

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 27.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 632

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, Oficial do Exercito

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

LISBOA, 16 de Abril de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

VIAGENS CIRCULATORIAS

Vide noticia importante, pagina 120



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: Tarifa especial interna n.º 7 (p. v.); Petroleo por expedições de 100 kgr. e por vagão completo.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 302 (p. v.); Transporte de massas indivisíveis e objectos de grandes dimensões.



SUMMARIO

Paginas

Ligações internacionaes do Porto, por J. Fernando de Sousa.....	113
A subida dos preços e o aumento do custo da vida, por Mello de Mattos.....	115
Parte Official. — Ministerio do Fomento; Direcção Geral das Obras Públicas e Minas.....	118
Caminho de ferro eléctrico de Madrid à fronteira francesa.....	118
A naphtalina nos motores de explosão.....	119
Confetaria Marítima.....	119
Viagens e transportes.....	120
Stulta lex.....	121
Os caminhos de ferro em Portugal — II — por A. O.....	122
Linhos Portuguezas. — Sul e Sueste. — Thomar à Nazareth. — Novas ambulâncias postas.....	123
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	123
Boletim Commercial e Financeiro.....	124
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	125
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	125
Linhos estrangeiros. — Hespanha. — França. — Alemanha.....	126
Companhia através d'Africa. — Relatório (Conclusão).	126
Futuro canal da Escocia.....	127
Rematações.....	127
Agenda do Viajante.....	128
Horário dos comboios.....	128



Ligações internacionaes do Porto

Em artigo publicado na *Gazeta* de 16 de novembro ultimo fiz a historia sumaria das ligações ferroviarias internacionaes do Porto e mostrei quaes parecem mais uteis.

Cinco meses são decorridos, sem que o problema tenha tido solução definitiva, que urge adoptar.

Duas phases distintas considerei:

Na primeira, que veiu até 1912, as nossas ligações internacionaes por Salamanca estavam limitadas ás que davam os comboios-correios e o *Sud-Express*, bi-semanal até 1906 e que nesse anno passou a tri-semanal e em seguida a diario. A segunda é caracterizada pela ligação diaria, estabelecida entre os comboios rápidos n.ºs 9 e 10 do Norte de Hespanha e 55 e 52 da nossa linha do Norte.

Não podendo as ligações do Porto ser consideradas isoladamente e sem connexão com as de Lisboa, á primeira phase apenas podia corresponder o melhoramento do

serviço do correio, enquanto na segunda se impõem novas combinações, conjugadas com o incipiente serviço rápido Lisboa-Paris.

Os correios do Porto demandam cerca de 16 horas entre aquella cidade e Medina. O ascendente, chegando a essa estação pouco depois da meia-noite, vai enlaçar com os rápidos 1 e 2 do Norte, (que tem apenas 1.ª e 3.ª classes) dando o seguimento para Paris e Madrid, e com os correios, mediante uma demora de cerca de 2 horas para os primeiros e 5 para os segundos.

Em Fuentes-San-Esteban podem os seus pasageiros passar para o *Sud-Express* ascendente.

Em 1904 estava interinamente á testa do Minho e Douro o seu sub-director Sr. João Diogo de Barros, quando, ao querer melhorar as ligações do Porto só tinha deante de si duas soluções: obter que entre o Porto e Fuentes-San-Esteban houvesse a correspondencia do *Sud-Express* com baldeação n'aquella estação, enquanto não fosse possível a carruagem directa Porto-Hendaya, ou melhorar as ligações do correio, que no sentido ascendente realizava também a primeira solução.

Tão dim nuta era porém a clientela de luxo do *Sud-Express*, que havia incontestavelmente maior vantagem no desdobramento do correio, permitindo partir o mais tarde possível do Porto e chegar mais cedo.

A esse objectivo obedeceu pois o novo rápido bi-semanal Porto-Medina, para 1.ª e 2.ª classe, conduzindo uma carruagem directa, que entre Salamanca e Medina circulava no correio.

Esse comboio tinha ainda a vantagem de assegurar uma ligação mais rápida entre o Porto e as principaes estações do Douro. Constituiu pois um progresso incontestável e foi bem aproveitado pelo tráfego interno.

Para o tornar mais commodo acrescentou-lhe a Direcção do Minho e Douro um serviço de restaurante, confiado primeiro á Companhia dos *Wagons-lits* mediante uma garantia de receita mínima, que redundou no encargo de cerca de 2 contos annuais, e feito depois pelo arrendatário do bufete de Campanhã em carruagem do Minho e Douro obtida pela transformação de uma do Sul e Sueste.

Infelizmente, o movimento d'esse rápido foi exiguo, com a aggravante de não accusar tendência progressiva, apesar de se ter tornado tri-semanal em fins de 1911.

A estatística dos passageiros internacionaes e do rendimento bruto kilometrónico do comboio é, com efeito, a seguinte, relativamente á linha de S.-F.-P.

1905.....	2:563	1,16
1906.....	2:823	1,19
1907.....	2:784	1,00
1908.....	3:023	1,04
1909.....	3:014	1,10
1910.....	3:467	1,24
1911.....	(a)	1,02
1912.....	3:117	0,95
1913.....	3:173	(a)



(a) Faltam-me estes dados estatísticos relativos a 1911 e 1913.

A media kilometrica da receita, que era insignificante, baixou com a passagem do comboio a tri-semanal.

Na linha de S.-F.-P. esse comboio é separado por curto intervallo do correio, constituindo pois uma duplicação inutil para o trafego interno, aggravada ainda entre Fuentes-San-Esteban e Salamanca pela proximidade do *Sud-Express* ascendente, havendo pois ahí n'um espaço de menos de duas horas um trem-omnibus e dois rápidos, sendo estes absolutamente inuteis para o trafego interno, que mesmo no primeiro é insignificante.

O absurdo economico de tal situação impõe a uma linha pobre é aggravado pela complicação de serviço na estação de Salamanca á hora da chegada d'aquelles comboios, concorrendo alli com pequenos intervallos, além d'elles, um comboio de Medina e outro de Plasencia. O estacionamento simultaneo e as competentes manobras de quatro comboios, em estação em que faltam linhas e encravamentos que garantam a segurança, representam um encargo e um perigo, mal compensado pelo trafego.

Os inconvenientes do rápido Porto-Medina eram ainda agravados pelo encargo de tracção de 40 toneladas do restaurante e cozinha na extensa e fortissima rampa quasi ininterrupta da Barca a Hinojosa, de cuja continuação resultaria a inutilização de duas máquinas, que sem elle podem rebocar o rápido e que para quaesquer outros comboios não podem ser aproveitadas.

Apesar de tais sacrifícios improposituos, a Administração da S.-F.-P. aceitou-os para bem servir o Porto e foi mesmo sua a iniciativa em 1911 de tornar o rápido tri-semanal, para ir ao extremo limite da experiência.

Quando porém se estabeleceram as novas ligações rápidas Lisboa-Paris por acordo entre as seis companhias interessadas nesse trafego internacional, a consequencia lógica era torná-las extensivas ao Porto pelo itinerario directo Barca d'Alva, creando novos comboios que assegurassem as correspondencias em Fuentes-San-Esteban, isto é, a chamada *décalage* do rápido Porto-Medina.

As ligações por este dadas eram as do correio e persistiam, embora menos commodas; além d'ellas outras novas e muito apreciaveis se facultavam ao Porto, com a vantagem de furtar ao calor terrivel do Douro a travessia entre o Porto e Barca d'Alva.

A viagem Porto-Paris, facultada á 1.^a e 2.^a classes, com logares garantidos no rápido 9 do Norte, era reduzida a cerca de 37 horas em vez das 44 actuaes pelo rápido Porto-Medina, não tendo os passageiros d'este logares garantidos em Medina, e devendo os de 2.^a viajar em 1.^a no percurso hespanhol além d'essa estação.

Insistiu pois S.-F.-P. desde o começo por essa nova combinação de serviço, a que o Minho e Douro contrapoz as conveniencias do seu serviço interno, pois teria que substituir um rápido diurno bem aproveitado, por um nocturno, que reputava inutil para as relações internas.

Para S.-F.-P. qualquer dos comboios representava um sacrifício, pois em ambos era nullo o trafego interno e insignificante, ao presente o internacional.

As relações do Porto pelos novos rápidos podiam estabelecer-se pela Pampilhosa conforme as combinações levadas a effeito pelas companhias Portugueza e Beira Alta. O interesse de S.-F.-P. era ter um só serviço rápido, evitando o percurso de comboios entre Barca e Fuentes.

Qualquer outra companhia, attendendo exclusivamente ás suas conveniencias, suprimiria pura e simplesmente o rápido Porto-Medina.

Não procedeu assim S.-F.-P. no intuito de assegurar ao Porto as maximas vantagens. Em abril de 1912, depois de laboriosas e prolongadas negociações para a *décalage* do rápido, propôz ao Minho e Douro as seguintes soluções:

1.^a e de preferencia, novo rápido em substituição do actual, bi ou tri-semanal, dando ligação em Fuentes aos que se tinham estabelecido entre Fuentes de Oñoro e Me-

dina para as ligações recentemente criadas dos 9 e 10 do Norte com os 55 e 52 da Companhia Portugueza;

2.^a—supressão pura e simples do actual Porto-Medina, podendo o Minho e Douro desdobrar o correio entre Porto-Barca, se quizessem melhorar o seu serviço.

3.^a—limitação do rápido Porto-Medina ao percurso entre o Porto e Fuentes, fundindo-se, além d'esse ponto com o correio e prescindindo-se em qualquer das hypotheses do restaurante no percurso hespanhol.

Nada mais razoável.

Arrastou-se todavia o problema sem solução. Entretanto foi posta em circulação uma carruagem directa entre o Porto e Vilar Formoso, destinada a ir a Medina pelos novos rápidos da S.-F.-P. Quando tudo levava a crer que estava resolvida a mudança do horario do Porto-Medina, passando de diurno a nocturno, surgiram novos estudos, e por ultimo, o facto de ter sido refeito com esmero o restaurante do Minho e Douro, que um incendio destruiu, tem dado logo a querer-se utilizá-lo, invertendo as situações e subordinando, não o emprego do restaurante ao horario mais conveniente do comboio, mas este áquelle.

E preciso encarar o problema em toda a sua amplitude.

As relações internacionaes do Porto, como as de Lisboa, são infelizmente pouco importantes hoje, comparativamente com o que a situação geographica dos portos de Lisboa e Leixões dão direito a esperar. Podem desenvolver-se bastante, mórmente se o turismo tomar o incremento correspondente ás bellezas, pouco conhecidas ainda, do nosso paiz. Podem tambem definhar e tornar-se quasi nullas, pela concorrência dos portos hespanhóis.

A expansão colonial das principaes nações europeias é principalmente para o continente negro que hoje se orienta.

A França, a Alemanha, a Inglaterra, a Italia e a Hespanha procuram abrir alli campo largo á actividade económica dos seus naturaes. Estudam a construcção de caminhos de ferro e desde já se esboça um vasto plano de vias de comunicação, em parte realizado.

Pensa-se em chamar ao porto de Dakar a navegação transatlantica, dada a sua situação em frente de Pernambuco, a distancia relativamente pequena, bastando quatro dias para a travessia.

De Dakar viria o caminho de ferro a Marrocos procurar a facil travessia do estreito de Gibraltar, sendo até aventada a construcção de um tunnel para a ligação com a rede hespanhola.

Por outro lado essa linha ligar-se-hia com a rede ferroviaria argelina e com o interior do Soldão, assim como com a rede de caminhos de ferro da Africa de Sul.

Vaticina-se o aproveitamento d'essas linhas pelas relações da Europa com a America do Sul e a Africa.

Reclama-se por outro lado a construcção de uma linha mais directa de Vigo a Valladolid para atrahir áquelle porto um certo numero de relações transatlanticas.

Por muito largo que se faça a parte da phantasia audaciosa em todos esses planos, não se pôde contestar que resultam de uma aspiração tendente a realizar-se, desviando dos nossos portos o trafego, que para elles sonhamos.

Mandam pois o bom criterio e a previdencia patriotica que se faça o possivel para melhorar quanto antes as comunicacões internacionaes por Lisboa e Porto, conquistando, enquanto é tempo, clientela que não é impossivel conservar em boa parte, se ao itinerario através do territorio portuguez andarem adstrictas rapidez e comodidade.

Nesse sentido se deveriam conjugar todos os esforços, sem pruridos de rivalidades regionaes, e em obediencia a um plano bem estudado.

E preciso que os portos de Lisboa e Leixões satisfaçam a todos os requisitos exigidos pelas escalas transatlanticas. O *Sud-Express*, comboio diario de luxo, deve

offerecer as maximas commodidades aos viajantes ricos, limitando-se o mais possivel a duração da viagem.

Seria para desejar que houvesse n'elle uma carruagem directa para o serviço do Porto, seguindo pela Barca de Alva. A exiguidade d'essa corrente de trafego não comporta porém um comboio privativo.

Alem dos passageiros de luxo, ha a grande maioria dos que viajam em primeira e segunda classes, pretendendo fazer com relativa rapidez em boas carruagens modernas, quanto possivel directas, a viagem entre Paris e os portos da Peninsula, a preços reduzidos.

As companhias interessadas n'esse trafego, desde Lisboa até Paris, assentaram, depois de laboriosas combinações, em aproveitar e conjugar serviços existentes, creando-se os traços intercalares que faltassem.

Assim se chegou a obter os chamados rápidos, que permitem fazer a viagem em 43 horas e 20 minutos de Lisboa a Paris e em 42 horas e 37 minutos em sentido contrario, podendo esse trajecto ser ainda consideravelmente reduzido em duração e melhorado pela circulação directa de carruagens entre Hendaya e Lisboa e Porto.

A reunião do trafego das duas cidades no mesmo comboio torna mais viavel esse serviço e mais facilita as suas melhorias, álem de convir às relações entre Portugal e Hespanha.

Dar-lhe pois correspondencia desde o Porto pela adhesão do Minho e Douro à combinação ensaiada era assegurar aquella cidade novas ligações álem das do correio, que eram antes as unicas, pois o rápido Porto-Medina nem sempre novas assegura, sendo apenas um desdobramento de aquelle.

Pode, a principio, esse comboio ser oneroso, por não aproveitar o trafego interno.

Ou se faz, porém, a experiência para que d'ella se possa dizer o que do Porto-Medina permitem afirmar dez annos de trafego exiguo e estacionario, ou deixa o Porto de exigir sacrificios inuteis e pesados da linha de Salamanca, sujeita ao absurdo de lançar no mesmo sentido tres comboios, a curtos intervallos, com passageiros para um, quando muito.

Tres alvitres ha pois que comparar com senso pratico e sem pruridos de pueril emulação com Lisboa.

Criação do ramo portuense do *Sud-Express* por uma carruagem que circule entre Porto e Fuentes, o que difícil será conseguir, quando entre Medina e Hendaya já se prevê no verão a circulação permanente de duas carruagens de Lisboa e duas de Madrid e ainda eventualmente uma terceira de Lisboa.

Criação do rápido Porto-Fuentes em correspondencia tri-semanal com o rápido Lisboa-Paris, podendo o Porto apresentar nos outros dias da semana a correspondencia por Pampilhosa; é essa a boa solução.

Melhoramento do correio, pela circulação de uma carruagem AB directa entre o Porto e Medina suprimindo-se o rápido Porto-Medina, pelo menos no percurso hespanhol.

O desdobramento do correio entre o Porto e Barca proporcionava commodidades ao trafego interno do Minho e Douro e pouparia 3 horas no trajecto. O rápido ascendente partia do Porto depois das 11 horas da manhã e o descendente chegaria antes das 15 horas.

Não se querendo recorrer a essa combinação, por ser julgado mais vantajoso o grupo de rápidos que liga os 51 e 56 da Companhia Portugueza com as estâncias de águas de Pedras Salgadas e Vidago e que nos ultimos verões se fazia tres vezes por semana, podia o desdobramento do correio ser, como se fez em 1912, apenas entre o Porto e Rega, com a carruagem directa Porto-Medina.

Partiriam assim do Porto o correio pelas 8 horas e 15 minutos e o directo proximo das 10 horas. Esse rápido tri-semanal alternaria com o da tarde, conforme se fez em 1912.

A melhoria do correio não prejudicaria o estabelecimento dos novos rápidos partindo do Porto pela meia-noite e chegando pelas 9 horas da manhã.

Tem diligenciado o Minho e Douro que o seu rápido da tarde, que em 1913 partia do Porto ás 16 horas e 5 minutos, se fundisse com o Porto-Medina.

Comprehende-se as vantagens, para o seu serviço interno, d'essa fusão, mas tornar-se-hia impossível atingir o correio em Salamanca; quando muito haveria a correspondencia em Fuentes com o Sud ascendente.

No sentido descendente o serviço peiorava.

Na linha de S.-F.-P. o que convém, pelo contrario, é a suppressão do rápido em toda a sua extensão, ou pelo menos entre Fuentes e Salamanca.

Desdobrando o correio descendente na Barca, o rápido viria passar na Regoa á hora de se fundir com o que no verão parte d'allí pelas 14 horas e 38 minutos, assim de dar em Campanhã ligação com o 56 da Companhia Portugueza.

E o restaurante? perguntar-me-hão.

O restaurante circulando n'um comboio sem passageiros representa um encargo inutil, e por isso com razão se recusa a S.-F.-P. a rebocá-lo na rampa temível de Frengueda.

Ao Minho e Douro compete encontrar-lhe utilização n'outros comboios, pois como já atraç ponderei, não é a existencia de esse restaurante, que se queira trazer em serviço, que se deve subordinar o horario de comboios internacionaes visando, primeiro que tudo, a assegurar boas ligações.

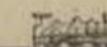
Qual das tres soluções que indiquei deve prevalecer?

Sendo quasi impossivel por completo a criação do ramo do *Sud-Express* privativo do Porto e dando os rápidos propostos ligações novas, são esses que se deveria experimentar, conjunctamente com a possível melhoria dos correios. Não os querendo fazer, ou sendo desanimador o resultado, lá tem o Porto as novas ligações por Pampilhosa.

Approxima-se a data em que começam a vigorar os horarios de verão. Urge assentar n'uma solução prática, sensata, que sirva o melhor possivel os legítimos interesses do Porto e não constitua para nenhuma das linhas interessadas encargo absurdo e sem compensação.

Posto o problema n'estas bases pelos competentes, facil é a solução.

J. Fernando de Souza.



A subida dos preços e o aumento do custo da vida

(388.5)

Já a *Gazeta* noticiou em tempos o aparecimento de um estudo sobre a alimentação das classes pobres, que a Repartição do Trabalho Industrial acabava então de publicar.

Na forma do costume foi a *Gazeta* o unico periodico que de tal fallou, e o jornalismo diario, o «grande formato», o «orientador da opinião publica» e outros epithetos com que se condecora, preferiu a litteratura do «grande e horrivel crime de Matacães» ou a narração pormenorizada da prisão de um arruaceiro, com a correlativa descompromenda ao regedor de Sarilhos de Baixo, que o não deixou rachar senão quatro cabeças, na feira de Santa Cunegundes de Alemfica.

O problema no entanto não se impõe sómente aos maduros que ainda tomam a serio o serviço publico, como sucede na repartição alludida, mas foi objecto de um estudo do Sr. John B. C. Kershaw, da Sociedade de Estatis-

tica de Londres, publicado com muitos graphicos no *Scientific American* de 21 de março ultimo.

Note-se ainda que o trabalho do Sr. Kershaw é o resultado do labor de alguns annos, como, logo de principio, o diz a revista americana a que nos abordamos.

«A inquietação industrial, que caracteriza todos os paizes civilizados do mundo na actualidade, escreve o «*Scientific American*» deve-se a muitas causas. Em artigo publicado em abril de 1912 no «*Engineering Magazine*», de New-York, o auctor *analysou* essas causas com certa minuciosidade e fundamento a sua opinião em que o aumento do custo da alimentação e a subida do conforto e luxo pedido pelos trabalhadores, são as duas causas primarias d'este desassossego e do pedido geral de mais altos salarios».

No artigo agora publicado pelo «*Scientific American*» o Sr. Kershaw baseia-se não só n'uma publicação importante que o departamento de estatística do Board of Trade (Repartição do commercio) de Inglaterra, deu à luz em 1913, sob o nome de «Custo da subsistencia das classes trabalhadoras» (*Cost of Living of the Working-Class*), mas tambem em varios trabalhos dos Annaes da Academia Americana de Scienzia Politica e Social e dos professores Dickson e Fisher, apresentados no congresso de Birmingham da Associação Britânica para o adeantamento das sciencias e outros mais.

Depois de indicar as fontes que lhe serviram para o seu estudo, o Sr. Kershaw inicia o estudo do aumento do custo da alimentação, tomando como base os elementos que lhe forneceu a pagina 62 da introdução sumaria do relatorio do «Board of trade» sobre o custo da subsistencia.

Encontrou alli os «index numbers» das variações de nível dos preços dos elementos, tanto no Reino-Unido, como nas colonias e em paizes estrangeiros desde 1900 até 1912.

Com aquelles valores, o Sr. Kershaw organizou quatro diagrammas, em que, por meio de curvas parabolicas, dá ideia das mudanças de preços da alimentação no Reino-Unido, Russia e Estados Unidos; França, Hollanda e Alemanha; Austria, Italia e Noruega e finalmente Australia, Canadá e Nova-Zelandia. Essa comparação de preços agrupando os paizes tres a tres, tem um certo fundamento, se se considerar a sua predominancia territorial para os Estados Unidos e Russia e Alemanha e França, o seu desenvolvimento costeiro para a Noruega e Italia e ainda por outras considerações que de resto se não expõem no artigo referido.

Nota-se porém que, tomando como 100 o preço da alimentação em 1900, foram quasi insensíveis as variações até 1906 no Reino-Unido, subiram consecutivamente até 1908, mantendo-se durante perto de um anno, tornando a subir vagarosamente até 1911 e de ahí por deante ascendendo de 109 a 115.

Na Russia, o movimento do custo da alimentação é extraordinariamente torturado. Passa de 100 a 107 desde 1900 a 1902, para descer a 102 em 1903, em que retoma o movimento ascensional, por vezes vertiginoso, até 1907, em que atinge a cota 130, estando a 115 no anterior. Durante um anno mantém-se na cota 130, desce vagarosamente a 127 em 1909, a 116,5 em 1910, ficando em 121 em 1911.

Nos Estados Unidos é sempre ascensional a curva dos preços até 1908, com pequenas permanências na cota 111 em 1902 e 113 em 1904 e parte de 1905. Atinge 126 em 1908, baixa levemente a 123 em 1909 para subir a 140 em 1910 e parar em 139 em 1911.

Não menos interessantes são as curvas do diagramma relativo à França, Hollanda e Alemanha. N'este ultimo paiz pôde dizer-se que a subida é constante, pois que as baixas de 106 a 105 desde 1902 até 1904 e as de 118 a 116 de 1906 até 1908 são insignificantes, qua do se notar que em 1911 estava o preço da alimentação em 128.

A França é de entre os paizes europeus estudados pelo

Sr. Kershaw o unico em que o preço da alimentação desce a 95 em 1902 e 1906, conservando-se sempre inferior a 100 até esta epocha. Mas já em 1907 atinge a cota do plano de comparação, isto é 100, fica em 102 no anno seguinte, volta a descer a 100 em 1909 para atingir vertiginosamente 117 em 1911, ficando em 115 em 1912.

Na Hollanda a subida é quasi regular, dando a inspecção do graphico quasi a ideia de uma curva susceptivel de se exprimir por uma equação algebrica desde 1905 até 1910.

A este proposito escreve o Sr. Kershaw: «Na Hollanda a subida foi firme e continua, e, na forma, a curva approxima-se da do Reino-Unido, acabando em 1912 na cota 123 com 115 para a Inglaterra. Pode observar-se que a Hollanda e o Reino-Unido são os dois paizes livre cambistas da Europa, (1) e portanto, se o livre cambio embaratece a alimentação, como o declararam os seus defensores, esperar-se-hia achar a subida dos preços, muito menos affectada do que nos paizes altamente proteccionistas. Os diagrammas I a IV mostram pelas suas curvas se é justificada esta asserção, mas o auctor d'este artigo não se atreverá a decidir, porque saharia do intuito que se propoz, que se limita a apresentar factos.

Na Austria os preços conservam-se na cota 100 em 1900 e 1901, descem a 99 em 1902 e de ahí por deante sobem sempre firmemente, para acabarem em 135 em 1912.

Na Italia conservam-se os preços, como em França, inferiores a 100 até 1906, mas de aquelle anno por deante sobem sempre para findarem em 120 em 1912.

No entanto, as curvas mais torturadas alem da russa são as da Nova Zelandia e da Australia. De 110 em 1902, desce esta ultima a 95 em 1904, sobe a 101 no anno seguinte, conservando-se n'esta cota em 1906, baixando a 98 em 1907, mas de ahí por deante affasta-se da cota 100 ficando em 106 em 1908 descaindo a 103 até 1911, mas então eleva-se rapidamente a 116.

O Sr. Kershaw faz varias considerações que merecem ser aqui resumidas em referencia a estas colonias inglezas.

Cada uma d'ellas produz e exporta em grande quantidade generos alimenticios para a mãe-patria, escreve, e contar-se-hia encontrar que a subida dos preços da alimentação n'estes paizes productores fosse menos nitida do que no Reino-Unido ou n'outro paiz industrial europeu. Só n'um caso se dá isso. Com a Australia em que só depois de 1911 os preços ultrapassaram a cota de 103 e em todo o periodo anterior a media foi de 103,5.

Na Nova-Zelandia, o curso dos preços foi mais irregular e a curva sobe a 109 nos annos de 1902 e 1903, attingindo um maximo de 117 em 1908. A cotação dos preços na Nova-Zelandia mostra assim uma percentagem media de aumento maior do que no Reino-Unido. A curva dos preços no Canadá é no entanto a mais interessante, porque n'este paiz o aumento do custo dos generos alimenticios foi mais evidente do que em qualquer região industrial ou manufactureira, e a curva subiu firmemente até atingir a cota extraordinaria de 151 em 1912 ou um aumento de 51 por cento quando se compara com os preços de 1900.

Em relação á carestia, com referencia a 1911 ou 1912 collocam-se, sob o ponto de vista da alimentação, os diversos paizes na ordem decrescente seguinte: Canadá 151, Estados Unidos 139, Japão 138, Austria 135, Belgica 132, Alemanha 130, Hollanda 123, Russia 121, Italia 120, Noruega 119, Nova Zelandia 116, Australia 116, Reino-Unido 115, França 115.

Alem d'estes dados interessantes e tanto quanto o permite o exame sumario dos graphicos organizados pelo Sr. Kershaw, nota-se que, durante os seis ultimos annos, a subida de preços nos generos de alimentação é eviden-

(1) Deve tambem contar-se a Dinamarca, que não figura nas estatísticas do Sr. Kershaw.

tissima tanto nos paizes industriaes como nos agricolas e que o aumento para 1911, 1912 e 1913 ha de ser maior do que nos antecedentes.

Expostos os factos, passa o Sr. Kershaw a investigar as causas do aumento do custo da alimentação.

Naturalmente voltam a aparecer, sob outra forma, as doutrinas de Malthus e as antimalthusianas, mas de tal feito que o auctor do artigo do «Scientific American» diz que as opiniões dos economistas chegaram ao periodo acerbo da divisão (*sharply divided upon this question*).

Assim o professor H. N. Dickson, no Congresso de Birmingham, de que já se fallou, dizia em setembro passado, «que não desejava dar uma nota de alarme indevida ou sugerir que estamos em perigo imminente de penuria, mas bom seria, até como suspeita, verificar se a nossa informação é adequada e digna de confiança e se são exactas as nossas conclusões».

Para fundamentar estas palavras notava que a população do mundo inteiro annualmente se aumenta com vinte milhões de pessoas, e que a agua cobre as tres quartas partes da superficie do globo, de modo que só um quarto é que é applicável à sustentação da vida humana.

Corrobora o parecer do professor Dickson o Sr. Chiozza Money, economista liberal inglez, em artigo recente; cuja passagem seguinte é digna de reparo.

Todo o genero humano tem como suporte não mais do que cerca de cincuenta milhões de milhas quadradas de terra, das quaes não pequena fracção é constituida por desertos ou por terrenos inhabitaveis por outras razões. Poucas são as parcelas do mundo particularmente favorecidas em suprimentos de força, tales como carvão, óleo mineral ou agua.

Está já quasi tirado o lucro (*already creamed*) das minas facilmente exploraveis de ferro, cobre, estanho, chumbo etc, com resultados que se manifestam nos preços. Da madeira está usando o mundo mais rapidamente do que crescem as florestas e temos o facto extraordinario de algumas espécies de madeira já serem raras no vasto territorio dos Estados Unidos da America que possuia algumas das mais bellas florestas do mundo, que rapidamente mutilou.

Em contraposição aos terroristas, o professor Irving Fisher, da Universidade de Yale, onde ensina Economia Política, atribue o encarecimento da alimentação e outros generos à maior abundância do ouro.

Nº artigo sobre o lado monetário do problema do custo da vida (*The Monetary Side of the Cost of Living Problem*) publicado no 48.º volume dos Annuais da Academia Americana de Ciencia Politica e Social (julho de 1913) e n'uma memoria para o congresso de Birmingham já referido, expõe muitos argumentos com que se acredita que a subida actual dos preços é devida ao excesso de moeda e de credito, mais do que à escassez de alimento e de outras mercadorias. O seu argumento capital baseia-se no facto de que os periodos de preços elevados nas epochas transactas coincidiram com algum descobrimento recente ou com mais activa exploração dos jazigos de ouro do mundo, e que os periodos de baixos preços corresponderam igualmente à calmaria ou retrocesso na produção do metal precioso.

«A subida dos preços durante os ultimos quinze annos, escreve o Sr. Fisher, não só foi grande mas geral. Aplica-se a quasi todos os generos e a todos os paizes que consideramos. Se praticamente todas as creanças de certa escola caissem doentes simultaneamente com febre typhoide, suspeitariam com razão que o germem provém de alguma origem commun. Se os preços de muitos artigos sobem simultaneamente tambem, parece-me que muito razoavelmente attribuiremos esta subida a um factor commun, de preferencia a varias causas isoladas referentes a essas regalias consideradas separadamente.

Por outra, sobre a base de probabilidades, é razoavel supôr que a subida geral dos preços, actualmente, é devida a um factor commun. Desde que se liga cada preço ao ouro e que aumentou o abastecimento de ouro durante os ultimos quinze annos, não nos parece fóra de propósito suspeitar, senão convencermos-nos, de que a este facto se deve a presente alta de preços. Nenhuma outra causa commun importante se apresenta».

Seguidamente á exposição dos pareceres dos dois campos adversos o Sr. Kershaw mostra-se eclectico, inclinando-se a que ambas as causas apontadas teem influencia na subida dos preços dos alimentos e de outros artigos necessarios para a vida. Segundo elle, tanto o crescimento da população e a sua correlativa necessidade de conforto, como o menor poder liberatorio do ouro e da prata e a maior facilidade de credito, teem influencia sobre a subida do preço dos generos necessarios para a sustentação, mas declara muito lealmente que não pode medir a influencia de cada uma de aquellas causas.

No entanto, procura responder á pergunta que interessa a toda a gente, isto é, se a subida que se nota tem ou não tendencias para continuar.

Diz com razão que é esta a questão capital, tanto para os compradores como para os vendedores.

Só encontra dados a este respeito no relatorio já mencionado do Board of Trade, que apresentou a cotação de venda por atacado (*wholesale*) de 47 artigos de consumo no Reino-Unido desde 1871 até 1912.

Com os dados d'aquelle relatorio organiza um graphic em que toma como base o anno de 1900 atribuindo-lhe a cota 100 e exprimindo os valores por «index-numbers» relativamente á dita base.

«O diagrama V, escreve, dá estes valores na forma de uma curva que certamente exprime o pequeno conforto relativamente aquelle que pesadamente se alcançou com a subida dos preços desde 1900. Comparados com os preços correntes no Reino-Unido desde 1870 até 1880 os preços actuaes são baixos e se a historia é a repetição de si propria, muitos annos se passarão antes de atingir o ponto maximo da curva para que se inicie a descida para preços mais modicos. Muitas coisas mudaram no entanto na orientação do commercio e da industria, a partir dos annos que se seguiram á guerra franco-allemã, e é completamente possível que uma analogia com o passado seja neste caso um guia pouco seguro para a previsão de acontecimentos futuros. Prova-se no entanto pelo seguinte extracto da memoria do professor Fisher á Associação Britânica, que algumas autoridades acreditam que se confronta perante nós uma era de preços elevados: «A situação parece indicar a muitos de nós outros que a subida dos preços no mundo é permanente e que igualmente se aggravará nos annos futuros. N'estas circunstancias, embora não possamos appellar immediatamente para remedios por falta de sufficiente acordo, apoderemo-nos sem demora dos dados necessarios para poderem levar-nos a tal acordo.»

Como conclusão, o Sr. Kershaw propõe de acordo com o professor Fisher, que se convoque um congresso internacional para examinar o problema e n'esta ordem de ideias transcreve ainda uma passagem da memoria já tão citada do referido professor.

Esse congresso teria a vantagem de reunir os competentes em assumtos de economia social; trariam alli todos as suas opiniões sobre um problema em que o engenheiro Frederico Le Play, baseia o seu sistema de ciencia social, assentariam nas bases de um inquerito que simultaneamente se faria em todas as nações, fixar-se-hia definitivamente a importancia do cooperativismo, como processo eliminatorio de escusados intermediarios e principalmente determinar-se-hia o que os Ingleses denominam *life-standard*, que os Alemaes chamam *Volkswirtschaft* e a que nós outros, de acordo com a terminolo-

gia económica que nós vêm de França, damos o nome de «níveis da vida».

Não é esta, nem a menos clara nem a mais descabida das denominações referidas, pois que, sem ambiguidade, dá a entender que o salário, em cada profissão, deve corresponder às necessidades materiaes e intellectuaes do salariado, facultando-lhe ainda os meios de desenvolver a sua capacidade de previdencia, não só para obviar aos casos de incapacidade pessoal, mas para garantir por sua morte a subsistência d'aquelles a quem deve amparo e protecção.

Das centenas de congressos que todos os annos se reunem, é este um dos que mais proveitosos resultados immediatos proporcionará, mas talvez seja um dos mais difíceis de realizar, porque interessa muita gente e trata de uma questão que exige um estudo aturado e sobretudo cheio de imparcialidade.

Mello de Mattos.





MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e relativa ao 1.º semestre do ano económico de 1913-1914, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 27 de Março, que à mesma Companhia seja paga a quantia de 134.557\$98(6), como liquidação da garantia de juro no primeiro semestre do ano económico de 1913-1914.

Paços do Governo da República, em 2 de Abril de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Atendendo a que o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de ampliação das instalações do apeadeiro de Avanca, linha do Norte, ao quilometro 293.8, para ser considerado estação, está em termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, aprovar o referido projecto e autorizar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a transformar em estação o actual apeadeiro de Avanca.

Paços do Governo da República, em 2 de Abril de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha do Vale do Vouga, apresentada pela companhia concessionária deste caminho de ferro e referente ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de dezembro de 1913 (1.º semestre do ano económico de 1913-1914), está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 3 do corrente, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 35.489\$72(4), como liquidação desta garantia de juros, devendo, porém, esta liquidação ser considerada provisória, enquanto não for feita a medição definitiva da linha.

Paços do Governo da República, em 6 de Abril de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Repartição de Obras Públicas

RECTIFICAÇÃO

No Diário do Governo, 2.ª série, n.º 63, de 18 de Março de 1914, a p. 931, col. 1.ª, linha 22.ª, onde se lê «margem esquerda», deve ler-se «margem direita».

1.º Repartição da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, em 3 de Abril de 1914. — O Engenheiro, Chefe de Repartição, Manuel de Sousa Brandão.

N. da R. — Nesta conformidade, fica também rectificada a linha 37 da columna primeira, pagina 103, do nosso numero anterior.

Direcção Geral de Agricultura

Repartição Técnica

Tendo em atenção o disposto no artigo 3.º, da lei n.º 122, publicada em 27 de Março próximo passado, que autorizou o Governo a ceder à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses uma superfície de 2.240 metros quadrados de terreno do pinhal do Valado, junto à estação desse nome, recebendo por troca, da mesma Companhia, uma parcela do leito do antigo caminho de ferro americano da Marinha Grande a S. Martinho do Porto, com a superfície de 18.112,291; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que o engenheiro silvicultor, chefe da 3.ª Secção Florestal, seja autorizado, na qualidade de delegado do Governo, a proceder à referida troca, pela forma e nos termos preceituados no já citado artigo 3.º da referida lei n.º 122.

Paços do Governo da República, em 3 de Abril de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

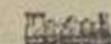
Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTRARIA N.º 134

Atendendo a que a Associação Filantrópica dos Alunos da Escola Médico Cirúrgica do Porto passou a denominar-se Associação Filantrópica dos Estudantes de Medicina do Porto: manda o Governo da República Portuguesa autorizar a concessão de bilhetes de identidade aos sócios desta Associação, nos termos da concessão feita, por portaria de 15 de Dezembro de 1910, aos sócios da Associação Filantrópica dos Alunos da Escola Médico-Cirúrgica do Porto.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 2 de Abril de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.



Caminho de ferro eléctrico de Madrid á fronteira francesa

Relata o nosso estimado colega de Madrid, a *Gaceta de los Caminos de Hierro*, que continua sendo objecto de vivos comentários o projecto do Governo de estabelecer uma nova comunicação directa entre Madrid e a fronteira francesa, por meio de um caminho de ferro de tracção eléctrica e via dupla, dominando sobretudo a oposição a uma ideia que se considera pelos menos inopportunâ.

O nosso alludido colega transcreve o seguinte artigo, da *España Económica y Financiera*:

«Ponhamos de parte, ao fazermos o estudo d'este projecto, a questão previa de saber se o digno ministro do Fomento procedeu ou não constitucionalmente, ao ordenar o estudo de um caminho de ferro, sem annuencia do Parlamento. O Sr. Ugarte defendeu-se d'esta acusação com grande habilidade; e, portanto, limitemo-nos a examinar os caracteres essenciaes do projectado caminho de ferro. Mas digamos primeiro que é chocante que esses caracteres fiquem decretados *ex cathedra*, quando, segundo se declara na *Real orden* que estabeleceu o estudo do projecto, não se trata senão de estudar, ideia que briga com a disposição clara e expressa de que o caminho de ferro ha-de ser:

- 1.º de via dupla;
- 2.º de via francesa;
- 3.º de tracção eléctrica;
- 4.º explorado pelo Estado.

Que porvir pode ter este caminho de ferro? E' o que convém, primeiramente que tudo, examinar.

O projecto, segundo o decreto, seguirá a linha mais directa possível entre Madrid e a fronteira francesa, sahindo de Espanha por Navarra. Dois vales podem servir, ao

sahir de Madrid: o de Henares e o do Jarama. O primeiro serve já para o caminho de ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante e para o ramal de Torralba a Soria. E', pois, provavel, que, para evitar esta concorrença inutil e desastrosa n'um paiz de trânsito assim limitado, seja escolhido o valle do Jarama.

O salto de uma para outra bacia orographica será assim menos difícil que os das linhas de Segovia e Avila. Mas novas dificuldades orographicas se apresentarão ao passar-se a divisoria entre o Douro e o Ebro, e, finalmente, deparar-se-ha com o obstáculo dos Pyrenéos. Nestas tres etapas do projecto, as velocidades terão de ser em extremo prudentes, as curvas apertadas, e fortes os declives. Forçoso é recordá-lo, a quem se lhe affigura que em matéria ferro-viaria a linha recta seja o mais curto caminho entre dois pontos, pois que o relevo do terreno impõe um apertado limite à velocidade, e, por conseguinte, amplia as distancias apparentes. E depois, as dificuldades orographicas traduzem-se em pontes, tunneis, trincheiras e muros de supporte; isto é, em muito capital immobilizado.

Vejamos o trânsito provável. De todas as regiões que atravessa, a unica susceptivel de constituir uma corrente commercial de certo valor para justificar a construção, é a de Rioja. D'esta região, cujo passado esplendor tende pouco a pouco a resurgir, a mais importante producção é, como se sabe, o vinho. O unico caminho que de todo o tempo tem tomado este producto, sobretudo desde que a França quasi nos cerrou as portas, é o de Bilbao. O caminho de ferro de Tudella a Bilbao não tem melhor fonte de receita. Subsiste ainda um escasso trânsito até á fronteira francesa, por Irún. Esta amostra de trânsito de Rioja com a França e a fraca corrente commercial que a mesma região poderia sustentar com Madrid, seriam os principaes recursos da nova linha ferrea.

O caminho de ferro projectado, embora isto deslustre o epitheto de internacional com que se pretende adorná-lo, seria, portanto, um caminho de ferro puramente local.

Por outro lado, devem ter presente os que facilmente se entusiasmam com a abundancia de meios de comunicação e sonham com as vantagens da concorrência, que a concorrência livre em matéria ferro-viaria não tem servido até hoje senão para o excessivo encarecimento dos transportes, nos paizes que por carecerem também de principios científicos de governo, julgaram ver n'ella uma como panacea universal. Um exemplo, conhecido por todos os tractadistas, é a Inglaterra. Apesar do trânsito, verdadeiramente enorme, que mantém poderosissimas correntes de circulação entre os seus grandes nucleos de população, os Ingleses vêem-se obrigados a pagar pelas mais caras tarifas do mundo, o erro inicial de haverem construído linhas em excesso entre os seus grandes centros industriaes. Não deve perder-se de vista que, em empresas d'esta magnitude, que tão directamente afectam a vida nacional, qualquer que seja a forma que assuma a obra publica — companhia particular, gerencia municipal, districtal ou do Estado, ou a régie — o problema apresenta sempre para a nação os mesmos caracteres: a criação de uma rede de comunicações com o dinheiro da nação. A esta forma ultima se reduzem as cousas, automaticamente, e cedo ou tarde, na prática. O paiz tem que aguentar com a carga das suas instalações, quer o façam pagando tarifas, quer pagando impostos, que por seu turno satisfarão os encargos do juro da dívida publica. As nossas duas comunicações ferro-viarias com a França, para que bastam e sobram as linhas existentes, serão em breve dotadas com mais tres linhas. Parece-nos evidente que um sexto traço de união não poderá ser já productivo, e pesará com todo o peso de muito capital immobilizado, sobre as cinco linhas actualmente em exploração. E isto será tanto mais sensível quanto é certo que o dinheiro do Estado que se pretende despejar aqui, de forma não já improductiva, como até mesmo negativa, poderia muito melhor ser em-

pregado abrindo ao trânsito e à colonização interna as numerosas regiões hespanholas que d'isto mesmo necessitam, como sejam os ferteis torrões do norte da Galiza».

N'um outro periodico, barcelonez, *Industrias Modernas*, a propósito do projecto d'este caminho de ferro, deparam-se-nos as seguintes linhas:

O projecto de caminho de ferro directo, antes que a rede de caminhos de ferro secundarios e estratégicos se tenha estabelecido em Hespanha, é uma combinação idealista a mais.

As regiões todas de Hespanha respondem com clara oposição, e o comicio de Saragoça, realizado em 14 de fevereiro, protesta:

Primeiro: que desapareçam os obstáculos que dão origem ao atrazo da terminação do Canfranc, que tanto prejudica a nossa região, fixando-se com urgencia o local da estação internacional.

Segundo: que a dita estação se installe em Zaragoza.

Terceiro: que se colloque até ella o terceiro carril, para que a nova via tenha a largura internacional, e

Quarto: que, uma vez abertas as Cortes, seja lido o projecto do caminho de ferro Zaragoza-Caminreal».

Nesse comicio predominou a opinião de que enquanto o Estado se não encontrar em melhor situação económica, deve desistir de construir ou nacionalizar novas vias ferreas sem que tenham carácter puramente militar, e em caso algum sem abrir previamente uma larga informação para que o paiz manifeste as suas opiniões sobre esses assuntos.

Os deputados e senadores que representam em Cortes a região aragoneza compromettem-se a defender este critério, que é o nosso, porquanto não pôde haver qualquer dúvida acerca da inopportunidade do Governo em tratar de construir um caminho de ferro para servir as nossas relações internacionais com a França, perfeitamente attendidas com as duas linhas já em exploração e pelas que está obrigado a levar a cabo, de acordo com o convenio internacional celebrado entre a Hespanha e a França.

A naphtalina nos motores de explosão

O custo progressivo do petróleo faz com que os constructores de motores procurem substitui-lo por outro produto, que, trazendo economia, esteja ao alcance de todas as indústrias, e esse produto é a naphtalina.

Pelas experiências ultimamente realizadas, demonstra-se que a naphtalina funde a 120°, aproximadamente; que o consumo n'um motor de 8 cavalos, com 595 voltas por minuto, é de 0,49gr.342 por cavallo-hora; a meia carga e com 558 voltas, é de 0,49gr.495, e sem carga e com 600 voltas, de 0,49gr.930.

As vantagens obtidas em tres experiências, são: que o seu funcionamento é muito regular, e que não ha necessidade de olhar pelo motor, além da do preço da naphtalina ser sómente de 2 escudos por 100 kilogrammas.

Confeitoraria Marítima

Foi há dias inaugurada a nova instalação d'esta antiga confeitoraria da rua do Corpo Santo.

A nova casa é um modelo de construção, muito elegante e satisfazendo todos os requisitos para o fim a que se dedica.

Esta casa foi fundada em 1868 pelo nosso antigo assignante, Sr. Joaquim Pestana dos Santos, e é seu actual proprietário seu sobrinho, o Sr. José Fernandes da Silva, a quem desejamos todas as prosperidades a que tem jus pelo incessante trabalho quo dedica ao seu mister, e a quem ao mesmo tempo agradecemos o convite feito a esta Redacção, para assistir á festa inaugural.

VIAGENS E TRANSPORTES

Bilhetes circulares

Agradou aos nossos leitores a criação dos **novos bilhetes circulares** que posemos a venda desde 1 do corrente e que permitem:

O bilhete M—A **ida a Hespanha**, para viagem na **Andaluzia**, sahindo por Badajoz e entrando pelo Algarve;

O bilhete N—A **viagem circular** Beira-Baixa—Beira-Alta—Porto—Oeste—Lisboa;

sendo aproveitados por alguns dos nossos assignantes, logo no primeiro momento em que tivemos os bilhetes preparados.

Estes e os outros 12 itinerarios que anteriormente creámos, permitem satisfazer a todos os desejos de quem queira fazer **qualquer excursão no paiz**, ou ser aproveitados mesmo para ir ao estrangeiro.

Com a maior vulgarização que projectamos fazer em breve tempo, estes bilhetes serão extraordinariamente aproveitados no proximo verão.

Um *leitor assiduissimo*, que não nos diz para onde escrever-lhe, nos pergunta se «invocando essa qualidade» pôde tomar d'esses bilhetes para si e sua familia.

A concessão que fizemos aos nossos assignantes é latitudinaria a quantos se interessam pelo nosso jornal, e portanto não pomas duvida em satisfazer a vontade a quem, com tanta assiduidade, nos lê.

Faça a sua requisição e será servido todo aquelle que estiver n'estes casos.

A's pessoas das provincias que nos fazem frequentes perguntas sobre se podem, da sua terra, utilizar d'estes bilhetes, devemos repetir que sim, porque elles **todos** são utilizaveis **para começar a viagem em qualquer ponto do trajecto**.

Enviamos, pois, na volta do correio, registados, a quem mandar a respectiva importancia, pura e simples; porque até os portes e registo são de nossa conta.

Festas da cidade de Santarem

A comissão organizadora das festas da cidade de Santarem, que hão de ter lugar nos dias 16 a 19 do proximo mez de maio, já tem elaborado o seu magnifico programma, que ha de chamar grande concorrência de forasteiros aquella linda cidade de tão gloriosas tradições.

D'entre os muitos e interessantes numeros d'esse programma, figura uma grande parada agricola que está despertando grande entusiasmo entre os lavradores da região; uma festa de aviação em que tomará parte o conhecido aviador Sallès; um imponente cortejo cívico com carros ornamentados e no qual figurarão representantes de todas as classes sociaes.

Haverá tambem brilhantes illuminações, fogos d'artificio, jogos esportivos e ainda outros numeros de grande sensação, entre esses duas magnificas touradas, nos dias 17 e 19.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes establece por essa occasião serviço especial de bilhetes a preços reduzidos de varias estações para Santarem e volta, pelos comboios ordinarios.

No proximo numero daremos os preços d'esses bilhetes.

Feira e touradas em Badajoz

Lavra já grande entusiasmo entre os amadores portuguezes de tauromachia, pelas touradas que se anunciam para o proximo mez de maio em Badajoz, por occasião da

importante feira annual que terá logar nos dias 10 a 14.

Segundo nos informam, as festas que a Camara de Badajoz está preparando hão de ser imponentes, e nas toureadas entrarão os principaes artistas hespanhoes.

Como nos annos anteriores, os caminhos de ferro portuguezes fazem por essa occasião serviço a preços reduzidos para Badajoz.

Ascensores da estação do Rocio

Foi inaugurado no dia 6 d'este mez o serviço de um dos novos ascensores electricos da estação do Rocio, devendo em breve tempo estar concluida a installação do outro.

A venda dos bilhetes é feita exclusivamente nas bilheteiras do vestibulo inferior da estação e na «Consigne».

A lotação de cada ascensor é de 20 passageiros, e o preço de cada bilhete de 1 centavo, havendo á venda, como referimos no nosso numero anterior, carteiras de 10 bilhetes ao preço de 10 centavos.

Nos novos ascensores não é permittida a passagem a pessoa alguma sem ir munida de bilhete, inclusivamente os empregados da Companhia; os proprios Directores e Administradores tem de adquirir bilhete de passagem.

Tambem nas bilheteiras do vestibulo inferior da estação se encontram á venda bilhetes ao preço de 6 centavos que dão direito á subida no elevador e entrada na gare.

Tarifa internacional n.º 302 de pequena velocidade

Entrou hontem em vigor a nova tarifa internacional n.º 302 de pequena velocidade, à qual já nos temos referido, e que veiu substituir a do mesmo numero que se achava em vigor desde 1909 para o transporte de volumes indivisiveis e objectos de grandes dimensões entre Portugal e França.

Com este numero distribuimos esta tarifa.

Viagens de recreio aos domingos e dias feriados

Segundo nos informam a Companhia Portugueza tenta pôr este anno em vigor desde maio até outubro, a tarifa n.º 7-bis de grande velocidade para viagens de recreio aos domingos e dias feriados, nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto e para estações que servem as principaes praias e thermas, tarifa que no anno passado foi recebida com geral aplauso e que teve magnifico aproveitamento pelo publico.

Não seremos nós que pouparemos os nossos louvores a tão util medida, como a tudo quanto seja tendente a desenvolver o excursionismo entre nós.

Transportes de acidos em vagões com recipientes cerânicos, pertencentes aos expedidores

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acaba de submeter á homologação do Governo um projecto de ampliação ás suas tarifas especiaes n.ºs 4 e 14 de pequena velocidade pelo qual são incluidos na primeira d'essas tarifas os acidos azotico, sulphurico e chloridrico em vagões providos de recipientes cerânicos e pertencentes aos expedidores ou por estes postos á disposição do caminho de ferro, os quaes ficam subordinados ás condições estabelecidas na tarifa n.º 14 que regula o transporte em vagões de propriedade dos expedidores.

Para o transporte dos vagões carregados de acidos, estabelece a tarifa o preço de 2\$60 por tonelada quando efectuados de Lisboa-C. S., Alcantara-Terra ou Mar, Caes do Sodré, Caes de Santos até Povoa e Vendas Novas-transito,

para as de Gaia ou Campanhã (local ou transito) sem reciprocidade.

Para quaisquer outros percursos os preços da 4.^a serie cujas bases decrescentes vão desde 1,616 centavos até 0,932 por tonelada e kilometro.

As taxas serão calculadas pelo peso liquido da carga, considerada a bonificação pela utilização do material previsto na tarifa 14 — 0,5 centavos por vagão e kilometro do percurso.

Para o cálculo do peso do carregamento são adoptadas as densidades por cada litro de: 1,4332 para o ácido azotico e agua-forte; 1,180 para o chloridrico, e 1,580 para o sulphurico.

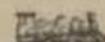
Para o transporte dos vagões quando em vazio, providos ou não dos recipientes ceramicos, estabelece a tarifa a 5.^a serie, base de 0,2 centavos por tonelada e kilometro.

Nos preços dos transportes em cheio, (4.^a serie) não estão comprehendidos os direitos das evoluções e manobras (20 centavos); nos da 5.^a serie — transportes em vazio — estão esses direitos incluidos.

Os preços da 4.^a serie serão aplicados ao peso correspondente à capacidade total dos reservatórios, por fracções indivisíveis de 100 kilos e com sujeição ao mínimo de 10 toneladas ou pagando como tal; os da 5.^a serie, ao peso efectivo do material, por tonelada indivisível.

A tara dos vagões não deverá exceder o peso máximo da carga que elles deverão comportar; havendo excesso, será esse taxado como carga.

Eis em resumo as principaes condições da nova tarifa, que, estamos certos, o Governo se apressará a aprovar, visto que representa um importante auxilio á industria nacional, e se destina a estabelecer um trânsito novo para o caminho de ferro.



Stulta lex...

O conhecido aphorismo *dura lex sed lex*, tão empregado em direito e fóra d'elle, pôde bem no nosso paiz e com lamentavel frequencia, ser paraphraseado pelo que adoptamos acima, como título d'esta notícia.

Os nossos legisladores, d'uma prolixidade que gauha o record entre todos os paizes, teem a preocupação de fazer leis complicadas, confusas, que peccam sempre por incompletas, apesar da enormidade da sua extensão e do grandioso numero dos seus artigos, capítulos, parágrafos, alíneas, referencias, etc.

Qualquer diploma d'estes obriga o que quer estudá-lo a compulsar toda a outra legislação e muitas vezes até não só a geral como a especial, baralhando-se a forense com a commercial, a agricola, a maritima e quantos ramos constituem essa frondente arvore que faz a fortuna dos nossos advogados e empregados do foro e das instituições publicas, pela facilidade com que o povo, pelo emaranhado da rede que lhe extendem, se deixa cahir n'ella, por mais que tenha, por prudencia e carácter, o desejo de ser fiel compridor dos seus títulos.

Foi sempre o nosso defeito fazermos leis apertadas e que, por isso, são muros compridos, e eriçados de agudas pontas em que o publico se fere, ou de profundos alçapões em que elle cae por mais cauto que seja.

Mas entre estas, sobreleva a todas a famigerada lei do selo, que é, de todas, a mais capciosa em castigos e multas, como a que melhor se presta a interpretações mirabolantes por parte dos fiscaes, ardendo em excessos de zelo, para, avolumando as receitas que teem que fiscalizar, provarem o seu bom serviço ao Thesouro publico.

Não é o principio de Cicero *legem ferre alicui*, mas o de Suetonio, *legibus aliquem aggredi*, o que se exerce nas nossas repartições publicas.

Dois exemplos do que ha pouco sucede com quem

escreve estas linhas, provam o que avançamos e que não o escrevemos pôr mero prurido de criticar as nossas repartições publicas.

Publicou-se o *Manual do Viajante*, e tendo elle uma secção d'annuncios, o auctor mandou estas folhas à Repartição de Finanças do bairro, para pagamento do respectivo sello de 10 reis por annuncio, segundo o n.^o 12 da lei de 24 de maio de 1912.

Mas alli exigiram a obra completa, isto é, para pagamento de 510 reis, que em tanto devia importar o sello de 51 annuncios a 10 reis, exigiu-se logo um exemplar do livro, que custa o duplo. Logo o imposto foi, por este motivo, triplicado.

Não averiguamos em que principio se funda esta exigencia, que pôde ser extraordinariamente lesiva para editor e de forma alguma se justifica.

Supponha-se uma luxuosa edição de qualquer obra que custe 10 ou 20 ou mais escudos e tenha, na capa, um annuncio. O editor teria cumprido a lei, mandando um exemplar d'essa capa ao fiscal dos impostos; este far-lhe-hia pagar 10 reis e estava a lei cumprida.

Mas se lhe exigem um exemplar completo, o imposto passa a ser não de 10 reis mas de 100 ou 200 reis ou mais, o que é um contrasenso.

Submetteu-se, todavia, o editor do *Manual* áquella injustificável exigencia e mandou o livro completo, para aumento da bibliotheca fiscal.

A contagem do sello foi de tal forma pyramidal, que aqui a registamos:

Como diz a lei no seu n.^o 12, *cada annuncio paga 10 reis*.

Mas os fiscaes entendem, por interpretação especiosa da lei, que sempre que n'um annuncio se cita mais de uma séde ou agencia da coisa anunciada, se devem tantos sellos quantas as citações.

Como se faz isto? Tornando extensiva ao n.^o 12 a explicação do n.^o 39 da mesma lei, que nada tem com annuncios em jornais ou livros e se refere unicamente a annuncios em cartazes, e ainda, torcendo a lei que ahi se refere a annuncios de mais de uma empresa, entidade ou individuo, e considerando que a simples indicação de sédes de agencias, succursaes ou correspondentes, embora da mesma empresa, deve ser considerada como de empresa diferente.

E o arbitrio elevado ao cumulo, mas assim se faz.

D'esta forma, o annuncio do Banco Ultramarino, que tem sete filiaes e dez agências, pagou 180 reis de sello! O da Companhia Agricola do Porto pagou 260 reis por 26 agencias que tem no estrangeiro !!

Mas o rigor subiu ao apogeu e o abuso excedeu as marcas, dando-se o fiscal ao trabalho de ler todo o livro (o que lhe pareceu, por certo, interessante) e onde achou citação de qualquer estabelecimento e mesmo até de outras coisas que não o são, applicou os 10 reis de sello, como annuncio.

Ora um manual do viajante tem forçosamente que dizer os hoteis, os theatros, os estabelecimentos principaes que ha por todo o paiz. Nem se comprehendia que não tivesse estas indicações.

Pois o minucioso fiscal classificou de annuncio tudo que n'esse genero encontrou, e tanto às cegas, e tanto com o furor de avolumar a verba do imposto, que até fez pagar sello por se dizer (pag. 135) que em Coimbra ha a Sociedade de Propaganda, que dá informações gratuitas sobre as bellezas da região; outro por (pag. 166) se explicar que no cais da Ribeira, do Porto, se encontram barcos para passeios no Douro e — pasimae, leitores — até se pagou sello por se dizer que o theatro de S. João... foi incendiado e está em reconstrucción!

Por pouco não se pagava sello por se dizer no livro que na Batalha ha um convento e que o gulf-stream nos tempora o ambiente.

Applicando tal principio ao Annuario Commercial que tem mais de um milhão de endereços, o imposto sobre elle attingiria mais de dez contos. Era matar esta util publicação.

Uma mina para avolumar o superavit.

Sobre isto reclamámos; a Inspecção Geral achou-nos razão, mas, por um excesso de correcção nossa, havia-se pago o exagerado imposto, e... os erros do imposto do sello são como os da justiça, não são reparaveis. Quando o Estado se engana contra si, faz o contribuinte pagar o que deve e ainda o multa; quando se engana contra este, não o reembolsa.

Deve ser principio do codigo de direito dos Vatuas.

Outro facto, esse agora com a nossa *Gazeta*, se deu ultimamente, que tambem é edificante.

Mandámos, no dia 6 de dezembro, pagar o imposto dos nossos annuncios dos dois numeros d'esse mez, e a resposta do empregado fiscal ao que alli mandámos, foi:

— Deixe ficar que hoje não ha tempo para a contagem; venha amanhã.

Foi o nosso empregado no dia 7 e obteve como resposta:

— Ainda não está contado, venha amanhã.

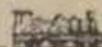
No dia 8 o nosso agente chegou á repartição de Finanças justamente quando sah:a o ultimo empregado. Voltou, pela quarta vez, no dia 9, logo de manhã, e foi-lhe dito que estava multado por não ter ido em 8.

Porque a lei prescreve que quem não a cumpre até o dia 8 está sujeito a multa, e os fiscaes entendem que quem antes d'isso vae cumprir a lei e quer pagar o sello, e não o faz por culpa d'elles, deixou, por isso de a cumprir.

Os pretos da Senegambia teem, por certo, leis muito mais liberaes.

Reclamámos, e, d'esta vez, não pagámos, sujeitando-nos a um julgamento por uma infracção que não cometemos. Fomos absolvidos—nem podíamos deixar de o ser—pelo Sr. Inspector de Finanças, que é sempre justo nas suas decisões; mas isso não impediu que fossemos incomodados *tendo cumprido a lei*, porque esta se presta a capciosas interpretações e os sens executores parece que rejubilam em applicar multas, para provar que são elles os mais estrenuos promotores das prosperidades do thesouro publico.

E aqui fica—tambem para aviso aos incantos—o nosso desabafo.



Os caminhos de ferro em Portugal

II

Com o triumpho do movimento iniciado em abril de 1851, pelo marechal Saldanha, contra o conde de Thomar, ficou encerrado o periodo de continuas revoluções que tinham agitado o paiz desde as campanhas da liberdade, e a tolerancia que substituiu o ardor das paixões politicas permitti a realização dos melhoramentos materiaes, cuja falta nos isolava do resto da Europa e tornava impossivel o desenvolvimento do commercio e da industria.

Logo, a 18 de julho, o governo, tendo recebido de Hardy Hislop uma proposta para a construcção do caminho de ferro de Lisboa á fronteira, perto de Badajoz, nomeou uma commissão para a examinar e apreciar. Fundado nos trabalhos d'essa commissão, o ministro do reino, Rodrigo da Fonseca Magalhães, levou ao parlamento, em fevereiro de 1852, uma proposta de lei pedindo auctorização para, em concurso publico, contratar a construcção de uma linha ferrea, que, sahindo da capital, acompanhasse a margem direita do Tejo até Santarem, e, atravessando-o entre esse ponto e Abrantes, continuasse até á fronteira, ou, no caso de não estar assegurada a ligação com Madrid, seguisse de Santarem para o Porto.

Os concorrentes deviam fazer um deposito de 1 % do custo provavel do caminho e se fossem estrangeiros renunciar a quaesquer direitos que, como taes, lhes competissem, declarando sujeitarem-se em tudo ás leis portuguezas. A licitação seria sobre o *quantum* do juro annual que o governo havia de garantir, até 6 % no capital effec- tivamente dispendido.

A empresa receberia o preço dos transportes de passageiros e mercadorias, conforme tarifas approuvadas pelo governo, sendo o producto liquido da exploração abatido na importancia do juro, e logo que esse producto fosse superior a 9 %, o excesso seria dividido entre o Estado e a Companhia.

Esta receberia tambem annualmente 1 % para amortização do capital dispendido na construcção, e à medida que cada fracção da linha fosse aberta á circulação o premio de 3 % do custo d'essa fracção.

O governo concedia á empresa os terrenos do Estado que a linha ocupasse, as madeiras e materiaes existentes em qualquer propriedade nacional e que fossem precisos para as obras, a entrada livre de direitos do material importado até á abertura da linha ao serviço do publico, e bem assim a de todas as contribuições geraes e municipaes, excepto um imposto de transito, que seria criado sobre o preço de transportes, mas que não poderia ir além de 5 % d'esses preços.

O governo dava como garantia a hypotheca especial do rendimento do imposto para amortização das notas do Banco, o qual estava orçado em 600 contos, e obrigava-se a crear e depositar inscripções no valor total do juro de um anno, podendo a Companhia vender a parte que fosse preciso para se embolsar dos juros não pagos no tempo competente, e devendo em tal caso ser o deposito logo restabelecido no seu valor primitivo.

A concessão definitiva seria feita depois de o governo aprovar o projecto do traçado, e a Companhia estar legalmente constituida e ter elevado o seu deposito a 5 % do custo presumivel do caminho.

Essa proposta de lei não chegou a entrar em discussão, porque a camara dos deputados foi dissolvida; mas o governo, querendo abreviar quanto possivel este negocio, por decreto de 6 de maio, abriu o concurso, declarando que recebia propostas até 31 de julho.

O programma do concurso, elaborado pela commissão a que nos referimos acima e que passou a denominar-se consultiva dos caminhos de ferro, continha as disposições incluidas na proposta de lei e muitas outras de que resumiremos as mais importantes.

O caminho de ferro era dividido em tres secções: a primeira até Santarem e as outras duas d'ahi até á fronteira. A empresa começaria por construir a primeira e se fosse ao mesmo tempo concessionaria da linha de Madrid á fronteira ou provasse estar com esta de acordo, passaria depois a construir as duas restantes.

A não se dar qualquer d'essas hypotheses, o governo, depois das precisas negociações com o de Madrid, resolveria se os trabalhos haviam de continuar para o lado da fronteira ou seguir em direcção ao Porto, abrindo-se, n'este ultimo caso, novo concurso, no qual seria preferida em egualdade de circumstancias, a empresa que construiria a primeira secção.

A empresa apresentaria o projecto do caminho dentro de quatro meses, a partir da concessão provisoria, e o contracto definitivo seria assignado quando a Companhia, álem das condições exigidas na proposta de lei, mostrasse estarem já subscriptos tres quartos do capital social e se fosse estrangeira que admittisse durante um prazo razoavel subscriptores portuguezes até um quarto d'esse capital.

Dois meses depois da concessão definitiva começariam

os trabalhos de construção, e passados mais 22 meses deveria estar aberta à circulação a parte até Santarem, sob a pena de rescisão do contrato, a qual seria também aplicada no caso dos trabalhos serem feitos com demora tal que no fim de 18 meses não estivesse construído metade do caminho.

Se as obras não fossem executadas, segundo as regras da arte ou n'ellas fossem empregados materiais de má qualidade, os fiscais do governo dariam ordem para os trabalhos serem suspensos, e se a Companhia reclamassem, o conselho de Estado resloveria.

O programma descrevia miudamente as condições técnicas da linha; mas d'estas, por brevidade, notaremos sómente que o caminho devia ser construído para uma só via com 1,44 m de largura e com 1/2 da sua extensão para vias de resguardo, sendo, porém, as expropriações, obras de arte, aterros e desaterros executados logo para duas vias.

O governo obrigava-se a não conceder nenhuma linha paralela à de Lisboa à fronteira dentro de uma zona de 40 quilometros de largura, e reservava-se o direito de fazer concessão de quaisquer caminhos de ferro que n'ella viessem entroncar. A Companhia, de acordo com o governo, poderia construir as estradas ou ramaes necessários para a circulação, devendo observar para aquela as leis e regulamentos em vigor e quanto aos ramaes sujeitar-se às clausulas d'esta concessão, mas sem direito a garantia de juros, amortização ou qualquer subsídio do Estado.

O governo reservava-se o direito de, passados dez anos depois da abertura da linha ao transito público, se appropriar d'ella mediante o reembolso do capital dispendido (menos a parte amortizada) e mais um bonus de 10 %, e se até findar o prazo da amortização o Estado não se tivesse aproveitado d'esta faculdade, a Companhia continuaria a usufruir a linha por mais dez anos, mas sem garantia alguma do juro e sujeita às contribuições gerais, e só passado esse tempo o caminho reverteria para o Estado com todos os edifícios e todo o material.

No dia 10 de agosto, estando reunido todo o ministério, a comissão consultiva dos caminhos de ferro, o procurador geral da fazenda e o chefe da repartição do ministerio do reino, pela qual corriam os negócios de obras públicas, foram pelo presidente do conselho apresentadas três propostas que haviam sido entregues dentro do prazo do concurso.

Era assignada uma por Patrick Jayme Hartre, subdito nglez, a segunda por Benjamim de Oliveira, Samuel Morton Patto e outros Inglezes, e a terceira por Hardy Hislop, como procurador de uma sociedade formada em Londres, a 21 de junho de 1852, da qual faziam parte, além d'elle procurador, Carlos Wanug, João Owens, Thomaz Rumball, João David Barry e Jayme Hitson, e que adoptaria o título de Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal.

As duas primeiras só com grandes alterações se sujeitavam ao programma; e a terceira, aceitando todas as condições n'ella estabelecidas, declarava que entendia ser conveniente, no contrato definitivo, admitir algumas modificações às clausulas do programma em pontos não essenciais, com o que o Estado aproveitaria.

Declarava mais essa proposta que a Companhia não tinha dúvida em se encarregar do prolongamento até Badajoz e de outra linha de Santarem ao Porto, começando os trabalhos ao mesmo tempo nas duas direcções sujeitando-se a condições idênticas às fixadas para a secção de Lisboa a Santarem.

A concessão provisória foi feita à Companhia Peninsular, e tudo fazia suppor então que dentro em pouco haveria em Portugal um caminho de ferro pelo menos de Lisboa a Santarem; mas, como veremos nos artigos seguin-

tes, só passados alguns anos e depois de vários acidentes é que esse pequeno troço de linha ferrea ficou concluído e pôde ser aproveitado pelo publico.

A. O.



Sul e Sueste. — Proseguem os trabalhos da ponte do Barreiro, no troço Barreiro-Cacilhas, estando actualmente a proceder-se à montagem do 4.º vão.

Thomar á Nazareth. — Começaram em 5 do corrente os trabalhos de alinhamento para este caminho de ferro, com passagem em Porto-de-Moz, onde por esse facto houve grande regosijo da parte do povo da localidade.

Novas ambulancias postaes. — Estão já concluidas algumas das carroagens postaes que a Direcção Geral dos Correios mandou fazer nas officinas da Companhia Portugueza.

São de vários tamanhos, conforme as linhas a que se destinam.

As que estão já promptas são só de dois eixos, mas de elegante construção, sendo o forro exterior em madeira envernizada. São providas de todos os modernos requisitos ao fim a que se destinam.

Estão em construção algumas de *bogies*, destinadas aos comboios da noite da linha do Norte, maiores do que as que hoje n'elles circulam.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 2.º semestre de 1913

1.060 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

N.º	4.564	4.565	7.120	11.174	11.175	13.485 a
13.487	13.489	13.490	18.716	18.983	20.104	22.293
22.296	24.142	25.254	25.255	26.611 a	26.614	27.782
27.783	28.750	28.846	29.866 a	29.868	32.058	32.958
32.959	33.491	33.492	33.606 a	33.613	35.658	36.749 a
36.751	37.361	37.362	38.594	39.264	41.055 a	41.064
41.567	41.568	43.035	47.781	47.782	48.293	49.018
49.019	49.332 a	49.335	49.488	49.489	52.634	52.635
56.529 a	56.531	56.687 a	56.689	57.430	57.431	59.269
59.849 a	59.833	62.632	65.095	65.408	65.603	65.606
65.609	65.610	68.434 a	68.438	69.647 a	69.658	71.741
71.742	71.942	72.284	73.896	73.901 a	73.904	73.977 a
73.988	74.514	74.517	74.518	74.520	74.575	75.297
76.229 a	76.231	76.309 a	76.312	77.875	80.477 a	80.480
81.032	82.360 a	82.364	83.205	83.206	87.501 a	87.506
88.853	89.951 a	89.953	89.960	92.736	92.737	98.170 a
98.173	99.252 a	99.261	99.383 a	99.398	105.892	108.588
108.616	108.963	109.513 a	109.532	110.425	110.426	114.350 a
111.355	111.358 a	111.360	112.205	113.773 a	113.776	114.938
115.895	117.098	117.630	118.173 a	118.178	118.288	118.290
120.385	125.259	128.933	128.942	129.088	129.168	130.669 a
130.672	130.929 a	130.931	131.612 a	131.623	134.236	134.248 a
134.250	135.491	136.284	139.402	139.403	140.532	142.538

147.259	148.005	151.205	151.206	151.209	a 151.214	151.216	a
151.222	152.485	a 152.487	154.599	154.600	155.316	155.317	
155.423	a 155.429	156.263	a 156.262	157.123	a 157.125	157.226	
157.425	a 157.440	158.729	a 158.731	159.679	159.680	161.614	
161.665	a 161.669	162.078	164.347	164.529	i 164.530	164.895	a
164.897	165.560	167.335	168.467	a 168.477	171.032	a 171.036	
171.040	a 171.045	171.054	a 171.056	177.413	177.981	a 177.985	
179.663	179.893	a 179.896	179.987	183.629	183.630	184.476	
184.895	a 184.898	185.393	a 185.395	187.096	a 187.100	187.752	
189.285	194.717	199.397	199.697	200.198	200.539	a 200.549	
202.654	a 202.676	204.563	205.762	208.617	208.618	208.918	
208.925	a 208.931	210.628	a 210.631	212.108	212.109	213.549	
213.532	213.555	213.999	214.000	214.430	a 214.438	215.566	
216.999	217.000	218.426	218.427	219.322	219.540	222.531	a
222.530	222.707	a 222.718	223.448	223.792	a 223.807	225.281	
225.282	226.556	a 226.560	233.767	235.728	a 235.730	236.131	
238.579	241.042	241.048	241.253	241.884	a 241.886	242.405	a
242.107	243.048	243.430	245.495	245.496	245.710	249.888	
251.015	251.016	251.099	a 251.148	252.477	a 252.488	252.720	
253.577	253.578	254.955	254.956	257.316	a 257.319	258.437	
258.524	259.079	259.845	260.126	261.307	261.308	261.397	
261.398	262.425	a 262.450	262.533	262.534	266.517	266.540	a
266.542	266.631	266.754	266.755	267.237	a 267.243	268.231	
268.407	a 268.414	268.556	a 268.858	269.943	a 269.947	274.463	
274.165	274.364	a 274.366	276.251	277.251	a 277.256	280.275	
280.276	286.338	289.174	a 289.182	290.006	a 290.009	290.216	
290.217	290.895	290.896	290.955	290.956	291.355	a 291.388	
291.875	292.077	a 292.079	292.954	a 292.966	293.323	293.324	
293.379	a 293.390	294.431	295.035	295.036	295.549	a 295.580	
295.922	a 295.936	297.897	a 297.901	297.947	297.948	298.289	a
298.292	298.502	301.026	302.975	303.940	305.389	a 305.391	
308.534	312.503	a 312.519	312.839	a 312.866	314.021	315.738	
317.969	317.970	318.512	319.052	319.053	319.629	319.630	
319.697	a 319.709	321.509	323.099	323.728	323.729	325.993	
328.686	329.550	329.634	329.632	329.890	329.891	332.178	a
332.180	334.421	336.278	336.297	336.675	336.676	337.131	
337.312	343.817	343.818	344.001	a 344.005	344.026	a 344.037	
344.046	a 344.050	346.375	348.353	348.354	348.647	a 348.654	
350.773	a 350.777	351.097	a 351.101	355.316	355.317	355.373	
355.708	356.137	356.138	357.774	357.775	359.005	360.568	a
360.582	361.768	361.769	364.108	366.831	366.832	366.859	
366.860	367.331	367.332	367.979	368.457	368.458	368.904	
369.439	369.957	a 369.966	370.653				

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 15 e seguintes.

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

384	385	1.886	5.425	7.469	a 7.474	7.848	9.206
9.397	9.603	9.604	10.420	10.421	11.821	11.824	11.860
12.674	15.525	a 15.535	15.949	15.950	18.240	18.697	18.698
19.680	a 19.684	19.696	a 19.700	20.598	a 20.601	21.319	a 21.323
24.298	25.240	29.796	a 29.800	30.301	a 30.315	30.444	30.445
30.420	a 30.422	31.561	31.562	32.01	33.729	33.730	33.769
33.779	34.363	34.364	34.366	34.367	37.139	37.325	39.036
39.483	a 39.486	40.196	40.582	45.711	46.525	a 46.527	46.634
49.001	a 49.003	50.593	53.299	55.300	57.400	a 57.402	59.854
62.908	63.134	63.135					

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 15 e seguintes.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — De conformidade com os artigos 39.º e 40.º dos Estatutos, são convocados os Srs. Accionistas, portadores, pelo menos, de vinte acções, em Assembleia Geral ordinaria para as 14 horas de sexta-feira 22 de maio proximo futuro, na sede social da Companhia, em Lisboa, rua Victor Cordon, 1. 2.º.

O deposito das acções ao portador deverá ser feito, conforme preceitua o artigo 39.º, quinze dias antes da reunião:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º, rua dos Fanqueiros, 40 — no Porto, no Banco Allianca — em Paris, no Comptoir National d'Escompte, rua Bergère, 14.

Esta reunião tem por fim:

a) — Apresentação do Balanço e Contas do Exercicio de 1913.
b) — Discussão e votação do Relatorio do Conselho d'Administração sobre o mesmo exercicio e Parecer do Conselho Fiscal.

c) — Fixação da importancia a distribuir ao coupon n.º 9 das obrigações de juro variavel; e

d) — Eleição de dois Administradores, conforme o artigo 22.º dos Estatutos, e de tres membros efectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos Accionistas, residentes em Portugal, devem ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia.

O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Lisboa, 13 de Abril de 1914.—O Conselho d'Administração.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Abril de 1914.

Continuam, infelizmente, paralysadas as diversas transacções commerciaes, como sucedeu durante o 1.º trimestre.

Nos fins de janeiro havia fundadas esperanças sobre a tranquilidade relativa que predominava na peninsula balcanica e sobre a abundancia monetaria que se traduzia por numerosas reducções de taxas officiaes dos grandes bancos emissores europeus.

Todavia, depois de uma melhoria ephemera que beneficiou principalmente os fundos do Estado, as bolsas dos diversos paizes cahiram na sua apathia.

E' certo, porém, que as condições politicas da maioria dos paizes europeus não tem sido de molde a satisfazer.

Em França, com uma questão de impostos, que tem chamado a atenção publica; na Austria, a obstrucção dos Tcheques; na Russia e Alemanha, a tensão política internacional; na Inglaterra, a questão do Ulster; em Italia, a crise ministerial, e até no Japão, os escandalos administrativos; nos Estados Unidos a oposição em a política dos diversos grupos financeiros e a do Presidente Wilson, tudo em sim tem contribuido para o mau estar financeiro que se atravessa e que tanto se tem resentido no nosso paiz, devido a todos estes factores e mui principalmente á crise do Brasil, onde se tem notado grande restringimento de dinheiro e ao mesmo tempo symptomas de pouca harmonia militar.

Como é do dominio publico, o Brasil está sendo alvo de dificuldades de natureza financeira e economica, renovadas incessantemente.

Ha talvez 3 annos que o Brasil passava como estando em plena via de prosperidade.

Os capitaes affluiam alli, o ouro accumulava-se na sua caixa de conversão, o cambio tendia a melhorar, passando do limite de estabilidade que tinha sido fixado em 16.º

Estava o Brasil habituado a alimentar-se por um mercado de capitaes europeus, que cada anno se elevava a alguns centenares de milhões de francos.

Mas, bruscamente, o dinheiro restringiu se nos mercados da Europa pelas causas já conhecidas, não se tendo disposto a collocar o excesso de metal na America do Sul.

Ao mesmo tempo os preços do café e da borracha, quer dizer dois productos que são talvez a base da economia brasileira, tiveram uma descida muito sensivel, de forma que a balança commercial estacionava em 1913, quando é certo que tinha sido sempre activa nos ultimos dez annos.

A reserva metallica da Caixa de Conversão que era de libras 26.500.000, passou n'un anno a libras 5.150.000 approximadamente, passando os cambios abaixo da unidade de 16 dinheiros.

Esta contracção monetaria foi como que um golpe dado na vida economica d'este paiz, resultante tambem de uma politica prodiga que de ha muito se vem manifestando.

Empresa Ceramica.—Está anunciada para 27 do corrente a assembleia geral para a apresentação do relatorio, o qual, como sempre, é claro e conciso, dando bem a ideia da seriedade da administra

Cambios. — Diversas phases tiveram os cambios esta quinzena; tendo-se notado uma certa actividade na liquidação do mez de março, conservou-se o mercado abandonado durante os primeiros dias d'este mez, mostrando-se depois mais *firme*, tornando novamente a conservar-se *fraco*, havendo porém na passada semana, uma firmeza grande, escasseando a offerta de papel; esta firmeza continuou a manifestar-se n'estes dois ultimos dias, encerrando-se hoie frinxamente.

Tendo aberto no principio d'este mez a $45 \frac{1}{16}$ - $44 \frac{13}{16}$ fecha
hoje a $45 \frac{1}{8}$ - 45.

Adquiriu a Junta £ 25.000 a 531,2

Rio s/ Londres: 15²⁵/₃₂ - 15\\$207.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

	EM 15 DE ABRIL		EM DE 31 MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 1/8	45	45 1/16	44 15/16
" 90 d/v.....	45 1/2	—	46 7/16	—
Paris cheque.....	634	637	634	637
Berlim	260	261	260 1/2	261 1/2
Amsterdam cheque	440	442	440	442
Madrid cheque	995	1.005	995	1005

ABRIL

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Caminhos de ferro Portuguezes	Rele geral	2 Dezembro	4.073	6.401.91500	1.073	6.299.873500	+101.318500	5.965569	5.871527	+ 94542
Vendas Novas...	" "		70	135.882500	70	136.169500	- 287500	1.941517	1.945527	- 451
Coimbra a Louzã.	" "		29	31.490500	29	31.616500	- 426500	1.075551	1.090520	- 1456
Sul e Sueste.....	31 Março	681	442.397546	681	425.827504	+ 15.570542	649562	626576	+ 22586	
Minho e Douro	" "	471	416.395500	471	436.156535	- 19.761535	884506	926502	- 41596	
Beira Alta	11 Fevereiro	253	50.845580	253	56.251580	- 5.406500	200597	222533	- 21536	
Companhia Nacional	18 Março	185	29.638584	185	35.498575	- 5.859591	160520	191588	- 31568	
Guimarães	31 Dezembro	56	150.327549	56	147.457544	+ 2.870505	2.684541	2.633516	+ 51525	
Porto à Povoa e Famalicão	28 Fevereiro	64	15.937503	64	23.982578	+ 3.448597	423546	374573	+ 48573	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Março	3.681	30.472.727	3.681	31.775.286	- 1.302.559	8.278	8.632	- 354	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	26.511.263	3.664	27.517.501	- 1.006.238	7.235	7.510	- 275	
Andaluzes.....	" "	1.083	6.186.136	1.083	5.703.578	+ 482.558	5.712	5.266	+ 446	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.....	31 "	777	2.177.408	777	2.239.280	- 62.172	2.801	2.881	- 80	
Lorca a Baza e Aguilas.....	4 Abril	168	1.040.652	168	1.215.846	- 175.194	6.194	7.237	- 1.043	



Hespanha

A construção do troço de Avila a Peñaranda de Bracamonte, da linha de Avila a Salamanca, ficou adiada por se não haverem apresentado licitantes no concurso efectuado a 10 de março ultimo; e, em vista d'isso, estão-se promovendo diligencias afim de que o ministerio do Fomento adopte o sistema de empreitada das obras da linha, por troços, como se faz para as estradas ordinarias, isto é, dando de empreitada primeiramente o traçado, em seguida a collocação da linha e accessorios, e por ultimo o fornecimento de material circulante.

D'esta forma, o Estado não pôde sofrer prejuizos nem terá despesas demasiadas, e obter-se-ha um caminho de ferro de Madrid a Vigo, ganhando-se tempo e accudindo ao tráfego que se espera em consequencia da abertura do canal do Panamá.

O titular da pasta, Sr. Ugarte, empenha-se por este novo projecto.

A construção d'esta linha hespanhola vem encuftar muito o trajecto de Porto-Madrid, com a economia de cerca de oitenta kilometros.

França

Foi aprovado pelo Parlamento francês o projecto de lei relativo ao convenio concluído entre o general Lyantey e as companhias Geral de Marrocos e Geral Hespanhola de África, com mira na concessão do caminho de ferro de Tanger a Fez, e de acordo com o seguinte traçado:

«A linha ferrea partirá de Tanger, dirigir-se-ha rectilineamente para o sul, não descrevendo senão as mui to leves inflexões a que obrigam os valles atravessados, transporá a fronteira norte da zona hespanhola, no kilometro 18, servirá El-Ksar (kilometro 100), tornará a cortar no kilometro 107 o limite das zonas hespanhola e francesa, attingirá no kilometro 135 o grande plaino de Sebú, que atravessará em toda a largura, transpondo o rio em Mechrahel-Hsiri (kilometro 138) e chegará assim a Sidi-Kassem (kilometro 197) na garganta do valle de R'dom; por este valle primeiro, e depois pelo de Uislane, alcançará o planalto onde assenta a cidade de Meknés (kilometro 253), e por fim, voltando-se abertamente para leste, extender-se-ha pelas campinas de Sais para atingir Fez (kilometro 311).»

Allemanha

O prefeito de Spira (Palatinato) comunicou ao Conselho Municipal que o Estado-maior emitira parecer favorável à construção de uma ponte fixa no Rheno, a leste da cidade.

Graças a esta ponte haverá uma nova linha ferrea directa de Wurtzburgo a Metz por Heidelberg e Spira. A importancia estratégica d'esta linha resalta claramente do facto de estacionar no Palatinato uma das divisões do corpo de exercito de Wurtzburgo, estando tambem uma brigada da outra divisão aquartelada em Metz.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1913.

(Conclusão)

SENHORES ACCIONISTAS:

Pouco ou nada, infelizmente, temos de acrescentar ao que dissemos no nosso ultimo relatorio relativamente à questão entre a Companhia e o Estado. Não havendo agora divergência alguma a liquidar, pôde dizer-se que essa questão não existe. O que se dá é a continuação da falta de cumprimento do disposto no contracto de 1885, por parte dos Governos, não pagando o saldo das subvenções que nos são devidas, e não cumprindo a arbitragem legalmente feita, nem requerendo a sua anulação aos tribunais competentes.

Por esta razão continua suspensa a remessa e assentamento de travessas d'aco, como continua suspensa a remessa de toda e qualquer qualidade de material, o que está prejudicando enormemente a conservação da linha e a propria exploração, tendo nós, talvez, se as circunstancias não mudarem brevemente, de, como dissemos no ultimo relatorio, entregar aos *Trustees* essa conservação, d'acordo com a clausula 19.^a do seu contracto.

Posteriormente ao nosso ultimo relatorio foi publicado o da xta, encarregada de dar parecer sobre a questão do

caminho de ferro. Não estando este relatorio rigorosamente d'acordo com a verdade dos factos, foi o vosso conselho d'administração obrigado a refutá-lo, em um opusculo intitulado «O ultimo cartucho», que vos foi enviado. Nada mais, portanto, é necessário acrescentar, fazendo notar apenas que, por essa comissão e pelo Governo anterior, mais uma vez foi reconhecido o direito dos obrigacionistas ao pagamento em ouro, bem como o dever de o Estado fazer esse pagamento, visto que, por proposta da comissão, o Governo mandou um emissario, oficialmente, a Londres fazer propostas aos *Trustees* da Companhia, assegurando-lhes o pagamento do coupon e da amortização em ouro. E' mais uma confirmação, e das mais valiosas, da justiça da sentença arbitral n'este ponto.

Aggravando-se a crise da província d'Angola com a grande baixa de preço da borracha, foi o nosso Director em Loanda solicitado para fazer a redução da respectiva tarifa. Não sendo das suas atribuições fazer tal redução, que, pelo art. 32.^a do contracto, só pôde ser feita d'accordo com o Governo, e não competindo á Companhia, principalmente nas circunstâncias em que se encontra, tomar a iniciativa d'uma medida, que dá como resultado a diminuição do rendimento da linha, o que irá afectar directamente o Estado, esperámos as indicações do Governo. D'elle recebemos o seguinte officio:

Ex.^{mo} Sr. Tendo a Empresa Nacional de Navegação e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela decidido fazer redução de tarifas no interesse do commercio de Angola, para o auxiliar a resolver a crise resultante da baixa de preço da borracha, e não tendo a Companhia do Caminho de Ferro de Ambaca accedido a solicitação idêntica que consta ter-lhe sido feita em Loanda, informando o Governador Geral que esta atitude da Companhia está produzindo má impressão na província: Sua Ex.^a o Ministro das Colônias encarrega-me de comunicar a V. Ex.^a este facto, a respeito do qual parece-me desnecessário formular quaisquer considerações justificativas, visto ser bem-conhecida a intensidade que attingiu a crise acima alludida.

Saude e Fraternidade.—Direcção Geral das Colônias em 10 de setembro de 1913.—Ex.^{mo} Sr. Augusto Gama, Dig.^{mo} Presidente do Conselho d'Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—Pelo Director Geral, João Thaumaturgo Junqueira.

a que respondemos pela forma que segue, não se tendo passado mais cousa alguma sobre tal assumpto:

Ex.^{mo} Sr. — Temos a honra de accusar a recepção do officio de V. Ex.^a de 10 do corrente.

Não ha dúvida de que o Ex.^{mo} Governador Geral de Angola solicitou do nosso director da exploração em Loanda, redução nas tarifas da borracha, para ajudar a resolver a crise resultante da baixa do seu preço. Mas não pôendo tal assumpto, em vista do disposto no artigo 32.^a do contracto de 25 de setembro de 1885, ser resolvido senão entre a Companhia e o Governo, o nosso director transmitiu-nos por telegramma essa solicitação, avisando nos ao mesmo tempo de que S. Ex.^a telegraphara ao Governo n'esse sentido.

Respondeu a Companhia, que aguardava as indicações do Governo, para poder dar seguimento ao assumpto, sendo esta a unica resolução que legalmente podia tomar.

O officio de V. Ex.^a, porém, não contem indicação alguma, limitando-se a fazer-nos conhecer, que a Empresa Nacional de Navegação e a Companhia do caminho de ferro de Benguela decidiram fazer essa redução, e que na província está produzindo má impressão a atitude da Companhia, o que nos causa certa estranheza, pois que ella não tomou até agora atitude alguma.

Apesar d'esse officio não pedir resposta, nós julgamos do nosso dever fazer algumas considerações geraes sobre redução de tarifas na presente occasião, por nos parecer terem toda a oportunidade, em face ás circumstâncias anormaes em que esta Companhia se encontra pela primeira vez, visto que, antes de feita a arbitragem, que liquidou as contas entre o Estado e a Companhia, e estando, como estava, reconhecido por esta o credito d'aquelle, embora lhe opposesse a importancia das suas reclamações, nunca Governo algum, incluindo o proprio Governo Provisorio da Republica, forçou, como se está fazendo agora, s-m motivo algum legal, a um completo descalabro financeiro, uma Companhia, que tantos benefícios tem trazido para o Estado, para a província, e para o commercio de Angola.

Não tem V. Ex.^a, como muito bem diz, necessidade de formular quaisquer considerações sobre a crise do commercio da província, que esta Companhia muito bem conhece, e da qual igualmente sofre, visto que, sendo uma Companhia commercial, faz parte integrante do mesmo commercio. Não ignora V. Ex.^a, que esta Companhia foi confinada pelos governos dentro dos restrictos limites de *Empresa exclusivamente ferro-viaria*, porque a falta de cumprimento do contracto, que manda entregar-lhe os terrenos, que lhe foram concedidos, á medida que as secções se fossem construindo, não lhe permitiu crear outras fontes de receita, além da dos transportes no seu caminho de ferro. E' esse o seu *commercio*, que é afectado, directa e imediatamente, por qualquer crise que afecte o commercio em geral, ou mesmo um dos seus ramos em particular, fazendo descer o rendimento da exploração.

A crise que se manifesta na província, mais accentuadamente desde 1911, fez baixar consideravelmente esse rendimento, perdendo a Companhia a parte relativa ao augmento de tarifas de 1897, e recusando-se os governos a pagar-lhe a diferença garantida pelo contracto de 1885, diferença que hoje sobe a reis, 69.405.600.

Acerca que o Estado não paga os transportes que fez na nossa linha, desde julho de 1912, que, pelo contracto de 1902, se obrigou a pagar á medida que fossem sendo feitos, e que subiam em 25 de agosto proximo passado á importante somma de **Réis 23:277\$275.**

Alem d'isto, o Estado não nos paga o seu debito, resultante da forma de se liquidar a garantia de juro, determinada pela sentença arbitral de dezembro de 1911, e tudo isto coloca a Companhia em uma situação, que é actualmente verdadeiramente inconveniente e perigosa, mesmo para o proprio paiz, tornando-se-lhe impossivel arrostar com uma crise, que, se é intensa, como V. Ex.^a diz, para o commercio de Angola, é para ella intensissima.

Sobre este ponto, temos a honra de chamar a attenção de V. Ex.^a para a transcrição junta, de uma carta do nosso director em Loanda, por onde V. Ex.^a poderá avaliar bem a situação da Companhia e o risco em que ella está, de ser forçada a suspender a exploração do caminho de ferro, *única e simplesmente* por falta de pagamento da parte do Governo, do que legalmente lhe é devido.

Não pôde esta Companhia, por enquanto, pensar em mais do que conseguir equilibrar a sua despesa com a sua receita, assim como ninguem pôde, razoavel e justamente, exigir-lhe sacrificios, que constituem verdadeiros prejuizos, que não pôdem ser cobertos por outras receitas, que não sejam as que proveem das compensações que o Estado se obrigou a dar-lhe pelos artigos 22.^a e 23.^a do contracto de 25 de setembro de 1885. Tambem parece que não ha lei, ou mesmo consideração de especie alguma, que obrigue un negociante (porque a Companhia é um negociante) a aumentar o seu prejuizo, para atenuar o prejuizo de outro negociante.

Não quer isto dizer que a nossa Companhia não se promptificasse da me-

lhor vontade, a concorrer para se debellar a crise do commercio de Angola, como por muitas vezes o tem feito, e como V. Ex.^a diz que o fazem agora a Empresa Nacional de Navegação e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, se, muito mais grave do que essa crise, não fosse aquella por que esta Companhia está passando, e que lhe é creada pelos Governos, com a falta de cumprimento dos contractos vigentes.

A organização da nossa Companhia, bem como as suas condições de existência e os seus recursos, são absolutamente diferentes dos d'aquellas empresas. Apesar disso, e sem discutir o *beneficio geral*, que, para a província de Angola provém do abaixamento da tarifa da borracha, já de si tão reduzida, que é igual a tarifa do café, classificado como género pobre, nós asseveramos a V. Ex.^a, que da melhor vontade acompanhámos aquellas empresas, não obstante termos solicitado dos governos, por várias vezes, a approvação de um aumento na tarifa da borracha, se as circunstâncias em que esta Companhia se encontra a não collocassem na absoluta impossibilidade material de fazer.

Entretanto, o que não pôde sofrer menor sombra de dúvida, é que o mais eficaz auxílio e o maior benefício, que se pôde agora prestar à província e ao seu commercio, é colocar a Companhia em condições de fazer, com facilidade e rapidez, os transportes para o littoral. Sem isso, a redução de tarifas na nossa linha, tornar-se-há absolutamente contraproducente, porque, fazendo diminuir o rendimento e aumentar a despesa, agrava a situação da Companhia, levando-a fatalmente a suspensão da exploração do caminho de ferro, tanto por não poder fazer a indispensável conservação da linha, como por lhe faltarem os recursos para occorrer às despesas de exploração, desde que o Governo continue a negar-lhe o pagamento das quantias em dívida, tanto na metrópole como na província.

O efeito *positivo* do abaixamento da tarifa, deve ser o de permitir a expedição da borracha para o littoral, constando-nos que, só nas casas da Lunda, há cerca de 1:800 toneladas d'ella para expedir. Deve aumentar, portanto, o tráfego, diminuindo simultaneamente o rendimento. Do aumento do tráfego deriva indiscutivelmente o aumento da despesa de exploração, visto que, para tal quantidade, é necessário fazer comboios especiais, que transportem o género no prazo conveniente, para não perder a oportunidade da venda.

D'aqui resultam, para a Companhia, tres males, qual d'elles o maior: 1.º, directo e imediato, o aumento da despesa, que a Companhia não está habilitada para suportar; 2.º, o prejuízo na parte referente ao aumento de tarifas de 1897 (*privativo da Companhia*) e que não lhe é compensado de forma alguma; 3.º, a diminuição do rendimento na parte referente as tarifas de 1885, a encontrar na subvenção, dando lugar ao aumento d'esta, e indo avolumar a importância da dívida do Estado, por saldos de subvenções, que nuda tem com a arbitragem, contestada pelos governos de 1912, e cujo pagamento lhe é recusado.

Nestas condições, é absolutamente contrariados, que nós não podemos seguir o exemplo das Companhias a que V. Ex.^a se refere; e não podemos supor porque motivos a attitude, que só agora a Companhia tem ensejo de tomar, possa estar produzindo má impressão na província, quando a província conhece de sobre a origem das dificuldades com que actualmente a Companhia luta, e quando é facilmente demonstrá-la à parte que porventura ainda a não conheça, e que é com certeza bastante razoável, para reconhecer, pela simples leitura dos balanços da Companhia, que, negando-se-lhe os recursos que os contratos lhe garantem, e não podendo ella obtê-los por outra forma, está materialmente impossibilitada de prestar auxílios, ou mesmo de cumprir a sua missão, aumentando até, involuntariamente, as dificuldades existentes, do que resulta aggravamento da crise.

Chamamos muito especialmente a atenção de V. Ex.^a para a transcrição junta, da carta do nosso director em Loanda, e para a nota da existência de material n'ella contida, informando mais uma vez a V. Ex.^a, de que temos suspensas as remessas de todo e qualquer material incluindo o carvão; e que, se as chuvas próximas, a que a mesma carta se refere, determinarem alguns estragos na linha, como tem sucedido em outros anos, a Companhia não está habilitada para fazer reparações algumas, e ver-se-há forçada a prevenir d'isso os *Trustees*, para as fazerem, em cumprimento do artigo 19.º do contracto de curadoria.

Estes e outros factos idênticos estão muito longe de ser do género dos que podiam determinar a falência da Companhia, tão imprudentemente aconselhada por quem, pela sua situação, tinha obrigação de tratar tais assuntos com mais cuidado e ponderação. A Companhia não tem credores, que não estejam suficientemente garantidos, nem lhe faltam recursos para pagar dívidas. Falta-lhe simplesmente que o Estado liquide os seus compromissos para com ella, para poder trabalhar; e nós temos a certeza absoluta, de que o culto espiritual de V. Ex.^a e o seu superior critério lhe terão demonstrado isto.

Mas como, para tal fim, se encontra actualmente e pela força das circunstâncias, na dependência completa do Governo, n'ele confia, para que liga o que for de justiça, deixando-lhe ao mesmo tempo a inteira responsabilidade, de tudo o que possa vir a suceder.

Saude e Fraternidade. 15 de setembro de 1913.—Ex.^{mo} Sr. Ministro das Colónias—Lisboa. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa — O Presidente do Conselho de Administração, Augusto Gama.

Tendo-se anunciado uma conferência no Porto, na qual sabíamos que se iam repetir as infundadas acusações, que se teem feito á nossa Companhia, pediu o presidente do vosso conselho d'administração permissão para lhe ser admitida a contradicta, na mesma sessão da conferência, por julgar que não devia deixar passar sem protesto tais acusações, sendo-lhe negada essa permissão. Dias depois, a Comissão Directora do Centro Democrático Duarte Leite pediu-lhe para ir fazer á sua séde uma conferência sobre o assunto, para, livre de intuições políticas, se expôr a questão com toda a clareza. Não podia deixar d'aceitar tal convite, depois do que se tinha passado, fazendo-se uma exposição completamente documentada, em uma conferência realizada na séde d'aquele Centro na noite de 1 de novembro corrente, exposição que se distribuiu impressa.

SENHORES ACCIONISTAS:

Nada mais temos a relatar-vos com referencia a factos ocorridos até esta data.

Terminando este anno o nosso mandato, tendes de proceder á eleição geral dos corpos gerentes da nossa Companhia.

Porto, 3 de novembro de 1913.—Pelo Conselho d'Administração, Augusto Gama, Jorge Pinto da Silva e José Augusto Monteiro.

Parecer do Conselho Fiscal

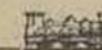
SENHORES ACCIONISTAS:

No desempenho do nosso cargo, temos o prazer de vos assegurar qua a Contabilidade da nossa Companhia está escrupulosamente feita.

Depois d'um exame rigoroso a todos os lançamentos e documentos comprovativos, e convencidos do zelo com que o digno Conselho d'Administração tem defendido os nossos interesses, entendemos que as conclusões do relatório merecem a vossa approvação, por serem exactas as contas em que se baseiam, pelo que somos de parecer:

- 1.º—Que deis a vossa approvação aos actos do mesmo Conselho;
- 2.º—Que procedaeis á eleição geral de todos os corpos gerentes da nossa Companhia;
- 3.º—Que aproveis com louvor o relatório e contas que no mesmo são submettidos á vossa apreciação.

Porto, 3 de Novembro de 1913. — O Conselho Fiscal, Arthur Maia Mendes, Carlos da Motta Marques e Guilherme Gama.



Futuro canal da Escócia

Pensa-se em Inglaterra em construir este canal, entre o Mar do Norte e o Atlântico, aproveitando o já existente na Escócia, entre o golfo de Forth e o de Clyde.

A construcção parece facil, sob o ponto de vista tecnico; o percurso seria de 48 kilometros, partindo da ria de Forth, no Mar do Norte, até á de Clyde, no Atlântico; e, para o percorrer, os barcos só teriam de galgar duas eclusas, uma em cada extremo.

Glasgow será a primeira a lucrar com este canal, por quanto a distancia entre Hamburgo e Copenhague ficará encurtada em 800 kilometros, e também em alguns centos a de Hull a Liverpool e aos portos da Irlanda.



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 1 de Junho proximo, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem d'um tramo metafílico, de taboleiro inferior, com 40 metros entre os eixos dos appoios, para a ponte sobre a ribeira de Arão, no ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 9.000\$ e o deposito provisório é de 225\$.

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

O deposito provisório deve ser feito em qualquer das tesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 13 horas do referido dia 1.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, em Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — O mais distinto cinema da capital. Sesões todas as noites. — *Soirées da moda* ás segundas-feiras. — *Matinées cinematographicas* desde as 15 horas (3 da tarde), todos os dias — com valiosos brindes e os mais escolhidos programmas de films, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicais pelo sexteto d'este Salão.

Tindade. — Cinematographo: — O mais vasto salão, de Lisboa. — Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*, com fitas escolhidas e das melhores marcas.

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.^a

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de prí-
eira ordem — Aposentos confortaveis e aiseados
— Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar
para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Il-
luminação electrica — Telephone n.º 15 — Preços razo-
áveis — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.—
15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendável—Proprietário, Domingos José Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73. 2.^o

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

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

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

PORTE **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boîte aux lettres—Salles de lecture et d'réception. Bains. Journaux.

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

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

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1914

Caminhos de Ferro Portuguezes			Chegadas			Chegadas			Chegadas			Chegadas					
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	
7 16	8 45	5 30	6 37	6 46	7 27	6 20	7 5	8 58	9 50	9 43	10 40	Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa
8 37	9 46	7 5	8 6	8 50	9 33	7 37	8 23	12 41	1 23	10 40	11 41	5 40	10 30	5 40	10 21		
a 12 25	1 1	b 7 55	8 58	10 13	10 58	9 1	9 45	h 1 58	2 53	4 2	5 9	Porto	Amarante	Porto			
12 58	2 5	9 23	10 26	11 45	12 28	10 43	11 27	g 5 21	6 53	9 30	10 50	8 15	11 14	5 15	8 29		
3	4 9	11 21	12 18	12 45	1 29	12 28	1 11	9 50	10 43	—	—	3 55	6 19	4 41	7 35		
b 5 16	5 58	1 18	2 22	1 44	2 32	1 25	2 11	Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.						Regoa	Vidago	Regoa	
5 33	6 46	3 25	4 28	2 62	3 36	2 45	3 29	11 36	7 10	7 50	de Mad.	4 50	9 2	11 48	3 1		
6 35	7 14	b 4 14	4 53	a 5 8	5 40	5 8	5 54	a Mad.	9 5	8 30	6 17	12 51	4 21	6 12	10 2		
7 16	8 22	5 25	6 20	11 45	12 28	10 43	11 27	a 5 2	10 10	a 11 59	de Mad.	Regoa	Villa Real	Regoa			
9 8	10 19	b 5 27	7 7	12 45	1 29	12 28	1 11	a a Mad.	8 17	a 9 48	t 2 45	7 30	8 55	6 15	7 25		
10 24	11 33	7 28	8 29	1 44	2 32	1 25	2 11	8 5	8	5 30	1 13	Pocinho	Carvilaes	Pocinho			
11 53	12 55	9 12	10 10	2 62	3 36	2 45	3 29	11 36	10 14	6 45	2 31	3 20	5 5	11 9	12 47		
1	2 10	11 13	12 15	11 45	12 28	10 43	11 27	a 5 2	12 10	6 45	6 17	NACIONAL					
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	11 5	11 38	12 53	1 23	1 56	11 36	10 14	6 45	2 31	St. Comba	Vizeu	St. Comba			
1 58	2 30	2 53	3 21	1 45	4 15	4 55	5 27	a 5 2	12 10	6 45	6 17	7 50	7 8	5 50	7 48		
3 43	4 42	—	—	4 15	4 42	—	—	8 5	7 40	6 24	1 13	7 20	9 26	q 3 30	5 30		
7 55	8 34	—	—	Mais os de Cintra excepto os a	—	—	—	8 5	—	5 30	1 13	11 52	1 45	6 30	8 21		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6	7 8	5 24	6 30	6 7 15	8 6	6 25	7 31	—	Tua	Mirandella	Tua			
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7	d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 8 30	2 17	7 4	6 8	k 8 30	11 5	k 7 25	9 5		
d 9 10	10 1	d 8 20	9 8	a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37	9 25	9 3	a 8 35	2 31	Portimao	Tunes	Portimao			
9 50	10 58	a 9 25	10 1	a 11 15	11 51	d 9 35	10 22	11 36	11 41	3 48	1 13	6 20	V. R. S. A.	Portimao			
11 20	12 28	d 10 13	11	h 12 5	1 8	a 10 30	11 6	Figueira	Pampilhosa	Figueira	Entrone.	Entrone.	T. das Var.	Entrone.			
d 1 10	2 1	11 20	12 26	d 1 10	2 33	a 12	12 36	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	6 44	6 44	11 35	7 9	12 43		
h 1 30	2 51	12 50	1 55	a 2 15	2 51	12 50	1 55	Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	Setil	Vendas Novas	Setil	Guarda	Entrone.		
3 25	3 28	d 2 15	3 2	3 46	h 3 14	4 15	4 58	7 25	11 28	7 20	5 40	9 30	6 20	8 30			
h 3 50	4 58	3 50	5 56	g 5 6	a 4 25	5 1	6 7	8 5	11 38	4 55	9 16	11 4	12 7	2 40	5 15		
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1	Figueira	Coimbra	Figueira	Figueira	11 38	11 40	5 13	1 13	Barreiro	Moita	Barreiro			
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7	Figueira	Porto	Figueira	Figueira	12 58	11 29	5 12	5 56	10 10	7 32	9 42	1 13		
d 5 15	g 6 6	a 6	6 36	Figueira	Coimbra	Figueira	Figueira	12 58	11 29	5 12	5 56	12 10	1 21	11 52	1 21		
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7	Figueira	Alfarelos	Figueira	Figueira	12 58	11 29	5 12	5 56	12 10	1 21	11 52	1 21		
d 6 15	7 6	6 55	8 1	10 20	10 55	12 41	12 41	12 58	11 38	4 55	5 13	10 10	11 13	6 35	7 1		
a 5 45	7 21	a 7 30	8 6	11 20	11 56	a 12 5	12 41	11 38	11 40	4 55	5 13	11 55	12 15	11 30	11 55		
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37	12 58	8 20	9 26	9 41	12 58	11 38	4 55	5 13	12 25	1 21	11 30	11 55		
a 8 15	8 51	a 9	9 36	12 58	5 40	8 17	—	12 58	11 38	4 55	5 13	12 25	1 21	11 30	11 55		
8 30	9 38	9 55	11 1	a 8 33	10 25	—	—	12 58	11 38	4 55	5 13	12 25	1 21	11 30	11 55		
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6	a 9 45	10 58	h 10 43	11 45	10 50	12 20	—	—	12 25	1 21	11 30	11 55		
d 10 5	10 58	h 10 43	11 45	Coimbra	Louzã	Coimbra	Coimbra	12 58	11 29	5 12	5 56	12 25	1 21	11 30	11 55		
h 10 25	11 28	11 26	12 31	g 11 30	12 10	10 25	11 25	1 1	1 40	—	—	12 25	1 21	11 30	11 55		
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Figueira	1 1	1 40	—	—	12 25	1 21	11 30	11 55		
11 25	12 33	h 12 55	1 55	h 12 45	—	—	—	1 1	1 40	—	—	12 25	1 21	11 30	11 55		
d 11 55	h 12 45	—	—	Figueira	Alfarelos	Figueria	Figueria	1 1	1 40	—	—	12 25	1 21	11 30	11 55		
d 12 50	1 40	—	—	2 2	—	—	—	1 1	1 40	—	—	12 25	1 21	11 30	11 55		
12 55	2 2	—	—	Mais os para e de Coimbra	—	—	—	1 1	1 40	—	—	12 25	1 21	11 30	11 55		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	650	7 21	7 53	8 30	8 43	9 16	9 55	10 50	10 23	Lisboa	Barreiro	Lisboa	Porto	Braga	Porto
7 50	8 26	8 53	9 30	9 19	9 49	10 15	10 23	10 56	11 5	11 33	12 40	g 11 30	12 10	10 25	9 15	8 30	8 30
8 43	9 16	9 55	10 50	g 11 30	12 10	10 25	11 25	11 55	1 1	1 40	—	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
9 19	9 49	10 15	10 50	1 1	1 35	8 30	8 43	1 1	1 35	8	8 30	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
10 23	10 56	11 5	11 33	g 11 30	12 10	10 25	11 25	1 1	1 35	8	8 30	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
12 40	1 16	2 50	3 25	1 1	1 35	8 30	8 43	1 1	1 35	8	8 30	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
3 3	3 3	g 3 45	4 15	g 4 15	4 15	5 20	5 20	2 35	4 20	3 15	5 5	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
g 4 20	5 6	6 30	7	4 15	12 44	5 40	12 44	6 5	7 47	4 50	6 40	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
5 20	5 51	g 6	6 30	10 20	10 55	12 41	12 41	6 5	7 47	4 50	6 40	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
g 5 30	6 21	7 5	7 35	10 20	10 55	12 41	12 41	6 5	7 47	4 50	6 40	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
6 19	6 49	7 5	7 35	10 20	10 55	12 41	12 41	6 5	7 47	4 50	6 40	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
g 6 48	7 21	8	8 30	10 20	10 55	12 41	12 41	6 5	7 47	4 50	6 40	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15	10 20	10 55	12 41	12 41	6 5	7 47	4 50	6 40	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
h 7 49	8 19	g 11 15	11 35	10 20	10 55	12 41	12 41	6 5	7 47	4 50	6 40	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
h 8 57	9 21	—	—	12 58	11 38	10 25	10 25	6 5	9 10	6 5	8 35	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
10 8	10 8	—	—	12 58	11 38	10 25	10 25	6 5	9 10	6 5	8 35	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
Mais os de Cascaes	—	—	—	12 58	11 38	10 25	10 25	6 5	9 10	6 5	8 35	1 1	1 35	8	8 30	7 30	7 30
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	6 46	8	5 42	7 5	7 50	9 16	9 49	10 15	10 23	Porto	Ovar	Porto	Porto	Penafiel	Porto
10 13	11 31	6 55	8 23	1 44	3 6	8 26	9 45	1 44	5 50	7 18	12 58	Porto	Ovar	Porto	Porto	Penafiel	Porto
1 44	6 7	11 47	1 11	5 42	7 4	3 19	4 45	1 44	4 14	5	9 38	Porto	Ovar	Porto	Porto	Penafiel	Porto
a 5 8	6 7	11 47	1 11	5 20	5	5 55	6 40	1 44	4 14	5	9 38	Porto	Ovar	Porto	Porto	Penafiel	Porto
5 42</td																	



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 DE PEQUENA VELOCIDADE

PETRÓLEO POR EXPEDIÇÕES DE 100 QUILOGRAMAS
E POR VAGÃO COMPLETO

Avisa-se o público de que foi, superiormente, autorizado que a condição 3.^a desta tarifa tenha, a começar em 15 de Abril de 1914, a seguinte alteração:

Condição 3.^a—Para a aplicação da base da 2.^a série é necessário que o expedidor apresente, no acto da expedição, certidão, passada pela Alfândega, que prove que o **petróleo em bruto** foi classificado pelo artigo 99.^º da pauta como **óleo mineral pesado**. É, porém, concedida a faculdade de substituir esta certidão por um certificado do Laboratorio Oficial em que se reconheça, pela respectiva análise, aquela qualidade de petróleo.

No caso de não ser apresentada a certidão da Alfândega, o expedidor, na ocasião do despacho, tirará duas amostras da remessa ou remessas que pretende expedir como **petróleo em bruto para combustível**; amostras que deverão ser tiradas e lacradas em presença do chefe da estação expedidora, que as rubricará em etiqueta que aporá nas mesmas, ficando uma delas em poder do referido chefe, que a remeterá, imediatamente, ao serviço do Tráfego, e sendo a outra entregue ao expedidor que a mandará analizar no Laboratorio Oficial.

A remessa será aplicada a Tarifa Especial Interna n.º 9 de pequena velocidade, como **óleo industrial**, e logo que o expedidor prove, com o certificado do Laboratorio Oficial, que o **petróleo** despachado foi classificado **petróleo em bruto** receberá, como reembolso, a diferença da importância que houver, primitivamente, pago para a resultante da aplicação da 2.^a série da tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade.

O reembolso será requerido, em papel selado, ao serviço de Fiscalização e Estatística desta Direcção, devendo o pedido ser acompanhado das respectivas cartas de porte das remessas despachadas e do certificado do Laboratorio Oficial.

Lisboa, 3 de Abril de 1914.

B n.º 272

Exp. n.º 1407

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

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

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA INTERNACIONAL N.º 302 DE PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial comum n.º 229 p. v. das linhas francesas e internacional 429 em Espanha)

Transporte de massas indivisíveis e objectos de grandes dimensões

DE PORTUGAL PARA FRANÇA, OU VICE-VERSA, EM TRANSITO POR ESPANHA

Em aplicação desde 15 de Abril de 1914

§ 1.º — Massas indivisíveis cujo comprimento não excede 6^m,50 :

- a) Quando o peso não excede 10.000 quilogramas: aplicação das tarifas internacionais de pequena velocidade em vigor, segundo a especie da mercadoria, sem sobretaxa alguma;
- b) Quando o peso seja superior a 10.000 quilogramas, mas não excede 30.000: aplicação das tarifas internacionais de pequena velocidade em vigor, segundo a especie da mercadaria, com majoração de 100 % sobre a fracção de peso excedente a 10 toneladas.

§ 2.º — Objectos cujo comprimento (!) excede 6^m,50, mas não ultrapasse 19^m,50 :

aplicação das tarifas internacionais de pequena velocidade em vigor, segundo a natureza da mercadoria, tendo em consideração, quando proceda, as disposições constantes do § 1.º, e com sujeição aos mínimos abaixo indicados, ou pagando como tal, sempre que a tarifa não exija outros mais elevados:

6.000 quilogramas por vagão, quando sejam empregados 2 vagões (2)
5.000 " " " " " , 3 " (2)

§ 3.º — Massas indivisíveis de peso superior a 30.000 quilogramas e objectos cujo comprimento excede 19^m,50, ou cuja largura seja superior á do material:

o transporte destas massas ou objectos só poderá ser efectuado, quando se reconheça possível, mediante ajuste previo entre o expedidor e o caminho de ferro. Os interessados que desejarem efectuar algum transporte desta natureza, dirigir-se-hão ao Serviço competente da Companhia à qual pertença a estação de procedencia da remessa, indicando o peso e as dimensões de cada volume.

NOTA — As massas indivisíveis transportadas em vagões fornecidos pelos expedidores, são isentas de qualquer sobretaxa.

(1) Em vez do comprimento real do objecto, considerar-se-há o comprimento do carregamento medido paralelamente ao eixo da via, sempre que dessa modificação resulte vantagem para o expedidor.

(2) É concedida aos expedidores a faculdade de completarem a carga minima dos vagões, fixada na respectiva tarifa aplicavel, com mercadorias de natureza analoga ás quais corresponda a mesma taxa, contanto que do carregamento da remessa assim constituída, não possa resultar qualquer perigo para a segurança da circulação dos comboios ou causa de qualquer avaria para a mercadoria.



CONDIÇÕES

4.^a— As Companhias combinadas reservam-se a faculdade de recusar o transporte das massas indivisíveis e objectos de que trata a presente tarifa, sempre que daí possa resultar qualquer perigo para a segurança da circulação dos comboios ou avaria para as mercadorias, ou ainda quando não disponham de material apropriado ao transporte.

2.^a—O trasbordo na fronteira de Hendaya-Irun, assim como as operações de carga e descarga das mercadorias transportadas ao abrigo da presente tarifa, serão de conta e risco dos expedidores e dos consignatários respectivamente.

No caso em que a Companhia do Meio Dia da França, a pedido do expedidor, consinta em fazer o trasbordo na fronteira, terá o direito de cobrar as taxas previstas para o caso nas suas tarifas. No caso em que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha se preste a efectuar, a pedido do expedidor, o trasbordo das mercadorias na fronteira de Irun, cobrará as seguintes taxas:

Pelo trasbordo dos objectos de peso indivisivel até 4.000 quilos 1 peseta por tonelada
» » » » » » » superior a 4.000 quilos 2 » » » » »

Quando, para garantir a segurança dos carregamentos, a Companhia do Norte de Espanha tiver de fornecer quaisquer materiais, ou se torne necessaria a assistencia de qualquer dos seus agentes especiais, cobrará a importancia correspondente ao custo dos materiais fornecidos, ou a que corresponda pelo deslocamento desses agentes, importancias estas que poderão ser cobradas à partida ou seguir em desembolsos.

Quando nas linhas da mesma Companhia as operações de carga ou descarga forem feitas pelos interessados e para elas seja necessário o emprego de guindaste, será este posto à sua disposição mediante o pagamento da taxa de 0,50 pesetas por tonelada e hora indivisíveis, ficando a cargo dos interessados o fornecimento de todos os materiais necessários para a segurança do transporte.

Em todos os casos os agentes especiais da Companhia verificarão se o carregamento se efectuou de forma a não oferecer perigo para a circulação dos comboios.

3.^a— As despesas excepcionais, tanto á partida como na fronteira franco-espanhola ou em transito, resultantes da preparação dos vagões para receber a carga, da arrumação desta nos vagões, ou com o fim de assegurar a estabilidade do carregamento, ou ainda quaisquer outras imprevistas, ficam a cargo dos expedidores ou dos consignatários.

4.^a — As Companhias combinadas reservam-se a faculdade de exceder até ao dobro os prazos regulamentares de expedição, transporte, transmissão e entrega das remessas transportadas ao abrigo desta tarifa, não entrando na contagem destes prazos o tempo que fôr dispendido com a preparação dos vagões, tanto à partida como no trasbordo na fronteira franco-espanhola, quando para o seu carregamento seja necessário proceder-se a qualquer operação prévia.

Ficam em vigor, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente, as condições das tarifas gerais e as das tarifas especiais de pequena velocidade das Companhias combinadas, que possam ser aplicaveis ao transporte das mercadorias de que se trata, nos trajectos a que é applicavel a presente tarifa.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa internacional d'igual numero, em vigor desde 25 de Novembro de 1909.

Lisboa, 6 de Abril de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot