

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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 618

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — 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 Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Setembro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 4.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 9 (P. V.) Aviso ao Publico: Nova tarifa especial interna n.º 44 (P. V.) e n.º 4 (G. V.) e Aviso ao Publico: 1.º Additamento á classificação geral (P. V.).

Minho e Douro. — Aviso ao Publico: Ampliação da tarifa especial P. n.º 3 (P. V.).

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Serviço directo combinado com os Caminhos de ferro do Minho e Douro: Aviso ao Publico: 6.º additamento á classificação geral (P. V.) e Aviso ao Publico: 2.º additamento á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.).

SUMMARIO

Paginas

O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares, por Fernando de Sousa.....	277
Habitações económicas, por Mello de Mattos.....	278
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Termo do contracto para a construção e exploração do caminho de ferro de Thomar á Nazareth. — Decreto de 28 de agosto de 1913.....	281
Almamonte a Huelva, por Fernando de Sousa.....	283
Bilhetes circulatorios.....	283
Viagens e Transportes.....	284
Congresso dos Engenheiros-Consultores e Engenheiros-Peritos.....	285
Combolos internacionaes.....	286
Os caminhos de Ferro na America do Norte.....	287
Alfredo Amaral.....	287
Turquia, França e Alemanha.....	287
Linhos Portuguezas. — Lourenço Marques.....	288
Linhos Extranjeras. — França — Argentina.....	288
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	288
Boletim Commercial e Financeiro.....	288
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeras.....	288
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	289
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (continuação).....	290
Arrematações.....	290
Agenda do Viajante.....	292
Horario dos combolos.....	292
	229

O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares

I

A exploração dos caminhos de ferro, factor por exceção do desenvolvimento económico e portanto essencialmente progressivo, é ao mesmo tempo, pelas condições iudeclinaveis em que tem de ser exercida, fertil em licções que transcendem os limites do seu campo de acção. A intima solidariedade e dependencia do passado, em que o presente se encontra, a impossibilidade de se abstrahir de aquelle perante seductores planos de reformas radicais; a necessidade imperiosa de progredir por evolução prudente e sensata, que distinga o optimo chimerico do bom realizavel, são a característica da industria ferroviaria, excellente escola social.

As utopias optimistas que abstrahem da tradição, fazendo taboa rasa do passado, não tem logar na administração dos caminhos de ferro. Constituida a rede, bem ou mal, adoptadas determinadas dimensões características da via ou do material circulante; implantado um regimen de tarifas, não são possíveis as magicas transformações,

que por muito sedutoras que se antolhem, defrontam com a barreira insuperavel do senso pratico.

Suscitou-me estas reflexões a leitura da notável monographia do illustre director da Companhia Madrid-Zaragoza-Alicante, D. Eduardo Maristany, acerca do estreitamento dos caminhos de ferro peninsulares, para uniformizar-lhes a via com a da rede da Europa central, passando de 1,º 676 a 1,º 435.

Seductora miragem, que a muitos deslumbra, fazendo-lhes tomar a nuvem por Juno, constitue esse estreitamento um problema momentoso, de particular interesse para nós Portuguezes.

Pelo valor do trabalho e pela importancia da questão, merece, pois, detido estudo critico a memoria d'aquelle distinto engenheiro, convindo completá-lo com o exame do problema sob o ponto de vista da situação e conveniencias das linhas portuguezas.

Começa a monographia pelo exame de trabalhos de unificação de via emprehendida n'outros paizes, historiando-os resumidamente e pondo em relevo as razões que as determinaram.

Segue o estudo dos inconvenientes que para a Hespanha derivam da baldeação obrigatoria na fronteira francesa, e das vantagens que da unificação da via resultariam em confronto com os prejuizos correlativos.

Vem depois a minuciosa estimativa de todos os trabalhos precisos para o estreitamento das linhas da rede de M. Z. A., como base da subsequente avaliação do dispendio necessário em toda a rede hespanhola, de tal modo elevado que não o compensam as vantagens obtidas pela modificação da via. Finalmente, o exame da questão sob o seu aspecto economico, legal completa a analyse minuciosa, em que se firma uma serie de conclusões, a que a seriedade e proficiencia do estudo comprehendido de valor incontestavel.

Não podemos acompanhar *pari passu* o illustre engenheiro na explanação do assumpto; a isso se oppõem as inexoraveis exigencias de espaço na *Gazeta*.

Procurarei, todavia, dar ideia tão fiel quanto possível, embora em resumido escorço, da sua argumentação.

*

A não ser na rede secundaria de via estreita, a largura de 1,º 674 foi adoptada em todos os caminhos de ferro hespanhóes por duas razões, ambas de mais que duvidosa justificação: preocupação de isolamento para a facil defesa do paiz e proposito de dar ás linhas ferreas a maxima capacidade do tráfego pela grande largura do seu material circulante.

Separada a Hespanha pela muralha quasi insuperavel dos Pyrenéos da vizinha França, não seria a uniformidade da via que constituisse, para o seu sistema defensivo, um perigo que não intimidou a França, a Belgica, a Hollanda, a Servia, a Austria ou a Prussia, apesar da ausencia de obstaculos naturaes na maior parte das suas fronteiras.

A inutilização de linhas, especialmente nas obras de arte, conjugada com disposições especiaes, facilmente im-

pede as invasões por caminho de ferro, cujo temor levou a Hespanha a isolar-se, com prejuízo grave da sua vida económica.

Alem d'esse criterio de nimia prudencia dos seus estrategicos, influenciou-a megalomania a que nem só os seus technicos pagaram largo tributo no inicio da viação accelerada. Julgou-se incompativel com a via normal o futuro incremento, em largas proporções, da potencia das locomotivas e da capacidade dos vehiculos, adoptando-se na Inglaterra, na Hollanda, nos Estados Unidos larguras da via, que foram até 2,135 segundo o typo preconizado por Brumel.

As inexoraveis exigencias de economia da construcção em paiz accidentado, como a Hespanha, determinaram, porém, a adopção de limites de raios de curvas e de rampas que restringiram o efecto util em cada comboio.

Por outro lado a experientia veiu mostrar a sufficiencia da via normal para dar vazão ao trafego e para comportar potentes locomotivas.

Foi pois grave o erro que se commetteu, isolando a peninsula hispanica da rede ferro-viaria europeia, com a aggravante de se ter alargado a via em vez de a estreitar.

E' irremediavel esse vicio de origem? Pode a Peninsula remodelar a sua rede, por forma que da fronteira da Russia a Lisboa se possa circular sem baldeação? Alem da possibilidade technica, ha possibilidade económica de realizar esse desideratum?

Antes de responder a essas interrogações julgou conveniente o Sr. Maristany referir os factos analogos que poderiam ser invocados como precedentes, e por isso historia as modificações de largura de via realizadas no Canadá, nos Estados Unidos e na Inglaterra.

No Canadá tinham as linhas mais importantes a mesma largura que as nossas (1,678). A vizinhança dos Estados Unidos levou a estreitar um grupo de linhas de 900 kilometros d'extensão n'uma só noite, em 1873, depois de longos annos de preparação e assentar n'outro de 540 kilometros o terceiro carril. A raridade de obras d'arte e das estações facilitou essa transformação.

Nos Estados Unidos, depois da uniformização da via nos do Norte (em que merece especial menção a Companhia Ohio-Mississipi, que n'um só dia e depois de annos de preparação reduziu a 1,435 a largura de via de 1,83 em 547 kilometros) tinham estes o typo normal enquanto os Estados do Sul tinham 18:500 kilometros com 1,525, typo adoptado n'um proposito de isolamento para o caso de ruptura da União.

Depois da guerra da separação, que pôz termo a velleidades d'isolamento, as exigencias de ordem económica, determinaram a unificação.

O estreitamento de via em mais de 16:000 kilometros começou em 31 de maio de 1886 e achava-se effectuado em 2 de junho seguinte. Assim se pôz termo aos embargos creados ao trafego interior da União e aos longos transportes até os portos de mar.

Em Inglaterra a rede do Great Western tinha em 1867 2:300 kilometros de via de 2,135, tendo porém terceiro carril em varias secções.

A necessidade de facilitar as combinações de serviço com as companhias limitrophes e de pôr termo ao isolamento nocivo da rede no interior do paiz determinou a transformação da via, cujos trabalhos preparatorios demandaram 23 annos, apesar das facilidades que offerecia a existencia da segunda via. Os ultimos 270 kilometros foram transformados com a suspensão do movimento durante dois dias apenas, empregando-se n'esse trabalho 5:000 homens.

Nos exemplos citados obedeceu-se ao proposito de realizar a unidade da via no interior do paiz, evitando trasbordos ao trafego interno.

E' bem diverso o caso em Hespanha, onde este disfruta a unidade de via, sendo onerado com o trasbordo

apenas o trafego internacional, que é muito menos importante.

Começa o Sr. Maristany por demonstrar que o estreitamento de via não pôde ser de modo algum parcial, como, por exemplo, para a linha Irun-Madrid-Algeciras. Para favorecer uma corrente muito secundaria ir-se-hiam crear no interior da Hespanha estorvos e embargos á circulação, que hoje as relações internas não encontram, e que o transito internacional não bastaria para justificar.

A ser possivel e conveniente o estreitamento de via, tem pois que abranger toda a rede hespanola, com os seus 12:000 kilometros, pela maior parte de via simples, o que mais ainda complicaria o trabalho.

Seria preciso, durante largo periodo (15 a 20 annos pelo menos) necessário para a gradual transformação da rede, providenciar para o trasbordo obrigado em diferentes estações.

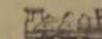
Crear-se-hia assim a situação que nos outros paizes se quiz remediar pela transformação.

Da cerrada argumentação do seu primeiro capitulo, que deixamos imperfeitamente resumida, conclue triunfante mente o Sr. Maristany que as razões que n'outros casos citados determinaram a modificação da via não existem em Hespanha, e que as dificuldades seriam muito maiores n'este paiz.

Deixa tambem assente a hypothese da modificação de toda a rede (salvo os secundarios) como base da sua argumentação.

No artigo seguinte farei a resenha das vantagens e inconvenientes que da adopção de via normal resultariam para a Hespanha.

J. Fernando de Souza.



HABITAÇÕES ECONOMICAS

333.32

O Boletim do Trabalho Industrial no seu 66.º fasciculo publicou uma Contribuição ao Estudo das Casas para Operarios, que infelizmente não condiz com outros trabalhos completos que tem dado á estampa.

Deficiente na informação, não condensou, como seria para desejar, as tentativas que teem sido feitas em Portugal nem apreciou as que fracassaram, embora na sua ruina haja ensinamentos que guiem o legislador, o financeiro e o constructor que emprehendam de futuro a edificação para as classes menos favorecidas da fortuna.

Demais, contentou-se aquelle fasciculo em transcrever no final a mais desastrada das propostas de lei que sobre o caso teem sido apresentadas no parlamento, quando outras mais bem pensadas e até melhor redigidas alli foram presentes, convindo citar entre estas a que foi subscrita pelo falecido estadista Marianno de Carvalho e pelo engenheiro Sr. Claro da Ricca.

Não vale portanto a pena demorarmo-nos na apreciação d'aquelle trabalho que só agora veiu ao conhecimento de quem isto escreve.

O que acaba de ler-se vem a propósito d'um estudo, que, no numero publicado em agosto ultimo, estampa o *Bulletin du Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale* onde muito minuciosamente se occupa da legislação e estatística das habitações economicas em França e no estrangeiro.

Note-se que desde o Congresso de Paris de 1889 as designações de «Casas para operarios» e «bairros operarios» teem ido desaparecendo e já se não conhecem em paiz algum.

Não o ignorava certamente o auctor de introdução da Contribuição acima citada, porque logo em nota da primeira pagina escreve «actualmente o problema das habita-

ções operarias generalizou-se: considera-se o problema das moradias baratas, para operarios e para classes com pequenos meios ou pequenos rendimentos, em salarios, ordenados, pensões, etc.»

Até a proposta de lei, transcripta n'aquelle estudo, teve como sub-título as palavras «Bairros operarios e casas baratas».

No entanto, deixando o trabalho portuguez, vae procurar-se dar uma ideia do que publicou o *Bulletin* já referido.

Como noção geral diz que em materia de habitações economicas a iniciativa particular, e especialmente a patronal precedeu em toda a parte a intervenção do legislador e d'ahi provem o papel importante que tambem por toda a parte deixou aos individuos quer isolados, quer agrupados em cooperativas ou sociedades de construcção. Mas perante a crescente importancia do problema do alojamento operario, tornou-se insufficiente esta iniciativa; tiveram que intervir o Estado e as Camaras, quer para animar, quer para auxiliar aquelles exforços, quer para se substituirem á iniciativa particular, quando se mostrava incapaz de realizar o fim proposto. Sob o ponto de vista da intervenção do Estado e das comunas na construcção e administração das habitações economicas, pôde dividir-se a legislação na actualidade vigente nos principaes paizes em duas grandes categorias susceptiveis de modalidades diferentes, a saber:

1.º Paizes que se contentam em suscitar e animar a iniciativa privada por meio de subsídios directos ou indirectos sob a forma de exempções fiscaes e outras.

2.º Paizes que álem de favorecerem a iniciativa particular auctorizam as comunas e certos estabelecimentos publicos a construirem e ainda a administrarem habitações economicas e até os obligam a suprir a inacção e a insufficiencia da iniciativa particular.

I. *Paizes que auxiliam e subsidiam a iniciativa particular.* (Belgica e Hollanda).

Embora não seja a mais antiga de todas, a lei belga de 9 de agosto de 1888 serviu de modelo a algumas outras, especialmente á legislação francesa. As suas disposições caracterizam-se pelas tres modalidades seguintes:

1.º Prevê em cada circunscripção administrativa uma ou mais commissões de propaganda e de estudo para a construcção de habitações salubres e economicas, constituídas ou formadas por membros eleitos pelos conselhos provinciaes e nomeados pelo Governo.

2.º Auctoriza a caixa economica geral e de aposentações a applicar parte dos seus fundos disponiveis em emprestimos ás sociedades particulares de construcção e credito para a compra de casas economicas.

3.º Ás sociedades e operarios que construam ou comprem casas economicas, assim como ás commissões patronaes, concede regalias que incidem sobre a exempção dos impostos de sello e registo e transferencia hypothecaria.

Na Hollanda, a lei de 22 de junho de 1901 auctoriza a criação de sociedades constructoras de habitações economicas, que, sob a fiscalização das cidades, não podem distribuir aos seus acciönistas mais de 4 por cento de dividendo. O Estado consente-lhes suprimentos garantidos pelas comunas á taxa de 4 por cento e amortização em 50 annos. As municipalidades teem o direito de proceder a expropriações em proveito d'estas sociedades. Convém notar que a importancia do aluguer das casas construidas sob este regimen não deve ser inferior ao das habitações circumjacentes.

II. *Paizes que auctorizam a construcção e administração de casas economicas das comunas ou estabelecimentos publicos.* (Gran-Bretanha, Allemanha, Austria, Italia, Suissa, Hespanha, Dinamarca, Noruega, Luxemburgo, Hungria, França, România).

Sem que desconheçam a importancia da iniciativa particular e animando-a até por meio de certas vantagens,

como a Belgica e a Hollanda, a maioria das legislações auctorizam a intervenção das comunas directamente ou por intermedio de organismos especiaes na construcção e administração de casas economicas. N'este intuito, equiparam-nas ás associações privadas para lhes concederem subvenções e emprestimos em condições vantajosas. Algumas nações chegam até a obrigar as comunas a intervir onde não atinge a iniciativa particular.

A legislação britannica sobre as casas salubres data de 1851, sendo por isso a mais antiga de todas.

As disposições votadas posteriormente foram codificadas pela lei de 18 de agosto de 1890, modificada tambem e completada com as leis de 9 de agosto de 1899, 8 de agosto de 1900 e 3 de dezembro de 1909. Este conjunto de textos tem em mira um triplice fim:

1.º—Auctorizar as municipalidades a construir casas economicas ou a adquirirem com esse intuito terrenos para edificação.

Para tal efecto, gosam de amplos poderes de expropriação, construcção, gerencia e emprestimos, quer á commissão de emprestimos para obras publicas, quer por meio de emissão de obrigações. Se as municipalidades não intervierem quando fôr necessaria a sua acção, a lei dá ao *Local Government Board* (Ministerio da Administração local) o direito de impôr a execução de certos trabalhos, e, no caso de recusa, o poder executá-los directamente;

2.º—Facultar ás sociedades industriaes, de construcção e até aos particulares, suprimentos a taxa reduzida, concedidos pelas commissões de emprestimos, para obras publicas e amortizaveis em 40 annos;

3.º—Favorecer o accesso á pequena propriedade, por meio de emprestimos aos possuidores de pequenas casas, effectuados pelas auctoridades locaes a juro modico, reembolsaveis em 30 annos até á concorrença de 400 libras esterlinas e aos 4/5 do valor da casa.

Na Allemanha, afóra o imperio e certos Estados confederados que procedem como patrões á construcção directa de casas para os seus operarios e empregados (leis prussianas de 3 de agosto de 1909 e 5 de agosto de 1911) ou o incitamento por meio de emprestimos e aforamentos consentidos ás sociedades de construcção formadas por operarios, certos Estados interveem administrativamente, auxiliando a construcção de habitações economicas. Os proprios termos d'estes actos administrativos implicam o reconhecimento expresso do mais amplo direito das cidades para construirem e administrarem as habitações economicas.

Pôde citar-se para o comprovar a circular ministerial prussiana de 19 de março de 1901, convidando os prefeitos a que provoquem a iniciativa de sociedades de construcção e acção das cidades. Perscreve especialmente que as cidades devem garantir aos seus operarios, por preços razoaveis, alojamentos sadios e convenientes, indo até á construcção directa; que teem por dever auxiliar as sociedades ou cooperativas de construcção, tomando-lhes acções ou facilitando-lhes emprestimos, principalmente caucionando-os; e finalmente que lhes compete a aquisição de terrenos para edificação, não alineando os que possuam. No mesmo sentido procedeu a Saxonia.

Na Austria, a intervenção legislativa manifesta-se n'un duplo aspecto:

1.º—A criação de uma caixa estadual para o melhamento dos alojamentos, subvencionada pelo Estado, garantindo as primeiras hypothecas em construções de utilidade publica e consentindo, até á concorrença de 90 por cento, os emprestimos que tiverem em vista edificá-las (leis de 22 de dezembro de 1910 e 28 de dezembro de 1911).

As exempções fiscaes concedidas ás habitações salubres e economicas construidas pelas comunas e os estabelecimentos publicos, pelas sociedades cooperativas de ope-

arios para os seus associados, pelos chefes industriaes para os seus operarios e pelas associações de construções de utilidade publica (exempçao ou reducção de contribuições de alugueres e de imposto de rendimento; lei de 8 de julho de 1902 e duas leis de 25 de dezembro de 1911).

Na Hungria, o Estado intervem directamente na construção de habitações economicas e a lei XXIX de 1908 abriu ao Governo um credito para a edificação de casas economicas em Buda-Pest.

Na Italia, a legislação procura animar a construção e aquisição de casas economicas por meio de sociedades cooperativas, de beneficencia e socorros mutuos. Mas quando não basta a accão associativa, as comunas ficam auctorizadas a instituir um serviço municipal de casas economicas (lei de 31 de maio de 1903, modificada pelas de 14 de julho e 30 de dezembro de 1907). Em primeiro logar a Caixa economica, os bancos populares e cooperativas de credito, os monte-pios, as instituições publicas de beneficencia, as sociedades de socorros mutuos, as empresas de cantinas e seguros, a caixa nacional de previdencia por invalidez e velhice e as instituições de credito hypothecario estão habilitadas a consentirem emprestimos às sociedades de habitações a uma taxa que não ultrapasse 4 1/2 por cento, ou a adquirirem obrigações ou acções liberadas de essas sociedades. Para que possam ter o beneficio d'aqueles emprestimos, as sociedades alludidas devem fazer registar os seus estatutos no Ministerio do Commercio e não distribuirem aos seus accionistas dividendos annuaes superiores a 5 por cento do capital realizado.

Alem d'estes emprestimos, as sociedades, os patrões que fizerem construir alojamentos para o seu pessoal e as pessoas moraes ou sociedades de beneficencia que garantam alojamentos economicos aos indigentes, gosam de vantagens fiscaes, (direito de sello e registo, imposto de rendimento, acções e obrigações e emprestimos), imposto predial e taxas de seguros.

Em segundo logar, as comunas podem por motu proprio construir habitações economicas, quando se mostrar insuficiente a iniciativa particular.

Mas devem primeiramente confirmar-se com a lei de 29 de março de 1903 referente á municipalização dos serviços publicos, submettendo principalmente ao *referendum* municipal o projecto de administração directa das habitações economicas e seguidamente alugar essas habitações a familias cujo rendimento total não ultrapasse 1.500 liras.

Finalmente entre a administração directa e a iniciativa particular, o legislador admite a criação de instituições autonomas de habitações operarias, que podem receber das comunas que as fundaram a totalidade ou parte do capital destinado a este serviço e podem igualmente emitir directamente obrigações de 50 e 100 liras.

Na Suissa não existe legislação federal sobre habitações economicas. Alguns cantões como o de Genebra promoveram as construções d'esta natureza por exempções fiscaes (lei de 6 de fevereiro de 1897) ou garantiram o juro a certas instituições. Por lei de 5 de dezembro de 1896, a caixa economica está especialmente auctorizada a construir habitações economicas. Aquelle cantão comprehendeu igualmente a construção directa de habitações d'esta especie, por intermedio de uma instituição analoga aos institutos italianos (lei de 30 de maio de 1903, concedendo o concurso do Estado á fundação de alojamentos salubres economicos em Chambéry).

A legislação hespanhola, que é uma das mais recentes sobre esta questão (lei de 10 de junho de 1911), participa dos systemas ing'ez, belga, francez e italiano, organizando comissões promotoras de construção e melhoramentos das habitações economicas, como orgãos de propaganda e de estudo, imitando a iniciativa particular pela cedencia gratuita de terrenos, exempções fiscaes, subvenções em di-

nheiro, pagamentos de juros de emprestimos consentidos ás cooperativas, subvenções aos particulares e ás sociedades constructoras, e dando finalmente ás municipalidades poderes de expropriação para saneamento e o direito de proceder directamente á construção.

Na Dinamarca, a lei de 5 março de 1909, que substitui a de 22 de abril de 1904, organiza um serviço de emprestimos do Estado em favor das comunas ou districtos, e, com garantia d'estes, as associações particulares constituidas em vista da construção de habitações salubres para os operarios e individuos em situações congeñeres.

Estes emprestimos consentidos até concorrência de dois terços da avaliação dos immoveis e garantidos por uma hypotheca, vencem juro á razão de 3 por cento ao anno e mais 1 por cento de amortização. A lei só se aplica ás cidades ou locaes habitados por uma população urbana. O credito annualmente destinado a estes emprestimos e susceptivel de transferencia para os exercícios seguintes, fixa-se n'um maximo de 556:000 francos.

Na Noruega, a lei de 9 de junho de 1903 sobre emprestimos para pequenas propriedades e habitações de operarios institue um banco garantido pelo Estado cujo capital é constituído por uma subvenção estadual. Este banco tem por fim consentir adeantamentos ás pessoas sem fortuna que queiram adquirir pequenas parcelas de terreno, e aos particulares sem fortuna, e ás administrações locaes para adquirirem ou construirem casas.

A lei luxemburgoza de 29 de maio de 1906 auctoriza a Caixa Economica a adeantar uma parte dos seus fundos disponiveis a sociedades e associações aprovadas para a construção, compra e credito de habitações para pessoas que vivam exclusivamente do seu trabalho ou do seu ganho (operarios, artistas, empregados, pequenos proprietarios ruraes), e aos proprios particulares para que construam casas ou reembolsem hypothecas.

A lei franceza de 12 de abril de 1906, completada e modificada pela de 23 de dezembro de 1912, reveste sensivelmente os mesmos caracteres que a legislação italiana, no sentido de reconhecer e auxiliar concorrentemente: 1.º a iniciativa particular, pela organização de comissões de propaganda e por exonerações de encargos fiscaes e auctorizando instituições, repartições de beneficencia e assistencia, hospicios e hospitaes e caixas economicas, para que colloquem os seus fundos em construções de casas economicas; 2.º a iniciativa communal habilitando as comunas mediante auctorização especial a construir directamente habitações collectivas para familias numerosas e a obter para tal fim emprestimos nas mesmas condições que as sociedades; 3.º auctoriza tambem a instituição de repartições publicas de construção de casas economicas comunales, intercommunaes e departamentaes, constituindo estabelecimentos publicos e tendo por objecto exclusivo a adaptação, construção e administração de immoveis salubres, assim como o sancamento de casas existentes e a criação de cidades-jardins ou de jardins-operarios. Estas repartições, equiparadas ás sociedades de habitações, poderão utilizar-se de recursos que provenham: 1.º de estações comunales ou departamentaes, de donativos e de legados; 2.º de adeantamentos das comunas, da caixa de depositos, ou das economicas, etc. Convém notar que as comunas auctorizadas a construir «habitações collectivas» não são auctorizadas a geri-las directamente, mas devem confiar a gerencia a sociedades constructoras de casas.

Na Romania, a lei de 13 de fevereiro de 1910 estipula vantagens fiscaes consideraveis (exempçao completa ou temporaria) em favor das sociedades constructoras ou das particulares (patrões). Alem d'isso auctoriza o Estado, o districto, as comunas e as instituições de beneficencia, a construirem e a adquirirem estas habitações ou a tomarem parte na constituição d'essas sociedades, subscrevendo acções.

Fóra da Europa pôde apontar-se a lei argentina de 24 de dezembro de 1905, a chilena de 16 de julho de 1907, e as neo-zelandesas n.º 15 de 20 de outubro de 1906, n.º 39 de 29 de outubro de 1906 e n.º 31 de 13 de novembro de 1907.

Vê-se pelo que acaba de ser traduzido do setimo numero do «Bulletin du Ministère du Travail et de la Prevoyance sociale» que a organização legal do problema da habitação económica está mui amplamente assente em quasi todos os paizes civilizados, mas que entre nós ainda o problema se não encarou a serio.

O plano de estudos proposto por quem isto escreve, na Sociedade de Geographia de Lisboa, em 1906, não logrou fixar a attenção dos socios d'aquella corporação. Varias outras tentativas se seguiram áquellas, cahindo todas perante a indifferença do publico. A mais recente foi por occasião do Congresso Nacional do Mutualismo, em 1911, em Lisboa. Mal chegou a discutir-se uma memoria então apresentada, e como se tinha perdido a maior parte da noite a fallar de militarismo e de anti-militarismo, não foi possivel responder ás objecções mais de forma que de fundo que então surgiram.

Em dois numeros consecutivos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se inseriram as replicas que não houve meio de fazer no Congresso, mas...

Não desiste, porém, a penúria que traça estas linhas, de vulgarizar o que a tal propósito se faz lá fóra, até que um dia os nossos legisladores attentem n'esta causa de deperecimento moral e material de uma raça, que se chama a habitação insalubre.

Mello de Mattos



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

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

(Conclusão)

XXX. Quando o Governo venha a ordenar a construção duma estrada, canal ou via férrea que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação destas, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

XXXI. A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam as duas condições anteriores, nos termos ali exarados não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

XXXII. As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com as linhas que fazem objecto destas condições, terão a faculdade de fazer circular nela as suas carruagens, vagões e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acôrdo entre as empresas, será regulada segunda a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições na França. Esta faculdade será recíproca para todas as linhas. No caso em que as diversas empresas não possam chegar a acôrdo sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

XXXIII. Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar as empresas em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou daquelas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

XXXIV. Concede, enfim o Governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser aplicadas, e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.

XXXV. As tarifas e horários das linhas, antes de serem submetidos á aprovação do Governo, serão sujeitos á informação da direcção fiscal de caminhos de ferro.

XXXVI. São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir, por qualquer forma, os preços das tarifas, quer para o tráfego interno, quer para o serviço combinado das linhas concedidas, seja qual for a administração que os pretenda celebrar. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e ás concessões feitas a indigentes.

XXXVII. Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao público, pela empresa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

XXXVIII. As despesas acessórias não incluídas nas tarifas, tais como as de depósito, armazéns e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

XXXIX. A recepção das taxas terá lugar por quilómetros; assim, 1 quilómetro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se desta regra toda a distância percorrida menor de 6 quilómetros, a qual será paga por 6 quilómetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1:000 quilogramas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centésimos de tonelada; assim, todo o peso compreendido entre 0 e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas, entre 10 e 20 pagará como 20 quilogramas, e assim sucessivamente.

XL. O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisíveis de peso superior a 5:000 quilogramas não será obrigatório para a empresa. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ela e os expedidores.

Feito, porém, acôrdo com um, não se poderá negar fazê-lo nos mesmos termos durante três meses, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.º Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego dum ou mais vagões, pagará pela carga inteira do vagão ou dos vagões que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2.º As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes pagará na razão do dôbro do preço ordinário.

§ 3.º Os cavalos e mais gado também pagará no mesmo caso, o dôbro da prego das respectivas tarifas.

XLI. As mercadorias, volumes, animais, e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados, para o efeito de pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quais tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acôrdo com os fiscais do Governo, com recurso para o Ministério do Fomento.

XLII. Todos os objectos (excepto os precisos especificados na tarifa), que pesarem menos de 10 quilogramas, serão considerados como objecto de recovagem.

XLIII. Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 quilogramas, não terá a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço, além daquele que dever pagar pelo seu lugar.

XLIV. Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagará, apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas.

XLV. Os empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança da contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalização sanitária da linha, deverão transitar nela sem pagar quantia alguma.

XLVI. A empresa será obrigada a pôr á disposição do Governo por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando ele precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

XLVII. A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Transporte em qualquer combóio que a Administração Geral dos Correios e Telégrafos designar, das ambulâncias postais, e dos empregados que manipularem as correspondências.

2.º Concessão, nos combóios em que não haja ambulâncias postais, de dois compartimentos de 2.ª classe para transporte das malas de correspondência pública e dos seus condutores.

3.º Transporte do material dos correios e telégrafos.

4.º Limpeza externa das ambulâncias postais.

5.º Transporte de empregados da Administração Geral, em serviço de inspecção e fiscalização de correios e telégrafos.

6.º Licença para colocação das linhas telegráficas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegráficas da via férrea.

XLVIII. O número de viagens por dia será fixado pela empresa, de acôrdo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O máximo e mínimo da velocidade dos combóios ordinários de

viajantes e mercadorias, e dos combóios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia, para segurança pública, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

XLIX. Todo o combóio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de ambas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

L. O uso do telegrafo eléctrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais, e aos particulares mediante os preços d'uma tabela estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

LI. O depósito definitivo de 16.000\$, como garantia do presente contrato, só poderá ser levantado, quando a empresa tenha feito na respectiva linha obras de valor equivalente ao triplo do seu depósito, passando essas obras a servir de caução.

LII. Os projectos serão apresentados à aprovação do Governo, no prazo máximo de nove meses, contados da data da portaria que concedeu a adjudicação do caminho de ferro de que se trata.

A construção deverá começar no prazo máximo de três meses, contado da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto, e estar concluída no prazo de três anos.

LIII. A linha poderá ser aberta à exploração por troços sucessivos, a partir simultaneamente de Tomar e Nazaré ou dos pontos de cruzamento com as linhas do norte e de oeste.

LIV. Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas, e a linha férrea respectiva em estado de exploração, pagará a empresa, por cada mês de demora, uma multa que será fixada pelo Governo, ouvida a fiscalização dos caminhos de ferro, e que não excederá a 2.000\$ por cada secção.

LV. Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (condição 54.º), se não cumprir as outras cláusulas estipuladas neste contrato, ou se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato. Na mesma pena incorre o adjudicatário se não comprovar, no prazo fixado na sua proposta, que constituiu empresa com o capital suficiente, perdendo, nesse caso, o depósito de garantia.

§ 1.º No caso de rescisão, a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta pública, por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada à empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito.

Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

§ 3.º Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no improrrogável prazo dum mês, a contar do dia em que for publicado no *Diário do Governo*.

§ 4.º O Governo muito expressamente declara que no caso de rescisão não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 5.º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas forem contraídas, nem garante nem caucciona contratos de empreitadas geraes ou parciais ou outros que a empresa faça.

§ 6.º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que fizer relativamente à linha férrea, a respeitar os direitos do Estado.

LVI. Exceptuam-se das disposições contidas nestas condições os casos de força maior devidamente comprovados.

LVII. Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim, à sua custa, todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições da condição 24.º, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas dum quinto a título de multa.

LVIII. No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la há logo para ela se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se três meses depois de intimada na forma desta condição, a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha férrea, nos termos deste contrato, incorrerá,

por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por ele lhe são feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º Ficam salvos destas disposições os casos de força maior devidamente comprovados.

LVIX. Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para o pôr em bom estado de serviço; pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos cinco anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

LX. A execução de todas as obras dos caminhos de ferro concedidas pelo contrato, o fornecimento, colocação e emprêgo do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

LXI. Nem os caminhos de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções, serão abertos ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros que forem incumbidos deste exame procederão a ele com o maior cuidado e circunspeção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por si o seu juízo sobre se sim ou não tal linha férrea, deve ser aberta à exploração. Este auto será submetido à sanção do Governo para o habilitar a resolver.

LXII. O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas férreas durante todo o tempo da concessão.

LXIII. A empresa fica sujeita:

1.º As leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a polícia e segurança de pessoas e coisas, tanto em relação às construções, como aos serviços da exploração.

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telegrafo-postal.

3.º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de trânsito e sêlo.

LXIV. A empresa adjudicatária será considerada portuguesa para todos os efeitos.

LXV. As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo, e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto árbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em harmonia com as leis vigentes.

§ 2.º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se refiram à aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem a obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

LXVI. Ficam sujeitos à aprovação do Governo os estatutos da empresa adjudicatária.

LXVII. A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submetendo-os à aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatórios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

LXVIII. A empresa poderá traspassar, com prévia autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas por este contrato a qualquer outra empresa, sociedade ou indivíduo particular.

Mais declaram ambos os outorgantes que se obrigam, cada um na parte que lhe disser respeito, ao fiel cumprimento das condições acima exaradas, com as quais dão por feito e concluído o presente termo a que assistiram como testemunhas os primeiros oficiais da Secretaria deste Ministério, D. Henrique Miguel de Meneses Alarcão e Carlos Augusto Elbling.

Para cumprimento do disposto na carta de lei de vinte de Março de mil novecentos e sete, tendo sido ouvido o Conselho de Ministros, foi este termo precedido de minuta enviada ao Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, por intermédio da oitava Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, onde ficou registada sob o número sessenta, em quatro de Julho do presente ano.

Abaixo vão coladas e devidamente utilizadas duas estampilhas do imposto do sêlo, devido por este termo, que vai escrito em dezanove folhas deste livro de contratos, devidamente rubricadas pelas partes, com exceção da última, por conter as assinaturas.

E eu, Manoel Correia de Melo, secretário geral deste Ministério, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou assinar o presente termo com todas as pessoas nele mencionadas, depois de a todos ser lido em voz alta.—António Maria da Silva—João Pedro Vierling—D. Henrique Miguel de Meneses Alarcão—Carlos Augusto Elbling—José Francisco de Azevedo e Silva—Manuel Correia de Melo.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa conceder aos sócios da Associação Académica do Instituto Superior de Comércio bilhetes de identidade, cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais, sob as seguintes condições:

1.º Os bilhetes de identidade serão anuais, conterão o nome e naturalidade do portador, a designação do seu número de matrícula na Associação e serão autenticados com o retrato e assinatura do indivíduo a quem é concedido.

2.º Estes bilhetes terão um número de ordem, a assinatura do presidente da Associação e um sello tanto da secretaria do referido Instituto como da associação que autentiquem aquelas assinaturas.

3.º Os portadores destes bilhetes são obrigados a comprovar a sua frequência naquele instituto com atestados trimestrais passados pelo mesmo Instituto.

Paços do Governo da República, em 28 de Agosto de 1913.—
O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.



Ayamonte a Huelva

Pela *Real Orden* de 21 de agosto último foi adjudicado à *Sociedad Española de ferrocarriles secundarios* o caminho de ferro estratégico de Huelva a Ayamonte por Gibraleon, de via larga, depois de um concurso determinado pelo pedido de concessão de aquella Sociedade e no qual nenhuma outra proposta foi apresentada, não tendo tido pois logar o exercício de direito de opção, *tanteo*, que a lei hespanhola assegura ao primeiro requerente.

E foi uma fortuna que outro concorrente não houvesse, pois bem poderia succeder que o *tanteo* se não realizasse.

Tinha sido, com efeito, formulada pouco antes, em 12 de agosto, pela *Dirección general de obras públicas*, uma decisão que dificultava o exercício d'esse direito. O Marquez de Guadalmina, presidente d'aquella *Sociedad*, tinha requerido que para o exercício do direito de *tanteo*, como primeiro requerente, se desse o prazo de 10 dias fixado na lei de 30 de maio de 1890, facultando-se assim ao Conselho de administração o estudo de outras propostas que porventura fossem apresentadas no concurso, marcado para 16. A esse prazo oppunha-se o art. 56.º do regulamento de 24 de maio de 1878, que exigia a apresentação da proposta de opção dentro da meia hora subsequente á abertura das propostas, entendendo-se que a ausencia de declaração durante esse prazo significava a renuncia ao direito de *tanteo*.

Nos considerandos d'essa resolução allegava-se que o prazo de 10 dias a contar da data do concurso, fixado na lei de 1890, só existia para as obras não subvencionadas, o que se não dava com os caminhos de ferro tendo garantia de juro.

Parece um pouco subtil e forçada, ou pelo menos pouco logica, a jurisprudencia estabelecida mediante uma combinação de textos e subordinada á suposta intenção do legislador, da qual resulta o absurdo de ter que ser feita em meia hora a opção sobre uma proposta que os corpos gerentes de uma coimpaunhia não podiam conhecer de antemão e sobre a qual não podem pois deliberar.

Seja como fôr, a jurisprudencia foi fixada e promulgada, mas no caso sujeito a falta de outra proposta não pôz em relevo os seus inconvenientes.

Esta pois adjudicada a linha e não podia cahir a concessão em melhores mãos. A *Sociedad Española* construirá já as linhas secundarias de Palencia a Villalon e de Medina de Rioseco a Villalon e está construindo a de Medina de Rioseco a Palanquines.

As suas boas relações com a grande Companhia M. Z. A. asseguram a intelligencia necessaria para a exploração da nova linha em continuidade da de Sevilha a Huelva, que logicamente devia resultar de identidade da largura de via.

As diligencias porfiadas da Administração dos caminhos de ferro do Estado, desde 1905, intelligentemente secundadas pelos exforços do seu delegado, o Conselheiro Frederico Ramirez, contribuiram notavelmente para o resultado agora obtido.

Na *Gazeta* de 16 de março ultimo referimos a historia accidentada do emprehendimento, de tanto alcance para a linha do Sul.

Para lhe dar todo o seu valor vem coincidir a construção da linha de Ayamonte a Huelva com a conclusão da linha de Sado, que encurta notavelmente o percurso entre Lisboa e Villa Real, e mais o encurtaria sem a variante de Marateca, de contestavel legalidade e utilidade.

Completamente secundaria, em que pese á megalomania nacional, é a ligação das duas linhas por sobre o Guadiana. Não nos deixemos deslumbrar por essa miragem.

Seria interessante realizar esse *desideratum*, mas perante as difficuldades que offerece, importa primeiro que tudo assegurar a continuidade do serviço por uma boa ligação fluvial e aguardar as indicações da experiença para procedimento futuro. A ponte sobre o Guadiana teria que ser construida muito a montante, determinando pois n'uma e n'outra margem consideravel alongamento da linha para lhe dar accesso.

Essa circunstancia, o custo consideravel da obra, a oposição que ella suscitaria sob o ponto de vista militar, são motivos bastantes para que por ora nem em tal se pense.

O serviço fluvial com trasbordo, para começar; mais tarde, talvez o *ferry-boat* para transportes directos de passageiros e de certas mercadorias, são as soluções que ocorrem, antes da seductora, mas pouco pratica, ligação por ponte, que a importancia do trafego não justificaria talvez.

Sob o ponto de vista do turismo, a travessia do Guadiana em vapor introduz uma nota pictoresca na viagem e as baldeações a ella inherentes coincidem com as formalidades aduaneiras, para que se lhes dê demasiado vulto.

O essencial é concluir a linha do Sado e o prolongamento a Cacilhas, construir rapidamente a linha de Ayamonte a Huelva, o que é facil, organizar a travessia fluvial commoda, e estabelecer serviços, rationalmente combinados, de modo que se fomentem não só as relações regionaes, que hão-de ser valiosas, como o trafego entre Lisboa e o sul da Hespanha.

J. Fernando de Souza.



Bilhetes circulatorios

Como dissemos, ficou estabelecida, no dia 4 a venda aos nossos assignantes de bilhetes circulatorios no paiz, com itinerarios fixos especialmente criados para esta *Gazeta*.

Logo alguns dos nossos assignantes antigos e alguns novos nos fizeram perguntas e nos avisaram de que iam fazer-nos encommendas de varios bilhetes; e muito maior vae ser a procura, agora que vamos fazer larga vulgarização d'este serviço.

Algumas casas commerciaes já nos dizem que vão ser nossos subscriptores, porque querem ter a liberdade de rapidamente obter bilhetes circulares para os seus caixeiros-viajantes, e d'essas recebemos perguntas se as colleções d'amostras que acompanham esses viajantes são consideradas bagagens.

Já dissemos que sim, no nosso numero de 16 d'agosto; bem entendido, não contendo joias ou objectos de valor, prohibidos pelos regulamentos.

Na secção de annuncios passamos a dar, em todos os numeros, os detalhes d'estes bilhetes.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas ao Senhor Jesus da Piedade e feira de S. Matheus em Elvas

Elvas, a vigilante sentinella da fronteira, prepara as suas melhores galas para receber os innumeros forasteiros que a ella accorrem, a fim de assistirem ás famosas festas ao Senhor Jesus da Piedade e á importante feira de S. Matheus, tão conhecida em todo o Alemtejo e na vizinha cidade de Badajoz. Não pôde, pois, ter maior oportunidade uma visita á nossa primeira praça forte, que assente em pitoresca e elevada eminencia parece emergir de um massiço enorme de verdura, procedendo de longínquos horizontes até terminar junto das suas grossas e velhas muralhas.

Na verdade é digno de se admirar o grandioso panorama que se disfruta do alto dos seus reductos e que constitue uma das mais caracteristicas paizagens alemtejanas; os pomares, os olivaes e as vinhas destacam-se pelas diferentes tonalidades que apresentam, e toda aquela região que se enxerga até perder de vista é um imenso oceano de folhagem brandamente encrespado pelas brisas d'estes lindos dias de setembro.

As festas que se realizam nos dias 20 a 23 do corrente, e ás quaes se prepara para assistir a numerosa colonia elvense residente em Lisboa, constam de grande arraial, fogo de artificio, touradas, exposição de gado, concurso hippico, tiro aos pombos, concertos musicaes, etc. Além d'estes attractivos ha o que a Companhia dos Caminhos de ferro estabelece, e que consiste em um serviço especial a preços reduzidissimos das suas principaes estações para Elvas, com largo prazo de validade, sendo os preços de Lisboa de 4\$42, 3\$44 e 2\$46 respectivamente em 1.^a, 2.^a e 3.^a classe.

O verão festivo em S. João do Estoril

Tal é o titulo que uma comissão de veraneantes de um dos formosos Estoris deu á serie de festas que nos dias 21, 28 do corrente e 5 de outubro alli se realizam e que constam de concurso hippico, regatas, jogos esportivos, concertos, fogo de artificio, illuminações, etc.

Descrever o que é esse rincão preciosissimo de terra, situado a dois passos da capital e que é a nossa mais famosa estancia calmosa, é tarefa desnecessaria, pois as suas bellezas naturaes são por demais conhecidas de toda uma multidão que aos domingos os comboios largam nos seus apeadeiros.

Pois é esta multidão que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes se propõe duplicar ou triplicar, para o que elaborou um serviço especial para aquelles dias, custando os bilhetes de ida e volta das estações e apeadeiros a seguir indicados a S. João do Estoril ou Estoril.

	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Junqueira	\$50	\$38	\$26
Belem, Bom-Sucesso e Pedrouços	\$46	\$36	\$24
Algés	\$40	\$32	\$22
Dafundo	\$36	\$28	\$18
Cruz-Quebrada	\$32	\$24	\$16
Caxias	\$26	\$18	\$12
Paço-d'Arcos e Santo-Amaro	\$22	\$16	\$10
Oeiras	\$16	\$12	\$08
Carcavellos	\$14	\$10	\$06

Como esclarecimento devemos notar que estes bilhetes não são vendidos em transito, e só são validos á ida pelos comboios ordinarios do dia da venda e á volta pelos comboios ordinarios do dia da venda e pelo comboio n.^o 1002 que procedendo de Cascaes passa em S. João do Estoril á 1,4 da madrugada.

Festas e feira annual em Soure

Ainda sob a invocação de S. Mathens, que como se sabe é um dos Santos de mais prestigio na corte celestial, vae a risonha villa de Soure abrir no dia 21 do corrente a sua feira annual, acompanhando-a de varios festejos que certamente concorrem para atrair alli os povos circumvizinhos, sempre promptos a deslocarem-se quando se trata de aproveitar um ou dois dias no mais amplo folgar.

D'isto se convenceu a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que para tal fim estabeleceu um serviço, a preços baratos, das suas estações de Caxarias até Coimbra e de Monte-Redondo a Verride.

Romaria á Senhora da Ajuda, em Espinho

Costuma realizar-se no penultimo domingo do corrente mez, dura tres dias e tem fama de fazer deslocar milhares de forasteiros das povoações comprehendidas entre as cidades de Aveiro e Porto.

Assim succede realmente, e decerto dará por bem empregado o seu tempo quem fôr examinar esse espetáculo constituido por milhares de romeiros com os seus trajes caracteristicos e de cores berrantes, revoluteando n'um movimento constante, como um enorme formigueiro humano, entregando-se aos seus folguedos n'uma despreocupação e alegria invejaveis.

Realizando-se a romaria nos dias 20 a 22, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes annuncio um serviço especial a preços reduzidos, como se vê, das estações e apeadeiros a seguir indicados, a Espinho e volta:

	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Porto-S. Bento	\$50	\$26
Porto-Campanhã, General Torres, Gaia e Coimbrões	\$38	\$18
Magdalena e Valladares	\$34	\$16
Francellos, Miramar e Aguda	\$22	\$10
Granja	\$12	\$06
Ovar	\$50	\$26
Carvalheira	\$38	\$14
Cortegaça	\$30	\$14
Esmoriz e Paramos	\$22	\$10
Sisto e Pedreira	\$12	\$06

O serviço dos comboios será reforçado.

A tarifa temporaria N.^o 7-bis de grande velocidade, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Decididamente cahiu no agrado do publico a tarifa N.^o 7-bis de grande velocidade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, destinada a proporcionar passeios por preços bastante reduzidos aos domingos e dias feriados. A experiencia de pouco mais de um mez assim o tem demonstrado, pela concorrença sempre crescente que ás bilheteiras tem accorrido. E' que o povo, especialmente aquelle que com mais custo angaria a vida, ainda cultiva com fervor a tradição de guardar o domingo, que para elle é como que uma clareira aberta na labuta cerrada e exgostante dos seis dias da semana.

Demolidos pela natural expansibilidade e transformação da capital os varios *quintalinhos* e retiros n'ella encravados, onde, diga-se de passagem, se respirava uma atmosphera de vinho e facada, houve necessidade de procurar mais longe o que ia desapparecendo pelo camartello municipal, e assim limitavam-se á linha de Cintura, pelas seus preços convidativos, as digressões do domingo. Ir uma familia passar o dia a Cintra ou a Cascaes era caso grave, e tão grave que degenerava sempre n'um consequente dese-

quilibrio de finanças. Agora, porém, mudou o caso de figura. Alliviado o orçamento do passeio pela sensivel reducção por preços das passagens, é ver logo de madruga da os numerosos ranchos de familias, munidos dos seus farneis, de ar prazenteiro como que antegosando as delicias de um dia bem passado, tomar de assalto os comboios e espalhando-se durante o dia pelas estações das linhas de Cintra e Cascaes, especialmente por estes dois pontos, onde vão enebriar-se com o grandioso panorama da pujante arborização por onde o vento perpassa em sussurros dolentes e scismadores, ou com o espectaculo majestoso do oceano em arremetidas furiosas contra os rochedos n'um fragor apavorante e horrivelmente bello.

Decididamente cahiu no agrado do publico a tarifa N.º 7-bis da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Transporte de recovagens e generos frescos

A Direcção do Sul e Sueste publicou, para começar a vigorar em 15 do corrente mez, a sua nova tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade applicavel ao transporte de recovagens e generos frescos por expedições do peso minimo de 10 kilogrammas ou pagando como tal. Ha preços de applicação geral e preços especiaes correspondentes ás diferentes series das tabellas annexas á mesma tarifa.

Esses preços reduzidissimos levam-nos a acreditar que ella será bem recebida pelo publico transportador, pois vae deslocar os productos dos principaes centros agricolas, especialmente dos brotados d'este pedaço de terra privilegiado denominado Ribatejo, abarrotando com elles os mercados da capital e d'ahi um consequente barateamento dos generos, de que tão necessitada está a população lisboeta.

Alteração de rubrica de mercadorias e ampliação de preço da tarifa 8 de pequena velocidade

Pelos Avisos ao Publico B 2243 e 2244, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que hoje distribuimos, é alterada ligeiramente a rubrica d'algumas mercadorias que figuram na Classificação Geral e na Tarifa Especial Interna n.º 8 de pequena velocidade.

Pelo B 2.244 se ampliou tambem a partir de 10 do corrente, o preço especial B) da referida tarifa 8, applicavel a carvão de pedra e com os seus agglomerados, resíduos, etc., procedentes de Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar e Pedrouços para as de Covilhã ou Guarda e as estações intermedias d'estas duas ultimas.



Congresso dos Engenheiros-Consultores e Engenheiros-Peritos

Este Congresso effectuou-se em Gand, de 19 a 22 de julho ultimo, obtendo amplo sucesso. D'elle recebemos, pela sua Direcção, o seguinte extracto do que ficou resolvido.

As dez Associações extranjeiras de Engenheiros-consultores existentes, haviam-se feito representar, tendo-se reunido á Camara dos Engenheiros-consultores da Belgica, actualmente constituida como União Profissional legalmente reconhecida.

Futuro Congresso. — Decidiu-se que a segunda sessão se realizasse em Berne, em 1914.

Federação. — Creou-se uma Federação internacional de Engenheiros-consultores e de Engenheiros-peritos, cuja séde social foi estabelecida em Bruxellas, sendo eleitos para a

Direcção. — Presidente: Sr. Mathot, de Bruxellas. — Vice-Presidente: Sr. Roux, Vice-Presidente da Camara dos En-

genheiros-consultores da França. — Secretario-Thesoureiro: Sr. Herbais de Thun, Secretario da Camara dos Engenheiros-consultores da Belgica. — Vogaes: Srs. Flesch e Van Dooren.

Estabeleceu-se o programma das questões mais interessantes para a profissão do Engenheiro-consultor, sendo dividido em cinco partes principaes, para cada uma das quaes foi nomeada uma commissão internacional composta de cinco membros.

Cada commissão examinará pormenorizadamente os assumtos que lhe incumbem, e apresentará um relatorio, com as suas conclusões, ao proximo Congresso.

Eis os pormenores relativos a cada assumpto.

1.ª commissão: *Regras relativas ás profissões de Engenheiro-consultor e de Engenheiro-perito.* — Varias definições foram dadas, do Engenheiro-consultor.

Uma foi dada pelo Sr. Mathot, no seu discurso inaugural:

«Engenheiro-consultor é o technico cuja reputação de saber, por uma longa experientia, o qualifica para se ocupar imparcialmente, por conta de terceiros, de estudos, da escolha, da direcção, da execução e da aggregação das machinas, materiaes, obras ou installações.

«Consistindo-lhe o cargo em defender os interesses dos seus committentes, é exclusivamente por estes que deve ser remunerado.

«O Engenheiro-consultor deve portanto ficar em condições de absoluta independencia para com os fornecedores e empreiteiros, não aceitando d'estes nenhuma retribuição, nem concessão, susceptiveis de comprometter a imparcialidade das suas consultas e a integridade dos seus deveres para com os seus committentes».

Outra foi apresentada pelo Sr. Robert.

«O Engenheiro-consultor, ou perito em materia technica, é o que tendo feito estudos technicos especializados e completados por sufficiente practica, se propõe a fornecer a terceiros as consultas que os seus estudos ou a sua experientia lhe permittam, e com toda a imparcialidade.

«Os seus serviços, álem das despesas de deslocamento, são renumerados exclusivamente pelos ordenados.

«Não pôde consultar senão em materia bem determinada.

«Deve, nos limites da equidade e da justiça, preoccupar-se unicamente com os interesses que lhe forem confiados.

«Deve ser absolutamente independente.

«A sua profissão é liberal e não commercial».

Convencionou-se que a commissão encarregada de estudar este assumpto se inspiraria n'estas duas definições e nas adoptadas pelas diversas Camaras extranjeiras, na redacção do texto definitivo.

Os outros pontos que esta commissão ficou de examinar, são os seguintes:

Regras e principios a observar no exercicio das profissões de Engenheiro-consultor e de Engenheiro-perito.

Incompatibilidades emergentes.

Meios susceptiveis de assegurar a protecção dos titulos de Engenheiro consultor e de Engenheiro-perito, e direitos de propriedade sobre os respectivos trabalhos.

Regras geraes a sugerir para a admissão dos Engenheiros-consultores ou Engenheiros-peritos nas diversas Associações, tendo em conta a absoluta autonomia d'estas Associações.

Meios a empregar para generalizar nos varios paizes, a applicação das regras formuladas.

2.ª commissão: *Propaganda.* — Encarregou-se de examinar os seguintes pontos:

Convenio eventual com as camaras syndicaes ou com as associações de fornecedores ou de empreiteiros.

Meios de comunicar aos diversos tribunaes, aos advogados e aos particulares, as garantias de moralidade e de

competencia apresentadas pelos engenheiros-consultores filiados na Federação, e meios de evidenciar a utilidade da escolha, como peritos, dos engenheiros-consultores especialistas e independentes.

Processos a empregar para os reclamos collectivos nacionaes ou internacionaes.

Exame da concorrencia feita aos engenheiros-consultores e engenheiros-peritos, e meios a preconizar para combatê-la.

Relações a estabelecer com as Associações internacionaes que se ocupem de questões technicas susceptiveis de interesse para os engenheiros-consultores, ou que mirem a fins analogos aos d'elles.

3.ª comissão: *Tarifas de ordenados.* — Estudo das diversas tarifas de ordenados (honorarios) esquecidas pelas Associações de engenheiros ou de architectos.

Estabelecimento das bases geraes de classificação dos trabalhos para a fixação dos ordenados: louvações judiciaes, louvações amigaveis, arbitragem, trabalhos industriaes, estudos, consultas.

Preparação de um trabalho de conjunto, tendo por objecto a uniformização de certas regras de ordem geral, e, sendo possivel, com a indicação dos limites quantitativos applicaveis.

4.ª comissão: *Cadernos de encargos.* — Redacção dos diversos cadernos de encargos susceptiveis de interesse para os engenheiros-consultores.

Construcção de uma obra; — Empreitada de uma instalação; — Exploração de uma instalação; — Fornecimento de material; — Estabelecimento das regras geraes a preconizar, segundo os diferentes tipos de empreitadas; — Meios de fazer aceitar pelos particulares, pelos fornecedores e pelas administrações, os cadernos de encargos tipos, propostos pela Federação dos Engenheiros-Consultores.

5.ª comissão: *Louvações e arbitragens.* — Regras geraes a applicar nos diversos paizes, para louvações e arbitragens, tanto em materia de pleitos nacionaes, como internacionaes.

Meios a aconselhar para chegar a convencer os interessados da utilidade da substituição da arbitragem á louvação, nos litigios de ordem technica.

Reunião de todos os documentos relativos á constituição de tribunaes de arbitragem, tanto em pleitos nacionaes como nos internacionaes.

O Congresso emitiu ainda diferentes pareceres, que reproduzimos a seguir:

1.º—Intervenção das Auctoridades.

Attendendo a que na maioria dos paizes existem leis e regulamentos que prohibem aos funcionários adstricatos ás administrações publicas, salvos casos excepcionaes, o ocuparem-se de louvações e de estudos renumerados pelos particulares;

Mas que, infelizmente, estas regras são em geral letra morta, do que resulta, para os engenheiros-consultores e para os engenheiros-peritos, uma concorrencia anormal e illicita;

O Congresso emite o parecer:

1) Que as diversas associações existentes reclamem junto dos poderes publicos respectivos, a estricta applicação das leis e regulamentos concernentes ao assumpto.

2) Que por todos os meios ao seu alcance as mesmas associações se exforcem por obter, sendo possivel, o aperfeiçoamento da legislação, por forma a attingir-se a abstenção total dos funcionários no estudo ou na aceitação das instalações particulares.

3) Que, nomeadamente, se ponham em relações com outras associações similares, como por exemplo as dos architectos, dos geodesistas, etc., etc., para lhes pedir a sua cooperação e o appoio das suas legitimas revindicações afim de se chegar assim á suppressão dos mencionados abusos.

2.º—Junto dos tribunaes.

Attendendo a que os engenheiros-consultores e os engenheiros-peritos que exercem a sua profissão, liberal e não commercial, d'accordo com os immutaveis principios admittidos pelo Congresso, a saber: «Competencia assente na especialidade escolhida; independencia e imparcialidade absolutas», são susceptiveis de prestar os mais altos serviços aos interessados que operem como peritos nos pleitos de ordem technica;

O Congresso emite o parecer:

Que, a exemplo da Camara dos Engenheiros-consultores de França, as Associações existentes pratiquem as precisas diligencias junto dos presidentes e membros dos tribunaes e dos advogados dos seus paizes, dando-lhes a conhecer os principios segundo os quaes elles regulem o seu proceder, e offerecer-lhes os seus serviços como peritos.

Para facilitar a fixação de uma nomenclatura das especialidades, e para evitar que classificações diversas se estabeleçam, o que, sob o ponto de vista do estudo internacional da questão, determinaria, n'um momento dado, a obrigação de proceder á sua revisão e uniformização;

O Congresso emite o parecer:

Que as Associações dos engenheiros-consultores se inspirem, para as nomenclaturas, no trabalho publicado pela Camara dos Engenheiros-Consultores de França, trabalho que foi estabelecido segundo a classificação adoptada para as patentes pelo ministerio do Commercio, de França.

Insignias. — Foi admittido o principio d'uma insignia unica para todas as associações federadas.

Annuario. — Decidiu-se a publicação de um annuario da Federação.

O prefacio comprehenderá uma definição tão succinta quanto possivel, mas sufficientemente clara e desenvolvida, do Engenheiro-consultor e do Engenheiro-perito, e uma enumeração das vantagens que estas profissões podem trazer ao publico industrial.

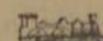
O Sr. Praney, presidente da Federação, fechou os trabalhos do Congresso, por um discurso, de onde extraímos o seguinte trecho:

«Convene que façamos, junto das jurisdições de toda a ordem dos nossos paizes, a necessaria propaganda para as inteirar das razões pelas quaes julgamos dever ser preferidos para todas as louvações industriaes».

«As garantias que apresentamos em troca da confiança que para nós reclamamos, podem resumir-se em tres palavras, que deverão constituir a nossa *divisa*: «Independencia, imparcialidade, competencia».

«Esta *divisa* devemos dá-la bem a conhecer, afirmá-la e proclamá-la em todas as circunstancias».

«Mas é mister que n'ella se inspirem, todos os nossos actos, afim de que ella se ligue ao nosso titulo de Engenheiros-consultores, e de Engenheiros-peritos, e por tal forma que o simples enunciado d'esse titulo suscite imediatamente nos espiritos as ideias da independencia, da imparcialidade e da competencia».



Comboios Internacionaes

Tem dado o melhor resultado a ligação dos rapidos 55 e 52 da Companhia Portugueza com os 9 e 10 do Norte de Hespanha, em Medina, e é de crer que em breve se erie um comboio directo de Lisboa a Medina, partindo de Lisboa ás 9,30 da noite, para estar em Fuentes de Oñoro pelas 8 horas da manhã, evitando assim a passagem n'esta fronteira, ás horas matutinas de agora, e, no sentido inverso accelerando as Companhias Medina-Salamanca e Salamanca-Fronteira os seus comboios para a passagem na fronteira ser cerca da meia-noite, e vindo portanto a chegar a Lisboa pelas 10 horas da manhã.

Por esta forma deixaram os actuaes rapidos 55 e 52

de fazer este serviço, o que nenhuma falta lhes faria devido ao tráfego sempre crescente da linha do Norte e suas combinadas.

Mas enquanto este melhoramento se não realiza, seria de grande vantagem que a actual carruagem da Beira Alta que faz serviço entre o Porto e Fuentes, andasse entre Lisboa e Medina, cujo tráfego é consideravelmente maior que do Porto.

O rápido de Madrid também ultimamente vem realizando um tráfego animador, e maior será à proporção que outras commodidades se vão agregando para os que utilizam este comboio.

A Companhia M. Z. A. acaba de introduzir um importante melhoramento para a ligação dos seus comboios rápidos diurnos com o rápido Lisboa-Madrid, fazendo a partida do seu comboio mais tarde 35 minutos de Madrid e a chegada também a Madrid 50 minutos mais cedo, permitindo assim o rápido partir de Madrid-Atocha às 11,15 da noite, para chegar a Lisboa às 2 da tarde, o que é importante para quem tenha que sair no mesmo dia para o Brasil ou para a Argentina.

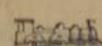
No sentido Lisboa-Madrid, também elle pôde partir d'aqui cerca das 6 da tarde, para estar em Madrid pelas 9 da manhã, o que também é apreciável, visto os rápidos para Hendaya e Barcelona partirem respectivamente às 9,15 e 9,25.

Este comboio uma vez tornado diário, grandes serviços poderia fazer aos povos da Beira-Baixa e Leste, para onde facilmente se fariam ligações.

Para terminar, referimo-nos às ligações com a Galiza, para onde agora se estabeleceu que, três vezes por semana, seja engatada ao comboio 51 da C. P. uma carruagem directa a Vigo.

Este serviço grandes vantagens traria se se obtivesse ligação rápida com Monforte e Santiago de Compostela, para assim se fazer a viagem a estes pontos com comodidade e rapidez; porque, actualmente, as ligações Lisboa-Galiza, são poucas e mesmo assim obrigadas a grandes demoras nos entroncamentos.

G.



Os Caminhos de Ferro na America do Norte

A construção dos caminhos de ferro começou nos Estados Unidos em 1837, e de então para cá o accrescimo anual do seu desenvolvimento tem sido de 2.000 quilómetros, até 1870, por forma que n'esta data já havia construídos 85.000 quilómetros.

De 1870 até à actualidade o accrescimo anual passou a ser de 8.000 quilómetros, o que dá um total de 400.000 quilómetros de caminhos de ferro construídos até hoje, o que iguala se não ultrapassa a kilometragem total da rede ferro-viária da Europa na sua totalidade também.

Esta imensa rede ferro-viária americana custou cerca de 20 billhões de escudos (na antiga moeda 20 milhões de contos de reis) que foram colhidos primeiro por empréstimo na Inglaterra, na Holanda e na França, e, nos últimos cinquenta anos, nos próprios Estados Unidos.

As acções ferro-viárias constituem hoje na America o grupo mais importante de títulos, e são de uma solidez a toda a prova.

As obrigações ferro-viárias teem portanto um rendimento fixo, muito mais elevado do que nos países da Europa, e estão exentas de todos os impostos presentes e futuros, pois as próprias Companhias é que já pagam por elas ao Estado impostos que ascendem a mais de 100 milhões de escudos.

As obrigações ferro-viária dos Estados Unidos representam portanto, no mercado internacional, um como seguro contra os riscos de uma guerra europeia, pois que a America do Norte, sendo grande fornecedora de cereais,

de carnes, de armas e de metais, os caminhos de ferro americanos realizariam lucros fabulosos no caso d'esse conflito.

Tanto as acções como as obrigações ferro-viárias dos Estados Unidos da America do Norte representam quantias fabulosas, que podem facilitar a distribuição geográfica dos valores monetários aconselhada pelos grandes economistas.

Não basta, de facto, que o perigo possa circunscrever-se nos diversos países; é mister que o mercado principal dos valores não se veja ameaçado pelos acontecimentos.

ALFREDO AMARAL

Mais um amigo, mais um companheiro de trabalho se finou; mais uma mão amiga que apertavamos diariamente, se tornou inerte; mais um bom coração em que podíamos confiar, deixou de palpitar.

Alfredo Amaral, um dos filhos do estimado velho que ha pouco mais de tres annos deixou de existir; um dos irmãos d'esse bondoso e inteligente chefe do Tráfego do Minho e Douro, que ha um anno incompleto desceu á campa, ficara junto do director d'esta *Gazeta*, representando a sua familia no lugar de seu pae, e d'ahi o estreitamento das nossas relações que a morte veiu romper agora, não sem que desde longo tempo nos avisasse de que havíamos que sofrer este golpe.

Uma affecção cardíaca ia-o minando, e os cuidados da scencia e os desvellos da familia foram impotentes para a vencer.

Alfredo Amaral exercia desde muito o lugar de inspetor do Tráfego, da fiscalização do Governo junto da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, lugar em que deu sempre provas da sua competencia.

Descanse em paz o nosso querido e sincero amigo.



TURQUIA, FRANÇA E ALLEMÂNHIA

Uma informação fornecida por um jornal alemão, a *Gazeta de Frankfurt*, anuncia o acordo de comerciantes franco-alemannes sobre o caminho de ferro da Anatólia, e a conclusão d'um empréstimo turco em Paris a realizar em novembro próximo.

Esta noticia é prematura pelo que diz respeito ao novo empréstimo otomano em Paris, visto estar ainda pendente a resolução da questão d'Andrinópolis.

Por outro lado, é certo que essas negociações estão quasi terminadas entre os estabelecimentos financeiros franceses e alemães que representam os interesses dos dois países, no caminho de ferro de Bagdad.

Estas negociações, conduzidas ao mesmo tempo em Paris e em Berlim, realizam-se em harmonia completa com a Russia e a Inglaterra, que são postas dia a dia ao corrente de todas as suas fases. A Russia regulou já em Potsdam a sua situação para com o Bagdad.

A Inglaterra está em vésperas de assinar um acordo pelo qual a Gran-Bretanha se desinteressa da empresa pelo que respeita a Bagdad. A França procede por sua vez a uma liquidação.

Segundo estas negociações, o Banco otomano cede aos Alemães, isto é ao «Deutsche Bank», a sua participação financeira no Bagdad, que é representada por títulos que sendo inadmissíveis na Bolsa de Paris, são para ella um peso morto. Os Alemães resgatam esses títulos e renunciam, em proveito dos Franceses, a outras concessões de caminhos de ferro no litoral do Mar Negro e na Syria.

Os termos do acordo concedem á Alemanha a libe-

dade d'acção no Bagdad, e por outro lado retiram á França a concorrência alemã nas regiões onde ella poderia exercer-se. Supprimem, álem d'isso, uma causa de contenda e de rivalidade entre os dois paizes na Asia-Menor.

E' necessário accrescentar que para estes ajustes se tornarem definitivos teem que se subordinar ainda a uma conciliação completa entre Paris, S. Petersburgo e Londres, e que as assignaturas não se effectuarão senão em seguida a um acordo reciproco das tres potencias com a Turquia.



Lourenço Marques—Foi a seguinte a distribuição do trafego de Lourenço Marques para a «Zona de concorrência» no Transval, durante o mez de julho:

Lourenço-Marques, 47,65% (21.194 toneladas); Natal, 38,32% (17.044 toneladas); Portos do Cabo, 14,03% (6.239 toneladas).

Está, pois este trafego de Lourenço-Marques para a «Zona de concorrência» do Transval, muito inferior ao que lhe é asignado pelo convenio de 1 de abril de 1909, na percentagem entre 50 e 55%.

A percentagem de julho ultimo mostra tambem, pela comparação com os mezes anteriores, a tendencia que se manifesta para baixa na percentagem de Lourenço-Marques.

O convenio de 1909 assegura-nos, porém, o direito de pedir uma revisão de tarifas, quando a percentagem do trafego desça abaixo de 50%; e esse pedido já deve ter sido formulado pelo governo da província de Moçambique ao governo da União.



França

Preoccupam-se muito em França com o projecto de uma linha ferrea, de via normal, ligando directamente Nice a Grenoble; em Nice reuniu-se ultimamente um congresso para o estudo d'este problema. Diz o «Touring-Club de France»:

«Este periodico tem muito a dizer sobre o assumpto. Permittir-se-ha que o professor de Geographia Alpina na Universidade de Grenoble venha expôr, nas columnas do periodico da nossa Sociedade, a sua opinião sobre as condições em que poderia vir a ser estabelecida a futura via-ferrea, collocando se resolutamente no terreno dos interesses geraes da região atravessada. Não se trata de favorecer tal ou tal cantão, mas de abrir uma via de comunicação que permitta o desenvolvimento do turismo e que traga a prosperidade económica a uma vasta região até aqui toda ella pouco favorecida. Para nos attermos solidamente a este ponto de vista, é-nos preciso estabelecer de antemão os princípios em que assente o projecto da nova linha, e ver quais as consequencias que d'elles promanam para a execução do traçado.»

Argentina

A comissão de Obras Publicas do Senado de Buenos-Aires aprovou um projecto de lei, auctorizando a construcção, pelo Governo da província, de uma rede de caminhos de ferro ligando La Plata, Bahia Branca, Buenos-Aires, Sierra Chica, Olavarria e Mar de la Plata, bem como a emissão de 17 milhões de pesos em obrigações de 4 1/2%, cujo producto será empregado na construcção das mencionadas linhas.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.— Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortização as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu», com os numeros 5.221 a 5.225, 6.691 a 6.695, 7.326 a 7.330, 10.621 a 10.625, 12.701 a 12.705, 18.521 a 18.525 e 29.026 a 29.030.

Estas obrigações deixam de vencer juro e a importancia do capital nominal de cada uma (esc.: 90\$00) será paga a partir do 1.º de outubro na séde da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau, n.º 88, e no Porto na agencia da Companhia, casa bancaria dos Srs. Pinto da Fonseca & Irmão, praça da Liberdade, n.º 138 e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da serie «Mirandella-Vizeu», relativo ao 1.º semestre de 1913 (coupon n.º 48) começará no dia 1 de outubro e realizar-se-ha: em Lisboa, na séde da Companhia, no Porto, nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim, na séde do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlim só se effectua até ao dia 31 de dezembro do corrente anno.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Setembro de 1913.

As estatísticas mostram que os impostos pagos pelos navios commerciaes nos nossos portos se elevaram a 585.669\$28(5), havendo pois um augmento de trafego de commercio marítimo na importancia de 142.394\$02(5).

Os direitos de exportação foram de 292.789\$03(2) tendo augmentado 16.558\$21, o que é manifestamente importante.

Os direitos do consumo foram de 2.792.808\$29(5), havendo pois um accrescimo de 41.548\$59(8).

O imposto do real d'agua acompanhou este movimento ascendente de receitas com o augmento de 222.660\$49(5), cobrando o total de 1.817.512\$28(7), concluindo-se *de viso* que as condições monetarias do Thesouro melboram progressivamente.

Publicou o *Diário* a nota da dívida fluctuante, referida a 30 de junho.

Em 31 de maio a dívida interna era de 86.300.441\$80(3) e a externa de 4.996.078\$58. Total:—91.296.520\$38(3).

Em 30 de junho era respectivamente, 86.127.147\$70(8) e a externa 3.980.670\$85. Total:—90.197.818\$55(8), isto é, menos—98.701\$82(5).

Segundo nota publicada no mesmo diário em 31 de agosto findo a Junta do Credito Publico tinha os seguintes depósitos á ordem, destinados ao pagamento dos encargos da dívida publica: No Banco de Portugal, 2.549.047\$08; em Amsterdam, na casa Lippuran Rosenthal & C.º, 24.660 florins, em Bâle a quantia de: 65.917,98 francos; em Berlim, no «Bank für Handel & Industrie», 5.942.493,50 marcos; em Bruxellas na «Caisse Générale de Reports et de Dépôts» 85.678,40 francos; em Londres, na Casa Banning Brothers & C.º £ 85.908-1-1 e em Paris no Credit Lyonnais, francos 2.962.697,18.

*
As operações firmes adquiriram n'esta quinzena um certo desenvolvimento que, para a actual epocha, é digno de registo. Assim, as acções Norte e Leste regularam a 63\$20 e 64\$ para o fim do corrente. As de Moçambique variaram de 4,50 a 4,65 para a liquidação do corrente mez e entre 4,55 e 4,65 para o seguinte.

As obrigações dos Caminhos de ferro Portuguezes 3º/º 2º grau inscreveram-se a 50\$50 e 50\$30 respectivamente.

Nas operações a contado notamos que as transacções ou inscrições conservaram o seu curso, reentrando na unidade de 39% até 39,40; 39,45; 3% 1905, de 9,40 a 9,20 tendo uma saída notável, devido, certamente, á approximação do sorteio.

As de 4 1/2% 1912, ouro (Valle do Sado) ascenderam a 80,50. Devemos ter em attenção que sendo um papel do Estado, e, por consequencia de toda a confiança, rende ao preço actual um juro superior a 5,4% o externo, 1.º serie, 3% manteve a cotação 68\$ e por fim a de 67\$9.

Comtudo as acções que tiveram maior rendimento, foram as bancarias, sustentando as do Banco de Portugal a cotação de 155\$5, as do Commercial de Lisboa a 135\$1, Lisboa e Açores (com grande procura) a 109\$5—sem vendedores—e as do Ultramarino a 99\$5. As dos Caminhos de ferro Portuguezes tiveram certo movimento, pois passaram de 62\$5 acima de 64\$.

Tambem as da Companhia dos Phosphoros, tiveram algum movimento; Tabacos, por assim dizer, abandonadas.

Sentiu-se o mercado um pouco aliviado quer para liquidação do fim do mês, quer para os encargos respeitantes à importação de cereais. No princípio do mês corrente diminuiu ainda um pouco, passando de 45 $\frac{7}{16}$ a 45 $\frac{9}{16}$.

Appareceram compradores, que resultou uma pequena firmeza.

A Junta de Credito Publico adquiriu na primeira quinta-feira d'este mês, 25.000 £ á razão de 5\$281 e na ultima mais 25.000, sendo 5.000 a 5\$29 (5), 5.000 a 5\$3, 2.500 a 5\$29 (6), 7.500 a 5\$29 (8) e 5.000 ac cambio de 45 $\frac{5}{16}$ equivalente a 5\$29 (65).

*
Os cambios tiveram uma leve alteração, ficando hoje a libra a \$24 compra e 5\$28 venda. O Rio Londres está a 165/32 ou 44\$85 or libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 30 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 $\frac{1}{2}$	45 $\frac{3}{8}$	45 $\frac{1}{8}$	45
" 90 d.v.	46	—	45 $\frac{5}{8}$	—
Paris cheque.....	626	627	632	635
Berlim "	257 $\frac{1}{2}$	258 $\frac{1}{2}$	260	261
Amsterdam cheque	435	437	438	440
Madrid cheque	975	985	975	985

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

SETEMBRO

Bolsas e títulos	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,80	38,80	38,90	39	39	39,05	39,05	39,10	39,10	39,10	39,10	39,40	39,40	—
Dívida Interna 3% coupon.....	—	38,85	38,90	38,95	39	39,05	39	39,05	39,10	39,10	—	39,10	39,15	—
" " 4% 1888, c/premios.....	—	20\$50	20\$50	—	—	20\$50	20\$55	20\$60	—	20\$60	20\$60	20\$65	—	—
" " 4% 1888/9.....	c55\$80	—	c56\$00	a56\$50	—	c56\$50	—	—	—	—	c56\$00	c56\$00	—	—
" " 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios.....	9\$10	9\$10	9\$10	9\$10	9\$10	—	—	9\$15	9\$20	—	—	—	—	—
" " 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	c82\$00	—	—	—	c80\$50	—	—	c80\$50	—	a80\$70	—	a80\$50	—
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	c80\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª série	67\$00	67\$30	68\$00	67\$90	68\$00	68\$00	68\$00	68\$00	—	67\$90	—	67\$70	67\$70	—
" " 3% 2.ª serie	—	—	66\$50	—	—	66\$50	—	—	—	—	—	—	66\$50	—
" " 3% 3.ª serie	69\$00	—	—	—	—	69\$50	—	69\$50	—	69\$60	—	69\$50	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	101\$50	—	—	—	—	—	155\$50	155\$50	—	155\$30	—
Ações Banco do Portugal.....	135\$20	135\$20	—	135\$10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Commercial de Lisboa.....	—	99\$50	—	—	—	99\$50	99\$50	—	—	99\$50	—	—	—	—
" " Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	110\$00	110\$15	—	—	—	—	—	—
" " Lisboa & Acores.....	—	—	—	—	—	63\$50	—	64\$10	—	64\$50	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	5\$50	—	5\$60	5\$80	—	—	5\$90	—	5\$90	5\$85	—	5\$80	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	71\$00	—	—	71\$00	71\$60	—	71\$60	71\$60	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	58\$90	58\$90	58\$90	58\$90	58\$90	—	—	58\$90	—	58\$90	—	58\$90	—	—
Obrigações dos Phosphoros, coupon.....	87\$00	87\$00	87\$00	87\$00	87\$00	—	—	—	—	—	87\$60	—	87\$50	—
Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	65\$50	—	65\$80	65\$80	65\$90	66\$00	—	—	—	—	66\$30	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49\$0	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	—	49\$50	49\$60	49\$80	49\$70	—	49\$75	49\$75	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	17\$10	17\$15	17\$20	—	—	—	17\$20	17\$25	17\$30	17\$35	—	17\$35	—
Companhia Nacional, coupon 1.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional, coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89\$50	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	79\$00	—	—	—	—	—	—	—
" 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	63,55	64,30	65,50	62,40	64,90	—	64,47	64,45	64,50	64,35	—	64,10	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	295	—	—	—	—	—	390	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	33,30	—	34	33	34,50	33,50	—	33,75	32,50	33,75	32,50	34	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	460	—	457	455	458	452	452	449	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	333,50	—	—	327,50	327	328	333,50	—	333	—	—	—	—	—
Obrigações Companhia Cam. F. Port. 1º grau.....	313	315	316	—	321	320	319	319	320	319	319	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	234	—	240	—	240	240	240	240	—	240	240	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	285	285	285	285	287	288	285	289	—	286	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	179,50	179	—	175,50	179	178,50	—	177,25	—	—	175,50	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	62,50	62,50	64	64	64	—	63,50	64	64	64	64	64	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	82,87	83,52	—	—	83,87	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					

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)

SEGUNDA PARTE

Conta de primeiro «Estabelecimento»

Seu movimento em 1912 e comparação com o anno de 1911

Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912..	62.316:690\$808
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911..	57.043:743\$501
Diferença para mais em 1912.....	<u>5.272:947\$307</u>

A debito:

Despesa feita com «Novas Construções e Trabalhos Complementares» (desde 1895 até hoje)	4.061:267\$074
deduzindo:	

Amortizada pela importância do «Fundo de Reserva Especial» até 31 de Dezembro de 1898	562:064\$421
	<u>3.499:202\$653</u>

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912 da conta «Bens Próprios com applicação especial», que torna a incorporar-se na conta «Estabelecimento» no custo das «Obras do Tejo».....	1.772:567\$020
Diferença entre o valor d'inventario de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e o valor atribuido à parte utilizavel do referido material	<u>3:667\$634</u>
	<u>5.275:437\$307</u>

A credito:

Entregas de Antonio de Villas Lobos e Mimoso (Conde de Paço Lumiar) de letras com diversos vencimentos, representando as 6.ª á 9.ª prestações estipuladas na escriptura de 22 de Novembro de 1904.....	2:400\$000
Valor nominal da acção n.º 9.959 sorteada em 22 de Dezembro de 1881—1.º sorteio—cujo reembolso não foi pedido.....	<u>90\$000</u>
Diferença indicada.....	<u>2:490\$000</u>

Diferença indicada.....

Material circulante.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912..	5.278:248\$954
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911..	2.999:479\$985
Diferença para mais em 1912.....	<u>2.278:768\$969</u>

A debito:

Despesa feita com a aquisição de material circulante desde 1895 até hoje.....	2.282:971\$409
---	----------------

A credito:

Baixa no respectivo inventario, de material demolido e inutilizado.....	4:202\$440
Diferença indicada.....	<u>2.278:768\$969</u>

Mobilia, Utensilios e Ferramenta.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912..	981:369\$030
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911..	509:457\$235
Diferença para mais em 1912.....	<u>471:911\$795</u>

Despesa feita com a compra de mobiliario, utensilios e ferramenta desde 1895 até hoje.

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.

Esta conta foi encerrada em 1912 dando occasião ao movimento de contas que mais abaixo se explica.

O seu movimento dentro do anno de 1912 foi o seguinte:

Novas Construções e Trabalhos Complementares.....	123:015\$226
Material Circulante.....	35:222\$517
Mobilia, Utensilios e Ferramenta.....	24:133\$200
Somma— Réis.....	182:370\$943
Amortizado por «Ganhos e Perdas».....	182:370\$943
Sem diferença.....	<u>-5-</u>

A decomposição do saldo devedor, de Réis 418.237\$108, é a seguinte:

Transferido para a conta «Estabelecimento»:	
Despesa feita com «Novas construções e Trabalhos Complementares» desde 1895 até hoje	4.061:267\$074
Menos: Amortizado pelo «Fundo de Reserva Especial» desde 1895 a 1898.....	<u>562:064\$421</u>
	3.499:202\$653

Transferido para a conta «Material Circulante»:	
Despesa feita com a aquisição de material circulante desde 1895 até hoje.....	<u>2.282:971\$409</u>
Transferido para a conta «Mobilia, Utensilios e Ferramenta»:	
Despesa feita com a compra de mobilia, utensilios e ferramenta desde 1895 até hoje	<u>471:911\$795</u>
Somma— Réis	<u>6.254:085\$857</u>

Deduzindo:	
Transferido para a nova conta «Subsídio Necessário da Exploração ao Estabelecimento»:	
Capital servido pela Exploração desde 1899 até hoje, para fazer face ás despesas indicadas.....	<u>5.835:848\$749</u>
Líquido— Réis.....	<u>418:237\$108</u>
Importância do saldo devedor d'esta conta, que representava o producto da emissão das 6.000 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau, parte da Reserva extraordinaria criada pelo Convenio, applicado a estas despesas, que s'encerra pelo movimento acima descripto.....	<u>418:237\$108</u>
Sem diferença.....	<u>-5-</u>

Bens proprios com applicação especial.

Esta conta não teve movimento em 1912 e o seu saldo devedor, de Réis 1.772:567\$020, foi transferido para a conta «Estabelecimento».

Esta transferencia é mais propriamente dita uma reposição na conta «Estabelecimento» da verba de 2.000 contos retirada em 1895 como computo approximativo dos terrenos do Tejo, onde se encontrava arrumada no custo das linhas sob a epigraphie «Obras do Tejo».

Aquella importância é líquida de todas as vendas de terreno efectuadas desde 1895 até hoje.

Conta de Capital

Saldo em 31 de Dezembro de 1912.....	5.999:310\$000
Saldo em 31 de Dezembro de 1911.....	5.999:400\$000
Diferença para menos em 1912.....	<u>90\$000</u>

Valor nominal da acção n.º 9.959 sorteada em 22 de Dezembro de 1881, 1.º sorteio de acções, cujo reembolso não foi pedido até hoje, tendo prescripto o seu pagamento e sendo annullada.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Concurso para a adjudicação do fornecimento de 137.000 travessas de pinho em branco

No dia 3 de Outubro de 1913, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, na sua sede, Largo de S. Roque, 22, em Lisboa, serão abertas as propostas para o fornecimento de 137.000 travessas de pinho em branco, sendo:

Travessas de 2,80×0,28×0,13 semicirculares.....	110:000
Travessas de 2,80×0,28×0,14 semicirculares.....	15:500
Travessas de 2,80×0,28×0,14 rectangulares, para juntas.....	41:500
	137:000

Este fornecimento é dividido em 10 lotes de 13:700 travessas, sendo cada um dos lotes constituído por :	
Travessas de 2,80×0,26×0,13 semicirculares.....	11:000
Travessas de 2,80×0,28×0,14 semicirculares.....	1:500
Travessas de 2,80×0,28×0,14 rectangulares, para juntas.....	1:150
	13:700

A base da licitação será de \$42 por cada travessa posta dentro de vagão na estação da Marinha Grande, na linha da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e de \$63 cada travessa, também posta dentro de vagão, em qualquer das estações d'esta Administração, sem exceção das de Lisboa.

As propostas, em papel sellado (ou com um sello de \$10, devidamente inutilizado), poderão ser feitas para qualquer número de lotes.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, o depósito provisório da quantia de 144\$, por cada um dos lotes, posto na estação da Marinha Grande, e de 216\$, por cada um dos lotes, posto nas estações d'esta administração.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento de qualquer número de lotes terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da mesma adjudicação, constituindo, assim, um depósito definitivo, que por intermédio da Direcção do Sul e Sueste será transferido para a Caixa Geral de Depósitos, onde ficará á ordem da mesma direcção.

Este reforço deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção, Largo de S. Roque, 22, em Lisboa, e na do serviço dos armazens geraes, no Barreiro, onde podem ser examinados em todos os dias úteis das 11 ás 16 horas.

Venda de cerca de 460 toneladas de sucatas de aros de aço, ferro forjado, ferro fundido, tubos de ferro forjado, molas de aço, rodados, aparas de aço, limas e vidros, em 9 lotes.

No dia 30, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, na sua séde, Largo de S. Roque, 22, se hâ de proceder a concurso público para a adjudicação da venda de diversas sucatas, em 9 lotes.

Para ser admittido à licitação, deverá o concorrente mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, os seguintes depósitos provisórios :

Para o lote n.º 1—69 T. de aros de aço.....	22\$00
Para o lote n.º 2—205 T. de ferro forjado.....	58\$00
Para o lote n.º 3—92 T. de ferro fundido.....	36\$00
Para o lote n.º 4—47 T. de tubos de ferro forjado	20\$00
Para o lote n.º 5—24 T. de molas de aço.....	7\$00
Para o lote n.º 6—4 T. de rodados.....	2\$00
Para o lote n.º 7—16 T. de aparas de aço.....	2\$00
Para o lote n.º 8—1 T. de sucata de lima.....	1\$00
Para o lote n.º 9—2 T. de sucata de vidros.....	1\$00

As propostas, em papel sellado (ou com um sello de \$10, devidamente inutilizado), poderão ser feitas para qualquer número de lotes.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu ou seus depósitos provisórios com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total do lote ou lotes que lhe tenham sido adjudicados, constituindo assim, para garantia do respectivo contrato, um depósito definitivo que ficará á ordem da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depósitos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

Todas as sucatas podem ser vistas nos armazens geraes (Barreiro).

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção, Largo de S. Roque, 22, e na dos armazens geraes, (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias úteis das 11 ás 16 horas.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 24 do corrente e dias seguintes, ás 14 horas, por intermédio

do Agente de Leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 113 da tarifa geral, proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 24 de Julho de 1913, bem como d'outros volumes não reclamados.

Aviam-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias úteis até 23 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 10.961 de Evora a Lisboa mercado, um (*) vagão com palha com 11740 k.º a Ignacio F. Rodrigues; 66417 de Rio Tinto a Aveiro, um casco de vinho com 60 k. a Silva Irmãos & C.º Limt.; 29692 de Porto Campanhã a Tortozendo, um caixote de tecidos com 50 k. a Machado Junior; 1.302 de Santa Comba Dão a Lisboa P. um barril de vinho com 95 k. a Afonso de Mello Perestrello; 1.846 de Verrières a Covilhã, um caixote de ferragens com 19 k. a José da Fonseca Charata, sucessores; 7.463 de Lisboa P. a Covilhã, um caixote de ácido com 120 k. a Antonio Almeida Teixeira; 62.901 de Coimbra a Alcantara T. um volume de genyorol com 105k. Carlos Busse Limt.; bagagens, 138, de Porto Campanhã a Guarda uma mala com 35 k.; 57.469 de Braga a Lisboa P. uma grande pneumática com 65 k. a Carvalheira Baptista; 2.439 de Mealhada a Villa Nova de Gaia 10 (*) cascos de vinho com 8180 k. a João Pinheiro.

(*) Esta remessa será vendida no Caes do Rego no dia 24 do corrente.

(*) Esta remessa será vendida em Villa Nova de Gaia no dia 24 do corrente.

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 22 de Setembro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

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

O depósito 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.

TIRAFUNDOS

Georges Lakhovsky, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 6595, para «guarnição para tirafundos destinados á fixação dos carris de caminhos de ferro».

Para tratar e informações o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, Rua dos Capelistas, 178, 1.º Lisboa,

FORNALHAS

Franz Marcotty, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 7474, para «disposição para impedir a formação de fumo nas fornalhas accionadas por tiragem artificial».

Para tratar e informações o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º Lisboa.

Alexandre Fontes GRALHOS DE PENNADOS

Critica 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 VIADANTE

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

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. 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 — Iluminacão 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 província, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

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

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

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

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

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

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES		PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	6 46	7 26	6 20	6 58	7 35	8 33	9 40	10 37	9 10	4 15	6 40	1 50	4 50	9 2	k 3 50	7 25	
7 17	8 45	5 30	6 37	8 56	9 33	7 37	8 23	8 58	9 50	10 41	11 41	4 30	12 40	11	6 40	12 51	4 21	a 7 46	k 10 45
8 35	9 46	7 5	8 6	1 44	2 31	1 30	2 13	1 11	2 53	3 47	6 44	9 10	3 15	6 55	1 50	a 3 45	j 6 45	a 11 13	m 2 12
b 9 19	9 59	7 55	8 58	2 52	3 36	2 45	3 29	8 46	9 38	11 10	12 7	4 30	12 10	4 40	11	a 5 20	k 8 21	11 48	3 14
11	12 6	a 8 28	9 6	4 15	4 58	4 2	4 46	10 29	11 18	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	j 7 30	11 16	6 12	10 28
a 12 25	1 1	9 23	10 26	c 5 8	5 39	5 10	5 50	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
12 58	2 5	a 10 18	10 54	5 35	6 23	6 42	7 29	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
b 2 23	3 15	11 21	12 18	7 8	7 45	7 57	8 37	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
3	4 9	b 1 15	1 56	7 47	8 28	8 50	9 34	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
b 4 8	4 50	1 22	2 22	9 7	9 47	9 53	10 36	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
a 5 15	5 51	3 19	4 20	10 36	11 19	10 42	11 25	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
5 27	6 33	b 4 14	4 53	11 53	12 38	11 38	12 18	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
b 6 12	6 55	a 5 5	5 42	1 18	2 2	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
b 7 1	7 48	6 12	7 15	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
7 30	8 36	a 6 3	6 37	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
9	10 11	7 28	8 29	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
b 10 24	11 9	8 2	9 44	g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
11 40	12 43	b 9 27	10 7	g 5 15	5 25	g 9 22	9 30	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
b 12 40	1 22	10 33	11 35	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
1	2 10	b 11 21	12	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	10 5	10 36	9 1	9 37	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
11 58	12 31	— 10 51	11 19	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
2	2 32	12 53	1 23	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
3 43	4 15	2 53	3 21	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
6 25	6 56	4 55	5 27	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
7 55	8 34	5 46	6 23	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
—	10 1	10 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
Mais os de Cintra, excepto os a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6	7 8	5 24	6 30	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
d 7 15	8 6	6 25	7 31	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
d 9 10	g 10 1	d 8 20	9 9	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
9 50	10 58	a 9 25	10 1	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
11 20	12 28	d 10 13	11	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—	—	—
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6	—	—	—	—	—	—	—	—	9 10	3 15	6 55	1 50	—	—		



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

4.^a ampliação á tarifa especial interna n.^o 9

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 28 de Agosto de 1913)

EM VIGOR DESDE 20 DE SETEMBRO DE 1913

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

E) Oleos industriais designados na classificação desta tarifa.

Expedições de 500 quilogramas, ou pagando como tal, das estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal para as além de S. Marcos:

Por tonelada

Tabela n.^o 16

Lisboa, 21 de Agosto de 1913.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro de Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

Nova Tarifa Geral e supressão
da Tarifa Especial Interna n.º 14 de p. v.
e n.º 4 de g. v.

Previne-se o público de que, a partir de 1 de outubro de 1913, entra em vigor a NOVA TARIFA GERAL, ficando, desde a mesma data, anuladas a de 18 de Março de 1904 e a TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14 de p. v. e N.º 4 de g. v., sendo todos os capítulos destas duas últimas tarifas incluídos, com algumas modificações, na tarifa geral que começa a ter efeito na data supra indicada.

Lisboa, 28 de Agosto de 1913.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.

B n.º 247
Exp. n.º 1:414



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

1.^º ADITAMENTO Á CLASSIFICAÇÃO GERAL PEQUENA VELOCIDADE

Desde 1 de Outubro de 1913 a classificação geral em vigor é modificada como se segue:

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
Automoveis armados (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Locomotivas transitando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI).....	—	—
Barcos (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Locomoveis montados	I	10
Bombas de incendio armadas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Machinas agricolas não designadas sobre rodas ..	I	10
Botes (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Machinas não designadas sobre rodas.....	I	—
Caldeiras montadas sobre rodas	I	—	Material de incendios sobre rodas (Tarifa geral, Capítulo XV).....	—	—
Camions armados (Tarifa geral, Capítulo XV)...	—	—	Objectos de peso inferior a 100 quilogramas por metro cúbico (Tarifa geral, artigo 60.) não designados	—	—
Canôas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Reparos (artilharia) armados (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Carretas armadas (Tarifa geral, Capítulo XV)...	—	—	Tenders armados, carregados sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Carroças armadas (Tarifa geral, Capítulo XV) ..	—	—	Tenders circulando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI).....	—	—
Carruagens (Tarifa geral, Capítulo XV).....	—	—	Trilhadoras de palha, armadas	I	10
Carruagens de caminhos de ferro armadas sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV).....	—	—	Vagões de caminhos de ferro, armados, carregados sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Carruagens de caminhos de ferro circulando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI).....	—	—	Vagões de caminhos de ferro circulando sobre as suas proprias rodas (Tarifa geral, Capítulo XVI)	—	—
Ceifeiras armadas	I	10	Veículos para transportes terrestres, não designados, armados (Tarifa geral, Capítulo XV) ..	—	—
Cilindros compressores armados (galgas)	I	—	Viaturas militares armadas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—
Debulhadoras armadas	I	10	Volumes de peso inferior a 100 quilogramas por metro cúbico (Tarifa geral, artigo 60.)	—	—
Embarcações (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—	Zorras armadas	I	—
Galgas (cilindros compressores) armadas	I	—	Zorras "Decouville" armadas	I	10
Lanchas (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—			
Locomotivas montadas, transportadas sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV)	—	—			
Locomotivas de via reduzida montadas	I	10			
Locomotivas transportadas sobre vagões (Tarifa geral, Capítulo XV).....	—	—			

Nota. — As mercadorias incluidas na *classe especial* da mesma classificação, serão taxadas pela 1.^a classe da Tarifa geral.

Lisboa, 8 de Julho de 1913.

O Presidente do Conselho de Administração

José Cupertino Ribeiro Júnior.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

COM A

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

AVISO AO PÚBLICO

Ampliação da Tarifa especial P n.º 3 de PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Setembro de 1913, a tarifa especial P n.º 3 (P n.º 7 da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses) de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Março de 1905, para transporte de mercadorias diversas entre varias estações d'estes Caminhos de Ferro e das linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, é ampliada ás estações daquela Companhia desde Alverca até Azambuja, ambas incluidas, pelos preços correspondentes á estação de Lisboa-Cais dos Soldados.

Rubrica nova	Grupos por vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Serradura de madeira	—	2.ª	10

A partir da mesma data, a classificação de mercadorias da mesma tarifa P n.º 3 de pequena velocidade é aditada como segue.

Ficam em tudo mais em vigor as condições da referida tarifa especial P n.º 3 de pequena velocidade, e a modificação á mesma tarifa aprovada por despacho Ministerial de 2 de Maio de 1908.

Porto, 1 de Setembro de 1913.

O Engenheiro Director

F. de Figueiredo e Silva

D. n.º 863

Exp. T. 611

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 Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

Linha de Valença a Monsão—Troço de Valença a Lapéla

Achando-se aberto á exploração o primeiro troço do prolongamento da linha do Minho—Valença a Monsão—compreendido entre as estações de Valença e Lapéla, pertencente á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro, as estações dos Caminhos de Ferro Portugueses permutarão com as daquela linha **todo o serviço** de passageiros, bagagens, recovagens, mercadorias e gado, em **grande e em pequena velocidade**, mediante a aplicação das Tarifas Gerais ou especiais internas de cada uma das linhas, ou especiais combinadas em vigôr, conforme corresponder.

Os preços de transporte, no percurso da linha de Valença a Monsão, são regulados pela **Tarifa Geral** em vigôr nas linhas do Minho e Douro e pelas **especiais internas n.º I de grande velocidade, e n.ºs I, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 de pequena velocidade**.

Ficam pelo presente ampliadas á linha de Valença a Monsão as tarifas especiais seguintes:

P. n.º 2 de grande velocidade — Transmissão de telegramas.

P. n.º 3 de grande velocidade — Transporte de volumes de peso não superior a 10 quilogramas.

P. n.º 4 de grande velocidade — Bilhetes de excursão com itinerario á vontade dos passageiros.

P. n.º 6 de grande velocidade — Bilhetes colectivos de 3.ª classe.

L. N. M. D. n.º 3 bis de grande velocidade — Arbustos, plantas vivas, etc.

P. n.º I de pequena velocidade — Transporte de taras vasias.

Especial n.º 102 de pequena velocidade — Adubos e correctivos.

As estações do **troço de Valença a Lapéla** e respectivas distancias quilométricas a Porto-Campanhã, bem como o serviço que desempenham, constam do quadro seguinte:

De Porto-Campanhã ás estações e apeadeiro abaixo indicados	Distancias quilométricas	Serviço que desempenham
Ganfey (ap.)	136	Todo o serviço de grande e pequena velocidade
Verdoejo	136	» » » » » » »
Friestas	137	» » » » » » »
Lapéla	141	» » » » » » »

Lisboa, 1 de Setembro de 1913.

• Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2241

Exploração—Serviço do Trafego

Expediente 2440

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio—Lisboa

Aviso ao público

6.º ADITAMENTO

A

CLASSIFICAÇÃO GERAL — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Setembro de 1913 a Classificação Geral, em vigor desde 20 de Janeiro de 1913, é modificada como segue:

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	N.º das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	N.º das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Rubricas a eliminar							
Brita (pedra britada).....	IV	8	-	-			
Carbonato de cálcio (cré)	II	8	-	-			
Cré (carbonato de cálcio)	II	8	-	-			
Cré pura (carbonato de cálcio farmacéutico)	I	-	-	-			
Feldspatho	IV	8	-	-			
Pedra britada.....	IV	8	-	-			
Rubricas a incluir							
Brita (pedra britada) para construção ou reparação de estradas				Brita (pedra britada) para construção ou reparação de estradas	IV	8	-
Carbonato de cálcio natural não designado, (cristalizado ou não)				Carbonato de cálcio natural não designado, (cristalizado ou não)	II	8	-
Cré em bruto em pedra ou em pó				Cré em bruto em pedra ou em pó	II	8	-
				Feldspatho em bruto ou britado..	IV	8	-
				Feldspatho moido ou triturado..	IV	8	-
				Pedra britada (brita) para construção ou reparação de estradas	IV	8	-

Lisboa, 4 de Setembro de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2.243

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 864

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Público

2.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Setembro de 1913 a classificação de mercadorias da tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade, é modificada como segue:

Mercadorias	Mercadorias				Mercadorias	Mercadorias			
	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiais		Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiais
Rubricas a eliminar									
Brita (<i>pedra britada</i>).....	6	3. ^a	-	-	Brita (<i>pedra britada</i>) para construção ou reparação de estradas.....	6	3. ^a	-	-
Carbonato de cálcio (<i>cré</i>).....	21	1. ^a	-	A	Carbonato de cálcio natural não designado (<i>cristalizado ou não</i>)	21	1. ^a	-	A
Cré (<i>carbonato de cálcio</i>)	21	1. ^a	-	A	Cré em bruto em <u>pedra</u> ou em <u>pó</u>	21	1. ^a	-	A
Feldspatho	14	2. ^a	-	A	Feldspatho em bruto ou britado.	6	1. ^a	-	A
Pedra britada	6	3. ^a	-	-	Feldspatho moido ou triturado..	14	1. ^a	-	A
					Pedra britada (<i>brita</i>) para construção ou reparação de estradas.....	6	3. ^a	-	-

A partir da data acima indicada o preço especial B, correspondente ás mercadorias do grupo 7 da classificação (carvão de pedra e coke, seus aglomerados, resíduos etc.) e aplicável ás remessas procedentes de **Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar e Pedrouços** para as de **Covilhã ou Guarda**, ou vice-versa, passa a ser aplicável tambem ás intermediárias daquelas duas estações ou seja, portanto, ás de **Covilhã até Guarda**.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade, em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 4 de Setembro de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2.244

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente 884

950 exemplares