar, muito intelligente, não ha duvida, que o auctor tomou para se desempenhar d'essa missão.

Tratando-se d'uma nova edição entendiamos que uma remodelação completa, absoluta, uma obra nova havia que fazer, e era essa faina, que já antolhavamos exhaustiva, que nos fazia desanimar, tanto mais que reconheciamos que para se produzir trabalho como o imaginaramos, só o proprio auctor o faria a seu contento.

E' um assomo de vaidade? Talvez; mas quiz o auctor que tudo fosse obra sua; elle só, tratou de reunir os elementos, elle só redigiu as descrições, elle só concatenou os variadissimos detalhes de que se compõe uma obra n'este gosto.

Depois de dez mezes de trabalho insano, o livro apparece hoje á venda, muito augmentado em descrições do paiz, em cartas e plantas a côres, em esclarecimentos de toda a ordem, de forma a, salvo contestação n'um ou n'outro ponto, se dever considerar completa.

Está bem? Está mal?

O publico o dirá, mas o auctor não terá que queixar-se de faltas suas.

De 292 paginas passou a 356 paginas; de 9 mappas e plantas passou a 32.

Sobre varios pontos do paiz, onde ha bellezas e attractivos ignorados, em geral, o leitor achará novidades que lhe serão agradaveis; na parte historica ha notas interessantissimas, algumas ineditas, outras raramente conhecidas.

O trabalho acabou hontem; começa hoje a venda, principia amanhã a critica. Se ella não se der por satisfeita

não poderá, todavia, dizer com justiça que não se empregaram todos os esforços para produzir bom o que sahio mediocre.

E se o auctor não diz, como Horacio: *Exegi monumentum*, não se melindrará que da sua obra lhe digam tambem, como elle: *Desinit in piscem...*



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Agosto de 1913.

O «Diario» publicou ante hontem, em appendice, um novo relatório do Sr. Ministro das Finanças, sobre os resultados geraes da gerencia financeira do Estado, do qual resulta que, contra a geral expectativa e os calculos do proprio ministro que precedeu o actual na direcção d'aquella pasta, o anno economico de 1912-13 será saldado com um positivo de 111 contos.

Este excesso provem, segundo o relatorio, de que, sommadaz as contas mensaes d'essa gerencia e separadas d'ellas as receitas e despesas dos serviços autonomos, as verbas liquidas são as seguintes, em numeros redondos:

| | |
|----------------|---------------|
| Receitas | 72.412 contos |
| Despesas | 72.301 » |
| Saldo | 111 » |

Para comparação, reproduzimos, do mesmo relatorio, as verbas totaes do exercicio anterior, que foram:

| | |
|----------------|---------------|
| Receitas | 64.444 contos |
| Despesas | 70.230 » |
| Deficit | 5.786 » |

Temos pois, no anno findo, uma differença de 5.897 contos apesar das despesas terem subido 2.071 contos, isto é que a receita, como se vê da comparação das verbas supra, subiu 7.968 contos, o que, representa uma percentagem de 12,32, tão extraordinaria que justifica a maxima surpresa.

Como se obteve isto, de chofre, n'uma só gerencia, quando os resultados que porventura se possam esperar beneficos para o paiz, de leis de fomento industrial e agricola ainda não esboçaram o principio dos seus effeitos? E' o que perguntam, sem espirito de má vontade, mas tambem sem enthusiasmos cegos, os que não teem tempo, elementos, ou competencia, para o estudo profundo que taes questões demandam.

O relatorio, porém, explica-o em parte, mostrando que uma boa porção, a principal, d'esse augmento, se deve aos impostos directos e indirectos—quer dizer que foi o paiz que pagou mais, muito mais, para que mais se gastasse e ainda sobrasse.

Se, pois, aquelle saldo apresenta uma face lisonjeira—o equilibrio do orçamento—triste é que tenhamos que reconhecer que afim de accudir ao Thesouro, a bolsa do contribuinte foi prensada até á ultima rosca do parafuso. D'ahi, em parte, a explicação do encarecimento da vida, de que todos se lamentam, e a do exodo que se accentua dia a dia, n'uma corrente emigratoria medonha—que n'um futuro que não será infelizmente muito remoto, produzirá prejudiciaes effeitos no paiz.

Isto não impede que reconheçamos que, por parte do ministro ha o empenho persistente e tenaz de realizar o definitivo equilibrio orçamental, e que se este se mantiver por alguns annos, a situação do paiz se desafogará, entrando n'um periodo de normal prosperidade que tanto e tanto desejamos.

Por uma portaria publicada ha dias (25) foi nomeada uma comissão para traduzir a convenção e o regulamento approvados na conferencia do direito cambial, realizada em julho de 1912, em Haia, sobre a letra de cambio e bilhete á ordem (livrança ou nota provisoria) e um ante-projecto relativo a cheque que tem de ser estudado por differentes Estados, e propôr quaes as reservas e disposições especiaes que nos termos da mesma convenção, devem ser feitas e introduzidas no alludido regulamento, e para elaborar as mais disposições que tenham de completar a nossa legislação sobre letras e livranças.

A lei do descanso semanal *supplementar* (encerramento á 1 hora, aos sabbados, para os empregados dos bancos) applicada com todo o rigor, *dão a quem doer*, poz hoje em difficuldades alguns industriaes que não podiam prever que sendo o ultimo dia util do

mez, e da semana, as casas bancarias e cambistas fechaesem as portas, sem contemplação pelos que teem que pagar ferias e longe estavam de esperar que uma interpretação especiosa os deixasse sem dinheiro.

Fallamos por nós proprios, que tendo-nos informado hontem de que aquellas casas funcionavam como de costume, fomos pilhados de surpresa, tendo que recorrer a fundos particulares para saldar os nossos compromissos.

*

Os cambios mantiveram-se com levissimas alterações e hoje fecharam a quasi identicas taxas de ha quinze dias.

Curso de cambios, comparados

| | EM 30 DE AGOSTO | | EM 15 DE AGOSTO | |
|------------------------|------------------|----------|-------------------|--------------------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 45 $\frac{1}{8}$ | 45 | 45 $\frac{1}{16}$ | 44 $\frac{15}{16}$ |
| " 90 d/v. | 45 $\frac{5}{8}$ | — | 45 $\frac{9}{16}$ | — |
| Paris cheque..... | 632 | 635 | 632 | 634 |
| Berlim " | 260 | 261 | 260 | 261 |
| Amsterdam cheque | 438 | 440 | 438 | 440 |
| Madrid cheque | 975 | 985 | 970 | 980 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e titulos | AGOSTO | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|----------|---------|----------|
| | 16 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Lisboa: Divida Interna 3% assentamento | 39,05 | 39,05 | 39 | 39 | 39 | 39 | — | 39 | 39 | 38,90 | 38,85 | 38,80 | 38,80 |
| Divida Interna 3% coupon..... | — | 39 | — | — | 39 | — | 39 | — | 38,95 | 38,90 | 38,80 | 38,80 | — |
| " 4% 1888, c/premios | 20,40 | 20,40 | 20,40 | 20,40 | — | — | — | — | 20,50 | — | — | — | 20,50 |
| " 4% 1888/9..... | — | — | c 55,50 | 155,80 | a 55,80 | c 55,40 | — | c 55,40 | — | — | a 55,80 | c 55,80 | c 55,80 |
| " 4% 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,510 |
| " 3% 1905 c/premios | — | — | 9,505 | 9,505 | — | — | — | — | — | — | — | — | c 82,500 |
| " 4% 1905, (C.º de F.º Est) | — | 82,30 c | — | — | — | — | — | c 80,20 | — | — | c 82,500 | — | — |
| " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) | c 80,50 | — | — | — | — | — | — | 66,540 | 66,550 | 66,600 | — | 66,500 | 67,500 |
| Externa 3% coupon 1.ª serie | — | 66,50 | — | 60,550 | 66,550 | 66,550 | 66,500 | 66,500 | — | 68,590 | 68,590 | — | 69,500 |
| " 3% 2.ª serie | — | — | — | — | — | 68,570 | — | 68,570 | — | — | — | — | — |
| " 3% 3.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4 1/2 % | — | — | 155,550 | 155,550 | — | — | 155,500 | — | — | — | — | 155,500 | — |
| Ações Banco de Portugal..... | — | 135,550 | — | — | — | — | — | — | — | 99,550 | — | — | 99,550 |
| " Commercial de Lisboa..... | — | — | 100,500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 109,550 |
| " Nacional Ultramarino..... | 108,555 | — | 108,570 | — | — | 109,500 | — | — | — | — | — | — | — |
| " Lisboa & Açores..... | — | — | — | 61,500 | — | 62,550 | 62,550 | — | 5,530 | 5,550 | — | 5,550 | — |
| Companhia Cam. F. Port..... | — | 5,500 | 5,500 | — | — | — | — | 70,550 | — | — | — | — | 70,560 |
| Companhia Nacional..... | — | — | 70,540 | 70,540 | 70,550 | — | — | — | — | — | — | — | 58,590 |
| Companhia Tabacos, coupon..... | 58,590 | — | — | 58,590 | 58,590 | 58,590 | 58,590 | 58,590 | 58,590 | — | — | 87,500 | — |
| Companhia dos Phosphoros, coupon | — | — | — | — | 86,580 | 87,500 | — | 87,500 | — | — | — | — | 65,520 |
| Obrig. Companhia Através d'Africa..... | — | 65,550 | 65,510 | — | — | 65,530 | 49,500 | 49,500 | 49,500 | 49,500 | 49,500 | — | 49,500 |
| Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau | — | — | 49,500 | 49,505 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau | — | — | — | 17,500 | — | — | — | — | — | 17,500 | — | — | 17,515 |
| Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau | — | 17,500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau | — | — | — | — | — | 63,550 | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| prediaes 6 % | — | — | — | 89,550 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4 1/2 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% portuguez 1.ª serie | — | 62,55 | — | 62,50 | 62,82 | — | — | 62,90 | 62,95 | 63 | 63,40 | 63,25 | — |
| Ações Companhia Cam. F. Port..... | — | 31 | 30,50 | 30,75 | 30 | — | 31 | — | 35 | — | 34 | 34 | — |
| " Madrid-Caceres-Portugal..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Zaragoza-Alicante..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Andaluzes..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.. | — | 312 | 312 | 310 | 315 | 315 | — | 314 | — | 313 | 312 | 315 | — |
| Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .. | — | 232 | — | 2,2 | — | 232 | 233 | 2,2 | 234 | 234 | 233 | 234 | — |
| Companhia da Beira Alta..... | — | — | — | — | — | 280 | 285 | 285 | 284 | 285 | 285 | — | — |
| " Madrid-Caceres-Portugal..... | — | 174,75 | 17,150 | 171,50 | 172,25 | — | 177 | — | 178 | 179 | 176,25 | 176,25 | — |
| Londres: 3% portuguez..... | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | — | 62 | 62 | 62 | 62 | 62,50 | — |
| Amsterdam: Obrig. Através d'Africa..... | — | 82,87 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 82,12 | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | | | | |
|--|------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------|-------------------|------------|-------------------------|-----------|---------|---------|
| | | 1913 | | 1912 | | Diferença em 1913 | 1913 | 1912 | Diferença em 1913 | | | |
| | | Kil. | Totaes | Kil. | Totaes | | | | | | | |
| Portuguezas | | | Escudos | | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | | | |
| Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes... | Rede geral | 12 Agosto | 1.073 | 3:933.711,500 | 1.073 | 3:860.124,500 | + | 73.587,500 | 3.666,508 | 3.597,550 | + | 68,558 |
| | Vendas Novas... | " " | 70 | 80.941,500 | 70 | 71.562,500 | + | 9.379,500 | 1.156,530 | 1.022,531 | + | 133,999 |
| | Coimbra a Louzã. | " " | 29 | 18.555,500 | 29 | 19.914,500 | - | 1.359,500 | 639,582 | 686,568 | - | 46,586 |
| Sul e Sueste..... | 20 " | 681 | 1:153.071,575 | 681 | 1:170.128,524 | - | 17.056,549 | 1.693,520 | 1.718,524 | - | 25,504 | |
| Minho e Douro | 31 Julho | 467 | 1:075.245,500 | 467 | 1:006.880,576 | + | 68.364,524 | 2.302,545 | 2.156,506 | + | 146,539 | |
| Beira Alta .. | 22 " | 253 | 302.525,595 | 253 | 287.461,510 | + | 15.064,585 | 1.195,575 | 1.136,520 | + | 59,555 | |
| Companhia Nacional | 5 " | 185 | 105.045,562 | 185 | 97.593,513 | + | 7.452,549 | 567,581 | 527,553 | + | 40,528 | |
| Guimarães | 31 Maio | 56 | 53.961,595 | 56 | 54.015,503 | + | 53,508 | 963,561 | 964,555 | + | 591 | |
| Porto á Pova e Famalicão | 30 Junho | 64 | 74.478,578 | 64 | 71.698,572 | + | 2.780,506 | 1.163,573 | 1.120,529 | + | 43,544 | |
| Hespanholas | | | Pesetas | | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | | | |
| Norte de Hespanha..... | 10 Agosto | 3.681 | 90.552.945 | 3.681 | 88.142.312 | + | 2.410.633 | 24.600 | 23.945 | + | 655 | |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | " " | 3.664 | 78.601.648 | 3.664 | 77.132.468 | + | 1.469.180 | 21.452 | 21.051 | + | 401 | |
| Andaluzes | " " | 1.083 | 15.569.989 | 1.083 | 16.134.597 | - | 564.608 | 14.376 | 14.898 | - | 522 | |
| Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp. | 20 " | 777 | 6.291.227 | 777 | 6.365.505 | + | 74.278 | 8.096 | 8.192 | - | 96 | |
| Lorca a Baza e Aguilas..... | 15 " | 168 | 2.716.128 | 168 | 2.319.888 | + | 396.240 | 16.869 | 13.808 | + | 3.061 | |





Valle do Vouga.—Publicou o *Diario do Governo*, a 23 do passado, uma portaria approvando a planta parcellar entre os kilometros 43,587 e 43,935 d'esta linha, em terreno pertencente ao Sr. Manuel da Silva Ribeiro, do Pinheiro-da-Bemposta, ficando assim substituida a parte correspondente da primitiva planta já approvada.

Moçambique.—Chegou ao ministerio das Colonias uma communicacão do engenheiro Sr. Delphim Monteiro, com relação ao reconhecimento do percurso do novo caminho de ferro de Moçambique à fronteira, n'uma extensão de 520 kilometros, e opinando que a respectiva construcção será facil, devendo andar por 10.000\$ o custo de cada kilometro da linha.

Benguella.—Rendeu este caminho de ferro, em junho ultimo, 39.250\$, com a despesa de 24.600\$.

Tem em exploração 426 kilometros.

A receita total do anno corrente, até final de junho, tem sido de 165.625\$, com a despesa de 121.876\$.

O movimento de passageiros, em maio ultimo, foi: 1.^a cl. 227; 2.^a 1.485 e 3.^a 3.338.

Sul e Sueste.—Os caminhos de ferro do Estado concedem a reduccão de 50 % sobre os preços de trasporte, aos membros do Congresso de Turismo Franco-Hispano-Portuguez que deve realizar-se de 6 a 13 de outubro proximo, em Biarritz.



Hespanha

Na commissão de Obras, do *Ayuntamiento de Madrid*, está correndo o expediente para declarar caducada a concessão do caminho de ferro metropolitano, da mesma cidade, pelo facto de respectiva empresa não haver cumprido as condições na mesma concessão estipulada.

Os lucros liquidos realizados na rede dos tremvias de de Madrid, em 1912, foram de cerca de 840.000 pesetas, contra 780.000 em 1911.

Este resultado permittiu a distribuiçã de um dividendo de 12,5 pesetas por acção.

Em virtude dos trabalhos que ha algum tempo a esta parte se veem fazendo em pró da modificacão do alargamento da via normal das linhas ferreas hespanholas, a Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante publicou uma excellente monographia, pondo em destaque as difficuldades de toda a especie, technicas e economicas, que acarretaria o problema de estreitar a via para a egualar em largura á via europeia normal.

França

O prolongamento do caminho de ferro da Guiné Franceza, de Kankan a Beila, está destinado a ligar-se á linha da Costa do Marfim, por virtude de um ramal, que, partindo de Dimbroco, se dirija a Beila por Daló e Nezo.

Toda esta linha é assás importante. Circumda as colonias da Serra-Leóda e da Liberia, e terá como resultado o impedir que as correntes commerciaes derivem para os portos das colonias extranhas á França.

A distancia de Beila a Daló não indo além de 400 kilometros, é urgente o acabamento d'esta linha, que terá para mais a vantagem de ligar rapidamente as duas redes da Guiné e da Costa de Marfim.

Argentina

A commissão parlamentar de Obras Publicas, da Argentina, approvou um projecto de lei concernente á construcção de uma rede ferro-viaria ligando La Plata, Bahia Blanca, Buenos Aires, Sierra Chica, Olavarria e Mar de la Plata.

Para custear esta construcção foi auctorizada a emissão de um emprestimo de 17 milhões de pesos, em titulos de 4 e 4 1/2 %.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuação)

Tendo sido, como já se disse, grande o percurso das locomotivas, o resultado é que a maior parte das machinas estão cansadas: o seu estrago mais rapido; a sua conservacão mais onerosa, mais elevada a despesa de combustivel e de lubrificacão. O percurso, que ascendeu a 49.826 kilometros por machina, teve o augmento de 2.120 kilometros em relação ao ultimo anno.

O Conselho de Administração, em 31 de Julho, auctorizou a compra de 11 locomotivas novas, das quaes 5 de grande velocidade e 6 de um novo typo mais potente, destinado especialmente para rebocar os comboios pesados de mercadorias, mas servindo egualmente bem para os comboios-omnibus de passageiros nas linhas accidentadas e para os comboios suburbanos de carga pesada nas linhas de perfil difficil.

Se o nosso trafego continuar a desensolver-se, seremos obrigados em pouco tempo a augmentar o numero de machinas.

Tendo as receitas da Companhia, não comprehendidas as garantias de juro, mas incluídas as receitas das linhas alugadas, — Setil a Vendas Novas e Coimbra a Louzã, — sido em 1908 de réis 5:917.667\$819, attingiram em 1912 — 6:939.991\$512 réis, ou seja mais 1:022.323\$693 réis. Os comboios percorrem em 1908 — 5:903.693 kilometros; percorreram em 1912 — 6:736.711 kilometros ou mais 833.018 kilometros. O augmento d'estes percursos explica-se plenamente, pois que a receita suplementar corresponde a 1\$227 réis por kilometro percorrido a mais pelo pelos comboios durante este ultimo periodo, quando em 1908 a receita por trem-kilometro não excedia a 1\$002 réis.

Durante este periodo o numero das locomotivas só teve o augmento de 10 machinas mixtas.

Em 1908 as nossas machinas percorreram cada uma 46.793 kilometros, percurso que tem augmentado e que já é cerca de 6.000 kilometros acima do normal. Vê-se assim qual tem sido o esforço exigido ás machinas e quanto era urgente a encomenda feita pelo Conselho em 1912. As 5 locomotivas de grande velocidade foram-nos já entregues e tem dado os mesmos excellentes resultados que as 10 recebidas em 1911. São perfeitamente aptas para o serviço dos comboios rapidos da nossa rede.

O percurso dos vehiculos attingiu este anno 22.541 kilometros por vehiculo, contra 21.147 kilometros do anno ultimo. E' o numero mais elevado attingido desde 1904. Para fazer face ao movimento constantemente crescente de passageiros foram compradas 70 carruagens, das quaes 10 à *bagie* para as relações internacionaes e para os rapidos, e 60 carruagens-tramways, das quaes 50 de 3.^a classe, para os comboios suburbanos. O numero de passageiros de 3.^a classe subiu de 5:318.362 em 1908 a 6:586.363 em 1912, ou seja o augmento de 1:268.001 passageiros.

O uso de carruagens-tramways, mais leves e de mais facil fiscalizacão, nos comboios suburbanos, deixa livres, para os comboios das grandes linhas, as carruagens de compartimentos separados, empregadas ainda nas linhas suburbanas para supprir a insufficiencia do material especial.

O novo material ser-nos-ha entregue no semestre corrente.

A conservacão da via continuou a fazer-se com cuidado. A seguir se indicam as quantidades de ballastro, travessas e carris empregados na conservacão ordinaria, não comprehendidas as grandes renovacões.

| Designação | 1911 | 1912 |
|---|---------|---------|
| Ballastro — metros cubicos { Pedra britada..... | 46:922 | 47.732 |
| | 1:325 | 2.100 |
| Travessas — unidades..... | 122:010 | 127.913 |
| Carris — " { De 40 a 50 kilogrammas por metro | 251 | 153 |
| | 969 | 1.331 |

Os trabalhos de renovacão da via foram executados:

1.^o — de Braço de Prata a Alverca (via ascendente) em 16,km297, substituindo os carris de 40 kilos (por metro) já usados,

por outros de 18 metros de comprimento e pesando 45 kilos por metro.

2.º — do kilometro 206,826 ao 211,207 e do kilometro 241,951 ao 221,250 em Amieira no ramal de Alfarellos, na extensão de 14,480 kilometros, substituindo os carris de 30 kilos por metro, muito cansados, por outros de 40 kilos, retirados da linha de Leste.

Trabalhos extraordinarios

A importancia dos trabalhos extraordinarios levada ao exercicio de 1912, é relativamente pequena, elevando-se apenas a réis 182:370\$943.

N'esta importancia não está comprehendido nenhum pagamento de material circulante encomendado em 31 de Julho ultimo, e decompõe-se como segue:

| | |
|--|------------------|
| Material circulante..... | 35:222\$517 réis |
| Mobilia e ferramentas..... | 24:133\$200 " |
| Novas construcções e trabalhos complementares..... | 123:015\$226 " |
| Total..... | 182:370\$943 " |

A principal despesa com o material circulante: 20:902\$064 réis corresponde á construcção de 30 vagões cobertos, com freios (Jr) nas officinas de Alcantara-Terra (Lisboa).

A despesa com ferramenta e mobilia foi dividida entre os diferentes serviços. Continuámos, nas Officinas Geraes, com as modificações, permitindo o emprego racional deapparelhos modernos de manutenção.

No capitulo das novas construcções e trabalhos complementares temos a indicar:

| | |
|---|------------------|
| Conclusão da secção da 2.ª via entre Soure e Alfarellos..... | 10:770\$217 réis |
| Conclusão da estação de Pombal (consequencia da collocação da 2.ª via)..... | 16:044\$198 " |
| Espinho.—Collocação de carris sobre a plataforma do desvio construido para obstar á possível ruptura pelo mar na nossa linha do Norte n'este ponto..... | 12:490\$047 " |
| Construcção d'uma linha de serviço ligando a estação de Aveiro ao Canal de S. Roque, n'esta cidade..... | 25:123\$287 " |
| Estas despesas, que formam o total de..... | 64:427\$749 " |

devem ser consideradas como consequencias directas ou indirectas da collocação da 2.ª via, que se continuará n'este anno a partir de Pampilhosa para o Norte.

O excesso das despesas por trabalhos complementares é dividido por uma serie de verbas correspondentes a trabalhos urgentes executados nas diferentes linhas.

Deve notar-se que se a importancia dos trabalhos complementares é tão pouco elevada n'este anno, é isso devido a que no fim de 1911 havia poucas obras entre mãos, e a maior parte dos trabalhos auctorizados no orçamento de 1912 não poderam ter começo, por causa das demoras inevitaveis de estudos de projectos, realisação de ajustes de empreitadas, senão um pouco tardiamente. E' por isso que os creditos para trabalhos importantes de modificações nas Officinas Geraes, auctorizados no orçamento de 1912, foram pela maior parte reportados para o orçamento de 1913, e do mesmo modo os creditos para a construcção d'uma segunda rodada de locomotivas e de um hangar para a officina de vagões no Entroncamento, para a collocação de pontes giratorias e para installações de alimentação d'agua em diversas estações.

A totalidade dos creditos reportados para o orçamento de 1913 foi de 160 contos de réis, numeros redondos.

E' preciso pois, sem mesmo tratar do material circulante entregue este anno, prevér para 1913 uma importancia de trabalhos complementares sensivelmente mais elevada que em 1912.

(Continúa)



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO Annuncio

No dia 15 do corrente mez, pelas treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas para a compra conjuncta dos doze seguintes lotes de sucata:

- Lote n.º 1—Ferro forjado, 218^t, 217.
- " " 2—Aros, 105^t, 230.
- " " 3—Aço moldado e barras de aço de molas, 13^t, 0.
- " " 4—Chapas de ferro e aço, 41^t, 600.
- " " 5—Aço de ferramentas, 0^t, 400.
- " " 6—Aço laminado, 8^t, 430.
- " " 7—Placas girantes, 41^t, 320.
- " " 8—Eixos de ferro, 27^t, 500.

Lote n.º 9—Corpos cilindricos e ebulidores de caldeiras, 15^t, 670.

" " 10—Carris de aço, 227^t, 020.

" " 11—Carris de ferro, 172^t, 480.

" " 12—Tubos de aço, 3^t, 776.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 350\$00 ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze ás quinze horas.

A sucata poderá ser examinada nos armazens geraes do Minho e Douro, em Campanhã.

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 10 do corrente mez, pelas doze horas, perante o chefe da secção de construcção do ramal de Portimão a Lagos, se ha-de proceder á arrematação das seguintes empreitadas de fornecimento de pedra britada para balastro:

| Empreitadas | Volumes — Metros cubi- cos | Base de licitação | Depósito provisorio | Prazo para con- clusão |
|-------------|-------------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------------|
| 18.ª..... | 7:800 | 3.120\$ | 78\$ | 120 dias |
| 19.ª..... | 4:000 | 1.600\$ | 40\$ | 120 " |
| 20.ª..... | 2:200 | 1.280\$ | 32\$ | 120 " |
| 21.ª..... | 4:000 | 1.600\$ | 40\$ | 120 " |
| 22.ª..... | 11:000 | 4.400\$ | 110\$ | 150 " |

O deposito provisorio deve ser feito na Secretaria da Construcção em Portimão até as dezasseis horas do dia 9 do referido mez.

O programma do concurso e o caderno de encargos de cada empreitada estão patentes na Secretaria de Construcção, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, e na da Secção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez ás dezasseis horas.

Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de sucata metallica

Esta companhia recebe propostas até ao dia 10 do corrente mez, para a venda de 60 a 65 toneladas de sucata meuda diversa, 14 a 15 toneladas de aros de rodas e 4 a 5 toneladas de fracções de carris, inferiores a 3 metros, em deposito na sua estação de Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de addiar a venda se o maior preço offerecido para cada lote lhe não convier.

Dirigir as propostas ao Director da Exploração, em Figueira da Foz.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de tubos de latão, usados

No dia 22 de Setembro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propositas recebidas para a venda de tubos de latão, usados, (57 toneladas approximadamente).

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central dos Serviços dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

LISBOA G. 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. Preços 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 Telephone. 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—Luxeoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Jus to M. Estel lez.—Agente internacional de aduanas y trans portes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|--------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Cintra | Lisboa-R. | |
| 7 17 | 8 45 | 5 30 | 6 37 |
| 8 35 | 9 46 | 7 5 | 8 6 |
| 9 19 | 9 59 | 7 55 | 8 58 |
| 11 | 12 6 | 8 28 | 9 6 |
| a 12 25 | 1 1 | 9 23 | 10 26 |
| 12 58 | 2 5 | 10 18 | 10 54 |
| b 2 23 | 3 15 | 11 21 | 12 18 |
| 3 | 4 9 | b 1 15 | 1 56 |
| b 4 8 | 4 50 | 1 22 | 2 22 |
| a 5 15 | 5 51 | 3 19 | 4 20 |
| 5 27 | 6 33 | b 4 14 | 4 53 |
| b 6 12 | 6 55 | a 5 5 | 5 42 |
| 7 1 | 7 48 | a 5 5 | 5 42 |
| 7 30 | 8 36 | a 6 3 | 6 37 |
| 9 | 10 11 | 7 28 | 8 29 |
| b 10 24 | 11 9 | 8 2 | 9 44 |
| 11 40 | 12 43 | b 9 27 | 10 7 |
| b 12 40 | 1 22 | 10 33 | 11 35 |
| 1 | 2 10 | b 11 21 | 12 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|--------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Queluz | Lisboa-R. | |
| 10 5 | 10 36 | 9 1 | 9 37 |
| 11 58 | 12 31 | 10 51 | 11 19 |
| 2 | 2 32 | 12 53 | 1 23 |
| 3 43 | 4 15 | 2 53 | 3 21 |
| 6 25 | 6 56 | 4 55 | 5 27 |
| 7 55 | 8 34 | 5 46 | 6 23 |
| | | 10 1 | 10 28 |

Mais os de Cintra excepto os a

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|---------|----------|-------|
| C. Sodrê | Cascaes | C. Sodrê | |
| 6 7 15 | 8 6 | 5 24 | 6 30 |
| 7 45 | 8 36 | d 7 20 | 7 31 |
| 8 20 | 9 11 | g 7 50 | 8 57 |
| 9 10 | 10 1 | d 8 20 | 9 9 |
| 9 45 | 10 21 | d 8 50 | 9 37 |
| 9 50 | 10 58 | a 9 25 | 10 1 |
| a 11 15 | 11 51 | d 9 35 | 10 22 |
| 11 20 | 12 28 | d 10 13 | 11 |
| h 12 5 | 1 8 | a 10 30 | 11 6 |
| d 1 10 | 2 1 | 11 20 | 12 26 |
| h 1 30 | 2 33 | a 12 | 12 36 |
| a 2 15 | 2 51 | 12 50 | 1 55 |
| 2 20 | 3 28 | d 2 15 | 3 2 |
| 3 25 | 4 16 | h 3 14 | 4 15 |
| h 3 50 | 4 58 | 3 50 | 4 56 |
| d 4 15 | 5 6 | a 4 25 | 5 1 |
| a 5 10 | 5 46 | d 5 20 | 6 7 |
| d 5 15 | 6 6 | a 6 | 6 36 |
| d 5 45 | 6 36 | d 6 20 | 7 7 |
| d 6 15 | 7 6 | 6 55 | 8 1 |
| a 6 45 | 7 21 | a 7 30 | 8 6 |
| d 7 15 | 8 6 | d 7 50 | 8 37 |
| 7 25 | 8 33 | 8 20 | 9 26 |
| 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 |
| d 10 5 | 10 56 | h 10 43 | 11 45 |
| h 10 35 | 11 38 | 11 26 | 12 31 |
| a 11 20 | 11 56 | a 12 5 | 12 41 |
| 11 25 | 12 33 | h 12 55 | 1 55 |
| d 11 55 | 12 45 | | |
| d 12 50 | 1 40 | | |
| 12 55 | 2 2 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|----------|----------|-------|
| C. Sodrê | P. Arcos | C. Sodrê | |
| 6 50 | 7 21 | 7 55 | 8 30 |
| 7 50 | 8 26 | 8 53 | 9 30 |
| 8 43 | 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 |
| h 3 5 | 3 33 | g 3 45 | 4 15 |
| g 4 30 | 5 6 | 5 20 | 5 55 |
| 5 20 | 5 51 | g 6 | 6 30 |
| g 5 50 | 6 21 | 6 30 | 7 |
| 6 19 | 6 49 | 7 5 | 7 35 |
| g 6 43 | 7 21 | 8 | 8 30 |
| h 7 20 | 7 50 | h 9 45 | 10 15 |
| 7 49 | 8 19 | g 11 15 | 11 45 |
| h 8 57 | 9 21 | | |
| g 10 8 | 10 44 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|-----------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | V. Franca | Lisboa-R. | |
| 6 46 | 8 | 5 42 | 6 58 |
| 10 13 | 11 31 | 6 55 | 8 23 |
| 1 44 | 3 6 | 8 25 | 9 45 |
| a 5 8 | 6 7 | 1 47 | 1 11 |
| 5 35 | 6 57 | 1 19 | 4 46 |
| 11 53 | 1 13 | 9 10 | 10 36 |
| 1 1 | 2 36 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|---------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Sacavem | Lisboa-R. | |
| 6 46 | 7 26 | 6 58 | |
| 8 56 | 9 33 | 7 37 | 8 23 |
| 10 13 | 10 57 | 9 1 | 9 45 |
| 11 45 | 12 28 | 10 43 | 11 27 |
| 12 45 | 1 29 | 12 28 | 1 11 |
| 1 44 | 2 31 | 1 30 | 2 13 |
| 2 52 | 3 36 | 2 45 | 3 29 |
| 4 15 | 4 58 | 4 2 | 4 46 |
| c 5 8 | 5 39 | 5 10 | 5 50 |
| 5 35 | 6 23 | 6 42 | 7 29 |
| 7 8 | 7 45 | 7 57 | 8 37 |
| 7 47 | 8 28 | 8 50 | 9 34 |
| 9 7 | 9 47 | 9 53 | 10 36 |
| 10 36 | 11 19 | 10 42 | 11 25 |
| 11 53 | 12 38 | 11 38 | 12 18 |
| 1 18 | 2 2 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|----------|-----------|-------|
| Lisboa-P. | E. Prata | Lisboa-P. | |
| g 7 35 | 7 45 | g 6 40 | 6 50 |
| g 5 15 | 5 25 | g 9 22 | 9 30 |
| | | g 5 40 | 5 50 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|-----------|-----------|-------|
| Lisboa-P. | V. Franca | Lisboa-P. | |
| 6 56 | 8 7 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|-------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Porto | Lisboa-R. | |
| a 8 30 | 2 19 | 7 4 | 6 8 |
| 9 25 | 9 3 | a 8 35 | 2 31 |
| 11 36 | 11 41 | 3 48 | 1 13 |
| a 6 55 | 12 32 | a 5 54 | 11 53 |
| d 6 56 | 1 15 | 7 57 | 6 25 |
| 9 35 | 7 56 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|----------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Entronc. | Lisboa-R. | |
| 7 25 | 11 28 | 7 20 | 11 5 |
| 8 5 | 11 38 | 4 55 | 8 17 |
| | | 11 40 | 5 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|----------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Santarem | Lisboa-R. | |
| 5 8 | 7 20 | 10 5 | 12 25 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|------------|------------|-------|
| Entronc. | Pampilhosa | Alfarellos | |
| 3 22 | 3 59 | 9 32 | 12 30 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|-------|----------|-------|
| Figueira | Porto | Figueira | |
| 7 20 | 12 58 | 11 29 | 5 12 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|---------|----------|-------|
| Figueira | Coimbra | Figueira | |
| n 6 30 | 8 15 | 7 22 | 9 4 |
| 7 20 | 9 12 | 11 8 | 12 47 |
| 11 25 | 1 3 | 3 | 5 12 |
| 2 5 | 4 45 | 4 50 | 6 44 |
| 5 40 | 8 17 | | |
| 11 30 | 12 42 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|---------|-------|---------|-------|
| Coimbra | Louza | Coimbra | |
| 5 25 | 6 54 | 7 10 | 8 39 |
| 12 20 | 1 43 | 2 50 | 4 7 |
| 4 48 | 6 3 | 6 18 | 7 27 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|------------|----------|-------|
| Figueira | Alfarellos | Figueira | |
| 2 20 | 3 37 | 3 35 | 4 36 |
| 10 20 | 10 45 | 10 10 | 10 50 |
| 7 35 | 8 9 | 12 55 | 1 34 |
| 8 33 | 9 40 | 20 36 | 21 40 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|----------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Figueira | Lisboa-R. | |
| 8 10 | 3 5 | 3 25 | 11 58 |
| 4 23 | 12 44 | 5 40 | 12 32 |
| | | 8 33 | 9 37 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|--------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Caldas | Lisboa-R. | |
| 1 30 | 6 30 | 1 22 | 6 23 |
| 7 55 | 1 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|---------|----------|-------|
| Figueira | Bicinho | Figueira | |
| 6 50 | 7 18 | 8 50 | 9 18 |
| 8 25 | 9 | 10 52 | 11 1 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-------|--------|-------|-------|
| Porto | Aveiro | Porto | |
| 7 4 | 9 10 | 6 5 | 8 35 |
| 10 17 | 1 21 | 11 27 | 1 58 |
| 2 38 | 5 1 | 2 50 | 5 28 |
| 6 56 | 9 25 | 7 10 | 9 36 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-------|-------|-------|-------|
| Porto | Ovar | Porto | |
| 5 50 | 7 18 | 5 30 | 7 16 |
| 6 6 | 7 33 | 8 | 9 38 |
| 12 17 | 1 53 | 9 30 | 11 11 |

Mais os de Aveiro e Norte.

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|--------|---------|-------|-------|
| Porto | Espinho | Porto | |
| 7 35 | 8 33 | 9 40 | 10 37 |
| 8 58 | 9 50 | 10 41 | 11 41 |
| 12 41 | 1 33 | 2 43 | 3 39 |
| o 1 58 | 2 53 | 5 47 | 6 44 |
| 4 14 | 5 9 | 7 10 | 8 12 |
| g 5 3 | 6 1 | 11 10 | 12 7 |
| 8 46 | 9 38 | | |
| 10 29 | 11 18 | | |

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|-------------|-----------|--------|
| Lisboa-R. | Val. d'Ale. | Lisboa-R. | |
| 11 36 | 7 10 | 7 50 | de mad |
| a 5 2 | 9 5 | 8 30 | 6 8 |
| aa Mad. | 8 17 | a 9 48 | i 2 45 |
| 8 5 | 8 | 5 30 | 1 13 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|---------|-----------|--------|
| Lisboa-R. | Badajoz | Lisboa-R. | |
| 11 36 | 10 14 | 6 45 | 6 8 |
| a 5 2 | 12 10 | 6 45 | i 2 45 |
| 8 5 | 7 40 | 6 24 | 1 13 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|-------------|----------|-------|
| Entronc. | T. das Var. | Entronc. | |
| 6 44 | 11 35 | 7 9 | 12 43 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-----------|--------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Guarda | Lisboa-R. | |
| 8 5 | 10 2 | 4 55 | 2 31 |
| 9 35 | 10 14 | 6 45 | 6 8 |
| 11 36 | 11 50 | 5 43 | 11 53 |
| | | 3 45 | 1 13 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------|--------|----------|-------|
| Entronc. | Guarda | Entronc. | |
| 5 | 9 56 | | |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|-------|--------------|-------|-------|
| Setil | Vendas Novas | Setil | |
| 5 40 | 9 30 | 6 20 | 8 36 |
| 9 16 | 11 4 | 12 7 | 2 40 |
| 6 45 | 10 21 | 7 32 | 9 42 |

| 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. | F. Onoro | Pampilh. | |
| 10 40 | 4 58 | 2 15 | 9 25 |
| a 2 52 | 7 55 | 10 6 | 5 |
| 11 15 | 6 38 | a 2 26 | 6 58 |

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

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

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|---------|----------|--------|-------|
| Lisboa | Barreiro | Lisboa | |
| 1 | 1 35 | 8 | 8 31 |
| g 11 30 | 12 10 | 10 25 | 11 |
| h 1 | 1 40 | | |

| Lisboa | Setubal | Lisboa |
|---------|---------|--------|
| 6 25 | 8 32 | 4 45 |
| 8 10 | 9 45 | 8 10 |
| h 10 10 | 10 47 | 10 50 |
| | | 12 10 |

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÊDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 27 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 1 de Setembro de 1913

TRANSPORTE DAS MERCADORIAS ABAIXO INDICADAS, EM VAGÕES FRIGORÍFICOS DE PROPRIEDADE DE PARTICULARES

Aves mortas — Caça morta — Carnes frescas — Cerveja — Flôres — Frutas frescas ou verdes

Hortaliça — Legumes verdes — Leite — Levadura — Manteiga

Mariscos — Ostras — Ovos — Pão — Peixe fresco — Plantas vivas — Queijos frescos

Requeijões — e demais comestíveis

cujo transporte se efectue pela velocidade dos passageiros

§ 1.º — Material matriculado isoladamente

VAGÕES CARREGADOS

As mercadorias que constituam a remessa serão taxadas ao preço das tarifas que lhe correspondam (geral ou especiais applicaveis de grande velocidade) com sujeição aos minimos abaixo indicados ou pagando como tal:

5.000 kilogramas por vagão para as frutas frescas ou verdes, hortaliças, legumes verdes e cerveja.

3.000 kilogramas para as restantes mercadorias acima indicadas.

Nêstes minimos está compreendido o pezo das mercadorias e o das respectivas taras.

Não obstante, como pela condição 4.ª do parágrafo 4.º desta tarifa se concede o transporte gratuito de 10 % de gelo, os citados minimos serão elevados a 5.500 ou 3.300 kilogramas, conforme o caso, quando as mercadorias sejam acondicionadas em gelo.

VAGÕES VASIOS

Pelo transporte dos vagões vasis cobrar-se-ha a taxa de \$01,8 por vagão e kilometro sempre que o pezo de cada veículo não exceda 10 toneladas. Os excedentes deste pezo serão taxados á razão \$00,18 por tonelada indivisivel e kilometro.

Na devolução dos vagões vasis está compreendida a gratuidade das taras e refrigerantes preparados para a conservação dos géneros.

§ 2.º — Material matriculado em numero minimo de seis vagões

VAGÕES CARREGADOS

A qualquer empresa ou entidade particular que, duma só vez, matricule nesta Companhia o minimo de seis vagões frigoríficos do tipo por ela aceito, será concedida uma bonificação de \$01,8 por vagão e kilometro sempre que o vagão seja utilizado para o transporte de qualquer das mercadorias designadas na presente tarifa, com sujeição ao minimo de pezo na mesma estabelecido.

Não gosarão de bonificação alguma os vagões que transportem apenas as taras e refrigerantes, pois neste caso serão considerados como material vasio.

A referida bonificação poderá ser deduzida no acto da expedição da remessa ou regularisar-se por liquidação posterior, conforme convenha ao proprietario dos vagões, que deverá, para esse efeito, entender-se directamente com o Serviço da Fiscalisação das Receitas desta Companhia.

VAGÕES VASIOS

Pelo transporte de vagões vasis pertencentes a empresas ou entidades particulares que duma só vez tenham matriculado um numero minimo de seis veículos desta especie cobrar-se-ha \$00,09 por kilometro e tonelada indivisivel qualquer que seja a tara de cada veículo.

§ 3.º — Condições relativas ao material

1.ª — Qualquer empresa ou entidade particular que pretenda pôr em circulação vagões frigoríficos da sua propriedade, deverá sujeitar-se ás seguintes disposições :

- a) Submeter previamente o plano geral e detalhado dos vagões á aprovação da Companhia, tendo em vista que em nenhum caso o peso desses vagões com a respectiva carga poderá exceder 22 toneladas nem tão pouco 3.300 kilogramas por metro linear, compreendidas as bombas de choque ;
- b) Conformar-se com as condições que a Companhia tenha estabelecidas para a construção e circulação do seu material, cingindo-se ás indicações técnicas que a esse respeito se lhe façam ;
- c) Adoptar para a construção dos principais órgãos (rodas, molas, engates, bombas de choque, etc.) o tipo adoptado pela Companhia, a fim de facilitar as reparações do material ;
- d) Marcar os vagões com a serie e numeração que a Companhia indicar, inscrevendo além disso em cada lado do vagão, com toda a exatidão e em caracteres bem visiveis, a tara e a carga maxima em kilogramas ;
- e) Dotar todos os vagões de freio de vacuo e de tubo de intercomunicação para o aquecimento por vapor ; e dotar tambem de freio de fuso e de guarita um vagão por cada três ou fracção de três que tenham de matricular, entendendo-se que as empresas ou entidades particulares que já tiverem vagões matriculados terão que instalar o dito freio em todos os que construam até que uma terça parte do seu material se ache provido de guaritas e de freios de fuso ;
- f) Indicar a sua residencia para o caso de que a Companhia tenha de fazer-lhe qualquer aviso depois de admitidos os vagões e postos em circulação.

2.ª — Os vagões de propriedade particular não serão admitidos a circular senão depois de terem sido examinados e autorizados pela Companhia e pela Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.

3.ª — Ainda depois de recebido o material nas condições acima indicadas e quando por defeito de construção os vagões não ofereçam completa segurança, a Companhia poderá recusar a sua circulação até que as deficiencias sejam sanadas.

No caso de que a Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, depois de aceitos os vagões, estabeleça disposições contrarias á autorisação que anteriormente tenha concedido, os donos do material deverão sujeitar-se a essas disposições, suspendendo ou limitando a circulação dos vagões enquanto estes não reunirem as condições necessarias para poderem transitar em todas as linhas, sem restricção alguma.

4.ª — Muito embora os principais órgãos (rodas, molas, engates, bombas de choque, etc.) devam ser do tipo adoptado pela Companhia, entender-se-ha, no entanto, que estão exceptuados os vagões já construidos e admitidos a circular, nos quais as ditas peças sejam de tipos especiais ; mas os donos do material terão de depositar na Companhia, de prevenção para qualquer reparo urgente, determinado numero dessas peças. As peças do tipo corrente serão fornecidas pela Companhia que debitará da sua importancia os proprietarios do material.

5.ª — Os vagões deverão ser entregues prontos a circular e com as caixas de lubrificação providas de azeite. A lubrificação em transito será feita pelos agentes da Companhia, os quais cuidarão do material como se fosse propriedade da mesma Companhia.

A conservação dos vagões ficará a cargo do expedidor, que terá a obrigação de mantê-los em bom estado de circulação, especialmente no que respeita a rodas, aros, molas, caixas de lubrificação, etc., sobre a fiscalisação da Companhia.

6.ª — No caso de paralisação dos vagões vasios, quer por não serem requisitados pelos expedidores, para carregamento, quer por os consignatarios, depois de concluida a descarga, não os pôrem á disposição da Companhia para retorno, cobrar-se-ha, a titulo de estacionamento, se este tiver logar no recinto das estações, a taxa de \$04,5 por vagão e por periodo indivisivel de 24 horas depois de decorrido o prazo de 48 horas a contar da hora de chegada.

7.ª — Se os vagões carecerem, em transito, de qualquer reparação urgente, seja de que natureza fôr, a Companhia encarregar-se-ha de fazê-la por conta do expedidor, cobrando a importancia do seu custo (inclusivé gastos gerais) e mais as despesas de transporte se houver aumento de percurso, isto é, se a reparação exigir a transferencia do vagão do ponto em que ocorrer a avaria até aquêle em que tenha de efectuar-se a reparação ; mas se esta não puder fazer-se por estar carregado o vagão, o expedidor terá de fornecer outro para o traspordo da mercadoria, operação que será de conta do mesmo expedidor.

8.ª — A Companhia obriga-se a reparar as avarias que, por culpa sua, sofrer o material, mas não se responsabilisa pelas que se derem por casos fortuitos ou de força maior, por aquecimento das caixas de lubrificação ou por quebra de alguma peça do vagão quando a quebra se dê por desgaste ou uso natural.

9.ª — Nenhuma indemnisação será paga pela Companhia pela detenção dos vagões durante a reparação nas suas oficinas ou estações, comprometendo-se no entanto a que a reparação se faça com a brevidade possivel. Fica igualmente isenta de toda a responsabilidade pelos atrasos e avarias que possa sofrer a mercadoria enquanto o vagão se ache detido por causa da reparação que nêle tenha de fazer-se.

10.ª — O expedidor e o consignatario deverão fazer constatar, com os agentes da Companhia, nas estações de partida e de destino, o estado em que os vagões são entregues ou recebidos pelas mesmas estações. Na falta dêste requisito por parte daquêles, entender-se-ha que se conformam com as declarações dos ditos agentes.

§ 4.º — Condições relativas ao transporte

1.ª — A carga será feita pelo expedidor e a descarga pelo consignatário ou pela pessoa que acompanhe a remessa, mas sempre por conta e risco dos interessados.

Cada uma destas operações deverá ser feita dentro de **doze horas uteis** a contar daquela em que o vagão, vazio ou carregado, seja posto à disposição do expedidor ou do consignatário.

Se as operações de carga ou de descarga não estiverem concluídas **doze horas uteis** depois do vagão ter sido posto à disposição, respectivamente, do expedidor ou do consignatário, a Companhia cobrará, a título de ocupação de via, qualquer que seja o local em que se encontrem os vagões, 1\$00 por veículo e período de 24 horas indivisíveis.

2.ª — Cada vagão carregado será expedido por um só expedidor para um só consignatário e para um único destino, constituindo uma só remessa.

Quando a remessa tenha peso inferior ao mínimo de carregamento exigido e seja constituída por mercadorias de varias classes que gosem de diferentes preços de transporte, aplicar-se-ha ao peso que falte para completar esse mínimo o preço correspondente á mercadoria que o tenha mais elevado dentre as que constituem a remessa.

3.ª — Em transito e como transporte independente da remessa inicial, poderão admitir-se nas estações intermédias, para o mesmo percurso do vagão e transportadas no mesmo veículo outras remessas de generos frescos, sempre que o vagão seja acompanhado de agente do transportador.

As remessas das estações intermédias serão taxadas em relação ao seu peso e pelos preços que correspondam á estação donde tiverem sido expedidas mas sem que o seu peso possa ser tido em conta para completar o mínimo exigido para a remessa primitiva.

4.ª — A Companhia concederá uma dedução de 10 % sobre o peso bruto da mercadoria quando as remessas de generos e peixe fresco sejam transportadas em gelo, desde que seja evidente que nelas existe esse refrigerante.

O gelo depositado nas paredes dos vagões para produzir o frio no interior dos mesmos, será considerado como um accessorio destes e como tal transportado gratuitamente, mas os interessados não poderão retirá-lo, no todo ou em parte, para destiná-lo a outro fim.

Uma vez introduzido o gelo nos recipientes, as comportas destes serão precintadas pela estação onde seja feita a operação, não podendo tirar-se as precintas senão para renovar a provisão, ou em caso de força maior devidamente justificado. As ditas operações deverão ser feitas em presença dos agentes da Companhia que não permitirão que se retire qualquer quantidade de gelo.

A falta do cumprimento desta disposição por parte dos interessados dará á Companhia o direito de reclamar-lhes perdas e danos.

5.ª — Os vagões carregados serão transportados, normalmente, pelos comboios mixtos e, quando possível, pelos comboios correios desde que o afastamento de eixos dos vagões frigoríficos não seja inferior ao do material que entra na composição normal desses comboios.

No entanto a Companhia reserva-se o direito de demorar o transporte até ao duplo do prazo indicado para a marcha dos comboios mixtos sem que por isso seja obrigada a indemnização alguma.

6.ª — O transporte dos vagões vazios será feito pelos comboios mixtos, se o serviço assim o permitir, ou pelos de mercadorias mais directos, ficando no entanto as remessas de material vazio subordinadas aos prazos regulamentares da pequena velocidade.

7.ª — A Companhia fica isenta de toda a responsabilidade pelo conteúdo do vagão quando este seja acompanhado pelo expedidor ou por pessoa por ele designada para esse efeito, ou quando o entregue na estação de chegada com as precintas do expedidor intactas no caso do vagão não ser acompanhado por pessoa alguma.

8.ª — Por cada vagão vazio ou carregado fornecerá a Companhia á pessoa que o acompanhe um passe gratuito de 3.ª classe, válido para o percurso que o vagão tenha de efectuar. O passe ficará sujeito aos impostos correspondentes aos bilhetes ordinarios e será válido unicamente no comboio em que se efectue o transporte. No entanto a pessoa que acompanhe a remessa poderá utilisá-lo nos comboios mixtos quando o vagão vazio siga pelos comboios de mercadorias.

9.ª — Ao portador do passe só será permitido o transporte de bagagem de mão em harmonia com as disposições em vigor.

10.ª — Para a concessão do passe é indispensavel que o expedidor indique pelo seu proprio punho, na nota de expedição, o nome e apelido da pessoa que acompanhe a remessa. Os revisores e demais empregados da Companhia poderão exigir a identificação da pessoa portadora do passe, sempre que o julguem necessario.

11.ª — A aplicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral desta Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições precedentes.

Observações relativas ao trafego internacional

1.ª — As remessas de generos frescos destinadas a Espanha ou além poderão ser transportadas ao abrigo desta tarifa sempre que ás mercadorias a expedir seja applicavel alguma das tarifas directas combinadas em vigor.

Pelo que respeita ao percurso em Espanha enquanto estiver em vigor a actual tarifa ali applicavel os transportes fazem-se exactamente nas mesmas condições que em Portugal visto que a respectiva tarifa espanhola ligavel (Especial combinada n.º 124 g. v.) tem os preços e condições iguaes aos da presente.

Quando se empreguem vagões para transportes destinados a França, caso em que é indispensavel o trasbordo das mercadorias na fronteira hispano-francesa, em virtude da diferença da largura de via, o expedidor, ao regressar á fronteira o vagão vazio, cuidará de cumprir na Alfandega da fronteira franco-espanhola todas as operações e formalidades, tendo em vista que, sobre este ponto, declinam as Companhias toda a responsabilidade.

2.^a — As remessas destinadas ao estrangeiro deverão ser apresentadas acompanhadas de todos os documentos necessarios e exigidos pelas leis e regulamentos para o cumprimento das formalidades alfandegarias nas fronteiras.

3.^a — As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despezas, multas, apreensões, etc., etc., que possam ter lugar nas Alfandegas fronteiriças em virtude de indicações incompletas ou irregularidades contidas nos documentos que devem servir de base para as respectivas formalidades aduaneiras.

4.^a — Todo o expedidor pode tomar a seu cargo as operações e formalidades da Alfandega nas fronteiras ou fazê-las efectuar por individuo de sua escolha. Nêste ultimo caso deverá declarar-o ao apresentar a remessa fazendo na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

« Operações aduaneiras na fronteira, por..... (nome do individuo escolhido) residente em »

Na falta desta indicação ou no caso de indicação incompleta nas notas de expedição e nos documentos alfandegarios, as operações e formalidades serão preenchidas de officio pelas Agencias das Companhias nas fronteiras, em harmonia com os dados fornecidos pelo expedidor nos referidos documentos e pelas tarifas respectivas.

Da mesma forma procederão as ditas Agencias quando sejam elas as indicadas para efectuar os despachos.

5.^a — Quando as operações e formalidades aduaneiras devam ser preenchidas por pessoa designada pelo expedidor, esse representante do expedidor deverá satisfazer, por sua conta e risco e em todos os pontos, a quanto lhe seja exigido que diga respeito a essas operações e formalidades não podendo o transporte de mercadorias ter seguimento antes do despacho definitivo. As Companhias declinam toda a responsabilidade por faltas ou avarias que não se tenham feito constar na ocasião de pôr a mercadoria á disposição para o despacho, ou pelas que possam ocorrer durante o tempo em que esteja sob a guarda do representante do expedidor.

Lisboa, 20 de Agosto de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

*Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres
e a Portugal e do Oeste de Espanha*

Aviso ao publico

AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 1—PEQUENA VELOCIDADE

Sardinhas salgadas e prensadas de Cella e Vallado para Madrid

A partir de 1 de Setembro de 1913 a tarifa especial M. L. n.º 1 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Janeiro de 1888 para o transporte de varias mercadorias procedentes das estações de Lisboa até Entroncamento para as de Madrid até Rielves, ou vice-versa, é ampliada aos transportes de **sardinhas salgadas e prensadas**, que de Cella e Vallado se effectuarem com destino a Madrid, ao preço de 9\$15 a tonelada.

A repartição d'este preço é a seguinte:

| | Escudos | Pesetas |
|--------------------------------|---------|---------|
| Companhia Portuguesa | 4\$29,4 | 23,85 |
| » Espanhola | 4\$85,6 | 26,98 |
| Total | 9\$15 | 50,83 |

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial M. L. n.º 1 de pequena velocidade.

Lisboa, 21 de Agosto de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2.235

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 344

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO**14.ª AMPLIAÇÃO**

A

TARIFA ESPECIAL P. N.º 11—PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Setembro de 1913 a concessão especial do transporte das táras em retorno, de que gosam as mercadorias designadas na secção 2.ª da tarifa especial P. n.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904, para transporte de varias mercadorias entre estações das duas rêdes, é tornada extensiva ao transporte das táras precedendo o transporte cheio, ficando a referida concessão ampliada pela fôrma seguinte:

a) Quando o transporte das táras preceda o transporte cheio:

- 1.º — A expedição das táras far-se-ha nas condições ordinarias, sendo o seu transporte pago pela tarifa correspondente;
- 2.º — No acto do pagamento do transporte em cheio, o interessado entregará a carta ou cartas de porte da remessa ou remessas das táras efectuadas dentro dos ultimos 30 dias, para lhe ser descontada, do que houver a pagar, a importancia que satisfaz pelo transporte da primeira remessa, deduzidos os direitos de guia, registo, impostos e aviso de chegada e \$04 por cada tára transportada, (\$02 para cada Administração).

b) Quando o transporte das táras se faça em retorno do cheio:

- 1.º — O retorno far-se-ha duma só vez para cada remessa em cheio;
 - 2.º — O remetente das táras em retorno entregará na estação em que o peça, a carta de porte da remessa em cheio, efectuada dentro dos ultimos 30 dias;
 - 3.º — O consignatario da remessa em cheio comprará na estação de chegada os competentes **rotulos para o retorno**, em numero igual ao das táras a devolver e ao preço de \$04 cada um, (\$02 para cada Administração), satisfazendo tambem a importancia dos impostos e do aviso de chegada.
- Para este retorno não são exigidas notas de expedição. As táras serão retiradas em troca dos talões dos respectivos rotulos.

O transporte das táras efectuado nestas condições será feito sem responsabilidade para o caminho de ferro.

N. B. — Para a applicação desta concessão é indispensavel que as táras a transportar vasias sejam do mesmo tipo das transportadas cheias e em numero igual ou inferior.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial P. n.º 11 de pequena velocidade, bem como as suas ampliações e alterações.

Lisboa, 18 de Agosto de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2:232



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugêses

AVISO AO PUBLICO

14.^a Ampliação da tarifa especial P n.º 11 de pequena velocidade

(Aprovado por despacho ministerial de 31 de Julho de 1913)

A partir de 1 de Setembro de 1913 a concessão especial do transporte das táras em retorno, de que gosam as mercadorias designadas na secção 2.^a da tarifa especial P n.º 11 de p. v., em vigor desde 5 de Agosto de 1904 para transporte de varias mercadorias entre estações das duas rédes, é tornada extensiva ao transporte das táras precedendo o transporte cheio, ficando a referida concessão ampliada pela forma seguinte:

a) Quando o transporte das táras preceda o transporte cheio:

1.º — A expedição das táras far-se-ha nas condições ordinarias, sendo o seu transporte pago pela tarifa correspondente;

2.º No acto do pagamento do transporte em cheio, o interessado entregará a carta ou cartas de porte da remessa ou remessas das táras efectuadas dentro dos ultimos 30 dias para lhe ser descontada, do que houver a pagar, a importância que satisfizes pelo transporte da primeira remessa, deduzidos os direitos de guia, registo, impostos e aviso de chegada e \$04 por cada tára transportada (\$02 para cada Administração).

b) Quando o transporte das táras se faça em retorno do cheio:

1.º O retorno far-se-ha duma só vez para cada remessa em cheio;

2.º O remetente das táras em retorno entregará na estação em que o peça, a carta de porte da remessa em cheio, efectuada dentro dos ultimos 30 dias.

3.º O consignatario da remessa em cheio comprará na estação de chegada os competentes **rotulos para o retorno** em número igual ao das taras a devolver e ao preço de \$04 cada um, (\$02 para cada Administração), satisfazendo tambem a importância de impostos e aviso de chegada.

Para este retorno não são exigidas notas de expedição. As taras serão retiradas em troca dos talões dos respectivos rotulos. Os transportes de taras efectuados nestas condições serão feitos sem responsabilidade para o Caminho de Ferro.

N. B. Para a aplicação desta concessão é indispensavel que as táras a transportar vasiaas sejam do mesmo tipo das transportadas cheias e em número igual ou inferior.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial P n.º 11 de p. v., bem como as suas ampliações.

Lisboa, 17 de Julho de 1913.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

8.^a ampliação à tarifa especial interna n.º 8

(PEQUENA VELOCIDADE)

(Aprovada por despacho ministerial de 8 de Agosto de 1913)

Em vigor desde 25 de Agosto de 1913

Ao § 2.º, Preços especiais desta tarifa, é aumentada a seguinte alínea:

VII

**K—Camas de ferro com ou sem ornamentações
de outros metais**

| | |
|--|----------------|
| Por expedições de 1:000 quilogramas, ou pagando como tal.. | Tabela n.º 17 |
| Mínimo de percurso..... | 60 quilómetros |

Lisboa, 31 de Julho de 1913.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.

B. n.º 248

Exp. n.º 1:408



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial interna n.º 1 — Grande velocidade

(Aprovada por Despacho Ministerial de 31 de Julho de 1913)

Em vigor desde 15 de Setembro de 1913

RECOVAGENS E GÉNEROS FRESCOS

Por expedições do peso mínimo de 10 quilogramas ou pagando como tal

Preços de aplicação geral

§ 1.º

Recovagens e mercadorias não designadas nos parágrafos seguintes (exceptuando expedições de bagagens, dinheiro e valores, gado e animais vivos, transportes funebres, veículos de qualquer espécie e matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas), bicíclos e triciclos, automóveis ou não automóveis 1.ª série

§ 2.º

Água potável, salgada ou mineral; alhos, arbustos e plantas vivas; aves e coelhos em cestos, atados ou gaiolas; azeitonas; batatas; bebidas gazosas e refrigerantes; biscoitos, bolachas e bolos; caça viva ou morta; cabritos, cordeiros e leitões; carnes frescas e congeladas; cebolas (alimentícias); cerveja; doces; flores naturais; frutas verdes; gelo; hortaliças; legumes verdes; leite; manteiga; neve; ovos; pão; queijo; requeijão; e outros lacticínios 2.ª série

§ 3.º

Peixe fresco, salpicado, salgado ou seco, marisco e escabeches ⁽¹⁾ 3.ª série

Preços especiais

§ 4.º

a) — Expedições da estação de Lisboa T. P., para a de Aldegaleta ou vice-versa, das mercadorias compreendidas nos §§ 2.º e 3.º incluindo a via fluvial; por tonelada 1\$00

b) — Frutas verdes, hortaliças e legumes verdes; de qualquer estação para as de Lisboa T. P. e Barreiro; por expedições do peso mínimo de 500 quilogramas ou pagando como tal. ... 4.ª série

Por vagão completo do peso mínimo de 7:000 quilogramas ou pagando como tal. 5.ª série

c) — Couve e repolho em sacos; por expedições do peso mínimo de 100 quilogramas ou pagando como tal; das estações além de S. Marcos para as do Barreiro e Lisboa T. P. — Por tonelada 3\$60

⁽¹⁾ Em volumes de peso não superior a 100 quilogramas; excedendo este peso serão taxados pelos preços da 1.ª série.

§§ 1.º, 2.º e 3.º

Preços de aplicação geral

Por tonelada

| Quilómetros | 1.ª série Escudos | 2.ª série Escudos | 3.ª série Escudos | Quilómetros | 1.ª série Escudos | 2.ª série Escudos | 3.ª série Escudos |
|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Até 20. | 1\$40 | 1\$00 | 0\$90 | 261 a 265. | 14\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 21 a 25. | 1\$75 | 1\$25 | 1\$13 | 266 » 270. | 14\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 26 » 30. | 2\$10 | 1\$50 | 1\$35 | 271 » 275. | 15\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 31 » 35. | 2\$45 | 1\$75 | 1\$58 | 276 » 280. | 15\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 36 » 40. | 2\$80 | 2\$00 | 1\$80 | 281 » 285. | 15\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 41 » 45. | 3\$15 | 2\$25 | 2\$03 | 286 » 290. | 15\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 46 » 50. | 3\$50 | 2\$50 | 2\$25 | 291 » 295. | 15\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 51 » 55. | 3\$85 | 2\$75 | 2\$48 | 296 » 300. | 16\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 56 » 60. | 4\$20 | 3\$00 | 2\$70 | 301 » 305. | 16\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 61 » 65. | 4\$55 | 3\$25 | 2\$93 | 306 » 310. | 16\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 66 » 70. | 4\$90 | 3\$50 | 3\$15 | 311 » 315. | 16\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 71 » 75. | 5\$25 | 3\$75 | 3\$38 | 316 » 320. | 16\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 76 » 80. | 5\$60 | 4\$00 | 3\$60 | 321 » 325. | 17\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 81 » 85. | 5\$95 | 4\$25 | 3\$83 | 326 » 330. | 17\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 86 » 90. | 6\$30 | 4\$50 | 4\$05 | 331 » 335. | 17\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 91 » 95. | 6\$65 | 4\$75 | 4\$28 | 336 » 340. | 17\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 96 » 100. | 7\$00 | 5\$00 | 4\$50 | 341 » 345. | 17\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 101 » 105. | 7\$25 | 5\$25 | 4\$73 | 346 » 350. | 18\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 106 » 110. | 7\$50 | 5\$50 | 4\$95 | 351 » 355. | 18\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 111 » 115. | 7\$75 | 5\$75 | 5\$18 | 356 » 360. | 18\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 116 » 120. | 8\$00 | 6\$00 | 5\$40 | 361 » 365. | 18\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 121 » 125. | 8\$25 | 6\$25 | 5\$63 | 366 » 370. | 18\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 126 » 130. | 8\$50 | 6\$50 | 5\$85 | 371 » 375. | 19\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 131 » 135. | 8\$75 | 6\$75 | 6\$08 | 376 » 380. | 19\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 136 » 140. | 9\$00 | 7\$00 | 6\$30 | 381 » 385. | 19\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 141 » 145. | 9\$25 | 7\$25 | 6\$53 | 386 » 390. | 19\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 146 » 150. | 9\$50 | 7\$50 | 6\$75 | 391 » 395. | 19\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 151 » 155. | 9\$75 | 7\$75 | 6\$98 | 396 » 400. | 20\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 156 » 160. | 10\$00 | 8\$00 | 7\$20 | 401 » 405. | 20\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 161 » 165. | 10\$25 | 8\$25 | 7\$43 | 406 » 410. | 20\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 166 » 170. | 10\$50 | 8\$50 | 7\$65 | 411 » 415. | 20\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 171 » 175. | 10\$75 | 8\$75 | 7\$88 | 416 » 420. | 20\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 176 » 180. | 11\$00 | 9\$00 | 8\$10 | 421 » 425. | 21\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 181 » 185. | 11\$25 | 9\$25 | 8\$33 | 426 » 430. | 21\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 186 » 190. | 11\$50 | 9\$50 | 8\$55 | 431 » 435. | 21\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 191 » 195. | 11\$75 | 9\$75 | 8\$78 | 436 » 440. | 21\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 196 » 200. | 12\$00 | 10\$00 | 9\$00 | 441 » 445. | 21\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 201 » 205. | 12\$20 | 10\$25 | 9\$23 | 446 » 450. | 22\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 206 » 210. | 12\$40 | 10\$50 | 9\$45 | 451 » 455. | 22\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 211 » 215. | 12\$60 | 10\$50 | 9\$68 | 456 » 460. | 22\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 216 » 220. | 12\$80 | 10\$50 | 9\$90 | 461 » 465. | 22\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 221 » 225. | 13\$00 | 10\$50 | 10\$13 | 466 » 470. | 22\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 226 » 230. | 13\$20 | 10\$50 | 10\$20 | 471 » 475. | 23\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 231 » 235. | 13\$40 | 10\$50 | 10\$20 | 476 » 480. | 23\$20 | 10\$50 | 10\$20 |
| 236 » 240. | 13\$60 | 10\$50 | 10\$20 | 481 » 485. | 23\$40 | 10\$50 | 10\$20 |
| 241 » 245. | 13\$80 | 10\$50 | 10\$20 | 486 » 490. | 23\$60 | 10\$50 | 10\$20 |
| 246 » 250. | 14\$00 | 10\$50 | 10\$20 | 491 » 495. | 23\$80 | 10\$50 | 10\$20 |
| 251 » 255. | 14\$20 | 10\$50 | 10\$20 | 496 » 500. | 24\$00 | 10\$50 | 10\$20 |
| 256 » 260. | 14\$40 | 10\$50 | 10\$20 | | | | |

Preços especiais da alínea b)

Por tonelada

| Quilómetros | Expedições de | | Quilómetros | Expedições de | | Quilómetros | Expedições de | |
|-------------|---|--|-------------|---|--|-------------|---|--|
| | 500 quilogramas ou pagando como tal | Vagão completo ou pagando como tal | | 500 quilogramas ou pagando como tal | Vagão completo ou pagando como tal | | 500 quilogramas ou pagando como tal | Vagão completo ou pagando como tal |
| | 4. ^a série Escudos | 5. ^a série Escudos | | 4. ^a série Escudos | 5. ^a série Escudos | | 4. ^a série Escudos | 5. ^a série Escudos |
| Até 20.. | 0\$60 | 0\$52 | 181 a 185.. | 4\$36 | 3\$71 | 341 a 345.. | 5\$58 | 4\$64 |
| 21 a 25.. | 0\$75 | 0\$65 | 186 » 190.. | 4\$44 | 3\$77 | 346 » 350.. | 5\$60 | 4\$65 |
| 26 » 30.. | 0\$90 | 0\$78 | 191 » 195.. | 4\$52 | 3\$84 | 351 » 355.. | 5\$62 | 4\$67 |
| 31 » 35.. | 1\$05 | 0\$91 | 196 » 200.. | 4\$60 | 3\$90 | 356 » 360.. | 5\$64 | 4\$68 |
| 36 » 40.. | 1\$20 | 1\$04 | 201 » 205.. | 4\$64 | 3\$92 | 361 » 365.. | 5\$66 | 4\$70 |
| 41 » 45.. | 1\$35 | 1\$17 | 206 » 210.. | 4\$68 | 3\$96 | 366 » 370.. | 5\$68 | 4\$71 |
| 46 » 50.. | 1\$50 | 1\$30 | 211 » 215.. | 4\$72 | 3\$99 | 371 » 375.. | 5\$70 | 4\$73 |
| 51 » 55.. | 1\$65 | 1\$43 | 216 » 220.. | 4\$76 | 4\$02 | 376 » 380.. | 5\$72 | 4\$74 |
| 56 » 60.. | 1\$80 | 1\$56 | 221 » 225.. | 4\$80 | 4\$05 | 381 » 385.. | 5\$74 | 4\$76 |
| 61 » 65.. | 1\$95 | 1\$69 | 226 » 230.. | 4\$84 | 4\$08 | 386 » 390.. | 5\$76 | 4\$77 |
| 66 » 70.. | 2\$10 | 1\$82 | 231 » 235.. | 4\$88 | 4\$11 | 391 » 395.. | 5\$78 | 4\$79 |
| 71 » 75.. | 2\$25 | 1\$95 | 236 » 240.. | 4\$92 | 4\$14 | 396 » 400.. | 5\$80 | 4\$80 |
| 76 » 80.. | 2\$40 | 2\$08 | 241 » 245.. | 4\$96 | 4\$17 | 401 » 405.. | 5\$82 | 4\$82 |
| 81 » 85.. | 2\$55 | 2\$21 | 246 » 250.. | 5\$00 | 4\$20 | 406 » 410.. | 5\$84 | 4\$83 |
| 86 » 90.. | 2\$70 | 2\$34 | 251 » 255.. | 5\$04 | 4\$23 | 411 » 415.. | 5\$86 | 4\$85 |
| 91 » 95.. | 2\$85 | 2\$47 | 256 » 260.. | 5\$08 | 4\$26 | 416 » 420.. | 5\$88 | 4\$86 |
| 96 » 100.. | 3\$00 | 2\$60 | 261 » 265.. | 5\$12 | 4\$29 | 421 » 425.. | 5\$90 | 4\$88 |
| 101 » 105.. | 3\$08 | 2\$67 | 266 » 270.. | 5\$16 | 4\$32 | 426 » 430.. | 5\$92 | 4\$89 |
| 106 » 110.. | 3\$16 | 2\$73 | 271 » 275.. | 5\$20 | 4\$35 | 431 » 435.. | 5\$94 | 4\$91 |
| 111 » 115.. | 3\$24 | 2\$80 | 276 » 280.. | 5\$24 | 4\$38 | 436 » 440.. | 5\$96 | 4\$92 |
| 116 » 120.. | 3\$32 | 2\$86 | 281 » 285.. | 5\$28 | 4\$41 | 441 » 445.. | 5\$98 | 4\$94 |
| 121 » 125.. | 3\$40 | 2\$93 | 286 » 290.. | 5\$32 | 4\$44 | 446 » 450.. | 6\$00 | 4\$95 |
| 126 » 130.. | 3\$48 | 2\$99 | 291 » 295.. | 5\$36 | 4\$47 | 451 » 455.. | 6\$02 | 4\$97 |
| 131 » 135.. | 3\$56 | 3\$06 | 296 » 300.. | 5\$40 | 4\$50 | 456 » 460.. | 6\$04 | 4\$98 |
| 136 » 140.. | 3\$64 | 3\$12 | 301 » 305.. | 5\$42 | 4\$52 | 461 » 465.. | 6\$06 | 5\$00 |
| 141 » 145.. | 3\$72 | 3\$19 | 306 » 310.. | 5\$44 | 4\$53 | 466 » 470.. | 6\$08 | 5\$01 |
| 146 » 150.. | 3\$80 | 3\$25 | 311 » 315.. | 5\$46 | 4\$55 | 471 » 475.. | 6\$10 | 5\$03 |
| 151 » 155.. | 3\$88 | 3\$32 | 316 » 320.. | 5\$48 | 4\$56 | 476 » 480.. | 6\$12 | 5\$04 |
| 156 » 160.. | 3\$96 | 3\$38 | 321 » 325.. | 5\$50 | 4\$58 | 481 » 485.. | 6\$14 | 5\$06 |
| 161 » 165.. | 4\$04 | 3\$45 | 326 » 330.. | 5\$52 | 4\$59 | 486 » 490.. | 6\$16 | 5\$07 |
| 166 » 170.. | 4\$12 | 3\$51 | 331 » 335.. | 5\$54 | 4\$61 | 491 » 495.. | 6\$18 | 5\$09 |
| 171 » 175.. | 4\$20 | 3\$58 | 336 » 340.. | 5\$56 | 4\$62 | 496 » 500.. | 6\$20 | 5\$10 |
| 176 » 180.. | 4\$28 | 3\$64 | | | | | | |

Condições gerais

1.^a—Além dos preços desta tarifa serão cobradas as competentes despesas acessórias.

2.^a—As remessas procedentes da estação de Lisboa T. P. ou a ela destinadas, ficam sujeitas às taxas de 0\$40 por tonelada pelo percurso na via fluvial, e do uso dos cais.

3.^a—Cada volume deve ter marca bem distinta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatário, para evitar que se confunda com outro de natureza e forma análoga. As marcas e endereços deverão ser reproduzidas pelos expedidores nas notas de expedição. Nas remessas acondicionadas em canastras e outros invólucros, onde não é fácil ler a marca e colar o rótulo, e designadamente nas remessas de peixe, marisco e aves, deverá cada volume ter presa, por cordel ou arame, uma taboleta com as dimensões suficientes para conter a marca e receber o rótulo. Devem finalmente vir os volumes acondicionados por forma que se possam carregar uns sobre os outros.

Na falta dos requisitos indicados, não deixará de ser aplicada esta tarifa, mas a Administração declina toda a responsabilidade pela troca de volumes ou por avarias que não poderem ser evitadas e fôrem devidas ao imperfeito resguardo da mercadoria.

4.^a — Esta tarifa será aplicada, de officio, às remessas que estejam nas condições nela estipuladas, e sempre que o remetente não reclamar, por escrito na nota da expedição, a aplicação da tarifa geral.

5.^a — A Administração declina toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontradas à chegada, sempre que os volumes não apresentem sináis de violação, bem como pelas resultantes da quebra e avarias naturais. Igualmente não toma a responsabilidade pelas demoras que as remessas possam ter, originadas por causa de força maior, obrigando-se comtudo a transportá-las em velocidade igual áquela por que fôrem transportados os passageiros que dêse a origem seguirem no mesmo cômboio.

6.^a — Em tudo que não seja contrário ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

Condições especiais dos §§ 2.^o, 3.^o e 4.^o

1.^a — Os §§ 2.^o e 3.^o e os preços especiais desta tarifa só serão aplicados a remessas expedidas em portes pagos à partida.

2.^a — É concedido o regresso das taras vazias por pequena velocidade, entre as estações expedidora e consignatária, dentro do prazo de 15 dias, contados da data da remessa em cheio. As remessas procedentes de, ou destinadas à estação de Lisboa T. P., que não está aberta ao serviço de pequena velocidade, aproveitam excepcionalmente desta concessão.

Para que estas disposições surtam efeito é necessário:

a) — Que a devolução se faça de uma só vez para as taras de cada remessa, e da mesma estação que as recebeu cheias;

b) — Que o remetente das taras devolvidas apresente na estação em que as expedir, a carta de porte da remessa primitiva;

c) — Que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa e em número igual ou inferior;

d) — Que o consignatário da remessa em cheio compre, na estação de chegada, os competentes rótulos para o retorno em número igual ao dos volumes de taras que devolver, e ao preço de 0\$02 cada um. Para esta devolução não são exigidas notas de expedição, e as taras serão retiradas em troca do documento entregue pela estação expedidora ao remetente.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Administração.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial interna n.^o 1 de g. v., em vigor desde 15 de Agosto de 1906, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 17 de Julho de 1913.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

Aditamento à classificação geral de mercadorias

(Aprovado por despacho ministerial de 8 de Agosto de 1913)

Em vigor desde 25 de Agosto de 1913

A classificação geral de mercadorias é aditada como segue:

| Designação da mercadoria | Classe da Tarifa Geral | Número das tarifas especiais internas applicaveis |
|---|------------------------|---|
| Camas de ferro com ou sem ornamentações de outros metais..... | 1 | 8 |

Lisboa, 31 de Julho de 1913.

B. n.º 249
Exp. n.º 1:830

O Engenheiro Director
Arthur Mendes.