

Gazeta dos Caminhos de Ferro

8.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 632

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Proprietario-director
Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

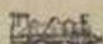
COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typographico, L. d'Abegolaria, 27

LISBOA, 16 de Abril de 1914

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

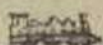
VIAGENS CIRCULATORIAS

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 indivisiveis e objectos de grandes dimensões.



SUMMARIO

	Paginas
Ligações internacionaes do Porto, por J. Fernando de Sousa.....	113
A subida dos preços e o augmento do custo da vida, por Mello de Mattos	115
Parte Official. — Ministerio do Fomento; Direcção Geral das Obras Publicas e Minas.....	118
Caminho de ferro electrico de Madrid á fronteira franceza.....	118
A naphthalina nos motores de explosão.....	119
Confetaria Maritima.....	119
Viagens e transportes.....	120
Stulta lex.....	121
Os caminhos de ferro em Portugal — II — por A. O.....	122
Linhas Portuguezas. — Sul e Sueste. — Thomar á Nazareth. — Novas ambulancias postaes.....	123
Parte financeira.....	123
Carreira dos Accionistas.....	123
Boletim Commercial e Financeiro.....	124
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	125
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	125
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — Franca. — Allemanha.....	126
Companhia Através d'Africa. — Relatorio (Conclusão).....	126
Futuro canal da Escocia.....	127
Arrematações.....	127
Agenda do Viajante.....	128
Horario dos comboios.....	128



Ligações internacionaes do Porto

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

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

Duas phases distinctas considere:

Na primeira, que veio 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 n'esse anno passou a tri-semanal e em seguida a diario. A segunda é caracterizada pela ligação diaria, estabelecida entre os comboios rapidos 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 rapido 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, vae enlaçar com os rapidos 1 e 2 do Norte, (que teem 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 pas ageiros 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 tambem a primeira solução.

Tão diminuta 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 obedeceram pois o novo rapido 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 rapida entre o Porto e as principaes estações do Douro. Constituiu pois um progresso incontestavel e foi bem aproveitado pelo trafego interno.

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

Infelizmente, o movimento d'esse rapido foi exiguu, com a agravante de não accusar tendencia progressiva, apesar de se ter tornado tri-semanal em fins de 1911.

A estatistica dos passageiros internacionaes e do rendimento bruto kilometrico do comboio é, com effeito, a seguinte, relativamente á linha de S.-F.-P.

		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 estatisticos 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 intervalo do correio, constituindo pois uma duplicação inutil para o tráfego interno, agravada ainda entre Fuentes-San-Esteban e Salamanca pela proximidade do *Sud-Express* ascendente, havendo pois ali n'um espaço de menos de duas horas um trem-omnibus e dois rapidos, sendo estes absolutamente inúteis para o tráfego interno, que mesmo no primeiro é insignificante.

O absurdo economico de tal situação imposta a uma linha pobre é agravado pela complicação de serviço na estação de Salamanca à 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 enclavamentos que garantam a segurança, representam um encargo e um perigo, mal compensado pelo tráfego.

Os inconvenientes do rapido 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 machinas, que sem elle podem rebocar o rapido e que para quaesquer outros comboios não podem ser aproveitadas.

Apesar de taes sacrificios improficuos, a Administração da S.-F.-P. acceitou-os para bem servir o Porto e foi mesmo sua a iniciativa em 1911 de tornar o rapido tri-semanal, para ir ao extremo limite da experiencia.

Quando porém se estabeleceram as novas ligações rapidas Lisboa-Paris por accordo entre as seis companhias interessadas n'esse tráfego internacional, a consequencia logica 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 rapido 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 à 1.^a e 2.^a classes, com logares garantidos no rapido 9 do Norte, era reduzida a cerca de 37 horas em vez das 44 actuaes pelo rapido 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 rapido diurno bem aproveitado, por um nocturno, que reputava inutil para as relações internas.

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

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

Qualquer outra companhia, attendendo exclusivamente às suas conveniencias, supprimiria pura e simplesmente o rapido 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 rapido, propoz ao Minho e Douro as seguintes soluções:

1.^a e de prefereneia, novo rapido 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 creadas dos 9 e 10 do Norte com os 55 e 52 da Companhia Portuguesa;

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 rapido 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 razoavel.

Arrastou-se todavia o problema sem solução. Entretanto foi posta em circulação uma carruagem directa entre o Porto e Villar Formoso, destinada a ir a Medina pelos novos rapidos 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 destruíra, tem dado logar 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 às bellezas, pouco conhecidas ainda, do nosso paiz. Podem tambem definir e tornar-se quasi nullas, pela concorrência dos portos hespanhoes.

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

A França, a Allemanha, a Inglaterra, a Italia e a Hespanha procuram abrir alli campo largo á actividade economica 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 póde contestar que resultam de uma aspiração tendente a realizar-se, desviando dos nossos portos o tráfego, que para elles sonhamos.

Mandam pois o bom criterio e a previdencia patriotica que se faça o possivel para melhorar quanto antes as communicações 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 commodidade.

N'esse 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 satisficam 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.

A'lem 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 rapidos, 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, além de convir ás relações entre Portugal e Hespanha.

Dar-lhe pois correspondencia desde o Porto pela adesão do Minho e Douro á combinação ensaiada era assegurar áquella cidade novas ligações além das do correio, que eram antes as unicas, pois o rapido Porto-Medina nenhuma nova assegura, sendo apenas um desdobramento de aquelle.

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

Ou se faz, porém, a experiencia para que d'ella se possa dizer o que do Porto-Medina permitem affirmar 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.

Creação do ramo portuense do *Sud-Express* por uma carruagem que circule entre Porto e Fuentes, o que difficil 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.

Creação do rapido Porto-Fuentes em correspondencia tri-semanal com o rapido Lisboa-Paris, podendo o Porto aproveitar 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 supprimindo-se o rapido 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 poupava 3 horas no trajecto. O rapido ascendente partiria 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 rapidos que liga os 51 e 56 da Companhia Portugueza com as estancias de aguas 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 rapido tri-semanal alternaria com o da tarde, conforme se fez em 1912.

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

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

Comprehendem-se as vantagens, para o seu serviço interno, d'essa fusão, mas tornar-se-hia impossivel attingir 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 convem, pelo contrario, é a suppressão do rapido em toda a sua extensão, ou pelo menos entre Fuentes e Salamanca.

Desdobrando o correio descendente na Barca, o rapido viria passar na Regoa á hora de se fundir com o que no verão parte d'alli pelas 14 horas e 38 minutos, affim 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 temivel de Fregeneda.

Ao Minho e Douro compete encontrar-lhe utilização n'outros comboios, pois como já atraz ponderei, não é á 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 rapidos propostos ligações novas, são esses que se deveria experimentar, conjunctamente com a possivel 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 pratica, sensata, que sirva o melhor possivel os legitimos 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 augmento do custo da vida

(338.5)

Já a *Gazeta* noticiou em tempos o apparecimento 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 descomponenda 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 malditos que ainda tomam a serio o serviço publico, como succede na repartição alludida, mas foi objecto de um estudo do Sr. John B. C. Kershaw, da Sociedade de Estatística.

tica de Londres, publicado com muitos graphics 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 abordoamos.

«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 minuciedade e fundamento a sua opinião em que o augmento 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 estatistica do Board of Trade (Repartição do commercio) de Inglaterra, deu á luz em 1913, sob o nome de «Custo da subsistencia das classes trabalhadoras» (*Cost of Living of the Working-Classes*), mas tambem em varios trabalhos dos Annaes da Academia Americana de Sciencia Politica e Social e dos professores Dickson e Fisher, apresentados no congresso de Birmingham da Associação Britannica 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 augmento do custo da alimentação, tomando como base os elementos que lhe forneceu a pagina 62 da introdução summaria do relatório do «Board of trade» sobre o custo da subsistencia.

Encontrou alli os «index numbers» das variações de nivel 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 Allemanha; 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 Allemanha 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 insensiveis 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 diante 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 ascencional, por vezes vertiginoso, até 1907, em que attinge a cota 130, estando a 115 no anterior. Durante um anno mantem-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 ascencional a curva dos preços até 1908, com pequenas permanências na cota 111 em 1902 e 113 em 1904 e parte de 1905. Attinge 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 á França, Hollanda e Allemanha. 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 attinge a cota do plano de comparação, isto é 100, fica em 102 no anno seguinte, volta a descer a 100 em 1909 para attingir 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 aproxima-se da do Reino-Unido, acabando em 1912 na cota 123 com 115 para a Inglaterra. Pôde 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 declaram 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 sahiria 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 diante 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 diante sobem sempre para findarem em 120 em 1912.

No emtanto, as curvas mais torturadas além 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 diante 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 augmento maior do que no Reino-Unido. A curva dos preços no Canadá é no emtanto a mais interessante, porque n'este paiz o augmento do custo dos generos alimenticios foi mais evidente do que em qualquer região industrial ou manufactureira, e a curva subiu firmemente até attingir a cota extraordinaria de 151 em 1912 ou um augmento 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, Allemanha 130, Hollanda 123, Russia 121, Italia 120, Noruega 119, Nova Zelandia 116, Australia 116, Reino-Unido 115, França 115.

Além d'estes dados interessantes e tanto quanto o permite o exame summario dos graphics 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 estatisticas do Sr. Kershaw.

lissima tanto nos paizes industriaes como nos agricolas e que o augmento 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 augmento do custo da alimentação.

Naturalmente voltam a apparecer, sob outra forma, as doutrinas de Malthus e as antimalthusianas, mas de tal fei-lio 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 suggerir 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 augmenta 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 applicavel á sustentação da vida humana.

Corroborá 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 cincoenta 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 parcellas do mundo particularmente favorecidas em supprimentos de força, taes como carvão, oleo 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 especies 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 Politica, attribue o encarecimento da alimentação e outros generos á maior abundancia do oiro.

N'um artigo sobre o lado monetario do problema do custo da vida (*The Monetary Side of the Cost of Living Problem*) publicado no 48.º volume dos Annuales da Academia Americana de Sciencia 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 á 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 oiro do mundo, e que os periodos de baixos preços corresponderam igualmente á calmaria ou retrocesso na producção do metal precioso.

«A subida dos preços durante os ultimos quinze annos, escreve o Sr. Fisher, não só foi grande mas geral. applica-se a quasi todos os generos e a todos os paizes que consideramos. Se praticamente todas as creanças de certa escola cahissem doentes simultaneamente com febre typhoide, suspeitariamos com razão que o germem proveiu de alguma origem commum. Se os preços de muitos artigos sobem simultaneamente tambem, parece-me que muito razoavelmente attribuiremos esta subida a um factor commum, 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 commum. Desde que se liga cada preço ao ouro e que augmentou o abastecimento de ouro durante os ultimos quinze annos, não nos parece fóra de proposito suspeitar, senão convenceremo-nos, de que a este facto se deve a presente alta de preços. Nenhuma outra causa commum importante se apresenta».

Seguidamente á exposição dos pareceres dos dois campos adversos o Sr. Kershaw mostra-se eclectico, inclinándose 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 póde medir a influencia de cada uma de aquellas causas.

No emtanto, 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 graphico em que toma como base o anno de 1900 attribuindo-lhe a cota 100 e exprimindo os valores por «index-numbers» relativamente á dita base.

«O diagramma 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 attingir o ponto maximo da curva para que se inicie a descida para preços mais modicos. Muitas coisas mudaram no emtanto na orientação do commercio e da industria, a partir dos annos que se seguiram á guerra franco-allema, e é completamente possivel que uma analogia com o passado seja n'este caso um guia pouco seguro para a previsão de acontecimentos futuros. Prova-se no emtanto pelo seguinte extracto da memoria do professor Fisher á Associação Britannica, que algumas auctoridades acreditam que se defronta 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 circumstancias, embora não possamos appellar immediatamente para remedios por falta de sufficiente accordo, apoderemo-nos sem demora dos dados necessarios para poderem levar-nos a tal accordo.»

Como conclusão, o Sr. Kershaw propõe de accordo 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.

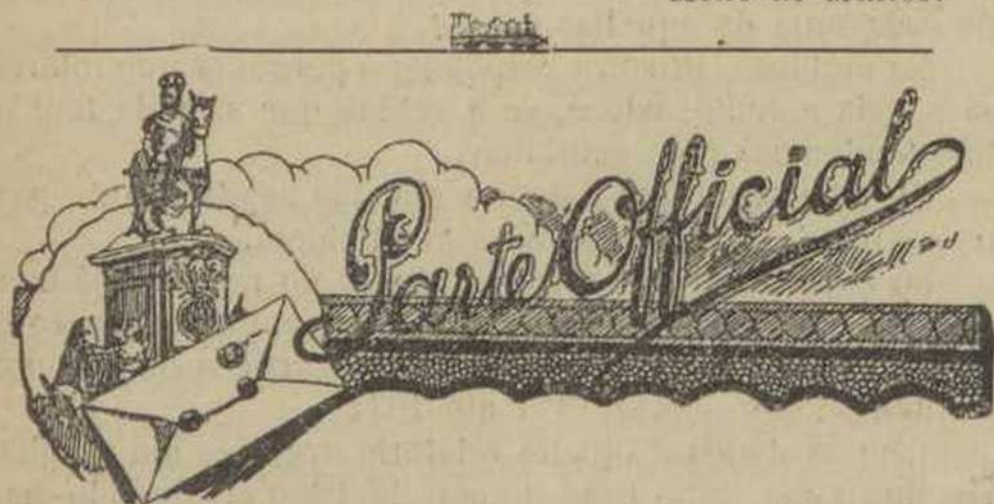
Esse congresso teria a vantagem de reunir os competentes em assumptos de economica social; trariam alli todos as suas opiniões sobre um problema em que o engenheiro Frederico Le Play, baseia o seu systema de sciencia social, assentariam nas bases de um inquerito que simultaneamente se faria em todas 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 Allemaes chamam *Volkswirtschaft* e a que nós outros, de accordo com a terminolo-

gia económica que nos vem 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 previdência, não só para obviar aos casos de incapacidade pessoal, mas para garantir por sua morte a subsistencia d'aquelles a quem deve amparo e protecção.

Das centenas de congressos que todos os annos se reúnem, é este um dos que mais proveitosos resultados immediatos proporcionará, mas talvez seja um dos mais difficeis 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 Portuguezes, 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 Marco, que a mesma Companhia seja paga a quantia de 134.557.598(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 Portuguezes, de ampliação das instalações do apeadeiro de Avanca, linha do Norte, ao kilometro 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 Portuguezes 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 periodo 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 a mencionada Companhia seja paga a quantia de 35.489.572(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 Marco de 1914, a p. 931, col. 1.ª, linha 22.ª, onde se lê «margem esquerda», deve ler-se «margem direita».

1.ª 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 Marco próximo passado, que autorizou o Governo a ceder à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes uma superficie 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 superficie 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

PORTARIA 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 electrico de Madrid á fronteira franceza

Relata o nosso estimado collega de Madrid, a *Gaceta de los Caminos de Hierro*, que continua sendo objecto de vivos commentarios o projecto do Governo de estabelecer uma nova comunicação directa entre Madrid e a fronteira franceza, por meio de um caminho de ferro de tracção electrica e via dupla, dominando sobretudo a opposição a uma ideia que se considera pelos menos inopportuna.

O nosso alludido collega transcreve o seguinte artigo da *Espana Economica 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 accusação 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 franceza;
- 3.º de tracção electrica;
- 4.º explorado pelo Estado.

Que porvir póde ter este caminho de ferro? E' o que convem, primeiro que tudo, examinar.

O projecto, segundo o decreto, seguirá a linha mais directa possivel entre Madrid e a fronteira franceza, sahindo de Hespanha por Navarra. Dois valles 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 concorrência inutil e desastrosa n'um paiz de trafego assás limitado, seja escolhido o valle do Jarama.

O salto de uma para outra bacia orographica será assim menos difficil que os das linhas de Segovia e Avila. Mas novas difficuldades orographicas se apresentarão ao passar-se a divisoria entre o Douro e o Ebro, e, finalmente, deparar-se-ha com o obstaculo dos Pyrenéos. N'estas 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 materia ferro-viaria a linha recta seja o mais curto caminho entre dois pontos, pois que o relevo do terreno impõe um apertado limite á velocidade, e, por conseguinte, amplia as distancias apparentes. E depois, as difficuldades orographicas traduzem-se em pontes, tunneis, trincheiras e muros de supporte; isto é, em muito capital immobilizado.

Vejamos o trafego provavel. De todas as regiões que atravessa, a unica susceptivel de constituir uma corrente commercial de certo valor para justificar a construcção, 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 trafego até á fronteira franceza, por Irun. Esta amostra de trafego 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 destlustre 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 enthusiasmam com a abundancia de meios de communicacão e sonham com as vantagens da concorrência, que a concorrência livre em materia ferro-viaria não tem servido até hoje senão para o excessivo encarecimento dos transportes, nos paizes que por carecerem tambem de principios scientificos de governo, julgaram ver n'ella uma como panacea universal. Um exemplo, conhecido por todos os tractadistas, é a Inglaterra. Apesar do trafego, verdadeiramente enorme, que mantem 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 construido linhas em excesso entre os seus grandes centros industriaes. Não deve perder-se de vista que, em empresas d'esta magnitude, que tão directamente affectam 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 creação de uma rede de communicacões com o dinheiro da nação. A esta forma ultima se reduzem as cousas, automaticamente, e cedo ou tarde, na pratica. O paiz tem que aguentar com a carga das suas installações, quer o façam pagando tarifas, quer pagando impostos, que por seu turno satisfarão os encargos do juro da divida publica. As nossas duas communicacões 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 exploracão. E isto será tanto mais sensivel quanto é certo que o dinheiro do Estado que se pretende despejar aqui, de formação já improductiva, como até mesmo negativa, poderia muito melhor ser em-

pregado abrindo ao trafego e á colonização interna as numerosas regiões hespanholas que d'isto mesmo necessitam, como sejam os fertéis torrões do norte da Galliza».

N'um outro periodico, barcelonez, *Industrias Modernas*, a proposito 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 estrategicos se tenha estabelecido em Hespanha, é uma combinaçao idealista a mais.

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

Primeiro: que desapareçam os obstaculos 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 Zaragza.

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 Côrtes, seja lido o projecto do caminho de ferro Zaragoça-Caminreal».

N'esse comicio predominou a opinião de que enquanto o Estado se não encontrar em melhor situação economica, deve desistir de construir ou nacionalizar novas vias ferreas sem que tenham caracter puramente militar, e em caso algum sem abrir previamente uma larga informacão para que o paiz manifeste as suas opiniões sobre esses assumptos.

Os deputados e senadores que representam em Côrtes a região aragoneza compromettem-se a defender este criterio, que é o nosso, porquanto não pôde haver qualquer duvida ácerca da inoportunidade do Governo em tratar de construir um caminho de ferro para servir as nossas relações internacionaes com a França, perfeitamente attendidas com as duas linhas já em exploracão e pelas que está obrigado a levar a cabo, de accordo com o convenio internacional celebrado entre a Hespanha e a França.



A naphtalina nos motores de explosão

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

Pelas experiencias ultimamente realizadas, demonstra-se que a naphtalina funde a 120°, approximadamente; que o consumo n'um motor de 8 cavallos, com 595 voltas por minuto, é de 0,342 ^{kg} por cavallo-hora; a meia carga e com 558 voltas, é de 0,495 ^{kg}, e sem carga e com 600 voltas, de 0,930 ^{kg}.

As vantagens obtidas em tres experiencias, 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.



Confeitaria Maritima

Foi ha dias inaugurada a nova installação d'esta antiga confeitaria da rua do Corpo Santo.

A nova casa é um modelo de construcção, 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 proprietario seu sobrinho, o Sr. José Fernandes da Silva, a quem desejamos todas as prosperidades a que tem jus pelo incessante trabalho que 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**, sabindo 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 peio nosso jornal, e portanto não pomos 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, devmos repetir que sim, porque elles **todos** são utilizaveis **para começar a viagem em qualquer ponto do trajecto**.

Enviamo-los, 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 logar 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 enthusiasmo entre os lavradores da região; uma festa de aviação em que tomará parte o conhecido aviador Sallès; um imponente cortejo civico 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 estabelece 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 enthusiasmo entre os amadores portuguezes de tauromachia, pelas touradas que se annunciam 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 touradas 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 instalação 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, á qual já nos temos referido, e que veio 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 tenciona 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 applauso 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 ceramicos, 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 incluídos na primeira d'essas tarifas os acidos azotico, sulphurico e chloridrico em vagões providos de recipientes ceramicos 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 2560 por tonelada quando effectuados de Lisboa-G. S., Alcantara-Terra ou Mar, Caes do Sodré, Caes de Santos até Povoá e Vendas Novas-transito,

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

Para quaesquer 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 calculo do peso do carregamento são adoptadas as densidades por cada litro de: 1,332 para o acido 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 incluídos.

Os preços da 4.^a serie serão applicados ao peso correspondente á capacidade total dos reservatorios, por fracções indivisiveis de 100 kilos e com sujeição ao minimo de 10 toneladas ou pagando como tal; os da 5.^a serie, ao peso effectivo do material, por tonelada indivisivel.

A tara dos vagões não deverá exceder o peso maximo 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 approvar, visto que representa um importante auxilio á industria nacional, e se destina a estabelecer um trafego novo para o caminho de ferro.



Stulta lex...

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

Os nossos legisladores, d'uma prolixidade que gauda 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, capitulos, paragrafos, 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 emmaranhado da rede que lhe extendem, se deixa cabir n'ella, por mais que tenha, por prudencia e caracter, o desejo de ser fiel cumpridor dos seus deveres.

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

Mas entre estas, sobreleva a todas a famigerada lei do sello, 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 succedeu com quem

escreve estas linhas, provam o que avançamos e que não o escrevemos por 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 á 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 póde 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 10\$010 ou 20\$010 reis ou mais, o que é um contrasenso.

Submetteu-se, todavia, o editor do *Manual* áquella injustificavel exigencia e mandou o livro completo, para augmento 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 sede ou agencia da coisa annunciada, 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 jornaes ou livros e se refere unicamente a annuncios em cartazes, e ainda, torcendo a lei que ali se refere a annuncios de mais de uma empresa, entidade ou individuo, e considerando que a simples indicação de sedes 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 agencias, 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 ás 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 caes da Ribeira, do Porto, se encontram barcos para passeios no Douro e — pasmae, leitores — até se pagou sello por se dizer que o theatro de S. João... foi incendiado e está em reconstrução!

Por pouco não se pagava sello por se dizer no livro que na Batalha ha um convento e que o *gulf-stream* nos tempera 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 exaggerado imposto, e... os erros do imposto do sello são como os da justiça, não são reparáveis. 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 código de direito dos Vatuas.

Outro facto, esse agora com a nossa *Gazeta*, se deu ultimamente, que também 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 sahia 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 commetemos. 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 fôssemos incommodados *tendo cumprido a lei*, porque esta se presta a capciosas interpretações e os seus executores parece que rejubitam em applicar multas, para provar que são elles os mais estrenuos promotores das prosperidades do thesouro publico.

E aqui fica—tambem para aviso aos incautos—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 permittiu 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, contractar a construcção de uma linha ferrea, que, sabindo 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 assegu-

rada 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 laes, 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 effectivamente dispendido.

A empresa receberia o preço dos transportes de passageiros e mercadorias, conforme tarifas approvadas 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 á 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 occupasse, 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 creado 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 inscrições 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 approvar 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 accordo, 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 construira a primeira secção.

A empresa apresentaria o projecto do caminho dentro de quatro mezes, a partir da concessão provisoria, e o contracto definitivo seria assignado quando a Companhia, além 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 mezes depois da concessão definitiva começariam

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

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

O programma descrevia miudamente as condições technicas da linha; mas d'estas, por brevidade, notaremos sómente que o caminho devia ser construido para uma só via com 1.^m44 de largura e com $\frac{1}{2}$ 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 á de Lisboa á fronteira dentro de uma zona de 40 kilometros de largura, e reservava-se o direito de fazer concessão de quaesquer caminhos de ferro que n'ella viessem entroncar. A Companhia, de accordo com o governo, poderia construir as estradas ou ramaes necessarios para a circulação, devendo observar para aquella as leis e regulamentos em vigor e quanto aos ramaes sujeitar-se ás clausulas d'esta concessão, mas sem direito a garantia de juros, amortização ou qualquer subsidio do Estado.

O governo reservava-se o direito de, passados dez annos depois da abertura da linha ao transito publico, 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 annos, mas sem garantia alguma do juro e sujeita ás contribuições geraes, e só passado esse tempo o caminho revertia para o Estado com todos os edificios e todo o material.

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

Era assignada uma por Patrick Jayme Hartre, subdito nglez, a segunda por Benjamin 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 adoptara o titulo de Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal.

As duas primeiras só com grandes alterações se sujeitavam ao programma; e a terceira, acceitando todas as condições n'elle estabelecidas, declarava que entendia ser conveniente, no contracto definitivo, admittir algumas modificações ás clausulas do programma em pontos não essenciaes, com o que o Estado aproveitaria.

Declarava mais essa proposta que a Companhia não tinha duvida 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 identicas ás fixadas para a secção de Lisboa a Santarem.

A concessão provisoria foi feita á Companhia Peninsular, e tudo fazia suppôr 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 annos e depois de varios accidentes é que esse pequeno troço de linha ferrea ficou concluido e ponde 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 á montagem do 4.º vão.

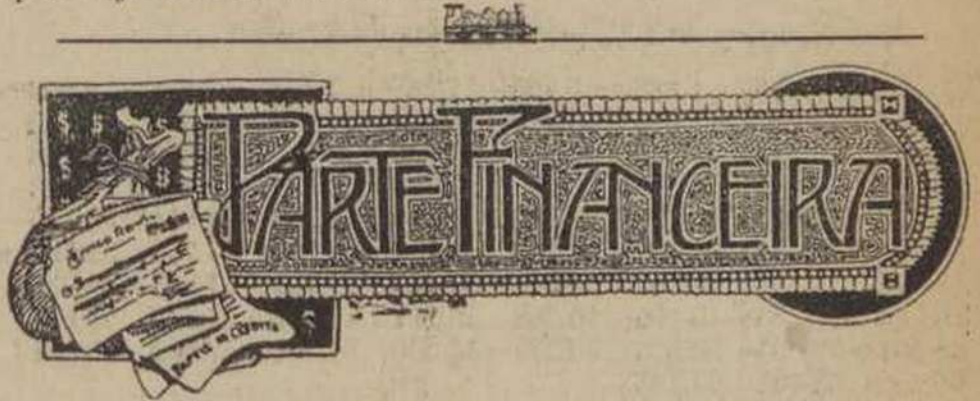
Thomar á Nazareth. — Começaram em 5 do corrente os trabalhos de alinhamento para este caminho de ferro, com passagem em Porto-de-Moz, onde por esse facto houve grande regosijo da parte do povo da localidade.

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

São de varios 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	45.035	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	59.853	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	89.955	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	110.125	110.126	111.350 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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Abril de 1914.

Continuam, infelizmente, paralisadas as diversas transacções commerciaes, como succedeu durante o 1.º trimestre.

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

Todavia, depois de uma melhora 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 attenção publica; na Austria, a obstrucção dos Tchecos; na Russia e Alemanha, a tensão politica internacional; na Inglaterra, a questão do Ulster; em Italia, a crise ministerial, e até no Japão, os escandalos administrativos; nos Estados-Unidos a opposição em a politica dos diversos grupos financeiros e a do Presidente Wilson, tudo emfim 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 difficuldades de natureza financeira e economica, renovadas incessantemente.

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

Os capitães affluíam 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.

Estava o Brasil habituado a alimentar-se por um mercado de capitães 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'um anno a libras 5.1500.000 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 annunciada 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 administração.

Os resultados da gerencia do anno findo foram menos prosperos do que os do anterior, porque os excessivos calores estragaram grande quantidade de productos promptos a fabricar, não havendo os fabricados em quantidade bastante para satisfazer os pedidos, e porque a lei dos accidentes do trabalho representam um encargo importante.

Todavia o saldo permite manter o mesmo dividendo do anno anterior, sendo repartido segundo a Direcção e o Conselho Fiscal propõem, da seguinte forma:

Para dividendo de 8 %.....	Esc. 16:000\$00
Nos termos do art. 6.º dos estatutos, 10 %	
"/ Esc. 22:161\$51,8.....	" 2:216\$15,1
Para fundo de amortização do material. . .	" 3:500\$00
Para imposto de rendimento e conta nova "	1:084\$20
	<u>22:800\$35,1</u>

Bolsa.—Teve o nosso *fundo interno* regular procura, manifestando pouca alteração de preços, assim como o *externo*, que tambem foi movimentado.

Acções bancarias, sem oscillações dignas de registo; *Portugal*, a 166, tendo firmado um pouco; *Lisboa & Açores*, a 107; *Ultramarino*, entre 100 e 100,50; *Commercial*, a 142, sem transacções; *Phosphoros*, de 55 a 55,30, sem movimento.

Em obrigações das diversas Companhias não se notaram oscillações durante a quinzena no *mercado a prime*; só se registaram operações em *Mozambique* a 3,85 em *prime* de 0,10 para o fim do mez, e 3,95 e 4,00 para o fim de maio.

No *mercado firme* a 3,75 e 3,80 para o fim do mez e 3,80 para o fim de maio. *Zambezia* a 1,95 para liquidação do fim de abril.

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	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
213.552	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
222.550	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	242.105 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	258.137
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	274.163
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	292.956	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	329.631	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	30.414	30.415
30.420 a	30.422	31.561	31.562	32.01	33.729	33.730	33.769 a
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	55.299	55.300	57.400 a	57.402	59.851
62.908	63.134	63.135.					

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes 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.ª, rua dos Fanqueiros, 10—no Porto, no Banco Alliança—em Paris, no Comptoir National d'Escompte, rua Bergère, 14.

Esta reunião tem por fim:

- Apresentação do Balanço e Contas do Exercício de 1913.
- Discussão e votação do Relatorio do Conselho d'Administração sobre o mesmo exercício e Parecer do Conselho Fiscal.
- Fixação da importancia a distribuir ao coupon n.º 9 das obrigações de juro variavel; e
- Eleição de dois Administradores, conforme o artigo 22.º dos Estatutos, e de tres membros effectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos Accionistas, residentes em Portugal, deverão 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.

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 hoje frouxamente.

Tendo aberto no principio d'este mez a 45 1/16 - 44 15/16 fecha hoje a 45 1/8 - 45.

Adquiriu a Junta £ 25.000 a 531,2.

Rio s/ Londres: 15 25/32 - 15 5/16.

Curso de cambios, comparados

	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
Amsterdã cheque	440	442	440	442
Madrid cheque	995	1.005	995	1005

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	ABRIL													
	1	2	3	4	6	7	8	9	11	13	14	15	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	40,30	40,25	40,20	40,20	40,20	40,65	40,05	—	40,05	40,15	—	40,05	—	—
Divida interna 3 % coupon.....	40,05	—	40	—	40	40	40	—	40	39,85	39,85	39,95	—	—
" 4 % 1888, c/premios.....	—	—	56,60	21,530	21,530	21,530	—	—	21,520	21,520	—	—	—	—
" 4 % 1890.....	—	—	50,500	50,500	56,580	57,500	—	—	57,500	57,500	—	—	—	—
" 3 % 1905 c/premios.....	9,505	9,505	9,505	—	9,505	9,520	9,505	—	9,505	9,505	9,505	—	—	—
" 4 % 1905, (C. de F. Est.)	79,540	—	—	—	—	—	80,500	—	—	79,560	—	—	—	—
" 4 % 1909, ob. (C. de F. Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,540	79,520	79,520	—	—
" 4 % 1912, ouro, C. F. P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88,580	88,580	—	—	—
Externa 3 % coupon 1.ª serie.....	67,500	67,500	67,500	67,500	67,500	67,500	—	—	67,500	67,500	67,500	67,510	—	—
" 3 % 2.ª serie.....	—	—	66,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 3.ª serie.....	69,520	69,520	69,520	—	—	69,500	69,500	—	—	69,500	—	68,590	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	101,560	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal.....	166,500	—	—	—	167,500	167,500	167,500	—	—	167,500	167,500	167,500	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	142,500	142,500	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	100,550	—	—	100,500	100,500	—	—	—	—	100,530	100,530	100,530	—	—
" Lisboa & Açores.....	—	—	107,500	107,500	—	—	—	—	—	107,500	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	5,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	64,580	—	64,570	—	—	64,570	—	—	64,570	64,570	—	64,550	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	55,530	55,530	—	55,510	55,500	—	—	54,580	—	54,590	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	86,570	86,570	—	—	—	—	—	—	86,570	—	—	86,580	—	—
Companhia C. F. de Benguela.....	79,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3 % 1.º grau	—	—	63,500	—	—	63,510	63,550	—	—	63,550	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3 % 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau	—	—	16,510	—	—	—	—	—	16,530	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	73,500	—	—	—	—	73,500	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	64,500	64,500	64,500	—	—	—	64,500	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	77,530	—	77,530	—	77,520	77,520	77,520	—	77,500	77,520	77,520	—	—	—
prediaes 6 %.....	—	—	—	—	87,540	87,520	87,520	—	—	87,520	—	—	—	—
" 5 %.....	75,500	75,500	75,500	—	75,500	—	—	—	—	75,500	75,500	—	—	—
" 4 1/2 %.....	—	—	73,500	73,500	—	—	—	—	73,500	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie.....	62,50	62,40	62,32	62,50	62,32	62,32	62,30	62,40	—	—	62,30	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	24	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	443	449	450	447	443	443	442	443	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	319	324	324	324	321	321	321	323	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau	298	296	298	296	298	298	298	300,50	—	—	300	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau	205	206	206	—	205	205	205	204,50	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	149	148	—	146,25	—	—	145	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 % portuguez.....	62,50	62,50	63	63	63	63	63	63	—	—	63	—	—	—
Amsterdã: Obrig. Através d'Africa.....	81 2/16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas...	Relle geral	2 Dezembro	1.073	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	31.190500	29	31.616500	— 426500	1.075551	1.090520	— 1456
Sul e Sueste.....	31 Março	681	442.397546	681	425.827501	+ 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 á Pova e Famalicão	28 Fevereiro	64	15.937503	64	23.982578	+ 3.118597	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	2.177.108	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 effectuado a 10 de março ultimo; e, em vista d'isso, estão-se promovendo diligencias afim de que o ministerio do Fomento adopte o systema 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 do material circulante.

D'esta forma, o Estado não pôde soffrer prejuizos nem terá despesas demasiadas, e obter-se-ha um caminho de ferro de Madrid a Vigo, ganhando-se tempo e accudindo ao trafego 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 encufar muito o tracto de Porto-Madrid, com a economia de cerca de oitenta kilometros.

França

Foi approvedo pelo Parlamento francez o projecto de lei relativo ao convenio concluido entre o general Lyautey e as companhias Geral de Marrocos e Geral Hespanhola de Africa, com mira na concessão do caminho de ferro de Tanger a Fez, e de accordo com o seguinte traçado:

«A linha ferrea partirá de Tanger, dirigir-se-ha rectilineamente para o sul, não descrevendo senão as muito 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 franceza, attingirá no kilometro 135 o grande plano 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 Saïs para attingir Fez (kilometro 311).»

Allemanha

O prefeito de Spira (Palatinato) communicou ao Conselho Municipal que o Estado-maior emittira parecer favoravel á 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 strategica 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 aquartellada 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 á questão entre a Companhia e o Estado. Não havendo agora divergencia 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 nós são devidas, e não cumprindo a arbitragem legalmente feita, nem requerendo a sua annullação aos tribunaes competentes.

Por esta razão continua suspensa a remessa e assentamento de travessas d'ago, 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 circumstancias não mudarem brevemente, de, como dissemos no ultimo relatorio, entregar aos *Trustees* essa conservação, d'accordo 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'accordo 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 necessario acrescentar, fazendo notar apenas que, por essa commissão 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 commissão, o Governo mandou um emissario, officialmente, 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 provincia d'Angola com a grande baixa de prego da borracha, foi o nosso Director em Loanda sollicitado para fazer a redução da respectiva tarifa. Não sendo das suas attribuições fazer tal redução, que, pelo art. 32.º do contracto, só pôde ser feita d'accordo com o Governo, e não competindo á Companhia, principalmente nas circumstancias em que se encontra, tomar a iniciativa d'uma medida, que dá como resultado a diminuição do rendimento da linha, o que irá affectar 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 prego da borracha, e não tendo a Companhia do Caminho de Ferro de Ambracia accedido a solicitação identica que consta ter-lhe sido feita em Loanda, informando o Governador Geral que esta attitudo da Companhia está produzindo má impressão na provincia: Sua Ex.^a o Ministro das Colonias encarrega-me de comunicar a V. Ex.^a este facto, a respeito do qual parece-me desnecessario formular quaesquer considerações justificativas, visto ser bem conhecida a intensidade que attingiu a crise acima alludida.

Saude e Fraternidade.—Direcção Geral das Colonias 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 duvida de que o Ex.^{mo} Governador Geral de Angola sollicitou do nosso director da exploração em Loanda, redução nas tarifas da borracha, para ajudar a resolver a crise resultante da baixa do seu prego. Mas não podendo tal assumpto, em vista do disposto no artigo 32.º do contracto de 25 de setembro de 1885, ser resolvido senão entre a Companhia e o Governo, o nosso director transmittiu-nos por telegramma essa solicitação, avisando nos ao mesmo tempo de que S. Ex.^a telegraphara ao Governo n'esse sentido.

Respondemos 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, porem, 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 provincia está produzindo má impressão a attitudo da Companhia, o que nos causa certa estranheza, pois que ella não tomou até agora attitudo 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 das circumstancias 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 opposse a importancia das suas reclamações, nunca Governo algum, incluindo o proprio Governo Provisorio da Republica, forçou, como se esta fazendo agora, sem motivo algum legal, a um completo descalabro financeiro, uma Companhia, que tantos beneficios tem trazido para o Estado, para a provincia, e para o commercio de Angola.

Não tem V. Ex.^a, como muito bem diz, necessidade de formular quaesquer considerações sobre a crise do commercio da provincia, que esta Companhia muito bem conhece, e da qual igualmente soffre, 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, alem da dos transportes no seu caminho de ferro. E' esse o seu commercio, que é affectado, directa e immediatamente, por qualquer crise que affecte o commercio em geral, ou mesmo um dos seus ramos em particular, fazendo descer o rendimento da exploração.

A crise que se manifesta na provincia, 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.

Acresce 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 **Reis 23:277\$275.**

Além 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 colloca 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, unica 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 ninguém pôde, razoavel e justamente, exigir-lhe sacrificios, que constituem verdadeiros prejuizos, que não podem ser cobertos por outras receitas, que não sejam as que proveem das compensações que o Estado se obrigou a dar-lhe pelos artigos 22.º e 23.º do contracto de 25 de setembro de 1885. Tambem parece que não ha lei, ou mesmo consideração de especie alguma, que obrigue um negociante (porque a Companhia é um negociante) a augmentar o seu prejuizo, para attenuar 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 d'isso, e sem discutir o benefício geral, que, para a provincia de Angola provenha do abaixamento da tarifa da borracha, já de si tão reduzida, que é equal á tarifa do café, classificado como genero pobre, nós asseveramos a V. Ex.^a, que da melhor vontade acompanhariamos aquellas empresas, não obstante termos sollicitado dos governos, por varias vezes, a approvação de um augmento na tarifa da borracha, se as circumstancias em que esta Companhia se encontra a não collocassem na absoluta impossibilidade material de o fazer.

Entretanto, o que não pôde soffrer a menor sombra de duvida, é que o mais efficaz auxilio e o maior beneficio, que se pôde agora prestar á provincia e ao seu commercio, é collocar 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-ha absolutamente contraproducente, porque, fazendo diminuir o rendimento e augmentar a despesa, aggrava a situação da Companhia, levando-a fatalmente á suspensão da exploração do caminho de ferro, tanto por não poder fazer a indispensavel conservação da linha, como por lhe faltarem os recursos para occorrer ás despesas de exploração, desde que o Governo continue a negar-lhe o pagamento das quantias em divida, tanto na metropole como na provincia.

O effeito positivo do abaixamento da tarifa, deve ser o de permittir a expedição da borracha para o littoral, constando-nos que, só nas casas da Lunda, ha cerca de 1:800 toneladas d'ella para expedir. Deve augmentar, portanto, o trafego, diminuindo simultaneamente o rendimento. Do augmento do trafego deriva indiscutivelmente o augmento da despesa de exploração, visto que, para tal quantidade, é necessario fazer comboios especiaes, que transportem o genero 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 immediato, o augmento da despesa, que a Companhia não está habilitada para supportar; 2.^o, o prejuizo na parte referente ao augmento 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 ás tarifas de 1885, a encontrar na subvencão, dando lugar ao augmento d'esta, e indo avolumar a importância da divida do Estado, por saldos de subvencões, que nada tem com a arbitragem, contestada pelos governos de 1912, e cujo pagamento lhe é recusado.

N'estas condições, é absolutamente contrariados, que nós não podemos seguir o exemplo das Companhias a que V. Ex.^a se refere, e não podemos supôr porque motivos a attitudo, que só agora a Companhia tem ensejo de tomar, possa estar produzindo má impressão na provincia, quando a provincia conhece de sobra a origem das difficuldades com que actualmente a Companhia lucta, e quando é facilissimo demonstra-la a parte que porventura ainda a não conhece, e que é com certeza bastante razoavel, para reconhecer, pela simples leitura dos balanços da Companhia, que, negando-se-lhe os recursos que os contractos lhe garantem, e não podendo ella obtê-los por outra forma, está materialmente impossibilitada de prestar auxilios, ou mesmo de cumprir a sua missão, augmentando até, involuntariamente, as difficuldades existentes, do que resulta aggravamento da crise.

Chamamos muito especialmente a attenção de V. Ex.^a para a transcripção junta, da carta do nosso director em Loanda, e para a nota da existencia 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 proximas, a que a mesma carta se refere, determinarem alguns estragos na linha, como tem succedido em outros annos, a Companhia não está habilitada para fazer reparações algumas, e ver-se-ha forçada a prevenir d'isso os *Trustees*, para as fazerem, em cumprimento do artigo 19.^o do contracto de curadoria.

Estes e outros factos identicos estão muito longe de ser do genero dos que podiam determinar a fallencia da Companhia, tão imprudentemente aconselhada por quem, pela sua situação, tinha obrigação de tratar taes assumptos com mais cuidado e ponderação. A Companhia não tem credores, que não estejam sufficientemente garantidos, nem lhe faltam recursos para pagar dividas. 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 espirito de V. Ex.^a e o seu superior criterio lhe terão demonstrado isto.

Mas como, para tal fim, se encontra actualmente e pela força das circumstancias, na dependencia completa do Governo, n'elle confia, para que faça o que for de justiça, deixando-lhe ao mesmo tempo a inteira responsabilidade, de tudo o que possa vir a succeder.

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

Tendo-se annuciado uma conferencia no Porto, na qual sabiamos que se iam repetir as infundadas accusações, que se tem feito á nossa Companhia, pediu o presidente do vosso conselho d'administração permissão para lhe ser admittida a contradicta, na mesma sessão da conferencia, por julgar que não devia deixar passar sem protesto taes accusações, sendo-lhe negada essa permissão. Dias depois, a Comissão Directora do Centro Democratico Duarte Leite pediu-lhe para ir fazer á sua séde uma conferencia sobre o assumpto, para, livre de intuitos politicos, se expôr a questão com toda a clareza. Não podia deixar d'acceitar tal convite, depois do que se tinha passado, fazendo-se uma exposição completamente documentada, em uma conferencia realizada na séde d'aquelle 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 occorridos 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 relatorio 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 procedaes á eleição geral de todos os corpos gerentes da nossa Companhia;
- 3.^o—Que approveis com louvor o relatorio 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 Escocia

Pensa-se em Inglaterra em construir este canal, entre o Mar do Norte e o Atlantico, aproveitando o já existente na Escocia, 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 Atlantico; 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, porquanto 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.



ARREMAITAÇÕES

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 metallico, de taboleiro inferior, com 40 metros entre os eixos dos apoios, 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 provisorio 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 importância total da adjudicação.

O deposito provisorio deve ser feito em qualquer das thesourarias 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, donde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

ANIMATOGRAPHOS

Olympia.—O mais distincto cinema da capital. Sessões 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 musicaes 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 VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 55	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9
12 58	2 5	9 23	10 26
3	4 9	11 21	12 18
b 5 16	5 58	1 18	2 22
5 33	6 46	3 25	4 28
6 35	7 14	b 4 14	4 53
7 16	8 22	b 5 25	6 20
9 8	10 19	b 6 27	7 7
10 24	11 33	7 28	8 29
11 53	12 55	9 12	10 10
1	2 10	11 13	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 5	11 38	12 53	1 23
1 58	2 30	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
4 15	4 42	—	—
7 55	8 34	—	—

Mais os de Cintra excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	8 36	d 7 20	8 7
d 8 20	9 11	d 7 50	8 57
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	a 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11 1
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	13 36
a 2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	d 2 15	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 16
h 3 50	4 58	3 50	4 56
d 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	a 5 20	6 7
d 5 15	6 6	a 6	6 36
d 5 45	6 36	d 6 20	7 7
d 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37
7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 55	h 10 43	11 45
h 10 35	11 23	11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	12 45	—	—
d 12 50	1 40	—	—
12 55	2 2	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	g 6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
g 6 48	7 21	8	8 30
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15
7 49	8 19	g 11 15	11 35
h 8 57	9 21	—	—
10 8	10 41	—	—

Mais os de Cascaes

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 45	8	5 42	7 5
10 13	11 31	6 55	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
a 5 8	6 7	11 47	1 11
5 42	7 4	3 19	4 45
10 36	11 56	9	10 24
1 15	2 35	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 48	7 27	6 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 32	1 25	2 11
2 52	3 36	2 45	3 29
4 5	4 48	4 2	4 45
a 5 8	5 40	5 8	5 54
5 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	a 11 56	12 25
1 18	2 3	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
—	—	g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 56	8 7	—	—
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 17	7 4	6 8
9 25	9 3	a 8 35	2 31
11 36	11 41	a 3 48	1 13
a 6 55	12 32	a 5 54	11 53
c 6 56	1 15	7 57	6 25
9 35	7 56	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	
a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris
AParis	8 54	12 16	10 52

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Pampilhosa	Alfarellos	
3 22	3 50	9 32	12 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	12 58	11 20	5 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	3 50	7 22	9 4
a 6 30	8 15	11 8	12 47
7 20	9 12	3	5 12
a 10 20	12 9	4 50	6 44
11 25	1 3	7 30	9 41
2 5	4 45	11 39	1 34
5 40	8 17	—	—
a 8 33	10 25	—	—
10 50	12 20	—	—

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2	2 37	3 10	4 1
10 20	10 55	12 9	12 47
7 40	8 14	8 36	9 41
8 33	9 40	10 10	10 50
—	—	12 55	1 34

Mais os para e de Coimbra

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	3 5	12
4 15	12 44	5 40	12 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 55	1	1 25	6 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	T. Vedras	Lisboa	
5 54	8 44	6 55	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 4	9 10	6 5	8 35
10 17	12 47	11 8	12 58
11 29	1 21	11 27	1 58
2 24	4 51	7 10	9 36
6 56	9 25	9 39	11 46

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 50	7 18	120	7 2
4 14	5	9 38	—
12 17	1 53	14	7

Mais os de Aveiro e t.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	9 43	10 40
12 41	1 23	10 40	11 41
h 1 58	2 53	4 2	5 9
g 5 21	6 53	9 30	10 50
9 50	10 43	—	—

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
11 36	7 10	7 50	de Mad
a Mad.	9 5	8 30	6 17
a 5 2	10 10	a 11 59	de Mad.
a Mad.	8 17	a 9 48	1 2 45
8 5	8	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	6 45	2 31
a 5 2	12 10	6 45	6 17
8 5	7 40	6 24	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
6 44	11 35	7 9	12 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 36	11 50	4 55	6 17
8 5	10 2	5 43	11 53
9 35	—	3 45	1 13

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

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

BEIRA ALTA

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

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

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

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

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1	1 35	8	8 33
g 11 30	12 10	10 25	11
n 1	1 40	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
6 25	8 32	8 10	9 50
8 10	9 45	0 50	12 10



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, immediatamente, ao serviço do Tráfego, e sendo a outra entregue ao expedidor que a mandará analisar 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 RÓCIO — 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 exceda 6^m,50 :

- a) Quando o peso não exceda 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 exceda 30.000: aplicação das tarifas internacionais de pequena velocidade em vigor, segundo a especie da mercadoria, com majoração de 100 % sobre a fracção de peso excedente a 10 toneladas.

§ 2.º — Objectos cujo comprimento (1) exceda 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 minimos 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 exceda 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 á 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-ha 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 applicavel, com mercadorias de natureza analoga ás quais corresponda a mesma taxa, contanto que do carregamento da remessa assim constituida, não possa resultar qualquer perigo para a segurança da circulação dos comboios ou causa de qualquer avaria para a mercadoria.

CONDIÇÕES

1.^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 consignatarios 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 indivisível 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 á 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 necessario o emprego de guindaste, será este posto á 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 necesarios para a segurança do transporte.

Em todos os casos os agentes especiais da Companhia verificarão se o carregamento se effectuou 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 consignatarios.

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 á partida como no trasbordo na fronteira franco-espanhola, quando para o seu carregamento seja necessario 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 applicaveis 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

Exploração — Serviço do Trafego

Exp. 945

950 exemplares