

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liége, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 15

S U M A R I O :

A linha de Oeste e o novo horario, por CARLOS D'ORNELLAS. — Inauguração do Caminho de Ferro de Benguela. — O grande desenvolvimento da rede ferroviaria na Turquia, por CALADO RODRIGUES. — Revisão do Decreto 15.829 sobre concessões. — Vidé annexos neste numero páginas 195 e 196. — Linhas estrangeiras. — Os nossos mortos.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel RAUL ESTEVEZ
Capitão JAIME GALO
Engenheiro GABRIEL URIGUEN.
Capitão MARIO COSTA
Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro. (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7
Telef. Trindade 27
DIRECÇÃO: T. 576 e 581

A LINHA DE OESTE

E O

NOVO HORARIO

EM virtude da modificação que sofreu o novo horario de verão, os comboios da linha de Oeste, na sua maioria, passaram desde o dia 1 do corrente, a ter o seu terminus na estação de Alcantara-terra.

No proprio dia em que entrou em vigor o referido horario o auctor destas linhas que sahira de Lisboa-Rocio no comboio de Cintra 1329 que tem ligação com o 205 que segue para a linha de Oeste, bem como os distintos engenheiros que acompanhavam o mesmo comboio, foram insultados por alguns passageiros da linha de Oeste e devido á intervenção pacifica d'outros salvou-se de ser agredido um factor da estação do Cacem que com ordem e disciplina fazia o seu serviço habitual não se salvando porém de receber insultos imerecidos.

Repudiando os insultos que foram dirigidos pelos referidos passageiros, na mesma estação, á minha pessoa e á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que, nada tem que vêr com o *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro*, só temos a lamentar o sucedido.

Quanto á carta que recebemos assignada por doze passageiros da linha de Oeste, sentimos ter que informar que a não podemos publicar pois a falta de espaço nos impede de o fazer, e mesmo que assim não fosse, a mesma não está em condições de ser publicada.

Quanto á ideia que recebemos para a supressão do comboio 1316 que sai de Queluz apóz a ligação do 200 e de este seguir directamente de Queluz a Lisboa-Rocio, com paragem em todas as estações, nada podemos dizer por não ser das nossas atribuições, e limita-mo-nos sómente a informar que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está tratando de beneficiar, quanto possível, a linha de Oeste, não deixando por isso de empregar todos os esforços para continuar o descongestionamento de comboios na estação de Lisboa-Rocio.

CARLOS D'ORNELLAS.



General Machado

PORTUGAL ERGUEU
MAIS UM GRANDE PADRÃO
DE GLORIA
NA SUA VIDA COLONIAL

COM A



Sir Robert Willians

INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

E MARCOU O SEU LOGAR PRIMACIONAL
NESSA SOLENIDADE DE CONFRATERNI-
SAÇÃO COM A INGLATERRA E A BELGICA

UM dos factos mais notaveis da nossa historia colonial dos ultimos anos foi, sem duvida, a inauguração do caminho de ferro de Benguela que teve logar com grande brilhantismo no dia 11 do mez corrente.

Da interessante e esplendidamente impressa e ilustrada publicação intitulada *Caminho de Ferro de Benguela — Notas sobre a construção deste Caminho de Ferro e seu grande valôr para o desenvolvimento da África do Sul e Central*, extraímos as notas que seguem, relativas a esse grande empreendimento de que, sem duvida, resultarão enormíssimos benefícios para a nossa acção colonial.

Das cinco partes do mundo a África tem sido a ultima a receber a civilisação cujo avanço os grandes desertos do Saharâ e da Lybia, verdadeiros oceanos de areia que de oeste a leste, ao norte dela se estendem, interceptaram, atrasando a sua penetração para o Centro e para o Sul.

Aqueles desertos não ofereciam incitamento a qualquer grande industria que, como bem preconisou Livingstone, teria sido o meio de levar a civilisação á África; e a demonstrá-lo vieram as descobertas mineiras de Kimberley, do Rand, da Rhodesia, seguidas da que talvez possa ser considerada a maior de quantas se tem feito, a dos jazigos de cobre da Katanga.

Pertence aos Governos como um dever de boa administração a construção de estradas e de pontes; mas as descobertas de minas, exigindo para essas facilidades de transportes que ponham os produtos em contacto com os mercados mundiais, conduzem por sua vez á execução dos grandes planos de Caminhos de Ferro, quer prolongando os existentes, quer construindo linhas novas, quando aqueles já não garantem uma económica saída para o mar.

A grande linha ferrea que saindo da Cidade do Cabo e

seguido através da África central se dirige ao Cairo deixou de ser uma possibilidade remota; mas o seu prolongamento por sucessivos lances tem obedecido ás exigencias do desenvolvimento industrial das regiões servidas por esse Caminho de Ferro.

No entanto, á medida que a construção do Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo proseguia em direcção do norte, a distancia entre o seu terminus e o mar aumentava. E assim as regiões mineiras, no interior, reconhecendo que o Cabo da Boa Esperança já não poderia fornecer-lhes uma económica passagem para o mar, viram-se forçadas, cada uma por sua vez, a procurar outras vias de comunicação.

Felizmente a estrutura da África permitiu a realização destes objectivos. Lourenço Marques e Durban forneceram uma saída para o Rand; e, enquanto os campos da Rhodesia exportam os seus produtos pela Beira, a Katanga poderá exportar o seu cobre, aos milhares de toneladas, pela Baía do Lobito, graças á construção do Caminho de Ferro de Benguela.

Este Caminho de Ferro, que é o mais recente dos complementos existentes á via principal do Cabo ao Cairo, proporciona á Katanga uma económica saída para os mercados do mundo e muito concorrerá para facilitar o rápido desenvolvimento industrial d'Angola e dos distritos da África Central que lhe são vizinhos. Além da manifesta economia no custo dos transportes que directa ou indirectamente afectam o custo da produção, o Caminho de Ferro de Benguela assegura o fornecimento essencial de combustível e outros produtos necessários a esses distritos, no caso de qualquer acidente no Caminho de Ferro da Rhodesia, de greves nas minas de Wankie ou de outra contingencia semelhante.

O melhor carvão do País de Gales chegará agora á Katanga por um preço insignificante, em nada ou pouco superior ao custo do combustível de Wankie, ao qual é manifestamente superior.

É muito difícil desde já prever com segurança o efeito geral que a construção desta linha poderá produzir nas vias de comércio existentes em África; mas basta considerar que

ela coloca muitas regiões em ligação com um porto na costa ocidental, a Baía do Lobito, que está alguns milhares de milhas mais perto dos portos Europeus do que os portos que actualmente os servem, para se avaliar a influencia que ela virá a exercer.

Todavia, á medida que o desenvolvimento destes territórios se acentuar, todos os sistemas de Caminhos de Ferro em África, serão beneficiados pelas crescentes exigencias de facilidades de transportes.

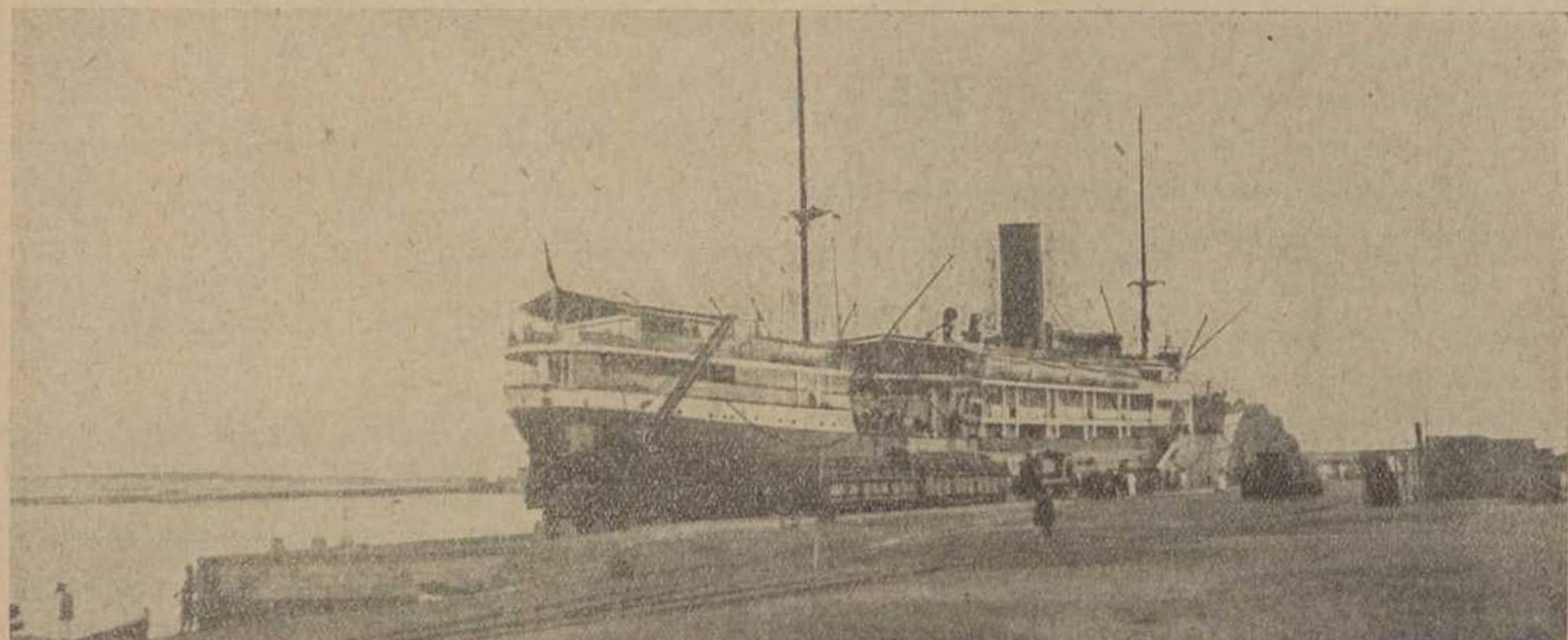
A concepção do Caminho de Ferro de Benguela e o desenvolvimento da Baía do Lobito são devidas a um escocês, Sir Robert Williams, a quem foi conferido o título de «Baronet» em 1923 pela sua accão no desenvolvimento da África durante os ultimos 50 anos.

Foi Williams quem descobriu os jazigos de cobre na Katanga e que prolongou secção do Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo, desde Broken Hill até ao Congo Belga, alcançando por conseguinte para os produtos da Rhodesia o valioso mercado da Katanga e creando tráfego para os seus Caminhos de Ferro.

Felizmente Robert Williams escolheu a Baía do Lobito, magnifico porto natural, situada aproximadamente 50 kilómetros ao norte de Benguela.

O porto é formado por uma lingua de areia correndo paralelamente á costa escarpada da terra firme, com a extensão de 5 kilómetros aproximadamente e com a largura média de 400 metros, que limita uma area de cerca de 4 milhas quadradadas, de águas profundas, capaz de servir de ancoradouro ás maiores esquadras. Nesse porto as marés não se fazem sentir e os maiores navios podem com todo o tempo demandar o seu abrigo completamente protegidos contra as tempestades. Os fundos permitem que mesmo os navios de grande tonelagem possam chegar-se a alguns metros apenas da terra. Quando o tenente da Marinha de Guerra Inglesa Cecil Learmouth foi mandado pela Tanganyika Concessions fazer as primeiras sondagens na Baía, na restinga do Lobito não existiam mais do que algumas cabanas de pescadores.

Estando a Katanga a uma distancia de 2.470 milhas do Cabo da Boa Esperança, a nova via de comunicação encurtaria mais de 1.200 milhas o trajecto por terra, ao passo que ficando a



O vapôr «Angola» atracado ao caes do Lobito

Sem aquela descoberta o terminus dessa linha ferrea poderia ter ficado em Broken Hill até hoje, como um membro atrofiado por falta de exercicio, visto que o seu extremo estaria paralizado á mingua do tráfego; assim, e pelo contrario, desde o inicio as minas de cobre da Katanga contribuiram aproximadamente com 14.000.000 Libras para as receitas das Companhias de Caminhos de Ferro, dos navios e das carvoeiras de Wankie, á custa do tráfego do cobre e do combustivel por eles transportados.

Sir Robert Williams comprehendeu imediatamente a imperiosa necessidade para o desenvolvimento dos minerais da Katanga de assegurar uma comunicação com o mar mais curta e directa do que a que lhe era facultada pela linha principal do Cabo ao Cairo ou pelo ramal que a Beira poderia fornecer. E pelo estudo do Mapa dessas regiões concluiu que tal linha de comunicação teria que estender-se na direcção ocidental através dos jazigos de cobre, pela divisoria do Congo-Zambeze até qualquer ponto da costa do Atlântico na Colonia Portuguesa de Angola. A linha efectivamente teria que seguir a antiga estrada comercial do interior ao ocidente que terminava em Benguela, cidade fundada pelos portugueses ha 400 anos e noutros tempos notavel pela sua actividade comercial. Mas Benguela tem sómente uma enseada e era manifesto que com tais condições nunca poderia satisfatoriamente servir de testa na Costa Ocidental a uma linha ferrea destinada a dar vazão á um tráfego de milhares de toneladas.

Baía do Lobito 1.450 milhas mais perto da Europa, reduziria proporcionalmente o caminho marítimo relativamente á cidade do Cabo.

Enquanto se procedia ao trabalho de unir o Oceano Atlântico com Katanga por um Caminho de Ferro, a exportação dos minérios fez-se pelo porto da Beira na Costa Oriental, a 1.800 milhas da Katanga; mas desde que se estabeleça a ligação pelo Caminho de Ferro de Benguela, a Katanga e as minas ocidentais encontrar-se-hão apenas ás distâncias de 1.200 e 1.000 milhas, respectivamente, da Baía do Lobito da qual a viagem marítima para a Europa será ainda muito mais reduzida em confronto com aquele porto.

Como o trajecto da Katanga a Benguela se efectua em parte através do Congo Belga e em parte por territorio português, Sir Robert expôz primeiramente o seu plano ao Rei Leopoldo. Tendo obtido a seu acôrdo e a promessa da sua cooperação encetou seguidamente negociações com o Governo Português, do qual obteve a concessão por 99 anos, a contar de 28 de Novembro de 1902, para construir e explorar uma linha ferrea partindo da Baía do Lobito até á fronteira Oriental d'Angola, perto do paralelo 12° 5', com o direito de construir e utilisar tambem uma ponte cais privativa.

O Contrato de Concessão, incluindo o direito á construção de ramais, foi aprovado por Decreto de 28 de Novembro de 1902, tendo-se formado a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, com um capital de 3.000.000 Libras para realizar

esse projecto. Desse capital, 90 por cento foi subscrito pela Tanganyika Concessions Ltd., e 10 % constituem a participação gratuita do Estado Português.

Os Estatutos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, foram aprovados por Decreto de 25 de Maio de 1905 e foram registados no Tribunal do Comercio em 28 de Maio de 1905 por escritura publica de 25 de Maio de 1905.

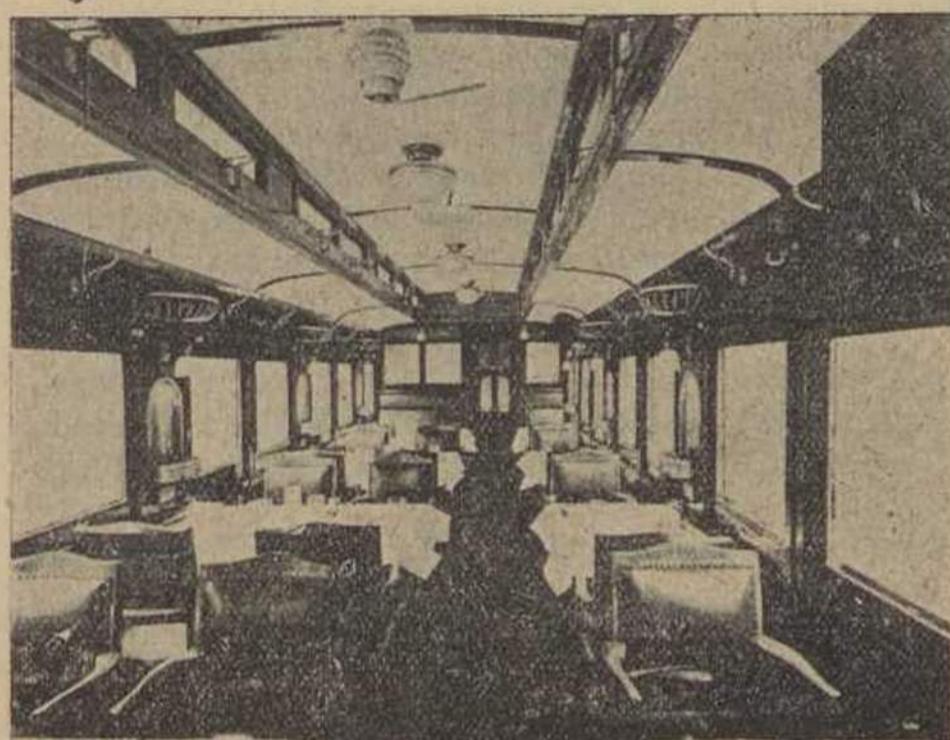
A bitola do Caminho de Ferro de Benguela é de 1^m. 067, igual portanto á da linha ferrea do Cabo ao Cairo. Atravessa a Província de Angola na direcção Este Oeste numa extensão de 1.547 quilómetros.

A sua construção apresentou muitas dificuldades de engenharia devido á topografia da região atravessada.

Subindo atravez das montanhas e gargantas apertadas, chega a uma altitude de 1.935 metros nos primeiros 320 quilómetros a partir do Lobito e finalmente alcança a uma altitude de 1.854 metros o grande planalto de Angola. Continua então o seu trajecto para o Oriente atravez da divisoria dos Rios Congo e Zambeze até que atinge a fronteira do Congo Belga no Rio Luao. Os carris são d'aço com 10 metros de comprimento pesando 27 kilos e assentes em travessas tambem d'aço.

As obras da construção começaram no 1.º de Março de 1905.

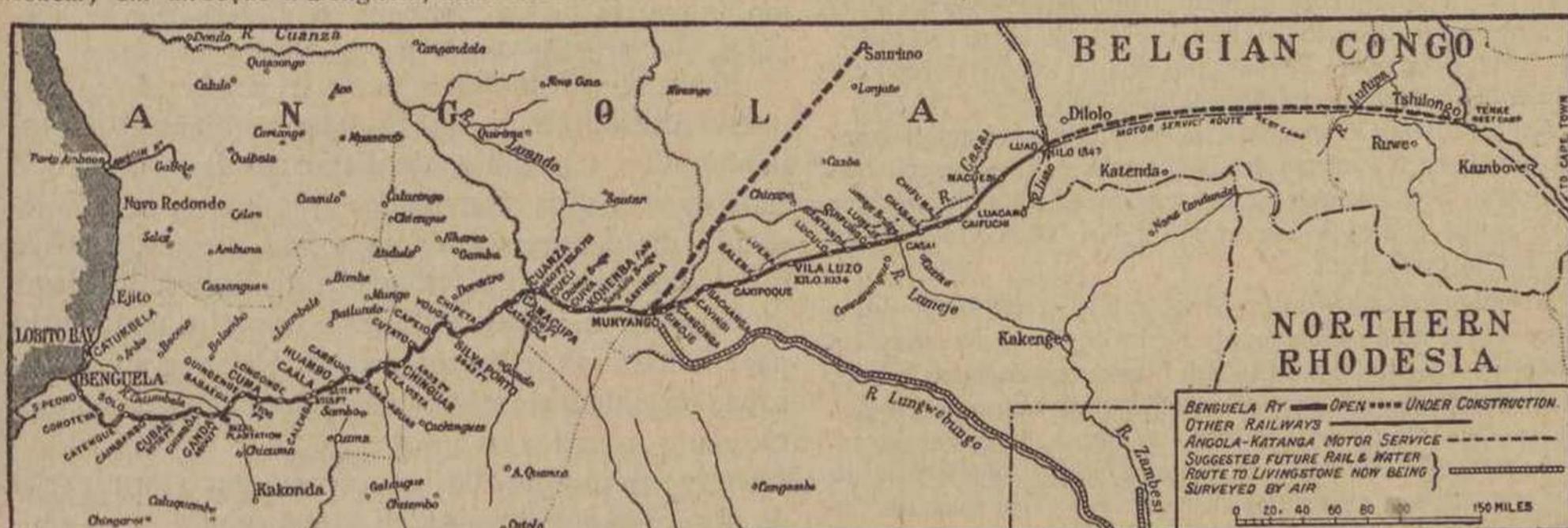
De Lobito a linha dirige-se para o Sul ao longo da costa onde existem extensas plantações de palmares e de cana de assucar, em direcção a Benguela, atravessando o Rio Catum-



Interior do Salão Restaurante

Governador do Distrito, os Tribunais, e o Hospital Militar, e onde ainda se apruma uma antiga fortaleza. E' considerada bastante saudavel.

Seguindo o vale de Coroveta a linha atravessa o rio por nove vezes, e assim continua salvando rios, rodeando precipi-



Mapa do Caminho de Ferro de Benguela

bela por uma ponte de aço de 66 metros de largura que foi inaugurada em Março de 1905.

Benguela é uma cidade com 4.000 habitantes, possuindo bons edificios entre os quais se destacam a residencia do

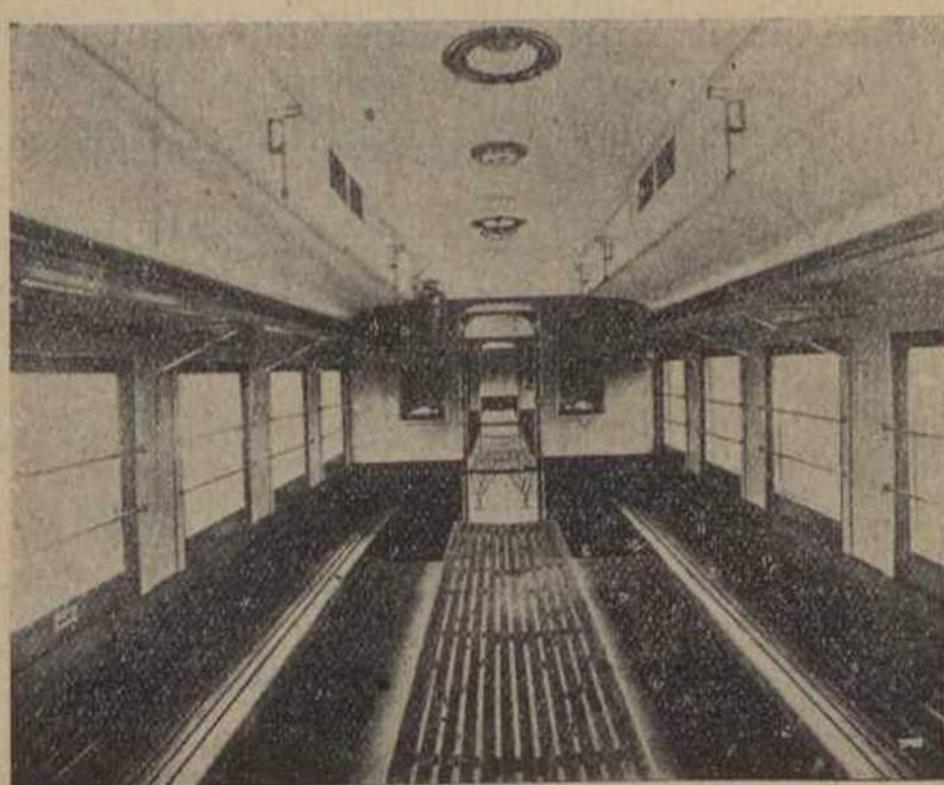
cios, evitando o vale de Catengue muito arborizado, descendo uma outra vez, mas subindo sempre no seu longo trajecto gradualmente para Cubal a uma altitude de 907 metros, onde o algodão, o milho, o trigo e o arroz são largamente cultivados.

Em 1908 foi a linha aberta á exploração até ao Cubal, Klm. 197; e nas proximidades do fim desse ano a firma Pauling & Co., foi encarregada, por contracto, de continuar a construção até Cuma (Klm. 322), importante centro comercial. Nesta secção a linha sobe rapidamente e atinge a altitude de 1.400 metros atravez uma bela região esplendidamente adaptavel á criação de gado e á agricultura.

Fez-se depois o segundo contracto com a firma Pauling & Co. para a construção desde o Cuma até ao sopé do Monte Lepi (Klm. 360), secção esta que foi aberta á exploração em 31 de Julho de 1911.

Em 19 de Dezembro de 1911 fez-se um novo contrato para a construção pe 163 kilometros de linha em duas secções; a primeira até Huambo (kml. 426), e a segunda do Huambo a Chinguar, (kml. 519). A primeira secção passando na maior altitude da linha, na Portela do Lepi, a 1.854 metros acima do nível do mar, foi aberta á exploração em 21 de Setembro de 1911.

O Huambo está destinado a tornar-se um centro importante desde que a Séde da Direcção do Caminho de Ferro seja para ali transferida, o que se fará logo que estejam con-



Interior duma carruagem de 3.ª classe

cluidas as necessarias acomodações. O Governo Geral tem tambem a intenção de ali estabelecer a sua Séde.

A linha chegou ao Chinguar em 1915 sendo aberta á exploração em 18 de Outubro desse ano.

Devido á declaração da guerra, que entre varios contratempos ocasionou que um carregamento de carris embarcado em um navio que se refugiou num porto Brazileiro ali ficasse retido até que essa nação se ligou com os aliados, a construção ficou suspensa durante alguns anos tendo recomeçado apenas em 1920. Nessa época ainda os materiais eram dificeis de obter e portanto o progresso foi vagoroso. Silva Porto (quilometro 627) só foi alcançado nos fins de 1925, sendo esta secção da linha aberta á exploração em 31 de Janeiro de 1924.

Entretanto, apezar daquelas dificuldades, a firma Pauling and Co. continuou a construção entregando á Companhia em Setembro de 1925 a Secção até ao Quanza (kilometro 725).

A linha depois de atravessar o rio Quanza por uma ponte de ferro de 160 metros de comprimento, que também dá serventia a carros, automoveis e peões, passa atravez do Vale do Cuiva na devisoria dos rios Quando e Quanza atingindo a devisoria do Zambeze que segue até chegar á antiga fronteira entre Angola e o Congo Belga ao kilometro 1.234, com a altitude de 1.087 metros.

Nesta secção de 527 kilometros ha 26 estações e 26 pontes das quais as mais importantes são a do Quanza, atraç referida, e a do Quiva com 80 metros de comprimento variando as outras entre 20 e 40 de comprimento. De entre estas convém destacar a ponte sobre o Rio Kuelli (kilometro 746) e a ponte sobre o Rio Lumeji (kilometro 1.154).

Apezar destes obstaculos, a linha chegou á antiga fronteira em 27 de Novembro de 1927, tendo sido feita a construção á razão de 1 kilometro e algumas vezes 1 km. e meio por dia, e sendo aberta á exploração até ao kilometro 1.156 no dia 1 de Março de 1928.

A antiga fronteira entre Angola e o Congo Belga era o terminus original do Caminho de Ferro de Benguela; mas, em virtude de um contrato feito em Loanda em Agosto de 1927, a Governo Belga cedeu a Portugal 5.000 kilometros quadrados aproximadamente do seu territorio no Congo. Esta transferencia de territorio fez recuar a fronteira Congo Angolense para Leste 100 kilometros aproximadamente e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela continuou a construção da sua linha até á nova fronteira, sendo proporcionadamente reduzida de 640 para 540 kilometros a secção em territorio Belga.

A linha chegou á nova fronteira, que será atravessada por uma ponte internacional sobre o Rio Luau, em 28 de Agosto de 1928. A construção desse ponto para diante está sendo feita com grande actividade pela Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga, afim de se completar a ligação entre a testa do Caminho de Ferro de Benguela e a linha principal do Cabo ao Cairo, em Tshilongo, em harmonia com os termos do acordo de cooperação entre os caminhos de ferro aprovado pelo Rei Leopoldo.

Como já dissemos, o acto da inauguração revestiu-se dum grande brilhantismo de que dá ideia o relato que segue:

O comboio chegou a Luau, na fronteira, ás onze horas do dia 11, precisamente á tabela, depois de quarenta e seis horas de marcha.

Durante o percurso, nas estações embandeiradas foram prestadas honras militares, ouvindo-se canticos patrióticos por orfeons de indigenas, que os missionarios ensaiaram.

A chegada a Luau os convidados eram aguardados pelo governador da Katanga, primeiro ministro

da Rodesia e representantes do governo da União Sul Africana.

Entre a assistencia viam-se numerosas senhoras, tendo sido feitas aos visitantes calorosas manifestações.

Depois do desembarque foi descerrada uma lapide de bronze, colocada num rochedo em frente do rio Luau e na qual se encontram inscritas as datas da concessão, formação da companhia, começo da construção e inauguração.

Em seguida foi lido o auto da inauguração, sendo a leitura feita precisamente na fronteira oriental luso-belga, na margem esquerda do rio Luau, junto da ponte internacional.

O almôço realizou-se num local muito pitoresco, junto á margem do rio.

Presidiu o sr. ministro das Colonias, que tinha á sua direita o duque de Connaught e á esquerda o sr. Filomeno da Camara. Do outro lado, em frente, estava madame Borges de Sousa. A direita do sr. Bacelar Bebiano sentava-se a esposa do governador de Katanga e á esquerda a esposa do primeiro ministro da Rodesia. Ao almoço assistiram, em logar de honra tambem, o governador de Katanga e o primeiro ministro da Rodesia.

Falou, em primeiro logar, o sr. Borges de Sousa, presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, que saudou todos os convidados que honraram a cerimonia da inauguração com a sua presença. Disse que foi no cerebro privilegiado de Robert Williams que nasceu a ideia de traçar o caminho mais curto para o transporte do minério de Katanga até á Europa, seguindo a antiga via comercial das caravanias. O plano ousado levou-o a pedir a concessão ao Governo português. E, para comemorar a terminação da obra, encontravam-se ali todos reunidos no centro do continente africano, regosijando-se os convidados, decerto, com a conclusão duma das mais formidaveis emprezas que ao homem tem sido dado conceber.

Salientou a importancia dos serviços prestados ao desenvolvimento da província de Angola pelo caminho de ferro que foi construído sem o mais pequeno encargo para o governo português.

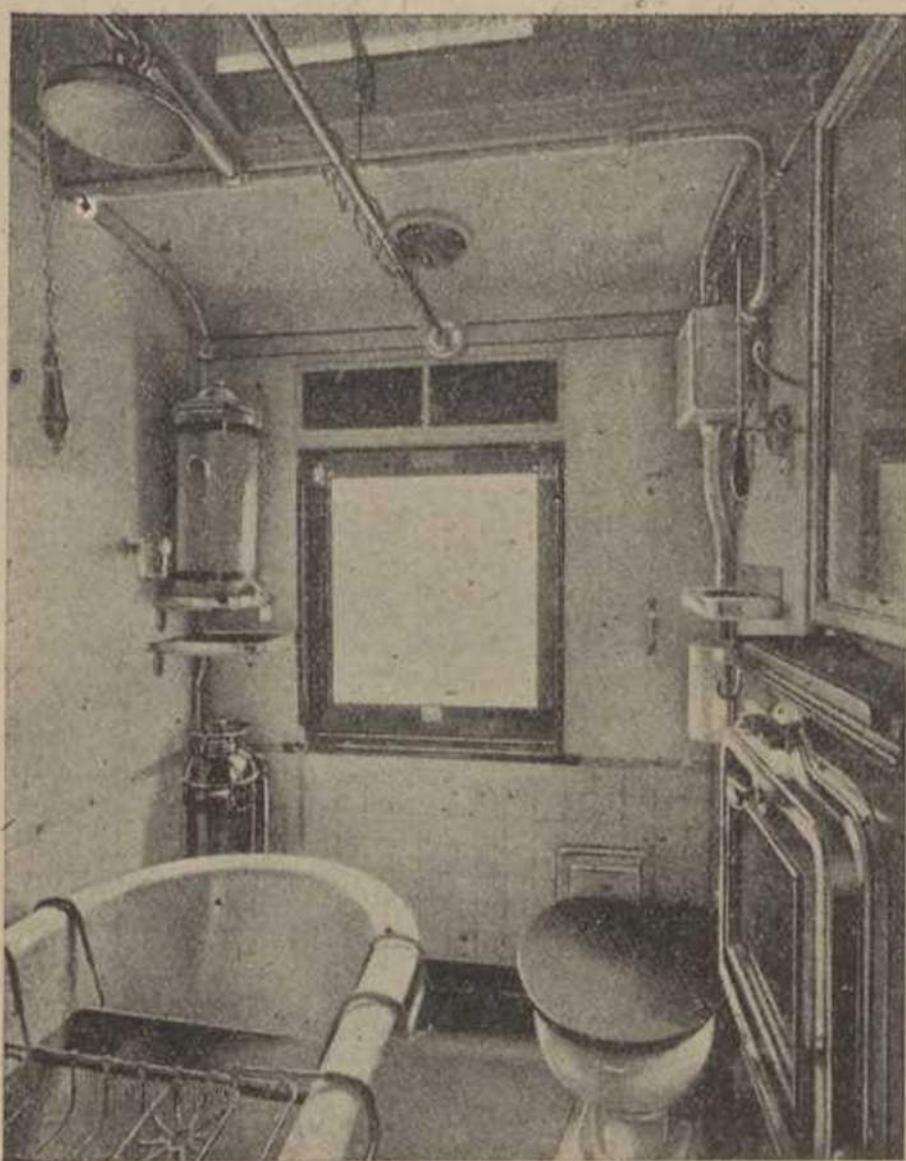
Dirigiu saudações calorosas a Robert Williams, que um dia disse:

— «A nossa politica é a reter nas mãos dos ingleses o que é inglês, nas mãos dos portugueses o que é português e nas mãos dos belgas o que é belga».

Ele triunfou de todas as dificuldades, algumas das quais pareciam insuperaveis.

Prestou homenagem á memoria do general Machado, colaborador de Williams, e cujo nome figurará nas paginas da nossa historia colonial.

Referiu-se á satisfação que sentia por ver presente na cerimonia o filho do general Machado, comandante Alvaro Machado, que tanto tem sabido honrar a memoria de seu pai!



Interior da casa de banho duma carruagem de 1.ª classe

Agradeceu o apoio dispensado pelos governos e a presença do ministro das Colónias, facto único na vida de todas as companhias coloniais. Agradeceu por fim a presença de Filomeno da Câmara e do duque de Connaught.

Falaram, em seguida, os representantes da Sociedade de Geografia, Associação Industrial de Lisboa, imprensa de Angola, Associação Comercial do planalto de Benguela e da Associação dos Engenheiros, exaltando todos a importância e significado da conclusão do caminho de ferro.

O governador de Katanga, em nome do governo belga, saudou o ministro das Colónias pela feliz conclusão do caminho de ferro, associando nas suas saudações, todos os que colaboraram na realização de tão vasta empreza.

Disse que a visita do ministro à Katanga é uma grande honra para o Congo Belga, assegurando aos convidados um acolhimento conforme com os sentimentos de amizade que os belgas nutrem por Portugal. Salientou a importância que para a economia do continente africano tem o novo caminho de ferro.

O sr. Williams afirmou-se um verdadeiro amigo de Portugal e dos portugueses. Agradeceu ao governo português a honra de o ter condecorado com a Comenda de Cristo, tendo usado as respectivas insignias pela primeira vez no banquete do Lobito.

Fez a história do caminho de ferro, como conseguiu obter a concessão por intermédio do marquês do Soveral e o auxílio importante que lhe prestou o grande português general Machado.

Sente-se feliz por ver que a realização do seu projecto contribuirá para o desenvolvimento de uma vasta região que pertence ao mais velho aliado do seu país.

Salientou a importância da ligação do caminho de ferro de Benguela com o resto da vasta rede ferroviária da África. Desde a sua chegada à África, em 1891, tem advogado a necessidade da continuação do caminho de ferro como o mais seguro meio de introduzir a civilização no continente negro.

O caminho de ferro de Benguela terá o seu quinhão no movimento progressivo da civilização africana.

Terminou associando sua esposa à grande alegria que o pessuia, pelos encorajamentos que dela sempre recebeu. O Caminho de Ferro de Benguela é a resultante da cooperação amigável de Portugal e da Inglaterra e da generosa hospitalidade com que os portugueses sempre receberam aqueles que veem trabalhar nas suas colônias.

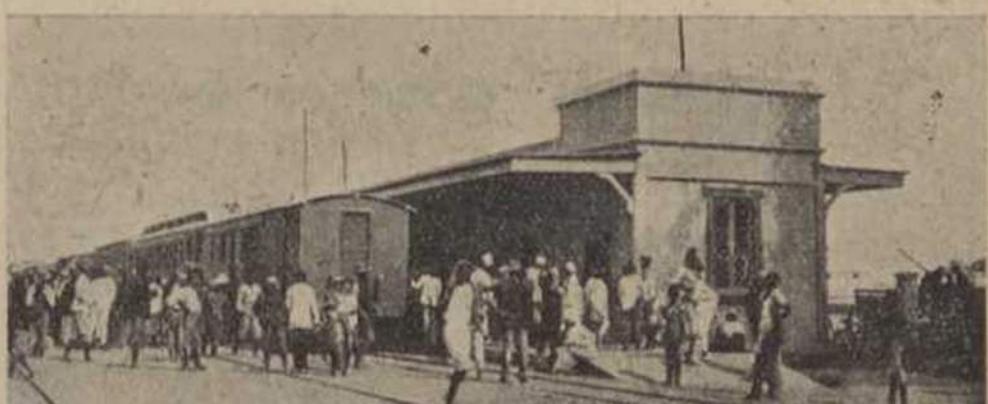
Citou o Brasil como exemplo de colonização portuguesa e disse que em toda a África se encontram vestígios de exploradores portugueses. Levantou a sua taça pelas prosperidades de Angola.

O sr. Filomeno da Câmara afirmou a impecável gratidão da província por todos os que contribuíram para que a construção do caminho de ferro de Benguela pudesse ser levada a bom termo.

Agradeceu em nome da colónia a presença do duque de Connaught e manifestou a sua profunda admiração por Williams, dizendo que aquela festa lhe era dedicada. Levantou a sua taça pelo soberano belga.

O ministro das Colónias disse que a inauguração do caminho de ferro marca uma data notável na história de Angola. O facto de o governo português se fazer representar na cerimónia significa a importância que Portugal liga a este empreendimento. Pôs em relevo o significado de importância do duque de Connaught cuja amizade por Portugal ficou bem marcada quando da sua passagem pelo governo geral da União Sul-Africana.

Enalteceu o formidável empreendimento de Williams que procedeu sempre de maneira a ser considerado um grande amigo de Portugal. Isto demonstra que Portugal recebe de braços abertos todas as iniciativas nacionais e estrangeiras desde que



Estação de Benguela

se apresentem com lealdade e com sincero espirito de colaboração.

Historiou a chegada dos exploradores portugueses ás minas de Katanga e as *demarches* efectuadas para conseguir a concessão do caminho de ferro.

Logo que se conclua a parte da linha que passa por territorio belga ficará realizado o primeira transafricano, ligando os portos portugueses do Lobito e da Beira.

Afirmou que se apenas uma parte relativamente pouco consideravel do capital da Companhia esta subscrita em Portugal, lhe é grato registar que é com o trabalho de uma maioria enormissima de portugueses que o caminho de ferro se tem feito e a sua exploração se mantem.

Disse que da execução que se está realizando resultará uma propaganda util e três importantes colonias portuguesas. Terminou, afirmando que a festa não podia deixar de ser a apoteose de Williams. Bebeu pelo duque de Connaught, governador de Katanga e prosperidades do caminho de Ferro.

O duque de Connaught agradeceu as referencias que lhe haviam sido feitas, dizendo que, quando governador da União mantivera sempre as melhores relações com portugueses.

Os convidados belgas e ingleses regressaram ao

Lobito, e os portugueses seguiram, de automovel, para a travessia do Congo Belga.



Caminho de Ferro de Benguela



REVISTA INSULAR E DE TURISMO

SAI NO PROXIMO DIA 1 DE JULHO O NÚMERO ESPECIAL QUE A REVISTA INSULAR E DE TURISMO DEDICA Á EXPOSIÇÃO DE

:: :: SEVILHA :: ::

O GRANDE DESENVOLVIMENTO
DA
REDE FERROVIARIA
NA TURQUIA
E AS
REFORMAS AUDACIOSAS
DE
MUSTAPHÁ KEMAL

OLHANDO para a primeira gravura que acompanha este artigo não se lhe encontra nada de notável. E' o retrato dum homem de aspecto banal.

Na nossa imaginação tanto poderá ser um comerciante gosando o seu domingo junto da sua casita dos arredores de Lisboa, sem que o repouso lhe tire da fisionomia a preocupação dos negócios, como poderá sêr um empregado público modesto ou um empregado ferroviário em folga, aguardando que lá de dentro da casita modesta, o chamem para o almoço. Tem um ar de boa pessoa e a afeição que se lhe deve supôr pelos cãesitos que estão junto dele serve de confirmação à sua bondade. Nada, pois, de notável, nos aspectos da gravura. Tudo é comum; tudo é banal. O homem; os cães; o que se vê da casa, sem qualquer nota de luxo. Um homem que veste e se senta como qualquer outro homem; três cães que se deitam e se levantam e se conservam de pé como quaisquer outros cães; uma porta modesta que se abre como qualquer outra porta modesta e que nos dá a impressão de que dentro da casa se desenrolam placidamente as scenas modestas de todas as vidas placidas.

E, no entanto, pôde ser, e certamente será, que os três cães, sejam como todos os outros cães; que a casa seja como todas as outras casas modestas. Mas o homem é que não é como todos os outros homens. Não é um comerciante gosando o seu domingo, não é um modesto funcionário público ou empregado ferroviário, gosando placidamente a sua folga. E' alguém cujo nome soa pelo mundo e especialmente pelo Oriente como um dos mais audaciosos reformadores de todos os tempos.

E' Mustaphá Kemal Pachá.

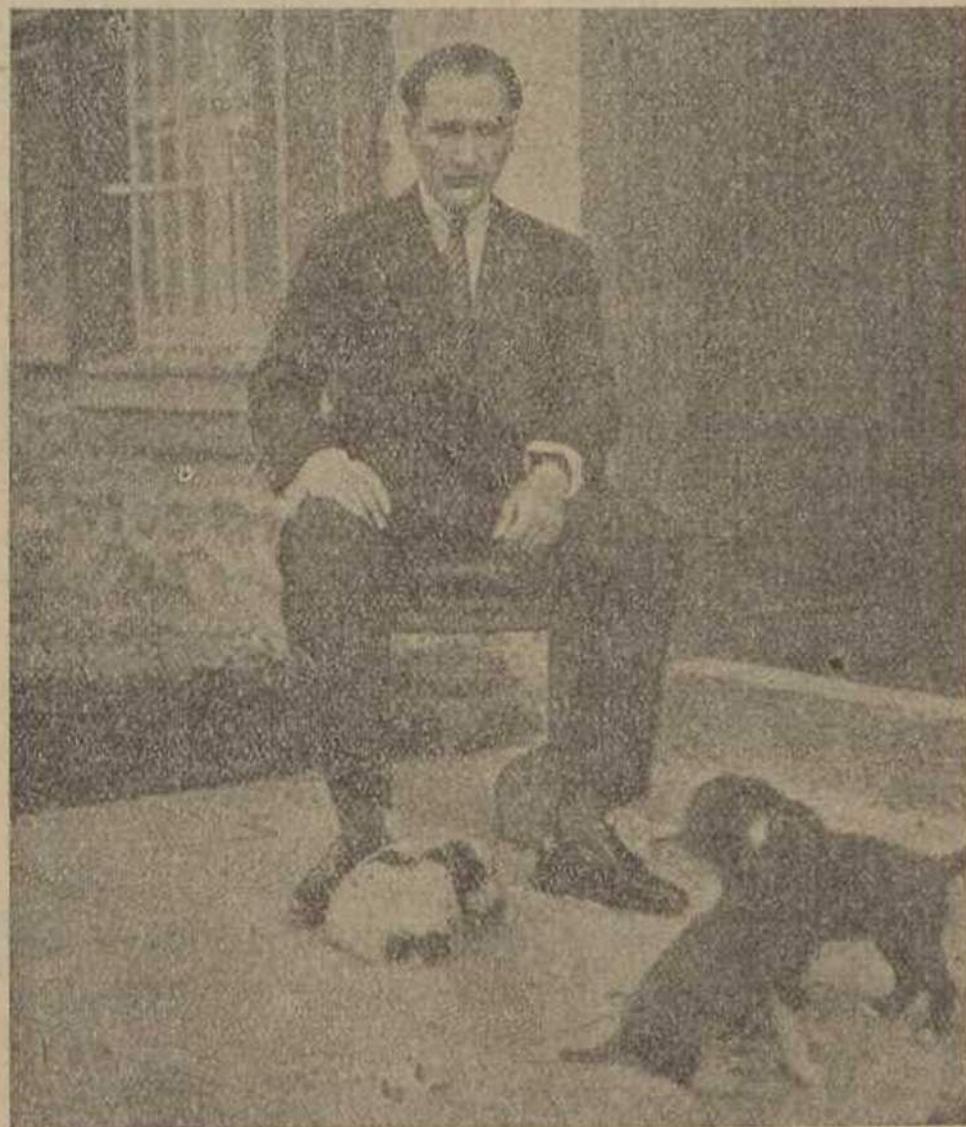
Os contractos recentemente feitos pelo governo turco com uma companhia americana para o desenvolvimento dos caminhos de ferro e dos portos constituem factos dos mais importantes entre a longa sé-

rie de reformas com que Mustaphá Kemal tem modificado radicalmente a vida da Turquia.

Paralelo para estas modificações profundissimas, só o podemos encontrar olhando a Russia no reinado de Pedro o Grande, ou o Japão nos tempos que se seguiram á abertura dos portos ao comercio estrangeiro.

A transferencia da capital da Turquia de Constantinopla, na Europa, para Angora, na Asia; a deposição do sultão e a expulsão do califa; a substituição do fêz pelo chapéu de côco; a supressão dos harenys e dos veus das mulheres; a instituição do divórcio, a adopção do código civil suíço, do código penal italiano e do código comercial suíço-germanico; a separação da religião e do estado; tudo isto é alguma coisa cuja audacia só pode ser bem compreendida por quem conhecesse, directamente ou por estudo, a Turquia de antes de Mustaphá Kemal.

O novo espirito revelado e criado por estas auda-

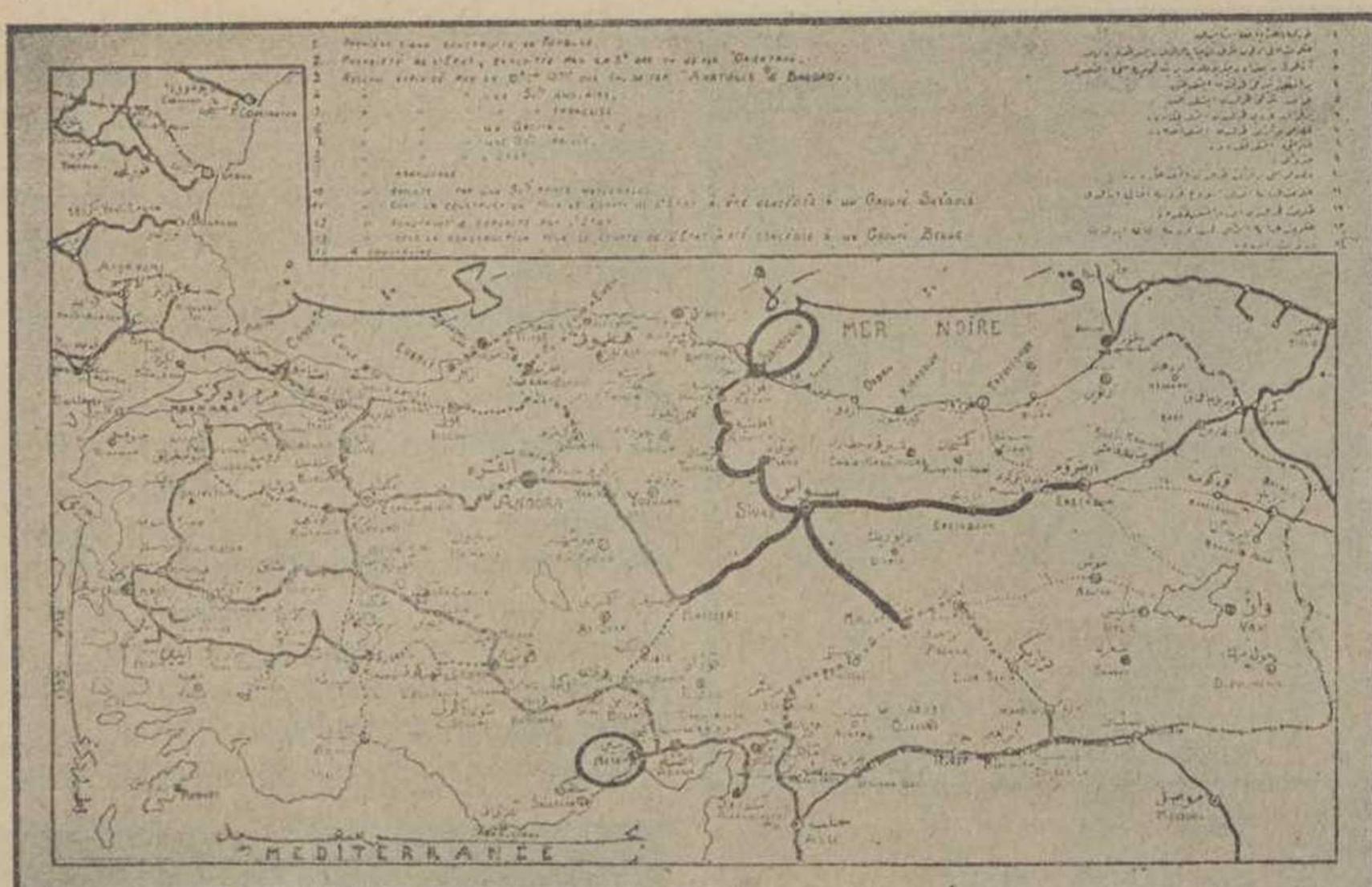


Mustaphá Kemal

ciosas reformas tem-se manifestado em importantes progressos materiais sobretudo no fomento da agricultura e do comercio por todas as formas possíveis, d'onde derivam, naturalmente, os projectos do desenvolvimento dos caminhos de ferro e dos portos, em que será empregado material de procedencia americana que custará aproximadamente 60 milhões de dollars.

O projecto ferroviário abrange a construção de 1.250 quilometros de linhas. Um dos ramais ligará Kaiseri, Sivas e Tourhall, sendo por ahi o inicio dos trabalhos. Outro ramal ligará Sivas com Malatia e Erzeroum servindo uma região cujos aspectos agrícola e mineral são dos melhores do mundo.

Os trabalhos cuja conclusão facilitará sem duvida,



duma maneira extraordinaria a exploração do petróleo, do carvão e do minério de cobre em que o sub-solo turco é rico, estarão terminados, nos termos do contracto, dentro de 6 a 7 anos.

Os progressos já realizados e todos os outros cuja realisação resultará dos trabalhos em marcha, são evidentemente obra desse reformador audacioso que é Mustaphá Kemal, que teve o arrojo espantoso de investir contra os hábitos e os sentimentos fortemente enraizados no povo-turco.

A sua audacia revela-a Mustaphá Kemal no retrato cuja reprodução acompanha este artigo.

Esses homens de aspecto banal em que a nossa imaginação poderia ver um comerciante, um funcionário, um empregado modesto, gozando placidamente a sua folga dominguera junto da sua casita modesta dos arredores de Lisboa tem aos pés três cães, circunstância esta que parecendo, à primeira vista, servir apenas para reforçar a banalidade do quadro, dá, dum ponto de vista, a nota da audacia reformadora de Mustaphá Kemal, pois que outr'ora os cães eram declarados impuros, não devendo ser tocados pelos crentes.

Calado Rodrigues.

Trefileries et Lamoins du HAVRE
S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

REVISÃO DO DECRETO 13.829

SOBRE CONCESSÕES

VEIU a lume o texto do novo decreto sobre concessões de caminhos de ferro proposto pela maioria do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

São recebidas até o fim do mez as reclamações e representações acerca desse projeto que será em seguida apreciado pelo Governo.

As Companhias de Caminhos de Ferro estão-no estudando.

Parece-nos pois util a sua publicação integral.

Nas *Gazetas* de 1 e 15 de maio e 1 de junho reproduzimos as declarações de voto do nosso director em que mostrou a sua divergência de algumas das principaes inovações do projecto.

Damos a seguir o texto do decreto a que acima nos referimos:

Titulo I — Dos Caminhos de Ferro em Geral

Capítulo unico

Conceito e regime jurídico

Artigo 1.º — Para efeito d'este decreto, lei, são considerados caminhos de ferro todos os meios de transporte sobre linhas fixas no solo, ou em suspensões aéreas, qualquer que seja o seu motor.

Art. 2.º — Os caminhos de ferro dividem-se em caminhos de ferro de interesse geral e caminhos de ferro de interesse particular.

§ 1.º — São considerados de interesse geral os destinados ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros e mercadorias.

§ 2.º — São considerados de interesse particular os destinados exclusivamente ao serviço privativo de estabelecimentos agrícolas, comerciais e industriais.

§ 3.º — Os caminhos de ferro de interesse particular podem ser classificados de interesse geral, por lei ou diploma de igual força quando os seus proprietários o requeiram e o Governo o julgue conveniente.

Art. 3.º — Fazem parte da viação pública e são do domínio público todos os caminhos de ferro de interesse geral, com todos os seus edifícios, dependências e instalações fixas de qualquer natureza.

Art. 4.º — O estudo, construção e concessão de caminhos de ferro de interesse geral ficam sujeitos ás disposições do presente diploma e ás mais que por ele não forem revogadas.

§ unico. — Exceptuam-se os dos caminhos de ferro de viação urbana, que ficam sujeitos á legislação privativa; considerando-se como tais os que servem povoações, sem ultrapassar os limites destas, ou que, ultrapassando-os, para serviço das mesmas com os seus arredores, mantêm as mesmas características.

Art. 5.º — A construção e exploração de caminhos de ferro de interesse particular ficam apenas sujeitas ás prescrições policiais que interessam á salubridade e segurança.

Art. 6.º — A concessão, construção e exploração de caminhos de ferro mineiros ficam sujeitos á respectiva legislação especial.

Tit. II — Dos Caminhos de Ferro de Interesse Geral —

Cap. I — Classificação de linhas

Art. 7.º — A construção destes caminhos de ferro será precedida de classificação, por decreto que os declare de utilidade pública, de que derivará o direito ás expropriações necessárias e á constituição de servidões, tendo-se em atenção o disposto no artigo 2.º do decreto de 31 de Dezembro de 1854.

Art. 8.º — A verificação da utilidade pública será efectuada nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898, competindo á Direcção Geral de Caminhos de Ferro proceder ao respectivo inquerito administrativo.

§ 1.º — O inquerito administrativo efectuar-se-há enviando os documentos abaixo indicados, aos governadores civis, juntas gerais dos distritos, associações agrícolas, comerciais e industriais da região, legalmente constituídas, administrações dos portos e empresas ferroviárias interessadas, a fim de apresentarem as reclamações, alvitres ou considerações que entenderem convenientes:

1.º — Carta corográfica com indicação do traçado;

2.º — Memória justificativa, indicando a bitola da linha, se é de leito próprio, se assenta, total ou parcialmente, no leito das estradas, condições técnicas do traçado, pontos a servir e serviço a que se destina.

§ 2.º — Estudadas as reclamações, alvitres e considerações que sejam apresentadas, e ouvida a Direcção Geral de Estradas, no caso da linha aproveitar o leito destas, será o processo, com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, submetido sucessivamente á apreciação da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra, e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro; em face dos pareceres destes conselhos, o Governo decretará ou não a classificação.

Art. 9.º — Será decretado pelo Governo, como diploma de classificação das linhas necessárias, o plano da rede de caminhos de ferro de interesse geral, resultante da revisão dos planos decretados anteriormente.

§ unico. — Os respectivos trabalhos preparatórios da revisão, a que se refere o presente artigo e que estão em andamento, serão continuados até à sua conclusão, nos termos dos artigos 5.º, 6.º e 7.º do decreto n.º 13.829.

Art. 10.º — O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, dentro do prazo dum ano, a contar da data da publicação do diploma a que se refere o artigo 9.º, com a colaboração da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e ouvidas as empresas ferroviárias existentes, proporá ao Governo o plano de agrupamento das linhas ferreas do País, já construídas, em construção ou apenas classificadas, por forma a que fique bem assegurada a unidade de exploração de cada grupo, tendo em atenção as afinidades geográficas e económicas das linhas ferreas que o formam.

Art. 11.º — Só podem fazer parte dos agrupamentos as linhas de interesse geral, com exceção das quais que constituam viação urbana, nos termos do § unico do artigo 4.º.

Art. 12.º — Estabelecido pelo Governo, mediante diploma com força de lei, o plano de agrupamento a que se refere o artigo anterior, procurará o mesmo realizar, tendo em atenção as disposições deste diploma e as condições dos contratos existentes.

Capítulo II — Recursos para a construção de linhas

Art. 13.º — Continua existindo o fundo criado pelo decreto 13.829, denominado Fundo Especial de Caminhos de Ferro, que abrange e substitui o Fundo Especial de Caminhos de Ferro do Estado criado por lei de 14 de Julho de 1899 e reformado por decreto n.º 8.924, de 18 de Junho de 1923.

Art. 14.º — Constituem receita do Fundo Especial:

1.º — A parte do produto do imposto ferroviário cobrado em todas as linhas do País, depois de deduzida para o Tesouro a quantia equivalente a 20 por cento.

2.º — As receitas fora do tráfego dos caminhos de ferro explorados do Estado, excluindo-se os juros de capitais e as receitas destinadas pelo Governo a fins de assistência ao pessoal;

3.º — O excesso das receitas líquidas dos caminhos de ferro explorados pelo Estado, além da quantia fixada para ser entregue ao Tesouro Público;

4.º — Todos os reembolsos de adiantamentos para complemento de juro ou de anuidade garantidos, e respectivos juros, para a construção de linhas portuguesas do continente, que tenham sido ou venham a ser concedidos por conta do Fundo Especial ou pelo antigo Fundo Especial de Caminhos de Ferro do Estado;

5.º — A participação do Estado nas receitas das linhas cuja exploração seja confiada a empresas por arrendamento, ou por outra espécie de contrato, depois de deduzida a parte que deve reverter para o Tesouro, como renda fixa;

6.º — Os depósitos de garantia de quaisquer contratos de concessão, construção ou fornecimentos relativos a caminhos de ferro quando revertam para o Estado;

7.º — O produto de operações de crédito para obras e aquisições de conta de estabelecimento de caminhos de ferro, contraídas pelas forças do Fundo Especial;

8.º — O produto de multas impostas às empresas, qualquer que seja a sua origem, deduzida a parte que por lei pertença ao pessoal;

9.º — Os subsídios com que as corporações locais resolvam contribuir para a construção de novas linhas, e que o governo decida aceitar;

10.º — As quantias que lhe forem destinadas extraordinariamente pelo Governo.

§ 1.º — As percentagens e outras receitas, a que se refere este artigo, poderão ser revistas, tendo em atenção a situação financeira do Fundo Especial e os encargos prováveis a satisfazer, derivados tanto de operações já efectuadas, como das previstas.

§ 2.º — As operações de crédito referidas no n.º 7.º serão reguladas sob proposta da Comissão Administrativa, aprovada pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, por forma a que a totalidade dos encargos de qualquer espécie, sucessivamente contraídos, caiba nas disponibilidades do Fundo Especial, sem se terem em conta os produtos de empréstimos nem os aumentos que acidentalmente elas possam ter.

Art. 15.º — O Fundo Especial é exclusivamente destinado:

1.º — A construções, obras complementares e aquisição de material de qualquer espécie que devam figurar em conta de estabelecimento de linhas construídas por conta do Estado, exploradas pelo mesmo ou por empresas arrendatárias;

2.º — Adiantamentos reembolsáveis para complemento de juro e anuidades garantidas ou outras subvenções que, nos termos do presente diploma ou de contratos anteriormente efectuados, sejam ou tenham sido concedidas a empresas ferroviárias do continente;

3.º — A estudos de novas linhas mandados fazer pelo Governo;

4.º — A encargos de operações de crédito que recaiam sobre o Fundo Especial de Caminhos de Ferro do Estado, e aos das previstas no n.º 7 do artigo 14.º;

5.º — A subsidiar a construção e grande reparação das estradas de acesso às estações de caminhos de ferro até 10 quilómetros das mesmas, e a subsidiar conjuntamente a Junta Autónoma das Estradas, ou Camaras Municipais, ou empresas ferroviárias, a construção de variantes de estradas para supressão de

passagens de nível de reconhecida importância, e quaisquer melhoramentos comportados na dotação anualmente fixada, que o Governo, ouvidas as estações oficiais, determinar, sob proposta do Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

6.º — A cobrir as despesas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e da Delegação do Governo no contrato de arrendamento da exploração das linhas do Estado.

Art.º 16.º — A gerencia do Fundo Especial é confiada à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por delegação do Ministro do Comercio e Comunicações; e será exercida por uma comissão administrativa presidida pelo respectivo director geral e composta: dos chefes das divisões — Central, de Via e Obras, de Construção, de Material e Tracção, e de Exploração; do vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que é director dos Serviços da 8.ª Repartição da Contabilidade Pública; de dois vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sendo um escolhido de entre os delegados das Associações de Agricultura, Comercio e Industria, e outro de entre os representantes das empresas ferroviárias no mesmo Conselho; e do engenheiro vogal secretario, a que se refere o decreto 14.452, de 11 de Outubro de 1927.

§ 1.º — As funções desta comissão são gratuitas; os seus membros gozam, porém, de todas as regalias a que têm direito os funcionários superiores da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 2.º — Os membros da comissão administrativa serão substituídos nos seus impedimentos, pelos seus substitutos, funcionais ou electivos.

Art. 17.º — A comissão administrativa terá a sua sede em Lisboa, funcionará numa das salas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, reunindo sempre que seja convocada pelo seu presidente, e com a presença da maioria absoluta dos seus membros.

Art. 18.º — As resoluções da comissão administrativa constarão de actas que serão assinadas por todos os membros presentes; e serão executadas por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a cujo cargo fica todo o seu expediente e contabilidade.

Art. 19.º — A distribuição dos recursos disponíveis do Fundo Especial será feita, para cada ano económico, com a devida antecedência, no orçamento das suas receitas e encargos; e este será proposto à apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e, acompanhado do parecer desse Conselho, aprovado por diploma legal e publicado.

§ unico — Nesse orçamento, que será anexo ao Orçamento Geral do Estado, serão discriminadas as receitas presumíveis e os encargos contraídos, e prevista a aplicação das disponibilidades.

Art. 20.º — As receitas do Fundo Especial serão depositadas nos termos legais e pela forma seguinte:

1.º — O produto líquido do imposto ferroviário a entregar pelas empresas será depositado mensalmente mediante guias passadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

2.º — O produto integral do imposto ferroviário, as receitas fora do tráfego e o excesso da receita líquida prevista no art. 14.º n.º 3, nos caminhos de ferro explorados pelo Estado, serão mensalmente depositados pelas respectivas direcções, que imediatamente enviarão nota do depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

3.º — Os reembolsos, as participações de receitas e os depósitos a que se refere o art. 14.º n.ºs 4.º, 5.º e 6.º, serão depositados pelas respectivas entidades mediante guia da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que providenciará sobre a transferência dos depósitos para a conta do Fundo Especial;

4.º — Os subsídios previstos no n.º 9 do art. 14.º serão depositados pela entidade que os conceda, e notificado o depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 21.º — A comissão administrativa fará escrutar devidamente as receitas e despesas do Fundo Especial, por partidas dobradas.

Art. 22.º — Para pagamento de despesas urgentes poderá a Direcção Geral de Caminhos de Ferro ter á sua ordem, na respectiva tesouraria, um fundo permanente de 30.000\$00.

Art. 23.º — Em Janeiro de cada ano a comissão administrativa apresentará o relatório e contas documentadas da gerencia do Fundo Especial do ano económico anterior ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro; este nomeará uma comissão de três membros para as examinar e emitir o seu parecer, que, depois de aprovado por este Conselho, será submetido a exame do Conselho Superior de Finanças.

§ unico — Estas contas e relatório, depois de julgadas pelo Conselho Superior de Finanças, serão publicadas juntamente com o respectivo acordão, no «Diário do Governo».

Cap. III — Concessões de linhas fora dos grupos de exploração

Art. 24.º — As concessões de Caminhos de Ferro podem ser de linhas por grupos de exploração, constituídos nos termos do art. 10.º, e de linhas fora dos grupos de exploração.

Por grupos de exploração

Art. 25.º — A concessão de cada grupo de exploração será, feita por concurso limitado ás empresas ferroviárias do País, devendo ser fixadas nos respectivos cadernos de encargos, tanto a obrigação de a concessionaria construir e explorar as linhas complementares desse grupo, classificadas e não construídas, em prazos e condições determinados, como a de fazer a exploração do conjunto das linhas, de modo a ficar assegurada a unidade de exploração. Para tanto, se já houver empresa ou empresas explorando linhas que façam parte do grupo, ficará obrigada a concessionaria, ou a celebrar com essas entidades ou acordos necessários, ou, se os não conseguir realizar, a

tomar a si a responsabilidade dos encargos financeiros das operações a que o Governo tenha de proceder.

§ unico — O Governo poderá, quando o julgue conveniente, e precedendo parecer justificado do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, contratar directamente a concessão de grupos de exploração, com uma das empresas concessionárias de linhas já em exploração nesse grupo.

Art. 26.º — Para serem admitidos ao concurso limitado, os concorrentes prestarão as garantias que o Governo fixará de harmonia com a importância do grupo.

Art. 27.º — Das propostas apresentadas o Governo escolherá, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, a que mais vantajosa fôr aos interesses do Estado.

§ unico — Em igualdade de circunstâncias terão preferência as empresas que explorem linhas pertencentes ao grupo.

Art. 28.º — O Governo reserva-se o direito de não fazer a adjudicação, e bem assim o de tornar dependente a concessão de modificações a introduzir nos contratos em vigor com as empresas concorrentes, tendentes a subordinar estas, quanto possível, aos preceitos do presente diploma.

Art. 29.º — Em caso de deserção do concurso limitado a que se refere o art. 25.º ou de o Governo não ter aceitado as propostas apresentadas pelas empresas concorrentes, abrir-se-ha concurso público, para a admissão a este, deverão os concorrentes prestar as garantias que o Governo determinar.

Art. 30.º — Em caso de deserção do concurso a que se refere o art. 29.º, o Governo poderá abrir concurso ou para sub-divisões do grupo, ou para linhas isoladas.

Art. 31.º — Se depois de feita a concessão o Governo julgar de conveniencia alterar a ordem fixada no contrato, para a construção das linhas complementares, dando prioridade a uma delas, e a empresa concessionária não concordar com a alteração, poderá o Governo construir a referida linha por sua conta, entregando a exploração á concessionária nas condições do seu contrato.

Art. 32.º — Se numa futura revisão do plano da rede ferroviária vierem a ser classificadas linhas que possam e devam fazer parte dum dos grupos já existentes, o Governo fará a sua concessão á empresa que explora o grupo, se o julgar conveniente e esta a quizer.

Art. 33.º — No caso de o Governo não julgar conveniente fazer a concessão a que se refere o art. 32.º, ou da empresa exploradora do grupo não a aceitar, o Governo abrirá concurso para a sua concessão, com direito de opção a favor da empresa concessionária do grupo.

Fora dos grupos de exploração

faça parte do grupo, mesmo que não esteja classificada, pode ser feita, quando requerida nos termos do presente diploma, on quando o Governo por si a promova.

Art. 35.º — Os pedidos de concessão devem ser dirigidos ao ministro do Comercio e Comunicações, e entregues na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, acompanhados, quando se trate de linhas não classificadas, dos documentos a que se refere o § 1.º do artigo 8.º.

Art. 36.º — Recebido o requerimento, à Direcção Geral de Caminhos de Ferro passará guia para o requerente, no prazo de 8 dias a fazer o deposito de 10.000\$00 sem o qual o requerimento não terá seguimento.

Art. 37.º — Satisfeitas as prescrições dos artigos anteriores, será o processo, quando se trate de linhas «não classificadas», submetido com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro sucessivamente á apreciação da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra e Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em face de cujos pareceres o ministro do Comercio e Comunicações indeferirá o pedido ou mandará proceder ao inquerito de utilidade publica; quando se trate de linhas já classificadas, será o processo com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro submetido apenas ao parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em face do qual o ministro do Comercio e Comunicações decidirá se deve ou não fazer-se a concessão.

§ unico. — Quando a linha pedida tenha de utilizar qualquer estrada, no todo ou em parte, será previamente ouvida a Direcção Geral de Estradas.

Art. 38.º — Resolvida a conveniencia de fazer a concessão, o requerente fará á sua custa os estudos e projecções da linha pedida, sob fiscalização do Estado, num prazo que lhe fôr determinado e segundo indicações que para cada caso forem estabelecidas, a não ser que o Estado resolva fazer directamente esses estudos.

§ 1.º — Se o requerente não concluir os estudos no prazo fixado, perderá o deposito exigido no artigo 36.º (salvo caso de força maior, devidamente justificado).

§ 2.º — Se depois de concluídos os estudos pelo requerente, o Governo entender conveniente introduzir-lhes qualquer modificação, mandará proceder por sua conta aos estudos respectivos.

§ 3.º — Se os estudos apresentados não merecerem aprovação será concedido ao requerente prazo para os modificar segundo indicações que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro lhe proporcionará se, findo esse prazo o projecto ainda não estiver em condições de ser aprovado, será retirado ao requerente a faculdade concedida no corpo deste artigo.

Art. 39.º — Aprovados os estudos pelo Governo serão avaliados e verificados pelas estações competentes, e ficarão depositados na Direcção Geral de Caminhos de Ferro em substituição do deposito a

Art. 34.º — A concessão de qualquer linha que não

que se refere o artigo 36.^º que será restituído ao requerente.

§ unico. — Se a linha não vier a ser concedida ao requerente a entidade a quem for concedida, pagar-lhe-ha a importancia em que tiverem sido avaliados esses estudos.

Art. 40.^º — O Governo fixando as bases para a concessão da linha ou linhas pedidas, abrirá concurso publico para a sua construção e exploração, sendo condições de preferencia na adjudicação: a diminuição da taxa de garantia, caso essa vantagem tenha sido assegurada á linha; a diminuição do custo previsto no orçamento; e, de uma maneira geral, qualquer vantagem ou diminuição de encargo para o Estado; e, em igualdade de circunstancias, ser o concorrente já explorador de caminhos de ferro.

Art. 41.^º — Para serem admitidos ao concurso a que se refere o artigo 40.^º deverão os concorrentes fazer um deposito provisório de 2 1/2 por cento da importancia do orçamento aprovado para a linha respectiva.

§ unico. — Ao requerente da concessão será levado em conta o deposito a que se refere o artigo 36.^º caso não o tenha levantado, e o valor dos estudos aprovados que á sua custa tenha efectuado; e ás empresas que já exploram caminhos de ferro será facultado substituir esta caução por outra que o Governo considere equivalente.

Art. 42.^º — No caso de não haver concorrentes ou de não convir ao Estado fazer a adjudicação, poderá o Governo mandar construir a linha por sua conta, abrindo depois concurso para a sua exploração.

Art. 43.^º — No caso de não haver requerente e do Governo entender conveniente e urgente a construção de uma linha nas condições do artigo 38.^º, poderá mandar proceder aos respectivos estudos, abrindo depois concurso para a sua construção e exploração ou só para esta se resolver fazer a construção por sua conta.

Disposições comuns ás concessões por grupos e fora dos grupos de exploração

Art. 44.^º — As entidades requerentes de concessão terão de se constituir sob a forma de sociedade anónima de responsabilidade limitada, por acções subordinadas aos seguintes preceitos:

1.^º — Serem portugueses ou nacionalizados;
2.^º — Terem a sua sede social em território português e não possuirem quaisquer organismos dirigentes com sede no estrangeiro;

3.^º — Terem o presidente e, pelo menos, dois terços dos vogais do conselho de administração e fiscal portugueses e bem assim ser portugues todo o pessoal superior, quer técnico, quer administrativo.

§ unico. — Quando o numero de vogais dos conselhos de administração ou fiscal não fôr multiplo de três, para o calculo dos dois terços, arredondar-se-há para o multiplo de três imediatamente superior.

4.^º — Possuirem, realizado o capital minimo correspondente a 50 % da verba necessaria para iniciar a exploração da linha, objecto da concessão, compreendendo material circulante e provimentos, que será fixado pelo Governo, mediante parecer do Conselho Superior do Caminho de Ferro.

§ unico. — Os Estatutos e subsequentes alterações serão aprovados pelo governo sob informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem o prejuizo do cumprimento de quaisquer outras formalidades legais.

Art. 45.^º — A importancia do deposito o fazer para garantia da concessão, não pode ser inferior a 5 % da importancia da adjudicação, sendo levado em conta para esse efeito o deposito provisório, a que se refere o art. § unico — Os depositos podem ser feitos em papel de credito segundo a cotação oficial, ou em dinheiro. No primeiro caso o concessionário terá direito ao juro dos títulos, e no segundo ao juro corrente dos depositos á ordem, a levantar quando a linha esteja concluída.

Art. 46.^º — A duração das novas concessões não poderá exceder 90 anos; será fixada no diploma que as autorizar e figurará nas condições dos respectivos concursos.

§ unico. — A duração das subsequentes concessões a fazer á mesma Empreza será fixada de modo que todas as concessões terminem na data da primeira. Porém o Governo fica autorizado, em caso de conveniencia e, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, a aumentar ou diminuir o prazo das anteriores concessões, mantendo o princípio de todas terminarem na mesma data.

Art. 47.^º — Os diplomas da concessão estabelecerão em cada caso as vantagens que o Estado concede, as obrigações que a empresa concessionaria toma, as sanções, as condições tecnicas e outras que foram fixadas de harmonia com as disposições deste diploma, os preços de construção e da concessão, e bem assim quaisquer outras condições não previstas e que o Governo entenda dever incluir.

§ unico. — Serão expressamente estabelecidas as obrigações das empresas concernentes ao serviço público de correios, telegrafos, telefones e transportes oficiais que não podem ser inferiores ás que impenhem nas linhas já em exploração, bem como as obrigações de transporte que interessam á Junta Autónoma das Estradas quando as linhas sejam assentes total ou parcialmente no leito das estradas publicas.

Art. 48.^º — Todos os contratos de concessão devem conter a clausula do recurso ao juizo arbitral e os termos da sua constituição e funcionamento.

Cap. IV — Vantagens concedidas ou a conceder ás empresas concessionarias e correlativas obrigações

Art. 49.^º — São isentos de qualquer contribuição ou imposto, excluindo o de selo, os contratos de concessão, constituição, transformação ou fusão de em-

presas, para efeitos de concessão, ou arrendamento de linhas e os contratos-alvarás, ou quaisquer diplomas ou convenções relativas á concessão, construção e exploração de linhas.

Art. 50.^o — São isentos de quaisquer contribuições ou impostos presentes e futuros, os dividendos das acções das empresas que venham a constituir-se e os juros das obrigações destas Empresas e das já existentes, destinadas á construção de novas linhas e á aquisição do material circulante a que se refere o art. 53.^o

§ unico — A isenção a que se refere este artigo durará quanto ás acções, pelo prazo de 40 anos, a contar da data da constituição da empresa, e quanto ás obrigações, pelo prazo da respectiva amortização.

Art. 51.^o — Serão cedidas ás Empresas concessionárias para a construção e exploração das linhas, e sem encargo algum, os terrenos necessários que pertençam ao Estado e não estejam ocupados pelos serviços deste.

Art. 52.^o — Será pelo Governo autorizado o aproveitamento parcial do leito das estradas para o assentamento de linhas ferreas e bem assim o de pontes de estrada quando as circunstâncias o aconselhem, mediante parecer das Direcções Gerais das Estradas e de Caminhos de Ferro, e dos Conselhos Superiores de Obras Públicas e de Caminhos de Ferro.

Art. 53.^o — Será concedido ás Empresas de Caminhos de Ferro, já constituídas, ou que vierem a constituir-se, a isenção de direitos alfandegários e consulares e do imposto suplementar da Lei n.^o 1.368, pela importação de todo o material fixo e circulante que deva figurar na conta de estabelecimento e que não possa ser produzido na industria nacional, ou cujo preço, quando fabricado por esta, seja superior ao valor de analoga mercadoria estrangeira, despachada para consumo, acrescida de 10 %. O material a isentar será apenas o especificado nas memorias que acompanham os projectos respectivos aprovados pelo Governo.

§ unico — Será igualmente concedida a isenção de direitos pela importação temporaria dos maquinismos precisos para a construção das linhas.

Art. 54.^o — Serão autorisadas as empresas concessionárias, actualmente existentes ou que de futuro se constituam, a emitir obrigações amortizáveis dentro do prazo maximo de 40 anos, sem sujeição ao limite imposto pelo art. 196.^o do Código Comercial.

§ 1.^o — A autorização será dada pelo Governo, sob parecer das direcções gerais de Caminhos de Ferro e do Comercio e Indústria, ouvidos os respectivos conselhos superiores.

Art. 55.^o — Quanõo o prazo que faltar para o termo da concessão fôr inferior a 40 anos, á data da emissão das obrigações, a realização desta emissão ficará dependente de especial autorização do Governo, que tomará a si o encargo das correspondentes anuidades, depois de finda a concessão.

§ 1.^o — No caso de ser feita nova concessão, esse

encargo passará para a respectiva concessionaria.

§ 2.^o — As empresas entregarão ao Governo, no fim da concessão, a parte do produto da emissão não aplicada e as obrigações em carteira, relativas a emissões autorizadas nos termos do presente artigo.

Art. 56.^o — E' autorizado o Governo a garantir, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, ás linhas que façam ou venham a fazer parte do plano da rede complementar de caminhos de ferro, o complemento de anuidade necessaria para juro e amortização, no prazo fixado no art. 54.^o das obrigações representativas do custo da construção (incluindo expropriações), tendo a taxa como limite a do desconto do Banco Emissor, acrescida de um ponto, que vigorar no trimestre em que fôr feita a emissão de cada uma das séries. Tendo em vista que:

a) — O Governo fica com o direito de opção, pelo valor nominal, na subscrição de cada uma destas séries, de obrigações;

b) — A primeira emissão de obrigações só poderá ser autorizada quando estejam já aplicadas três quartas partes do capital-acções em obras e materiais.

§ 1.^o — A anuidade será calculada sobre a importância do orçamento aprovado da linha, devidamente actualizado e compreendendo o custo dos estudos quando estes não sejam feitos pelo Estado, acrescida:

1.^o — Dos juros intercalares, á taxa estipulada, correspondentes á duração da construção prevista no contrato de concessão.

2.^o — Da percentagem de 3 % do mesmo orçamento para despesa de constituição do capital.

§ 2.^o — Para efeitos deste artigo, o estudo e projecto das linhas serão elaborados pelo Estado ou, sob fiscalização deste, pelas empresas concessionárias, se elas assim o requererem.

§ 3.^o — Se, durante o periodo da construção, houver alterações sensíveis nos preços simples dos orçamentos aprovados, podem estes ser revistos por iniciativa do Estado ou a pedido das concessionárias, não podendo o prazo entre duas revisões sucessivas, ser inferior a seis meses.

§ 4.^o — Se, durante o periodo da construção, o Governo reconhecer vantagem em impôr quaisquer variantes, o orçamento-base será modificado de harmonia com os orçamentos aprovados para essas variantes.

§ 5.^o — Quando, finda a construção, se verificar que das alterações indicadas nos §§ 3.^o e 4.^o resultou diminuição, relativamente ao orçamento-base, o capital representativo da economia realizada será abatido á importância do capital garantido, fazendo as empresas a amortização das obrigações correspondentes. Se das alterações resultar excesso de custo, o Governo autorizará nova emissão de obrigações para ocorrer a esse excesso.

§ 6.^o — A verba correspondente ao custo das obras complementares julgadas necessárias, segundo projectos aprovados pelo Governo, e que devam ser lançadas á conta de estabelecimento, adicionar-se-ha ao

capital resultante das obrigações, representativo do custo da linha, sendo-lhe extensiva a garantia de anuidade.

Art. 57.^º — E' autorizado o Governo a garantir ás empresas concessionarias de linhas, até ao fim da concessão, nos termos do artigo anterior, um juro variavel ao capital-acções, necessário para iniciar a exploração, compreendendo a aquisição de material circulante e provimentos; capital este que será fixado pelo Governo, mediante parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

§ 1.^º — A taxa de juro será a média da taxa de desconto do Banco Emissor, no ano anterior.

§ 2.^º — A importancia das aquisições complementares que o Governo julgue necessarias e que devam ser lançadas á conta de estabelecimento, adicionar-se-ha ao capital-acções, sendo-lhe extensiva a garantia de juro.

Art. 58.^º — A quantia que o Fundo Especial adiantará anualmente para efectivação das vantagens concedidas nos termos dos artigos 56.^º e 57.^º, será igual á diferença entre a soma da anuidade e de juro garantido, respectivamente nos artigos 56.^º e 57.^º e a receita liquida; não podendo aquela garantia em caso algum, exceder a soma da anuidade e juro.

§ unico — O calculo da receita liquida, far-se-ha multiplicando a receita do tráfego liquida de impostos e reembolsos, por um coeficiente de exploração, que será determinado préviamente para cada quinquenio e por acordo entre o Governo e as empresas, tendo em conta os coeficientes de exploração das linhas similares de igual bitola.

Art. 59.^º — Quando a receita liquida exceder a importancia prevista no artigo 58.^º, metade do excesso será destinada a reembolso ao Fundo Especial, das quantias adiantadas, adicionadas dos seus juros simples, á taxa garantida.

Art. 60.^º — Quando o Estado concorra para as novas linhas com material fixo e circulante, receberá em troca, no primeiro caso, obrigações e no segundo, acções, de valor correspondente ao desse material.

Art. 61.^º — As condições tecnicas das linhas serão fixadas, tendo em vista o seu tráfego provável e as condições do material circulante moderno.

§ unico. — Quando as empresas concessionarias pretendam construir as linhas concedidas em melhores condições de planta e perfil, modificando as que pelo Governo foram julgadas necessarias para assegurar a sua exploração económica, poderão ser autorizadas a essa alteração, sem aumento de encargos para o Estado.

Art. 62.^º — Fica reservado ao Estado o direito de construir, ou conceder linhas que entronquem nas linhas concedidas ou com elas cruzem.

Art. 63.^º — As empresas concessionarias ficam sujeitas aos preceitos dos regulamentos de polícia e exploração e dos mais destinados á fiscalização da forma como cumprem as disposições legais, regulamentares ou contratuais a que são obrigadas.

Art. 64.^º — As empresas concessionarias ficam obrigadas ás disposições do presente diploma e mais disposições legais e ainda em especial:

1.^º — A sujeitar-se ao resgate da concessão, por parte do Estado, a partir do 15.^º ano da exploração das linhas.

2.^º — A entregar ao Governo, findo o prazo da concessão, e em bom estado de conservação:

a) — As linhas com todos os seus edifícios, dependências e instalações fixas.

b) — O material circulante necessário á exploração da linha mediante o pagamento da Importância em que fôr avaliado.

Cap. V — Transmissão de concessões

Art. 65.^º — As concessões não poderão ser transferidas por qualquer título ou forma no todo ou em parte, ainda mesmo por arrendamento, sem prévia autorização do Governo.

Cap. VI — Resgate de concessões

Art. 66.^º — Em qualquer época, depois de terminados os 15 primeiros anos, a contar da data estabelecida para a conclusão da linha, terá o Governo o direito de resgatar a concessão, mediante:

1.^º — O pagamento dum a anuidade, durante tantos anos quantos os que faltarem para terminar a concessão, denominada «anuidade de resgate», calculada pela média da receita liquida dos 5 anos mais produtivos dentro dos 7 ultimos, ou pela do ultimo ano, se este acusar rendimento liquido mais elevado do que a referida média.

2.^º — O pagamento anual, até findar o prazo da concessão, da importância que em cada ano faltar áquela anuidade para complemento dos encargos que o Estado contraiu para com a empresa concessionaria.

3.^º — O pagamento dum a anuidade durante o tempo que faltar para a concessão, que no caso de a linha ter sido assegurada a garantia de juro a que se refere o artigo 57.^º, será calculada por forma que produza ao fim desse numero de anos a quantia: $V - (R + D)$, em que V é o valor do material circulante na ocasião do resgate, acrescido do valor dos materiais de consumo que o Governo resolva adquirir.

R: a soma dos adiantamentos feitos pelo Estado e seus juros e ainda não reembolsada.

D: quaisquer outras dívidas do Estado sendo a taxa de capitalização a taxa de capitalização a taxa media do desconto do Banco emissor no ano anterior ao do resgate.

Art. 67.^º — No caso de não ter sido garantido ás acções o juro a que se refere o artigo 57.^º o valor do material circulante na data do resgate, deduzido da soma dos adiantamentos e seus juros não reembolsados e de quaisquer outras dívidas ao Estado será pago em globo na data do resgate, ou em tantas prestações quantos os anos que faltarem para a concessão, vencendo os respectivos juros.

Cap. VII — Caducidade das concessões

Art. 68.º — As concessões caducam nos casos seguintes:

1.º — Quando sejam excedidos sem terem sido prorrogados; os prazos fixados nos contratos para estudos, construção e inicio da exploração das linhas concedidas, salvo caso de força maior devidamente justificado;

2.º — Quando a exploração da linha fôr interrompida e a concessionaria não provar que está habilitada para a continuar, e não a recomeçar no prazo de dois meses;

3.º — Quando, tendo-se já dado uma interrupção nos termos do n.º 2.º, a exploração seja novamente interrompida, sem motivo de força maior que o justifique;

4.º — Quando a concessionaria não cumprir qualquer das condições estipuladas no contracto de concessão;

5.º — Quando seja decretada a falencia da empresa concessionaria, com audição da mesma nos termos do decreto de 9 de Novembro do 1893, e mais legislação vigente.

Art. 69.º — Nos 2.º, 3.º e 4.º casos do artigo antecedente o Governo, se assim o entender, fará avaliar o material circulante e provimentos da linha, para que o seu valor sirva de base de licitação, e porá em hasta publica a concessão respectiva pelo tempo que restar da sua duração, e nas condições que julgar convenientes.

Serão entregues á nova concessionaria não só as obras executadas pela anterior, como tambem todo o material fixo e suas dependencias, material circulante e provisórios.

§ 1.º — Se a linha estiver em exploração o Governo providenciará para que esta não seja interrompida, correndo qualquer despesa, que não seja coberta pela receita, por conta da concessionaria.

§ 2.º — Se a linha fôr assente sobre o leito da estrada e o Estado não quizer continuar a exploração, a concessionaria será obrigada a levantar a via e responder pelas despezas necessarias para repor a estrada em condições de transito.

Art. 70.º — Quando não houver adjudicatária depois de duas praças sucessivas, (com redução na segunda, dum terço da base de licitação adoptada para a primeira), o Governo tomará posse provisoriamente das obras e de todos os materiais, e continuará a exploração da linha por conta da concessionaria na parte já aberta ao transito publico. Se, findo o prazo de dezoito meses a mesma concessionaria se não mostrar habilitada para continuar a construção ou exploração, e não pagar ao mesmo tempo todas as despezas que tiveram sido feitas por sua conta e não tenham sido saldadas com as receitas, entrará o Governo na posse definitiva da linha e de todas as suas dependencias.

1.º — Declarada caduca a concessão, o Estado continuará apenas a assumir a responsabilidade dos encargos provenientes de quaisquer garantias de ordem financeira que tenha assegurado ás obrigações da con-

cessionaria distribuirá pelo capital-acções, em globo ou em tantas anuidades quantos os anos que faltariam para terminar a concessão, o participe P. de valor de material circulante e de consumo até então adquirido como este ultimo capital, dido pela formula $P = V - (R + D)$ em que será: V = valor do material circulante, e de consumo de conta do capital-acções. R = soma dos adiantamentos e seus respectivos juros, feitos pelo Estado e ainda não reembolsados. D = quaisquer outras dívidas ao Estado.

§ 2.º — Se a linha ou parte da linha estiver em construção e pelo Estado lhe tiver sido assegurada a vantagem a que se refere o artigo e seus parágrafos, a empreza concessionaria, na data em que fôr declarada a caducidade, entregará integralmente ao Estado a parte do capital provindo das obrigações, que não esteja aplicado em construções ou cativo de obras ou fornecimentos para as mesmas, dentro do previsto no citado artigo e parágrafos, ou as proprias obrigações emitidas a mais.

Neste caso o Estado tomará igualmente posse da construção executada e bem assim de todos os materiais em deposito, maquinismos, ferramentas e utensílios, destinados á construção, sem qualquer especie de indemnização.

§ 3.º — Se a linha ou parte da linha estiver em construção, mas o Estado não tiver assegurado qualquer garantia da ordem financeira do capital levantado por obrigações e destinado á sua construção, o Governo tomará posse das obras executadas, sem qualquer especie de indemnização, mas mandará proceder á avaliação dos materiais em depósito, maquinismos, ferramentas, e utensílios destinados a essa construção, e, ou os pagará por esse valor á empresa concessionaria, ou os entregará a esta, como julgar de mais conveniencia.

Art. 71.º — No caso de caducidade por falencia proceder-se-ha em harmonia com as prescrições do decreto de 9 de Novembro de 1893, e de mais legislação em vigor.

Disposições transitorias

Art. 72.º — O Governo promoverá a efectivação do resgate ou conversão de todos os empréstimos a cargo do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, mediante parecer da respectiva comissão administrativa.

Art. 73.º — As actuais empresas concessionarias de caminhos de ferro não são aplicaveis as disposições do artigo 44.º, n.º 4.º e outras que sejam contrarias ao estipulado nos respectivos contratos, porém, a requerimento dessas empresas e quanto ás concessões a que o Estado concedeu garantia de juro e amortização do capital representativo do custo efectivo da construção das linhas poderá o Governo autorizar que se lhe tornem aplicaveis as disposições deste diploma, celebrando-se os necessarios contratos adicionais.

Art. 74.º — Fica revogada a legislação em contrario, e, em especial, o decreto com força de lei n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

9.º ADITAMENTO

— AO —

Complemento á Tarifa Especial Interna n.º 1
de Pequena Velocidade

Em vigor na antiga rede

CAPITULO I

Transportes de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; bôrras de resina; breu vegetal ou mineral; colofónia; pez louro ou negro; agua-raz; essências de terebentina e terebentina seca, destinados a exportação pelas barras do Tejo e do Douro (1)

Concessão Especial

Aos consignatários que, em seu nome e durante o *prazo máximo de um ano*, contado da data da primeira remessa, tiverem transportado, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade, remessas de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; bôrras de resina; breu vegetal ou mineral; colofónia; pez louro ou negro, por expedições de vasão completo ou pagando como tal, e de agua-raz, essências de terebentina e terebentina seca, por expedições de peso mínimo de 500 quilogramas ou pagando como tal, expedidas de qualquer estação portuguesa para Lisboa-Cais dos Soldados e suas dependências, Alcantara Terra ou Mar, Entrepostos de Santos, de Alcantara e de Santa Apolónia e Doca de Santo Amaro, destinados a exportação pela barra do Tejo, concede esta Companhia, a partir de 15 de Junho de 1929, nos preços dos transporte propriamente dito, correspondentes ao trajecto na sua rede antiga, os abatimentos a seguir indicados:

10 %	quando tenham atingido o mínimo de 500 toneladas	
15 %	»	» 1000 »
20 %	»	» 2000 »

Também desfrutam de igual concessão as remessas das mercadorias acima indicadas quando expedidas de qualquer estação portuguesa para as de Gaia ou Alfandega, quando destinadas a exportação pela barra do Douro.

Para a formação destes mínimos consideram-se quaisquer das mercadorias citadas neste aditamento pelos pesos que tiverem servido de base ás taxas de transporte.

Não poderão, porém, agrupar-se, para efeito dos bonus a que o presente se refere, as remessas exportadas por um consignatário pela barra de Lisboa com as que o mesmo exporta pela barra do Douro.

Para esta concessão ter efeito é necessária a apresentação, no Serviço de Fiscalisação e Estatística desta Companhia (edifício de Santa Apolónia dentro do prazo máximo de 3 meses a contar da data da ultima remessa, das cartas de porte e documentos comprovativos de embarque, tudo devidamente relacionado, das remessas feitas nas condições indicadas, a fim de se proceder á liquidação que será feita logo que seja findo o prazo de 6 meses decorridos após a apresentação daqueles documentos.

Em virtude desta concessão as rúbricas acima designadas devem ser assinaladas com o sinal (•) na Classificação Geral desta Companhia, em vigor na rede antiga.

(1) — Desfrutam deste benefício não só as mercadorias destinadas ao Estrangeiro como também as que se destinem ás Ilhas Adjacentes e Províncias Ultramarinas.

O presente anula e substitui o 5.º aditamento á Tarifa Especial interna n.º 1 de pequena velocidade de 20 de Agosto de 1925 bem como o Aviso ao Público A 117 de 16 de Setembro de 1926.

Lisboa, 6 de Junho de 1929.

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
FERREIRA DE MESQUITA

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

2.º ADITAMENTO

Á

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14
GRANDE VELOCIDADE

ARTIGO 4.º

Bilhetes de assinatura de 3.ª classe válidos para uma só viagem de ida e volta (semanais e mensais)

Desde a data do presente os portadores de bilhetes de assinatura acima indicados, válidos entre Lisboa-Rocio e os destinos de Cruz da Pedra até Malveira, podem também utilizar êsses bilhetes desde ou até à estação de Alcântara-Terra.

Na estação de Alcântara-Terra podem ser adquiridos os referidos bilhetes para os mesmos destinos e aos preços fixados para Lisboa-Rocio.

Lisboa, 11 de Junho de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

3.º ADITAMENTO

Á

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 11
GRANDE VELOCIDADE

Desde a data do presente considera-se incluída na tabela de preços do § 6.º da referida tarifa a estação de Alcântara-Terra, sendo os preços dos respectivos bilhetes a vender de ou para aquela estação os mesmos que estão estabelecidos de ou para a estação de Lisboa-Rocio.

Lisboa, 11 de Junho de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

4.º Aditamento

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 5
GRANDE VELOCIDADE

Pela utilização das carruagens-camas da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» que circularem entre Lisboa e Vila Real de Santo António e entre Lisboa e Badajoz cobrarse-hão os seguintes «suplementos»:

Lisboa-Rocio a Vila Real de Santo António (via Vendas Novas-Beja) ou vice-versa...	Por cada lugar 60\$00
Lisboa-Rocio a Badajoz ou vice-versa.....	55\$00

Estes preços compreendem todos os encargos que actualmente oneram os transportes ferroviários e estão isentos de qualquer sobretaxa adicional.

Lisboa, 11 de Junho de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

OS NOSSOS MORTOS

Conselheiro Luiz Antonio dos Reys

Faleceu no dia 12 deste mês em Lisboa, tendo o seu cadáver sido inhumado no cemiterio do Alto de S. João no dia 13, o sr. Conselheiro Luiz Antonio dos Reys, antigo chefe de serviço das Alfandegas, que por ter atingido o limite de idade fôra ha pouco aposentado.

O ilustre finado que faleceu com 78 anos de idade, era natural de Angra do Heroísmo, e tendo vindo ainda muito novo para Lisboa, entrou para o quadro dos empregados aduaneiros onde a breve trecho se distinguiu nos concursos aos postos superiores, tendo desempenhado os lugares mais importantes nas Alfandegas do continente, das ilhas adjacentes e de África, pois exerceu com distinção e raro zélo o lugar de director de quasi todas as alfandegas portuguesas, tendo tambem desempenhado, por vezes, interinamente, o de Director Geral das Alfandegas.

Em todas as comissões de serviço de que foi incumbido, houve-se sempre por forma a merecer o louvor dos seus superiores, tendo sido, no antigo regime, agraciado com a carta de Conselho.

Havia longos anos que desempenhava o cargo de chefe da 2.ª repartição da Direcção Geral das Alfandegas, quando ha meses foi atingido pela lei de limite de idade, que o fez afastar, com bastante desgosto seu, do serviço a que zelosamente se consagrara.

Carácter integro e bondoso, a notícia da sua morte causou funda consternação no meio aduaneiro, onde era muito estimado, tendo o seu funeral sido uma emocionante manifestação de saudade.

O sr. Conselheiro Luiz dos Reys era casado com a sr.ª D. Cristina Lima da Câmara Reys, irmã do falecido jornalista Câmara Lima, e pai da sr.ª D. Maria Cristina da Câmara Reys e do sr. dr. Luiz da Câmara Reys, distinto escritor e professor da Escola Normal Superior.

A família do ilustre extinto envia a *Gazeta* sentidas condolências.

FALTA DE ESPAÇO

Apesar do aumento de páginas n'este número, luctamos ainda com falta de espaço, pelo que somos forçados a retirar parte da secção «Linhos estrangeiros», e as secções «Linhos portugueses», e «Ha quarenta anos», assim como outros artigos, prometendo publicá-los no proximo numero.

AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assinantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos.



Ermida de Nossa Senhora da Piedade — Serra da Louzã