

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 552

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

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

## COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

## IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Dezembro de 1910

## REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXO DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes — Tarifa internacional n.º 201 g.  
v. (Internacional n.º 106 g. v. da Companhia de M. C. P. e O. H.).

## SUMMARY

	Paginas
Grèves e caminhos de ferro, por J. Fernando de Souza.....	369
Um perigo para Portugal — Ainda o porto de Dacar, por Mello de Mattos..	371
A imprensa diaria, por Mello de Mattos.....	373
Parte official — Decretos de 29 de novembro, e 5 de dezembro e portarias de 30 de novembro e 5 de dezembro do Ministerio do Fomento.....	374
Transformação de machinas, (illustrado) por X.....	375
O Almanak Bertrand.....	375
Viagens e transportes.....	376
Caixa de aposentações e soccorros dos caminhos de ferro do Estado....	376
Notas de viagem — A S. Moritz. — Uma linha extraordinaria — A cidade e os hotéis. — Seguimento á Bernina. — Outra linha phantastica. — Um comboio entre neve.....	377
Proposta de lei sobre caminhos de ferro (conclusão).....	378
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	380
Boletim Commercial e Financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	381
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	381
A linha de Conakri a Kurussa.....	382
Aviação e aerostação — Um novo paraquedas — Dirigiveis e aeroplanos — Allemanha — Italia.....	382
Linhas portuguezas — Caminhos de Ferro Portuguezes — Valle do Vouga — Atraves d'Africa — Mossamedes — Inharrime.....	382
Linhas estrangeiras — Espanha — Italia — Austria — Russia.....	382
Companhia Atraves d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910 (Continuação).....	383
Arrematações.....	383
Locomotivas.....	383
Chiado Terrasse.....	383
Agenda do Viajante.....	384
Horario dos comboios.....	384

## Grèves e caminhos de ferro

Houve em pouco duas grèves nos caminhos de ferro portuguezes, tendo-se prolongado a das linhas do Minho e Douro por dez dias com grave perturbação da vida regional e consideravel prejuizo dos rendimentos do Estado.

Sómos em verdade um povo entre todos suggestionavel, propenso a imitações, sobre tudo do que vae por França, tendo na nossa vida publica immediata ou tardia, mas infallivel, repercussão quanto na daquelle grande paiz ocorre. A tentativa recente de grêve geral dos caminhos de ferro, que a energia de Briand fez abortar num intuito de salvação publica, levando-o a affrontar o labeu de incoherencia e a renegar o seu passado de revolucionario, excitou os animos dos nossos ferroviarios.

Foi intempestiva a promulgação do decreto proclamando sem restricções d'especie alguma o direito á grêve, que praticamente não era contestado entre nós, e que, se estava em opposição com a letra das leis, encontrava larga tolerancia nos costumes. A appareição desse decreto, puramente doutrinal, generico, sem minudencias regulamentares, quando os espiritos se achavam ainda inflama-dos pelo messianismo popular, inherente ás mudanças de forma de governo, devia fazer explodir por toda a parte conflictos do capital e do trabalho.

Multiplicavam-se as grèves, dando para ellas conside-ravel contingente a industria de transportes. Corriam boatos insistentes de grêve geral. Fez-se a da linha da Povoá, que pelo seu caracter de linha suburbana de interesse

puramente regional, apenas perturbou, gravemente, é cer-to, o viver de um grupo restricto da população do Norte.

Não é tão florescente a situação da empresa, que po-desse fazer largas concessões ao pessoal. Com ella discu-tiu, cedendo successivamente, fazendo variar as offertas de melhora, até que chegou a uma formula conciliatoria.

Veiu depois e inesperadamente a grêve do Minho e Douro. Tinha um grupo do pessoal formulado queixas contra determinados superiores. Não as apresentara á Di-recção, nem á Administração: dirigira-se ao governador civil e ao ministro directamente.

Tinha este o natural recurso de encarregar, nos termos das leis organicas vigentes, a Administração, sua delega-da e a Comissão executiva do Conselho, a quem taes funções incumbem, de proceder immediatamente ao exa-me do assumto, ouvindo com benevolencia e justiça as reclamações formuladas, procedendo rapidamente ás ne-cessarias averiguações e propondo o que excedesse a sua alçada.

Era esse o caminho legal e pratico.

As circumstancias anormaes de momento levaram por-ventura o ministro a seguir excepcionalmente outros tra-mites, recorrendo aos bons officios do governador civil, en-tidade essencialmente politica e cuja ingerencia nos cami-nhos de ferro tem sido insistentemente evitada pela Administração, para não serem os influentes politicos os patronos do pessoal, com prejuizo da disciplina e dos direi-tos constituídos pelo bom serviço.

A's queixas formuladas procurou-se dar satisfacção, no-meando uma commissão de syndicancia a todos os serviços dos caminhos de ferro; perante ella teriam cabimento todas as queixas e reclamações em vez de se expandirem em accusações anonymas na imprensa, ou em ameaças de grêve.

Essa syndicancia teria de ser forçosamente demorada, mais do que convinha á acalmção dos animos. Não faltou quem instigasse parte do pessoal a julgar-se ludibriado e a declarar-se subitamente em grêve, como represalia.

O pessoal das outras linhas não acompanhou o movi-mento; reprovou-o até e desligou-se de qualquer solidari-iedade.

Nas proprias linhas do Minho e Douro não foi geral, havendo classes inteiras, como a dos escriptorarios, que se pizeram com louvavel dedicacção ao dispôr dos seus supe-riores para evitar, quanto possivel, a interrupção do serviço de comboios.

Pelos jornaes souberam a Direcção e a Administração das reclamações apresentadas, ao que parece, ao gover-nador civil. A julgar pelas que vieram a lume e que a precipitação da reportagem jornalística torna credoras de prudente desconto, além do afastamento de numerosos funcionarios, desde o director até um continuo, pediam-se melhorias de vencimentos, que, applicadas ao pessoal das duas Direcções dos caminhos de ferro do Estado, originariam aumento annual das despesas d'exploração muito superior a 400 contos.

A vida economica do norte do paiz achou-se subita-mente perturbada e quasi paralyzada pela falta de com-municações nas principaes arterias ferroviarias, resultando



para o Estado uma perda de receitas consideravel, pois só na ultima dezena de novembro, em que a grève rebentou, foi de cerca de 20 contos e o restabelecimento completo da circulação só se deu no dia 5 do corrente, podendo-se pois calcular o prejuizo em mais de 30 contos, sem falar na quasi paralyção do serviço dos escritorios, nos transtornos causados pelo atraso nos trabalhos das officinas.

Houve provavelmente maus conselheiros, como succede sempre nas manifestações collectivas violentas. Chegou-se a attentar contra a segurança da circulação e a damnificar material, tentando-se imitar assim os deploraveis exemplos de *sabotage* da grève franceza.

O abandono dos meios normaes e regulamentares de acção, que podiam ter evitado a grève utilizados a tempo, teve por consequencia o recurso a processos extraordinarios de acalmção. Nomeou-se uma delegação especial do Governo, extranha á Administração, para syndicar rapidamente dos factos occorridos e estudar os meios de pacificar os animos. Repelliram-na a principio os grévistas. Entretanto, o pessoal dirigente das linhas procurava restabelecer o serviço e acalmar as paixões, chegando os grévistas a declarar que voltariam ao serviço tomando por arbitro da questão o director, cuja demissão tinham pedido.

Tudo regressou á normalidade, continuando os syndicantes no desempenho da sua missão especial.

Dias depois era publicado um decreto regulando e restringindo o direito de grève, mantendo o seu reconhecimento, mas assegurando ao mesmo tempo a liberdade de trabalho dos que ás grèves não quizerem adherir, exigindo declaração previa com certa antecedencia para as colligações nas industrias de transportes, ou nas que interessam as mais fundamentaes necessidades da vida social, e excluindo do direito á colligação o pessoal dos serviços publicos.

O actual ministro do fomento, que tomou conta da sua pasta quando as grèves surgiam por toda a parte e attingiam, pelo numero e importancia, excepcional gravidade, tem sido incansavel em ponderar-lhes solução pratica, intervindo expontaneamente, como elemento conciliador, entre operarios e patrões, aconselhando uns e outros e encaminhando-as para final accordo.

Digna de louvor tem sido a sua patriotica intervenção. Compreendeu, porém, que o decreto anteriormente publicado carecia de regulamentação.

Revogara-se a legislação em contrario e nesta se achavam, pois, incluídas as disposições do decreto de 31 de dezembro de 1864, lei organica fundamental dos caminhos de ferro portuguezes, cujos preceitos são incompatíveis com os direitos de grève do seu pessoal, como veremos.

E' natural que as restricções formuladas levantassem protestos no seio da classe operaria, chegando-se a desvirtuar os intuitos que as dictaram.

A questão é controversa, merecendo pela sua importancia exame sereno á luz dos principios do direito e da economia social.

A grève é uma interrupção do trabalho com o fim de melhorar as suas condições. E' nm processo violento, um acto de guerra, mas constitue um direito, quando os meios conciliatorios se exgotaram para os trabalhadores fazerem attender as suas legitimas exigencias. Assim como a guerra entre nações pode ser justa e legitima, embora se haja sempre d'evitar por causa das suas desastrosas consequencias, tambem nos conflictos sociaes a guerra tem por vezes de rebentar com o seu natural cortejo de prejuizos e soffrimentos.

Ainda quando haja o contracto explicito de trabalho, o operario pode considerar-se desligado d'elle, se o patrão o infringe, ou se as suas clausulas são injustas e espoliatorias, tendo sido acceitas sob a pressão da necessidade.

A grève pôde pois ser justa, ou para obter condições mais favoraveis ao renovar um contracto que caducou, ou para fazer modificar em termos mais equitativos um

contracto vigente, quando se exgotaram os meios conciliatorios.

Legitimas embora, devem as grèves ser evitadas, quanto possivel, pelos prejuizos e transtornos que originam. Mesmo quando as reivindicações operarias triumpham, é sempre á custa de grandes sacrificios e duros soffrimentos, não só dos que nellas interveem directamente, como de numerosas classes, que a interdependencia e intima solidariedade da vida social affectam no seu viver, quando ha qualquer perturbação no organismo economico.

Assim como o direito internacional submete as guerras entre nações, ainda as mais legitimas, a preceitos juridicos e humanitarios, que restringem a acção dos belligerantes, tambem nas desastrosas guerras entre o capital e o trabalho nem tudo é licito.

Os mais auctorizados tratadistas formulam sobre a materia preceitos que não será ocioso recordar.

1.º Os operarios não podem legitimamente abandonar o trabalho, quando estão ligados por contracto ou quasi contracto, salvo quando este seja notoriamente injusto, ou o patrão tenha sido o primeiro a infringi-lo.

2.º Se não ha contracto, podem abandonar o trabalho, conformando-se com os usos locais e os costumes profissionaes.

3.º O operario, que deixe o trabalho, não pode excitar os outros a seguir o seu exemplo, salvo quando para tanto haja razões graves e irrecusaveis.

4.º Mesmo quando as haja, só é licita a persuasão; o emprego de violencias é sempre condemnavel.

5.º Durante as grèves, é rigorosamente obrigatorio o respeito das pessoas e das propriedades.

Dispensam justificação estas proposições, que derivam logicamente do direito á liberdade de trabalho e portanto á sua interrupção, quando os legitimos interesses o exijam.

Em outros casos o direito á liberdade de trabalho pode-se achar em conflicto com outros direitos. Assim, pode um grupo operario, que tenha a razão por si e cujo unico meio de a fazer triumphar seja a grève, ver a sua causa perdida pela recusa de uma minoria de se tornar com elle solidario, parecendo que tem então o direito particular de ceder perante o direito geral.

E' pois licito aos grevistas num conflicto de direitos, opporem-se ao trabalho dos que não querem ser com elles solidarios, comtanto que não cometam violencias condemnaveis.

E' esta a boa doutrina, embora a sua applicação seja extremamente delicada e perigosa, como é tudo quanto respeita ao direito de grève, e dum modo mais geral, á guerra, por legitima que seja. A força ao serviço do direito corre sempre risco de se tornar oppressora e tyrannica.

Por isso mesmo mal avisados andam os que excitam imprudentemente os operarios, instigando-os a recorrer á grève de animo leve antes de se terem exgotado os meios conciliatorios.

A desorganisação do trabalho, proveniente da falta de representação profissional e da acção do individualismo, tão nefasta e condemnavel nos seus abusos como o socialismo e avessos ambos á sã doutrina, multiplica as occasiões de conflictos, que instituições judiciosas e adaptadas a uma solida organização social podiam evitar ou, pelo menos, tornar menos frequentes e violentas.

Assim, é de recommendar o recurso á arbitragem, quer accidental a proposito de um conflicto que surge, quer permanente para harmonisar e resolver os conflictos á medida que occorrem.

Póde ainda ser a arbitragem facultativa ou obrigatoria. São conhecidos os conselhos de conciliação (*courts of conciliation*) instituidos em Inglaterra por Mundella nas suas fabricas em 1860 e compostos de numero egual de operarios e de representantes do patrão. As *Trade Unions* favoreceram a constituição desses conselhos, que se tem generalisado, evitando muitas grèves. As difficuldades que



vão surgindo nas relações de patrões e operários são primeiro examinadas pelos dois secretários do conselho, e, quando estes não consigam resolvê-las, por uma comissão mixta, recorrendo-se ao próprio conselho só em última instancia. Se ainda este não chega a uma solução, recorre-se a um árbitro. Assim se evitam os conflitos.

O juiz inglês Kettle creou os *Board for arbitration*, conselho de arbitragem presidido por pessoa estranha à questão, tendo as suas sentenças força de lei para resolver determinados conflitos existentes.

A lei de 16 de agosto de 1887 creou na Belgica os conselhos da industria e do trabalho, órgãos permanentes de conciliação amigável.

Na Allemanha e na Austria existem em muitas industrias os conselhos de officina, que ouvem as queixas dos operários.

Em França foi organizada a arbitragem facultativa em 1892, sem que os costumes se tenham adaptado a essa orientação pacificadora traçada pela lei.

A attitude dos poderes publicos perante as grêves está naturalmente indicada. Antes que ellas rebentem, devem envidar todos os esforços para as evitar, não só vigiando pela observancia da justiça nos contratos, promovendo e favorecendo as instituições de conciliação e arbitragem, como reprimindo os manejos abusivos de agitadores, que especulam com o movimento operario e instigam os trabalhadores á lucta e á violencia.

Se a grêve surge, importa manter o respeito da legitima liberdade de uns e outros, patrões ou operarios, fazendo respeitar pessoas e propriedades, punindo os attentados e diligenciando a resolução do conflicto. Finda a grêve, exercem ainda os poderes publicos uma nobre missão pacificadora, fazendo observar o accôrdo e affastar a causa de novo conflicto pela sua acção suaseria.

Tudo depende, porém, da educação moral e civica de patrões e operarios, sem a qual inúteis são todas as intervenções officiosas ou officiaes.

E' a eterna verdade do *quid vanae leges sine moribus*.

Se a noção dos direitos e deveres não se impõe nitidamente á consciencia publica, que podem muralhas de papel contra abusos de carne e osso, a acção repressiva da força publica contra multidões anarchizadas?

\*

Um ponto delicado resta examinar respeitante ao direito de grêve do pessoal dos caminhos de ferro, especialmente nos serviços publicos.

A extensão deste artigo obriga-nos a deixar essa these para o numero seguinte, em que proseguiremos o nosso estudo com a mesma serena imparcialidade.

J. Fernando de Souza.



## Um perigo para Portugal

### AINDA O PORTO DE DACAR

#### II

Voltamos ainda a fallar do I. A. A. esclarecendo alguns pontos que o extenso artigo do numero passado deixa talvez menos explicitos e proseguindo na analyse do opusculo distribuido no congresso de Berne.

Imaginamos obstaculos áquella obra por parte da Inglaterra e ainda a reforçar estas nossas considerações convém observar a predominancia daquelle paiz no Mediterraneo.

Com effeito, o Mediterraneo hoje quasi que é um lago inglêz, graças a Gibraltar, Malta e Suez e a França vê as suas frotas da costa de oeste na impossibilidade de passarem para os portos da Provença e da Argélia, quando não estiver alliada com a Inglaterra.

Procurou emendar a republica esse inconveniente com o projecto, que agitou em tempos, do canal através da França; mas, por circumstancias obvias, devidas ás modi-

ficações que estão soffrendo as construcções navaes, tal projecto leve que ser posto de parte.

Demais, semelhante canal não seria capaz de pagar o dispendio que se fizesse com elle, por isso que, sob o ponto de vista commercial, nada renderia e, como obra exclusivamente naval e militar, atingiria um preço exorbitante, até para um paiz tão rico como a França, que sempre tem disponibilidades á procura de collocação.

Mais accresce que a França, com direitos aduaneiros quasi que prohibitivos, tem procurado principalmente supprir as suas precisões com productos nacionaes, fechando assim o ingresso aos artefactos da Allemanha.

O tratado de 10 de maio de 1870 impoz de facto á França a obrigação de nunca dar vantagens a qualquer paiz, nos tratados de commercio que celebrasse, sem que a Allemanha, como nação mais favorecida, deixasse de aproveitar as clausulas que avantajavam a potencia com quem tratasse a França. Esta condição leonina, que as victorias allemãs impunham á industria franceza com o fim de a arruinar, determinou o proteccionismo que teve como representante mais caracteristico o governo presidido pelo senador Jules Méline. Claramente a ampliação territorial sonhada pela França e expressa nos projectos ferroviarios através de Marrocos, a que nos temos referido, iria prejudicar a industria allemã, motivo pelo qual bem possivel é que dentro de um quarto de seculo ainda não seja uma realidade o I. A. A.

Não são todavia estas considerações de molde a deixar tranquillo o nosso paiz e a não procurar luctar para que Lisboa offereça vantagens de primeira ordem aos productos da America do Sul e da Africa Occidental.

Não ha muitos annos que se procurou avantejar o porto de Vigo, como representante europeu do commercio argentino.

Achava-se, porém, naquelle tempo em Rosario o engenheiro constructor Hersent, que foi um dos melhores propagandistas do porto de Lisboa, mas nem por isso correspondemos com factos á propaganda que elle fez então em nosso favor, nem fizemos esforços para fixar em Lisboa a remessa de productos da Argentina.

O erro então commettido é indispensavel que se não repita e por isso é que no artigo do numero antecedente escrevemos que urge ligar os interesses do Brasil com os de Portugal para que só muito tarde, quando a concorrencia commercial absolutamente o imponha, dê viabilidade á linha maritima Pernambuco-Dacar.

Depois accresce que o opusculo a que nos referimos observa que não passando de 1:700 milhas a distancia entre Dacar e Freetown, facil será, com embarcações de construcção especial e um maior dispendio de combustivel, reduzir a viagem a 48 horas por mar.

Prevê então o correio diario com o Brasil e as outras republicas da America latina tudo com cinco dias de percurso.

Appellando para a França, procura demonstrar que alli irão convergir os passageiros de toda a Europa, que pretendam ir á America e que todos os chilenos, peruvianos, argentinos e brasileiros que já deixam em hotéis, theatros e lojas para cima de 80 milhões de francos, augmentarão aquella somma pela maior facilidade que terão de vir á Europa.

Ainda observa que estando em mãos de francezes a maioria dos capitães comprometidos nas linhas ferreas espanholas, só beneficios advirão á França com a construcção do I. A. A. bem superior em vantagens ao tunnel do Simplão, que a França subsidiou como encurtamento para Suez.

No appello que faz á França ha comtudo uma passagem que convém pôr em evidencia, pois que por ella procura fazer com que seja confiado á Espanha o encargo da construcção do I. A. A.

De facto lê-se no opusculo.



«Mas a politica é tão complicada, tão tortuosa, tão engenhosa muitas vezes, quando se trata de dissimular os motivos verdadeiros!»

«Sabe collocar-se tão bem por detraz dos paraventos patrióticos quando sacrifica os interesses geraes em proveito de uma sociedade commercial ou de outra ordem! Logo, embora difficeis de prevêr e faceis de vencer é prudente contar com os obstaculos até em França».

Ora convem notar que esta phrase não tem no opusculo relação alguma nem com as antecedentes, nem com as que se seguem. Parece mettida alli com o proposito de desviar os appetites da França quando se trata de saber quem ha-de ser encarregado da construcção do troço marroquino do I. A. A.

Ainda quando se objecte que o ha de realisar uma empresa internacional, como succedeu com o canal de Suez, essa sociedade deve ter a sua séde numa nação europeia e por isso estar sujeita ás leis desse paiz. Quando a maioria das acções passar para a posse duma só nação, como succede com o Suez, nem por isso a séde da empresa deixará de continuar no paiz onde se instituiu a empresa.

E' o que sob aquellas palavras do opusculo divisa quem isto escreve, accrescendo que de Espanha veio aquelle voto anodino da pagina 234 das actas da conferencia d'Algeciras e os antecedentes justificam a desconfiança futura.

Serra Leôa, Freetown e Bathurst principalmente hão de encontrar vantagens grandes no I. A. A., affirma o opusculo, assim como todo o commercio inglez, pela maior rapidez de circulação dos passageiros e da correspondencia e até das communicações com a colonia do Cabo, do Transvaal, etc.

Para a Allemanha acha o opusculo que o I. A. A. é um empreendimento humanitario, porque facilita as relações dos seus numerosos emigrantes com a mãe patria.

Ora convém notar que a passagem rapida das regiões frias para os climas da America do Sul, depois de se atravessarem regiões tropicaes na Africa, deve prejudicar, pela propria rapidez, a aclimação dos emigrantes em paizes novos, onde impera a natureza em absoluto, e que por isso são inhospitos para o homem, como já dissemos.

Comprovando esta affirmativa, vê-se nos commentarios de Cezar, que as legiões romanas que iam para a Germania eram dizimadas por febres, que os medicos da actualidade não hesitam em integrar no que denominam impaludismo. Os colonos inglezes que desembarcavam nas costas da America do Norte, onde se encontram hoje florescentissimas cidades, eram victimas de febres palustres e, bem mais perto dos nossos tempos, durante largos annos a colonização da Argelia foi precaria <sup>(1)</sup> em localidades para onde se mandam hoje os anemicos, os organismos enfraquecidos.

Longe pois de ser obra humanitaria, mais pareceria uma forma de dificultar a aclimação dos emigrantes do norte a rapida viagem pelo I. A. A.

Accresce ainda que se bem pensarem as nações sul-americanas devem obstar tanto quanto possivel a realização de semelhante empreendimento.

Com effeito, a hygiene incontestavelmente dá hoje meios de reagir contra a acção deprimente do clima, permitindo que os que emigram para a America alli se fixem. Se bem se seguir a evolução das leis, especialmente as concernentes ao direito de testar nos Estados Unidos do Brasil, observar-se-ha que tudo nellas converge para dificultar o regresso á Europa, dos que fizeram fortuna e que para aqui pretendem transferir as suas riquezas. Esta defeza economica e os correlativos melhoramentos sanitarios das grandes cidades do sul da America tendem a fixar quem alli foi tentar fortuna e por isso não é muito provavel que o argumento apontado pelo opusculo referido deva ser accedido sem mais detido exame e sem as convenientes correções.

Mas não se detem o opusculo no argumento sentimental que acaba de referir-se em relação á Allemanha. Allude tambem á importancia do seu commercio de exportação e á sua posição como ponto de passagem para a Suissa, Austria e Italia(?) escolhido pelos africanos e americanos que vierem á Europa.

Mal se percebe que, estando em França, os que vierem d'Africa e do Sul da America, para irem á Italia ou Suissa se dispensem de tomar as linhas do P. L. M., só para terem o prazer de viajar nas carruagens das linhas allemãs, aliás tão luxuosamente confortaveis que na primeira classe só viajam principes ou tolos.

Não deixa tambem de ser pueril a vantagem auferida pela Allemanha com o transito dos russos e siberianos que fôrem para a Africa ou para a America, que o opusculo menciona tambem.

Repetindo os argumentos já expostos, o opusculo adduz vantagens para a Belgica, devidas á mais facil ligação com o Estado livre do Congo e para a Hollanda no transito da Guyana por Cabo Verde, ao passo que na lithographia já referida traça uma linha maritima directa de Paramaribo para Dacar.

Nesta distribuição de beneficios não escapam nem a Suissa, nem a Italia, a primeira com o augmento da exportação de relógios, e dos viajantes que alli irão excursionar e a segunda pelas peregrinações artisticas e religiosas que em maior numero lhe trará o Ibero-Afro-Americano e pela facilidade com que os seus emigrantes irão pelas linhas ferreas argelinas ou pelos vapores das carreiras de Marrocos, de Genova ou Napoles tomar o I. A. A.

A' peninsula iberica dá apenas como vantagens á Espanha a maior approximação das Canarias e das possessões do golfo da Guiné, mas Portugal é que muito ganharia, segundo o opusculo, e tanto que vale a pena transcrever o que nelle se lê. «Outro tanto se pode dizer dos portuguezes, escreve, a quem o I. A. A. se se prolongasse até Freetown atravessaria uma colonia. Outros territórios de Portugal aproveitariam com a construcção do I. A. A.; na Africa o caminho de ferro tornaria com effeito muito mais curtas as viagens entre colonias e a mãe patria; mas as relações entre brasileiros e portuguezes bastariam para lhes tornar tão sympathica como desejavel a realização do I. A. A.»

Notemos em primeiro logar que a colonia comprehendida entre Dacar e Freetown é a Guiné, talvez a mais insalubre das nossas possessões ultramarinas.

Observemos em seguida que o trafego maritimo, que é indispensavel que afflua a Lisboa, seria desviado totalmente de aqui e não se comprehende como é que o afastamento da derrota para a America do Sul poderia aproveitar a Portugal.

Não param, todavia, aqui as mirificas vantagens do I. A. A, pois que até a marinha lucraria com o encurtamento dos percursos maritimos, visto que de Dacar partir-se-hia por mar não só para a America, mas até para a Africa austral.

A seguir, o opusculo em questão prevê um enorme transporte de passageiros, por isso que em logar de uma fariam 10 a 15 viagens annuaes, isto é, gastariam perto da terça parte do anno a viajar.

Ao encetar a leitura do capitulo seguinte que se intitula «O que deve ser technicamente o ibero-afro-americano» esperava quem isto escreve ver alguns algarismos, uns poucos de dados numericos.

Em logar disso meia duzia de linhas com a historia dos caminhos de ferro e a accusação de que as linhas francezas são de estreita bitola e que nellas causa desagradavel impressão a prohibição de se debruçar ás janellas.

Isto bem como umas leves noções sobre a carga maxima dos vagões, passa a dar instrucções para os estudos da linha marroquina.

Quer que seja uma via tão bella quanto possivel pro-

(1) Dr. Manuel Ferreira Ribeiro. Moyens d'éviter les fièvres aux colonies de l'Afrique Tropicale — Equatoriale ou les Sels de quinine et l'hygiène dans le paludisme p. 9.



pria para grandes velocidades e pelo menos com a largura das linhas espanholas, que é para que os comboios possam atravessar em *ferry-boat* o estreito de Gibraltar.

Quer ainda que no Ibero-Afro-Americano a velocidade média regule por 104 a 105 kilometros e que cada vagão de mercadorias tenha pelo menos a capacidade de transporte de 50 toneladas.

Ainda quer que sejam os trabalhos delineados desde já para uma via quadrupla, porque calcula que a importância das expropriações é diminuta.

E finalmente prevê uma conducta de agua doce e potável em pressão a todo o comprimento da via ou pelo menos nos lanços onde haja falta de agua.

No emtanto, esta tubagem não dispensaria reservatórios para os casos de accidentes.

Pelo que fica escripto vê-se que muito deficientes são as instrucções technicas que ministra o opusculo áquelles que terão que ir estudar a linha, mas o que desde já confessa é que «o mais serio obstaculo ha-de ser artificial e artificiosamente devido á Europa, ás rivalidades sempre oppostas aos interesses verdadeiros das nações e da humanidade, ás ambições gananciosas de certas empresas particulares, numa palavra a causas muito mais egoístas e poderosas do que dignas de respeito.»

Os interesses da humanidade invocados no que acaba de traduzir-se são por certo muito sinceros e muito dignos de respeito, mas a circumstancia da largura da via ferrea tomando por typo a de Espanha e Portugal fez lembrar a quem isto escreve uma celebre oração ciceroniana que o padre Patagonia mui pouco cathedratamente traduzia por meio de um rifão popular.

Com effeito, no primeiro tomo do seu tratado dos caminhos de ferro, o engenheiro Sr. G. Humbert relata que ao iniciar-se a construcção das linhas inglezas se adoptara a largura de 1,<sup>m</sup>44.

O engenheiro Brunel <sup>(1)</sup> entendeu que era demasiado reduzida aquella dimensão e escolheu a de 2,<sup>m</sup>13, ao passo que outros engenheiros entenderam que convinhão dimensões intermedias entre 1,<sup>m</sup>44 e 2,<sup>m</sup>13.

Emquanto não se ligaram entre si as rêdes ferroviarias inglezas não se viu o inconveniente dessa variedade de bitolas (nada menos do que sete).

Quando houve que concordar as linhas umas com as outras, tão grave foi o assunto que o governo inglez entendeu dever intervir. Nomeou para isso uma commissão constituida pelo astrónomo real Aidy, pelo professor da academia militar de Woolwich Barlow e pelo coronel de engenheiros Smith.

Esta commissão estabeleceu da maneira mais completa, diz o Sr. G. Humbert, a superioridade do afastamento de 1,<sup>m</sup>44. Demonstrou que esta dimensão consentia que se desse ás locomotivas uma força bem sufficiente, que deixava o campo livre a muitos aperfeiçoamentos, que tinha grande vantagem de se amoldar melhor do que as vias mais largas com as curvas dos traçados e finalmente que determinava menos elevadas despesas em resultado dos menores pesos que permitia que se adoptassem para os carris». <sup>(2)</sup>

Note-se que a largura de 1,<sup>m</sup>736 adoptada em Espanha e Portugal muito difficulta as nossas relações com a Europa para além dos Pyreneus, com a aggravante de que o

material ferroviario da peninsula iberica pouco differe do das linhas da Europa Central e que adoptámos a largura de 1,<sup>m</sup>736 depois que a pôz de parte a Inglaterra, que foi quem construiu as primeiras linhas ferreas na Espanha e em Portugal.

As duvidas acabadas de expôr com referencia á primeira das condições technicas do Ibero-Afro-Americano mostram ainda uma vez quão pouco estudado está o assunto, que no emtanto constitue um perigo serio para o porto de Lisboa, se elle não trata de ligar os seus interesses com os da America do Sul, proporcionando especialmente ao Brasil e á Argentina vantagens de tal ordem que aquellas nações façam convergir para aqui as materias primas que a industria europeia precisa e que só alli encontra em abundancia.

E' inadiavel que o porto de Lisboa offereça hangares, armazens alfandegados, liberdade de transito aos productos americanos e europeus que aqui vierem ter. Em summa que se transforme numa praça commercial da ordem que lh'o impõe a sua posição geographica.

Todos os sacrificios que agora fizer nesse sentido serão amplamente compensados e demonstrarão que existe neste canto do occidente europeu um povo que sabe quanto deve á civilisação, porque mais que nenhum outro para ella concorreu.

Bem pouco é preciso para conseguir este desideratum.

Compenetrarmo-nos todos do grande papel que nos está reservado no commercio mundial, amarmos a valer a nossa patria, pondo de parte a ancia de *governichar*, que tem sido a ruina de Portugal e será causa da sua morte como nação se nella proseguirmos, exgotando os governos com a resolução de questões que tantas vezes se transformam em vaidades irritantes e irritadas.

Mello de Mattos.

#### A' imprensa diaria

No seu numero de 3 do corrente, a importante folha portuense *O Commercio do Porto* transcreveu as conclusões do artigo publicado nesta *Gazeta* sob o titulo «Um perigo para Portugal» acompanhando-as com algumas palavras tendentes a chamar a attenção dos que governam para um assunto que reputa de importancia capital para o nosso paiz.

A imprensa lisboeta aterrada decerto com as cinco columnas e meia de prosa cerrada achou mais commoda nada dizer e assim succede que nem os jornaes de caricaturas desenharam coisa alguma a proposito das tetricas visões de quem escreveu aquillo, talvez por estarem prohibidas as maçadas e ser maçada tudo o que obriga a pensar.

A lenda, que não a Iliada, deu a Cassandra o premio de ser chacoteada pelos que a ouviam.

Para essa compensação appellava quem isto escreve, mas nem tão minguada recompensa logrou alcançar, naturalmente porque todos discutiam os Goyas e os Planches nacionaes e só de uso interno.

E a proposito não é mau lembrar que em 1848 dizia Lamartine que a bandeira tricolor dera a volta ao mundo ao passo que a encarnada apenas andara em redor do Campo de Marte. Em tão chromaticas locubrações se entretiveram os idealistas que creavam o typo hominal cheio de virtudes e de impulsos generosos até que o 2 de dezembro veio chama-los á realidade ou á brutalidade da vida que Victor Hugo justificadamente historiou como um crime.

Ora tanto chronologicamente como numericamente 1852 vem depois de 1848.

Occorre por isso perguntar ingenuamente se não será verdade aquella definição de historia dada por Cicero e se o exemplo alheio não é capaz de nos aproveitar.

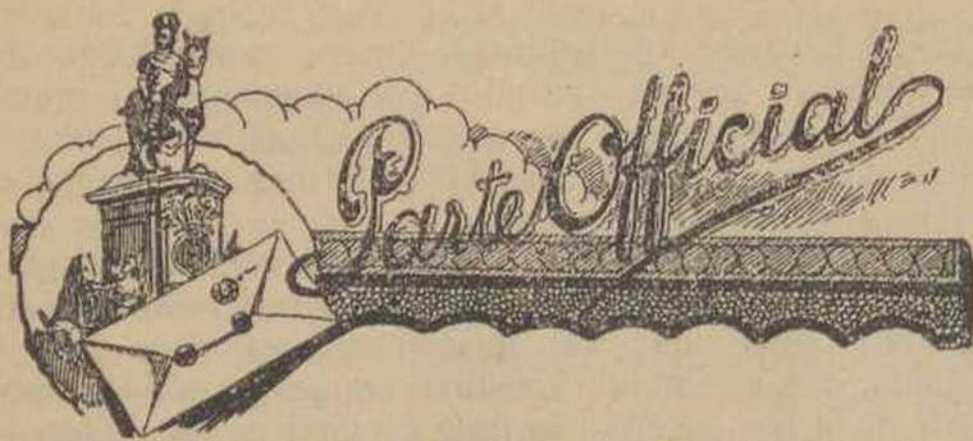
Mello de Mattos.

<sup>(1)</sup> A Inglaterra conta dois grandes engenheiros com o nome de Brunel. Um delles sir Marc Isambert Brunel foi o constructor do tunel sob o Tamisa, que se tornou notavel pelo grande numero de construcções mechanicas que produziu e pelas obras hydraulicas e pontes que projectou e executou tanto na Inglaterra como na America e na Russia. O outro Isambard-Kingdom Brunel, filho do precedente auxiliou seu pae na obra grandiosa do tunel sob o Tamisa e nas investigações que este fazia para o emprego do ar comprimido e do gaz carbonico liquefeito com forças motrizes. Construiu as docas de Monkwearmouth, Plymouth e outras. Como engenheiro chefe do *Great Western Railway* edificou as pontes de Maidenhead, Chepstow e outras. Tambem se lhe devem entre outras a Royal Albert sobre a Tamar, as pontes tubulares de Conway e Britannia e os grandes vapores como o *Great Western*, o *Great Britain*, o *Great Eastern* ou *Leviathan*, que tão romanticado foi por Julio Verne sob o titulo de «Uma cidade fluctuante».

E' sem duvida a este ultimo engenheiro que se refere o engenheiro Sr. G. Humbert.

<sup>(2)</sup> G. Humbert *Traité complet des Chemins de fer* vol. I p. 254.





## MINISTERIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Tendo a experiencia mostrado a conveniencia de algumas modificações no regulamento da Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de Ferro do Estado, approved por decreto de 31 de janeiro de 1901, tendentes a assegurar nos respectivos corpos gerentes mais larga representação do pessoal contribuinte, e a modificar as pensões de sobrevivencia no periodo transitorio, que termina em 30 de junho de 1916: hei por bem, conformando-me com a proposta, de 17 do corrente, da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, decretar as seguintes alterações no referido regulamento:

#### Substituição do artigo 12.º:

Artigo 12.º O conselho delegará a administração da caixa numa comissão administrativa, presidida por um vogal do conselho, por este designado, e composta dos directores ou dos sub-directores, de dois delegados, chefes de serviço ou seus adjuntos das duas direcções, e designados pelos chefes de serviço de cada uma delias, de dois delegados dos contribuintes da caixa, um de cada direcção, tirados dos eleitos para a delegação, e a escolha dos mesmos, do chefe de contabilidade do conselho e do segundo official dos serviços centraes da administração, encarregado do expediente da caixa, nos termos dos artigos 4.º e 9.º do decreto de 18 de outubro de 1902, que servirá de secretario.

§ unico. O presidente da comissão e os 4 delegados das direcções servirão pelo tempo de um anno, podendo ser reconduzidos.

#### Substituição do artigo 17.º:

Artigo 17.º A comissão administrativa terá uma delegação no Porto e outra em Lisboa, constituídas pelos chefes de serviço de cada direcção e por 3 delegados eleitos pelos contribuintes da Caixa. As delegações serão presididas pelos respectivos directores ou sub-directores, servindo de secretario o chefe do escriptorio da delegação.

§ 1.º As eleições dos delegados dos contribuintes da Caixa serão feitas no Barreiro e no Porto, por escrutinio secreto, e a mesa eleitoral será constituída pelos chefes do serviço do movimento de cada direcção, secretariados por individuos, que bem como os escrutinadores, serão indicados pelas respectivas assembleias.

§ 2.º Serão eleitores e elegiveis os contribuintes da Caixa que saibam ler e escrever.

§ 3.º Os contribuintes residentes fóra de Lisboa ou Barreiro e Porto votarão enviando as suas listas em carta fechada ao presidente da assembleia eleitoral.

§ 4.º Para effeito de autenticação do voto, o sobrescripto fechado, contendo a lista, será presente pelo proprio aos inspectores ou sub-inspectores do movimento, chefes de Secção de Via e Obras, ou chefes de reserva, que sobre o mesmo porão a sua rubrica e respectivo carimbo para o que, com a antecedencia devida, percorão a area do seu serviço.

§ 5.º A organização do caderno eleitoral ficará a cargo de cada uma das delegações, que pedirão aos serviços as listas dos empregados que estejam nas condições do § 2.º

§ 6.º As eleições realizar-se-hão na noite do primeiro domingo do mez de junho de cada anno e as actas serão enviadas no dia seguinte ás respectivas direcções.

§ 7.º As listas conterão 6 nomes, com os cargos que desempenham cada um dos propostos, sendo 3 para effectivos e 3 para supplentes.

§ 8.º O mandato de cada eleito vigorará pelo prazo de um anno a contar de 1 de julho.

§ 9.º Serão para todos os effeitos considerados dias de serviço aquelles em que os delegados do pessoal tenham de estar ausentes do mesmo serviço em virtude das sessões, e ser-lhes-ha abonado o transporte e o subsidio de 1\$500 réis por cada dia que estiverem ausentes da sua residencia official.

§ 10.º A primeira eleição a que se refere o § 1.º realizar-se-ha no terceiro domingo de dezembro proximo. Os vogaes eleitos entrarão em funcções em janeiro de 1911, terminando o seu mandato em 30 de junho de 1912.

#### Substituição do artigo 19.º:

Art. 19.º A comissão administrativa e as suas delegações terão uma sessão ordinaria por mez e as extraordinarias que se julgarem precisas.

#### Substituição do § unico do artigo 23.º:

§ unico. Serão igualmente designados, pela forma prescripta no artigo 12.º, quatro vogaes supplentes que substituirão os effectivos nos seus impedimentos.

#### Substituição do artigo 27.º, § 3.º:

Art. 27.º § 3.º A pensão de reforma não poderá ser em algum caso inferior a 3\$000 réis mensaes.

#### Additamento ao artigo 29.º:

Artigo 29.º § 8.º O limite minimo estabelecido no artigo 27.º, § 3.º, para a pensão de reforma é extensivo á de sobrevivencia.

#### Substituição do artigo 68.º:

5.º Reconhecimento do direito da viuva, filhos menores e filhas solteiras ás seguintes pensões:

a) Um terço da referida pensão, se contar na occasião do fallecimento cinco annos de contribuição para a caixa;

b) Metade da referida pensão se contar 10 annos de contribuição;

c) A totalidade da referida pensão, quando o fallecimento tiver occorrido por desastre em serviço de administração. Paços do Governo da Republica, em 29 de novembro de 1910. — O Ministro do Fomento, *Manuel de Brito Camacho*.

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que, em nome da Republica, se decretou, para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º É autorisada a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a renovar o arrendamento do predio onde actualmente estão installados a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e alguns serviços dependentes da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas, pela quantia de 4:400\$000 réis, ficando a cargo da referida Administração o pagamento de 3:400\$000 réis e a de 1:000\$000 réis de conta daquella Direcção Geral.

Art. 2.º O pagamento da renda será mensal, nos termos da lei vigente, devendo o contracto respectivo considerar-se renovavel de anno para anno.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

O Ministro do Fomento o faça imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 2 de dezembro de 1910. — *Joaquim Theophilo Braga — Antonio José de Almeida — Affonso Costa — José Relvas — Antonio Xavier Correia Barreto — Amaro de Azevedo — Gomes — Bernardino Machado — Manuel de Brito Camacho*.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que seja declarada a urgencia da expropriação complementar, por utilidade publica, de uma parcella de terreno pertencente a José Maria Parreira Junior e mulher D. Alice Ermida Parreira, no lango de Tavira a Cacella, do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, situada na freguezia da Conceição, concelho de Tavira, districto de Faro, com as confrontações indicadas nas respectivas plantas parcellares;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 31 de março ultimo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850, e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella de terreno marcada nas plantas parcellares que vão, com o presente decreto, por mim assinadas. Paços do Governo da Republica, em 5 de dezembro de 1910. — *Manuel de Brito Camacho*.

Manda o Governo Provisorio da Republica, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente a conta de liquidación da garantia de juro da linha ferrea de Coimbra a Lousã, referente ao segundo semestre do anno economico de 1909-1910, conformando-se com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 22 de setembro ultimo, e da Comissão Revisora de Contas, de 26 do corrente, que á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, concessionaria da referida linha, seja paga pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto na carta de lei de 1 de julho de 1903, a quantia de 5:250\$000 réis, a qual se reconheceu ter a mesma Companhia direito como parte de garantia de juro a cargo do referido fundo. Paços do Governo da Republica, em 5 de dezembro de 1910. — *Manuel de Brito Camacho*.

### Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

#### Repertição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidación da garantia de juro desta linha relativa ao segundo semestre do anno economico de 1909-1910 (1 de janeiro a 30 de junho de 1910), na importancia de 171:248\$971 réis: manda o Governo Provisorio da Republica, pelo Ministerio do Fomento, conformando-se com o parecer do Conselho Superior das Obras Publicas e Minas, datado de 22 de setembro ultimo e tendo ouvido a comissão revisora de contas, approvar a referida liquidación e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 171:248\$971 réis, como liquidación da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa, no segundo semestre do anno economico de 1909-1910.

O que communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effeitos. Paços do Governo da Republica, aos 30 de novembro de 1910. — *Manuel de Brito Camacho*.



## TRANSFORMAÇÃO DE MACHINAS

Na Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes ha, como em quasi todos os caminhos de ferro antigos, um numero relativamente elevado de locomotivas com tender separado, de trez eixos conjugados, cylindros exteriores,

A primeira locomotiva transformada está já ha trez mezes em serviço, tendo podido nos comboios omnibus pesados substituir as machinas Compound de quatro cylindros, trez eixos conjugados e bogie.

E' ella que tem rebocado uma grande parte dos comboios especiaes de grande lotação ultimamente alugados para diferentes excursões á capital.

Nos comboios de mercadorias pode rebocar, com maior velocidade, perto de 50 por cento a mais da carga rebocada pelas machinas de que derivou e de 20 a 25 per cento a mais que as machinas de quatro eixos conjugados, conseguindo rebocar comboios de 1000 toneladas entre Braço de Prata e Entroncamento (à excepção da rampa de Valle de Figueira).

A economia realizada com a tracção

dos comboios amortizará pouco a pouco a despesa feita com esta transformação que, é claro, deve estender-se progressivamente ás outras machinas da mesma serie.

X.

caldeiras timbradas á pressão maxima de  $10^k$  e montadas em rodas de diametro regular.

Estas machinas supportavam bem na epocha em que foram construidas, ha 20 ou 30 annos, o serviço que então se lhes exigia; reboques de comboios de passageiros ou mixtos em linhas de perfis accidentados e comboios de mercadorias em todas as linhas; mas com a excessiva elevação das cargas tornaram-se insufficientes e incapazes sobretudo de realisar as velocidades hoje requeridas para os comboios omnibus mesmo em linhas accidentadas.

Em face desta situação, e tendo que substituir as caldeiras destas machinas em bastante mau estado, a Companhia julgou vantajoso transforma-las utilizando o machinismo e leito em estado normal de conservação para as tornar muito mais poderosas e capazes de circular com maior velocidade, sem que se façam notar movimentos perturbadores inconvenientes para a conservação da via.

Foi debaixo deste ponto de vista que foi feito o estudo, sendo executado nas officinas que já entregaram uma machina ao serviço e tem outra quasi terminada.

A photographia junta mostra a locomotiva antiga e a mesma depois de transformada.

A pressão de regimen que era de 10 kilometros passou para 11 kilometros; a superficie de aquecimento foi elevada de  $139,3^{m^2}$  a  $158,1^{m^2}$  e a de grelha passou de  $2,117^{m^2}$  a  $3,01^{m^2}$ .

O peso adherente foi augmentado de 3.900 kilogrammas, collocando-se á frente um «bissel» destinado a receber uma parte deste acrescimo de peso, assentar melhor a machina e permittir portanto maiores velocidades.

Antiga locomotiva

Locomotiva antiga reconstruida e transformada

## O «Almanack Bertrand»

Temos sobre a nossa mesa o Almanack Bertrand para 1911, editado pela casa José Bastos & C.<sup>a</sup>, antiga casa Bertrand, elegante volume de 584 paginas, nitidamente impresso e illustrado com inumeraveis gravuras.

Insere artigos de grandissimo interesse em que a mãos largas são espalhados de maneira anonyma multissimos conhecimentos, que só á custa de assiduos estudos poderiam ser adquiridos, se não fosse a feliz orientação que o coordenador do *Almanack Bertrand* tem seguido.

Além destes artigos em que se ensinam de forma agradabilissima varias noções de física, mathematica, astronomia, botanica, zoologia, etc., encontram-se muitos passatempos curiosos, problemas, poesias, noticias interessantes, anedotas, adivinhações, enigmas, emfim tudo quanto pode concorrer para se passar um serão entretido, no conforto caseiro, por estas noites d'invernica com que a Natureza nos vem castigando. Agradecemos o exemplar recebido.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Tarifa internacional 204 grande velocidade

No dia 20 do corrente deve entrar em vigor a nova tarifa internacional n.º 204, de grande velocidade, da Companhia Caminhos de ferro Portuguezes, combinada com a de Madrid a Cáceres e a Portugal e Oeste de Espanha para o transporte de metallico, valores e reembolsos entre as estações das duas rêdes.

A nova tarifa é destinada a substituir a antiga M L n.º 4 de grande velocidade, que regulava taes transportes desde 1 de Novembro de 1886 e differe desta apenas em estabelecer condições especiaes para o transporte dos reembolsos.

Com o presente numero distribuimos esta tarifa aos nossos estimaveis leitores.

## Viagens circulatorias em Portugal—Espanha e França

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes está tratando junto das Companhias espanholas e francezas do estabelecimento de uma nova tarifa de bilhetes para viagens circulatorias vendidos unicamente em Paris.

Na projectada tarifa haverá uns seis itinerarios fixos começando todos em Paris, entrando nos primeiros por Hendaya, e em Portugal pelas fronteiras de Barca d'Alva, Villar Formoso, Valença d'Alcantara e Badajoz, conforme o itinerario que o passageiro escolher.

Será concedida paragem em todas as estações do trajecto e a faculdade de permutar em Portugal o percurso Alfarellos-Entroncamento-Lisboa pelo de Alfarellos-Figueira Lisboa, e ainda o de tomar bilhetes especiaes reduzidos para uns percursos supplementares.

E' de esperar que já para o proximo verão sejam esses bilhetes postos á venda, o que deveras contribuirá para que o nosso tão bello paiz se vá tornando conhecido dos estrangeiros.

## Transporte de desperdícios d'algodão sujos

A industria no seu constante desenvolvimento vae tornando aproveitaveis todos os restos e desperdícios da manufactura das varias materias ao ponto que, se pode hoje dizer, que não ha nada que se deite fóra.

Assim é que do trapo de lã se fabrica hoje a lã artificial ou mungo, de que se fazem bons tecidos, cuja apparencia se chega a confundir com os feitos de boa lã; dos residuos da fabricação do assucar se fazem alimentos para gado; etc.

E' o mesmo que succede com os desperdícios das fabricas d'algodão que se apresentam uns sujos e impregnados d'oleos, outros limpos, constituindo a chamada maçarquinha, mas todos aproveitaveis e com mais ou menos valor conforme o seu estado.

Os caminhos de ferro, tendo de acompanhar constantemente as innovações da industria, tem de ir prevendo nas suas tarifas preços para as mercadorias que apparecem de novo nos mercados. E' o que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, no louvavel intuito de bem servir o publico, está fazendo, pois tão depressa apparece um producto que não está incluído na sua classificação geral de mercadorias, trata logo de a incluir dotando-a com um preço razoavel e em harmonia com o seu valor, peso, densidade etc.

No nosso ultimo numero referimo-nos á Niveina, e hoje temos de registrar os desperdícios do algodão sujo, que não figuravam na classificação de mercadorias, pelo que eram taxados como maçarquinha, taxa relativamente elevada para mercadorias de tão diminuto valor, e que vão ser incluídos na 4.ª classe da Tarifa Geral e na Tarifa espe-

cial n.º 8 de pequena velocidade, correspondendo-lhes nesta a 2.ª serie, preço especial A, grupo 12, carga minima de vagões completos 10 toneladas. Ficam, pois, os desperdícios d'algodão sujos em condições de transporte eguaes ás de que desfructa o trapo sujo.

Esta medida, que só aguarda a approvação do Governo que certamente se não fará esperar, deve entrar muito brevemente em vigor.

## Interrupções de linhas

Apezar da invernã que tem feito ultimamente e das grandes inundações que vão por todo o paiz, poucas têm sido as interrupções nas linhas portuguezas, o que sem duvida, tem sido devido á boa vigilancia nessas linhas por parte do respectivo pessoal.

Ainda assim, apezar de todos os esforços empregados para o restabelecimento do serviço onde houve interrupção, ainda se encontra interrompida a linha do Douro proximo á estação de Mosteiró, não se accetando mercadorias tanto em grande como em pequena velocidade para além daquella estação.

A linha de Vendas Novas tambem continua interrompida entre Setil e Muge, estando por tal motivo o serviço de comboios para passageiros e bagagens naquella linha limitado ao percurso entre Muge e Vendas Novas como indicamos hoje no nosso horario.

O serviço de transportes de mercadorias é feito nas condições normaes entre Muge e Vendas Novas, ambas inclusivé. Entre aquellas estações e quaesquer outras da linha da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes e suas combinadas só podem ser acceitas por via Barreiro, não sendo admittidas a despacho, remessas de animaes vivos, dinheiro e valores, generos sujeitos a deterioração e transportes funebres.

Tambem em consequencia da cheia no Douro, se acha interrompido o serviço dos Elevadores de Gaia.



## Caixa de aposentações e soccorros dos Caminhos de ferro do Estado

O decreto de 29 do mez findo introduziu no regulamento desta instituição algumas modificações propostas pelo Conselho d'Administração e de incontestavel utilidade.

Em cada uma das Delegações dá-se representação especial ao pessoal contribuinte por trez delegados por elle eleitos, devendo a primeira eleição verificar-se no dia 18 do corrente. Esses trez delegados escolhem entre si um para representar a Delegação na Commissão Administrativa, alem do chefe de serviço, que era já representante do pessoal.

O decreto prescreve a forma d'eleição, tornando eleitores e elegiveis todos os contribuintes da Caixa que saíam ler e escrever.

O minimo da pensão de reforma é elevado a 3:000 réis mensaes e esse mesmo minimo applica-se á sobrevivencia, que era até aqui uma fracção da de reforma sem limite minimo.

As disposições transitorias relativas ás pensões de sobrevivencia foram modificadas, de modo que até 30 de junho de 1911 são um terço da pensão de reforma em vez de um sexto e de aquella data até 30 de junho de 1916 metade em vez de um terço.

O Conselho de Administração tomou conhecimento do relatorio de janeiro de 1909-1910, mandando proceder á sua impressão.





## XII

À S. Moritz. — Uma linha extraordinária. — À cidade e os hotéis. — Seguimento à Bernina. — Outra linha phantástica. — Um comboio entre neve.

Desde Bergün, a linha dos Rheticos é um successivo catalogo d'obras d'arte que nos desorientam.

Primeiro um tunnel helicoidal, de 486 metros, faz-nos voltar em sentido opposto; logo uma grande curva para a direita completada por um tunnel leva a linha de novo para o sul, paralela à por onde viemos e tanto que voltamos a passar, a céu aberto, sobre o primeiro tunnel.

Para sabermos em que sentido vamos andando, temos que fixar a pequena cidade de Bergün, que deixámos à direita, para logo depois a vemos à esquerda, e de novo à direita, ao tomarmos a primitiva direcção, parecendo-nos então mais proxima de nós porque vamos subindo sempre pela encosta que a defronta.

Passado o elegante viaducto de 101 metros de extensão e 40 de altura e um pequeno tunnel, chamam a nossa attenção, à esquerda, os originaes trabalhos a que a companhia teve que proceder, sobre a montanha, para proteger a linha contra as avalanches. São successivos soccos que se nos afiguram os dos nossos montes do Douro, para plantação da vinha.

Neste ponto a via é ainda obrigada, por uma galeria de 117 metros, na vertente da montanha.

Segue-se novo viaducto do Albula que conduz ao tunnel helicoidal de 662 metros, por meio do qual a linha volta a passar perfeitamente em transversal sobre si propria.

A construcção deste tunnel fez-se à custa de grandes difficuldades e de sacrificios de vidas dos operarios por motivos das fortes irrupções d'agua fria (a 4.<sup>o</sup> C).

Ao sahir do tunnel, a vista do valle apparece-nos à esquerda vendo-se uma grande parte da linha já percorrida e da que ha a percorrer.

Novo viaducto sobre o Albula, e depois d'elle vamos entrar num dos dois tunneis circulares, sobrepostos em parte, por meio dos quaes num desenvolvimento de 2 kilometros avançamos uns poucos 500 metros para o sul.

Vista, lá de cima, a linha é um perfeito novello de fitas d'ago, que se cruzam, se entrelaçam, e o viajante não percebe senão à vista da carta. Nada menos que trez boccas de tunneis se veem em differentes direcções.

Estamos em plena montanha, com os seus aspectos, grandiosos dos mais erigidos picos, entre 2:675 e 3:273 metros d'altura.

A linha elevou-se aqui a 1:792 metros, e o comboio, depois de parar em Preda, entra no grande tunnel, a que nos referimos no artigo anterior, dentro do qual attingimos o ponto culminante, à cota de 1:823,2 metros.

Descemos então, em rampa de 32, passando ao lado direito do grande muro, de 5 metros d'altura, destinado a proteger a linha contra a queda de neves do monte Spina.

O panorama do risonho valle de Pontresina desenrola-se aos nossos olhos, como um vasto tapete, num circulo de montanhas nevosas.

De Bevers se destaca para NE. a nova linha electrica em construcção que irá a Schuls, e se projecta abrir em 1913, como dissemos já.

Cinco kilometros mais e estamos na margem do lago que toma o nome da cidade onde vamos parar, S. Moritz.

\*

A cidade divide-se em dois bairros, a parte sobre a montanha, S. Moritz-Dorf, a 1840 metros, e a parte junto ao lago, S. Moritz-Bad, a 1775 metros. Esta differença de 65 metros é vencida por boas estradas que, do lado da estação, só são servidas pelos trens e omnibus, e do lado dos banhos tambem por um carro electrico.

Em cima, a cidade é pequena e só interessante como estação de montanha. Em baixo a villa d'aguas tem bellos jardins, luxuosos commercios, como de costume nestes lugares; sumptuosos, enormes hotéis nas duas partes podem dar abrigo a milhares de pessoas.

Só hotéis principaes nas duas cidades, se assim chamarmos à alta e baixa, ha vinte e oito, com 1500 leitos, sem contar os secundarios e as pensões que não terão menos do duplo, formando assim alojamento para 4.000 a 5.000 pessoas.

Dos primeiros o Grande Hotel merece bem este nome porque, elle só por si, tem 380 quartos com 450 leitos.

Em baixo, o Kurhaus, ou Grande Hotel dos Banhos tem 400 quartos com 500 leitos e o Stahlbad 400 leitos.

A companhia dos Rheticos tem, alem do ramal que de Samaden, antes 5 kilometros de S. Moritz leva, tambem a 5 kilometros, a Pontresina, um outro que liga directamente estes dois pontos. Para quem está no primeiro ha, alem deste a linha electrica pertencente à companhia do Bernina que é o complemento dos Rheticos e estabelece a ligação com a Italia, por Tirano.

O troço mais difficil desta linha, a passagem da Bernina, entre Alp Grüm e Cavaglia, só abriu em maio deste anno. Fomos, pois, por assim dizer, dos primeiros a visitar este troço, dos mais interessantes que temos visto em via-ferrea.

Partindo de S. Moritz a linha inflecte logo para a esquerda, atravessando o Inn e entrando num tunnel de 600 metros que a leva a Celerina, pequena villa à margem do lago; continua curvando para passar em Murail, onde um ascensor nos leva a 2436 metros, isto é, subindo 694 metros, a Muotas, em rampas de diversas inclinações que talingem por vezes 53 por cento. O trajecto não é interessante por que se vae quasi sempre entre arvores; só lá de cima o panorama é vasto, mas ainda assim não tanto como se espera a tão grande altura.

Segue-se a Pontresina, logar aprazivel à beira do lago, que tirava a sua importancia de ser o ponto de partida para as excursões à Bernina.

Hoje o caminho de ferro vae transformar tudo; já não é necessario fazer estação em Pontresina para visitar aquellas montanhas em carro, porque a nova linha o substitue; a cidadezinha ficará sendo ponto de descanso para quem quizer passar os tempos de verão em sitio fresco, a 1800 d'altitude, mas abrigado.

A linha electrica vae sempre subindo desde 1719 metros em Celerina até 2245 em Bernina-hospicio, para depois descer a 1011 em Poschiavo e a 429 em Tirano, na fronteira italiana.

Está nestas exigencias de rampa, a sua maior belleza e a sua enormissima difficuldade de construcção.

Demais tratando-se de uma linha de adherencia, e de a manter em rampa que permittisse uma exploração relativamente intensa, como a que lhe está destinada.

E' por isso que o traçado que em approximada recta venceria a distancia com 45 kilometros de linha, teve que ser prolongado em mais um terço para, em dois grupos de embrenhados laços, se elevar 526 metros do lado do norte e descer 1.816 metros do do sul.

No primeiro destes grupos faz a linha seis reversões em curvas apertadas de 45 metros, andando-se, portanto, sete vezes quasi o mesmo caminho.

O segundo é um perfeito zig-zag de cinco voltas, trez



dellas feitas por tunneis vendo-se perfeitamente a meio da primeira as quatro passagens da mesma linha abaixo de nós.

A subida até Bernina-hospicio, ponto mais elevado da linha, offerece não só panoramas surprehendentes sobre os valles, mas extraordinarias approximações das geleiras. Estamos em plena neve sobre a qual passeamos enquanto o trem pára.

E' o perfeito alpinismo em caminho de ferro.

De Bernina começa a descida, pelos dois grupos de *lacets*, a que acima nos referimos, até chegar ao valle do Poschiavo onde ladeia o rio e o lago, e cruzando aquelle por trez vezes vem passar a fronteira em Campo-Cologno e alcançar Tirano, na linha italiana desse ponto a Sandrio, ligando para Colico, Lecco e Milão, e pertencente á Sociedade Alto-Vatelino-Tirano.

A tracção é, como dissemos, por electricidade, por trolley duplo recebendo a energia de fio aereo sustentado por fortes postes de ferro.

A geradora, em Bruzio produz uma corrente de 7000 voltios que vão a quatro estações transformadoras, nos extremos e centro da linha.

O material circulante é commodo.

A construcção da linha e applicação da electricidade foram feitos pelas casas Alb-Buss & Companhia, de Basileá e Companhia Aliath, de Munich.



## Proposta de lei sobre Caminhos de ferro

(Conclusão)

### Base 2.ª

Constituem receita do fundo especial dos caminhos de ferro do centro, a partir de 1 de julho de 1910:

1.º O augmento de rendimento dos impostos de transito e sello nas linhas actualmente exploradas, ou que o venham a ser na zona central, em relação á quantia annual de 333:306\$000 réis, que fica constituindo a receita fixa do Thesouro a partir de 1 de julho de 1910 e o rendimento integral desses impostos nas linhas de Coimbra a Lousã, do Valle do Vouga e dos que vierem a ser construidos na região;

2.º Um subsidio annual de 400 contos de réis, que, a partir de 1 de julho de 1910, constituirá encargo do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e dará entrada, por prestações mensaes, na Caixa Geral de Depositos no fundo especial dos caminhos de ferro do centro;

3.º Os reembolsos de garantias de juro das linhas de Torres-Figueira-Alfarellos, Santa Comba-Dão, Beira Baixa, Coimbra á Lousã, Valle do Vouga e de quaesquer outras linhas cujas garantias venham a constituir encargo deste fundo especial, devendo as empresas concessionarias entrar com as respectivas importancias na Caixa Geral de Depositos no referido fundo, logo que a liquidacção annual seja approvada pelo Governo;

4.º O rendimento do imposto de transito sobre os transportes de pequena velocidade nas linhas do norte e leste, a partir de 8 de março de 1911, cedido até essa data á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, nos termos da carta de lei de 26 de fevereiro de 1875, devendo a respectiva importancia ser entregue mensalmente pela mesma Companhia na Caixa Geral de Depositos no fundo especial respectivo, logo que seja liquidada e verificada pela direcção fiscal da exploração;

5.º As receitas fóra do trafego e as receitas liquidas do trafego das linhas da região, que entrem na posse do Estado em virtude do uso do direito de resgate;

6.º Os juros dos capitães disponiveis pertencentes a esse fundo;

7.º Os subsidios com que tenham deliberado contribuir as corporações locais para a construcção de novas linhas e que o Governo resolva aceitar;

8.º Os depositos de garantia de concessões ou contratos relativos a caminhos de ferro da zona central, que hajam de reverter para o Estado;

9.º As quantias que extraordinariamente forem destinadas para este fundo.

§ 1.º A gerencia do novo fundo especial, com economia absolutamente distincta e independente da do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, ficará a cargo da Administração dos mesmos caminhos de ferro, nos termos das respectivas leis organicas, sem prejuizo das funções que por lei competem, relativamente ás linhas exploradas por companhias, á Direcção Geral de Obras Publicas e Minas e ás repartições della dependentes.

§ 2.º Da quantia de 333:400\$000 réis, que deve entrar no The-

souro nos termos do n.º 1.º, pertence a cada linha a seguinte quota-parte, que tem de ser entregue nos cofres respectivos:

	Transito	Sello	Total
Norte e Leste.....	98:942\$000	62:037\$000	160:979\$000
Ramal de Caceres.....	2:391\$000	944\$000	3:335\$000
Ramal de Coimbra.....	569\$000	4:787\$000	5:356\$000
Linha de Cintura.....	4:899\$000	634\$000	5:533\$000
Lisboa-Cintra-Torres...	21:747\$000	8:536\$000	30:283\$000
Ramal de Cascaes.....	13:296\$000	11:961\$000	25:257\$000
Linha urbana.....	4:658\$000	18:192\$000	22:850\$000
Torres Figueira-Alfarellos.....	30:415\$000	9:252\$000	29:667\$000
Beira Baixa.....	12:106\$000	6:080\$000	18:186\$000
Beira Alta.....	19:547\$000	8:499\$000	28:046\$000
Santa Comba Dão a Viseu.....	2:157\$000	1:657\$000	3:814\$000
			333:306\$000

A Direcção Fiscal, ao verificar a liquidacção dos impostos dará instrucções ás companhias para transferirem para a Caixa Geral de Depositos, conta do fundo especial dos caminhos de ferro do centro, as receitas excedentes á quota fixa do Thesouro, bem como as das linhas cujo rendimento de impostos pertence integralmente ao fundo especial da região.

§ 3.º A partir de 1 de julho de 1910, constituem encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do centro:

a) As garantias de juro das linhas de Torres-Figueira-Alfarellos, Santa Comba-Dão a Vizeu, Beira Baixa, Coimbra á Lousã e Valle do Vouga;

b) Os subsidios ou garantias que de futuro forem concedidos a linhas da região;

c) As annuidades e outros encargos da remissão de linhas da zona do centro, em relação ás quaes o Governo venha a exercer o direito de resgate.

§ 4.º Para os effeitos da constituição e applicação do fundo especial dos caminhos de ferro do centro, consideram-se como pertencentes á zona do centro as linhas actualmente concedidas a empresas entre o Douro e o Tejo e as tributarias e complementares que vierem a ser construidas na região, incluindo a parte da linha de leste alem do Tejo, e as situadas na vertente esquerda do Douro.

### Base 3.ª

Os recursos precisos para a construcção de novas linhas, obras complementares e acquisição de material circulante, a que se refere a presente lei, até o limite do dispendio de 7:000 contos de réis, serão obtidos pela creação dos necessarios titulos de divida publica amortizaveis, iguaes na essencia aos dos emprestimos de 1905 e 1909, com garantia do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, isentos, como elles, de impostos, e do valor nominal e typo de juro mais accomodados ás condições dos mercados financeiros, de modo que o encargo effectivo, incluindo a amortização, não exceda 5,6 por cento.

A amortização effectuar-se-ha semestralmente por sorteio ou por compra no mercado, no prazo maximo de sessenta annos. A respectiva annuidade será paga pela Junta do Credito Publico, para o que lhe serão entregues mensalmente pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado as quantias necessarias salidas das disponibilidades do fundo especial dos mesmos caminhos de ferro.

§ 1.º A emissão poderá ser feita por series representativas de quantia não inferior a 1:500 contos de réis, em vista dos recursos existentes e do conveniente andamento dos trabalhos, podendo o Governo vender ou mobilizar os titulos nas melhores condições, quando o julgue opportuno, ou effectuar os necessarios supprimentos para serem liquidados com o producto da emissão.

§ 2.º Quando as disponibilidades do fundo especial forem accidentalmente insufficientes para a entrega, á Junta do Credito Publico, de alguma ou algumas das prestações das annuidades, será a quantia necessaria deduzida da prestação mensal da receita liquida entregue ao Thesouro pela referida Administração nos termos do n.º 2.º da base 1.ª da presente lei, abrindo-se uma conta de subsidios extraordinarios ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em que serão lançadas essas quantias, sem juro, para serem pagas ulteriormente pelo mesmo fundo, não se devendo, porém, assumir novo encargo, enquanto não estiver satisfeito o debito ao Thesouro.

§ 3.º A creação dos titulos a que se refere a presente base pode ser englobada na presente operação com a dos titulos previstos nas 4.ª e 5.ª das bases annexas á carta de lei de 27 de outubro de 1909.

§ 4.º Com este emprestimo será liquidada a operação provisoria feita pela Caixa Geral de Depositos, em 22 de março de 1910 na importancia de 800:000\$000 réis.

### Base 4.ª

Os recursos obtidos nos termos da base 3.ª serão gradualmente applicados, de preferencia e sem prejuizo das indispensaveis ac-



quisições de material circulante e obras complementares, ás seguintes construcções por troços successivos:

Zona do norte. — Linha de circumvallação do Porto; prolongamento da linha do Pocinho a Miranda; prolongamento da linha do Valle do Tamega; troço de Vidago a Chaves; troço da Regua a Tarouca.

Zona do sul — Linha de Cezimbra; troço de Evora a Reguengos; troço de Portimão a Lagos; prolongamento da linha de Ponte de Sor até proximidades de Aviz.

§ 1.º A construcção da linha de Cezimbra abrangerá a de um molhe de abrigo para pequenas embarcações.

§ 2.º Se o rendimento bruto, incluindo impostos, na linha de Cezimbra fôr inferior a 1:500\$000 réis por kilometro, as Camaras Municipaes de Cezimbra e Setubal entrarão no fundo especial dos caminhos de ferro do Estado com as quantias necessarias para o perfazer, cabendo á primeira quota parte dupla da da segunda e podendo ambas lançar as necessarias contribuições additionaes.

3.º Se o rendimento bruto do troço de Evora e Reguengos, incluindo impostos, for inferior a 1:000\$000 por kilometro, as Camaras Municipaes de Evora, Redondo, Mourão e Reguengos entrarão no fundo especial com as quantias necessarias para o perfazer, cabendo a cada uma das trez primeiras um sexto do encargo e á de Reguengos a metade restante e podendo todas lançar as necessarias contribuições additionaes.

§ 4.º As quantias com que as Camaras Municipaes enumeradas nos §§ 2.º e 3.º houverem, porventura, de contribuir para o fundo especial ser-lhes-hão reembolsadas pelas forças de metade do excesso de rendimento dos respectivos troços de linha acima dos minimos fixados.

§ 5.º As tarifas das linhas a que se referem os §§ 1.º e 3.º poderão ser elevadas acima das tarifas geraes, tanto quanto o trafego razoavelmente comporte, durante o periodo de amortização do capital.

§ 6.º As disposições relativas ao troço de Evora a Reguengos ficarão de nenhum effeito, se se realizar emprestimo necessario pela Camara Municipal de Reguengos, applicando-se nesse caso a dotação prevista ao prolongamento da linha de Evora na direcção de Elvas.

#### Base 5.ª

E' autorizado o Governo a conceder, precedendo inquerito administrativo e concurso publico, um caminho de ferro sobre leito de estradas, com tracção a vapor ou electrica, da Covilhã, servindo os principaes centros fabris da região, a Viseu, nos termos e condições do regulamento approved por decreto de 21 de abril de 1906, modificado e completado pelas seguintes disposições:

a) A apresentação dos projectos, a que se referem os artigos 6.º e 7.º do regulamento, só será feita depois do concurso, pelo adjudicatario, devendo ser devidamente modificadas no programma e caderno de encargos as clausulas do regulamento que pressupõem um pedido de concessão e apresentação do projecto anteriores ao concurso;

b) A empresa construirá a expensas suas os troços de estrada que faltarem para assentamento da via ferrea, sendo os projectos submittidos á approvação do Governo;

c) O Governo concederá o complemento de rendimento liquido annual até 5 por cento de 10:000\$000 réis por kilometro que se construir, por troços successivos de 10 kilometros, sendo as despesas de exploração computadas em 50 por cento da receita bruta do trafego, excluindo impostos de transito e sello, com o minimo de 350\$000 réis.

A garantia será paga semestralmente, constituindo encargo do fundo especial da rede do centro, e effectuando-se o reembolso, com os juros simples de 5 por cento, por metade do excesso do rendimento liquido, além de 5 por cento do mencionado capital;

d) Será concedida á empresa a isenção, durante sessenta annos, de impostos sobre os juros das obrigações e de qualquer imposto a que seja obrigada pelas leis em vigor;

e) Serão igualmente asseguradas á empresa as vantagens da base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899;

f) O prazo para a construcção da linha será de trez annos, contados da data da approvação do projecto, devendo este ser apresentado dentro de um anno depois da concessão da linha;

g) A base de licitação será o custo de 10:000\$000 réis por kilometro, a que se applicará a garantia de juro.

#### Base 6.ª

E' autorizado o Governo a modificar, de accordo com a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, o alvará de concessão, de 8 de dezembro de 1888, da linha de Coimbra a Arganil, nos termos seguintes:

a) A linha terá a via de 1 metro, com carris do peso minimo de 24 kilogrammas, sendo reduzido a essa largura o troço de Coimbra á Lousã;

b) Logo que a linha esteja concluída até Arganil e reduzida á largura uniforme de 1 metro, será garantido á Companhia o complemento do rendimento liquido de 5 por cento sobre o custo de 20:000\$000 réis por kilometro, construído de Coimbra até Arganil, com o limite, porém, de 40:300\$000 réis annuaes para o desembolso do Estado;

c) Para o calculo da garantia as despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do rendimento bruto, excluindo, os impostos de transito e sello, com o minimo de 600\$000 réis por kilometro enquanto o rendimento não atingir 1:400\$000 réis, e em 60 por cento para o rendimento superior a esse limite até 1:800\$000 réis; não podendo, porém, a garantia ser superior nesse periodo á que corresponde ao rendimento de 1:400\$000 réis e em 50 por cento para os rendimentos superiores a 1:800\$000 réis;

d) A garantia constituirá encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do centro, a favor do qual reverterá o reembolso da mesma, com os juros simples de 5 por cento, por metade do excesso do rendimento liquido da linha sobre o juro garantido;

e) A exploração da linha será feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e contratada em termos de favorecer o desenvolvimento do trafego, sendo o respectivo contrato submittido á approvação do Governo;

f) Será concedida a isenção, durante sessenta annos, dos impostos sobre os juros das obrigações que fôr preciso emittir para a conclusão da linha, e a de qualquer imposto a que seja obrigada pelas leis em vigor;

g) Serão igualmente asseguradas as vantagens da base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899;

h) O prazo para a conclusão da linha será de quatro annos contados da data do contrato, devendo ser previamente submittido á approvação do Governo o respectivo projecto.

#### Base 7.ª

E' autorizado o Governo a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construcção e exploração de trez caminhos de ferro de via de um metro, em leito proprio, com tracção a vapor um de Thomar a Miranda do Corvo a entroncar na linha de Coimbra á Lousã, com um ramal para a Certã, outro para Thomar por Payalvo, ou Chão de Magães, Villa Nova de Ourem, Batalha e Alcobaça á Nazareth, com um ramal da Batalha a Leiria, e o terceiro de Castello Branco, pela Idanha, a Salvaterra, com as seguintes condições:

a) Os raios de curvas terão o limite de 90 metros e as pendentes o de 25 millimetros, podendo elevar-se até 6 por cento em secções de cremalheira, caso convenha ter alguns troços de linhas mixtas. Os carris terão o peso minimo de 24 kilogrammas por metro;

b) O Governo garantirá o complemento do rendimento liquido annual, até 5 por cento do custo de 20:000\$000 réis por cada kilometro que se construir, por troços successivos não inferiores a 10 kilometros, com o limite de 600\$000 réis por kilometro para o desembolso do Estado;

c) As despesas de exploração serão computadas em 50 por cento da receita bruta do trafego, excluindo impostos, com o limite maximo de 600\$000 réis por kilometro. Para as receitas entre réis 1:400\$000 e 1:800\$000 réis aquella percentagem será elevada a 60 por cento, não podendo a garantia ser nesse periodo superior á correspondente ao rendimento de 1:400\$000 réis. Além do rendimento de 1:800\$000 réis as despesas serão novamente computadas em 50 por cento;

d) A garantia constitue encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do centro, a favor do qual reverte o respectivo reembolso, que será feito por metade do excesso do rendimento liquido proprio sobre o juro de 5 por cento do capital garantido e metade do augmento do rendimento liquido determinado na linha do norte;

e) Será concedida a isenção de direitos, durante sessenta annos, do imposto sobre o juro das obrigações que fôr necessario emittir, e de qualquer imposto a que hajam as linhas de ser obrigadas pela legislação em vigor;

f) Serão concedidas a estas linhas as vantagens asseguradas na base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899;

g) O prazo de duração da concessão terminará em 1987, na mesma data em que finde a concessão da linha de Coimbra á Lousã; salvo a do ramal de Salvaterra, que findará com a da linha da Beira Baixa.

h) As linhas e seus ramaes deverão estar construídos no prazo maximo de seis annos contados da data do contrato, devendo os projectos ser previamente apresentados á approvação do Governo;

i) As restantes clausulas da concessão serão identicas ás do contrato de 5 de fevereiro de 1907 da linha do Valle do Vouga.

#### Base 8.ª

E' autorizado o Governo a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construcção e exploração de um troço de linha de via larga de Caxias ao Cacem, concedido por alvará de 10 de julho de 1882, assegurando a ligação directa da linha de oeste para o lado de Lisboa, em condições technicas eguaes ás estipuladas para esta linha, com as expropriações para a via dupla, sob as condições seguintes:

a) E' concedido, para a construcção do troço, um supprimento equivalente á importancia dos impostos de transito sobre a pequena velocidade das linhas de norte e leste durante os dois primeiros annos depois de findo o prazo estipulado na lei de 26 de fevereiro de 1875;

b) O supprimento será feito pelo fundo especial dos caminhos de ferro do centro, e ao mesmo reembolsado, com os juros simples de 5 por cento, pelo rendimento bruto do troço;



c) E' concedida a isenção dos direitos de importação do material preciso para a construção, nos termos da base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899;

d) O prazo de construção será de trez annos, contados de data do contrato;

e) Este troço fica sujeito às clausulas do alvará de 9 de abril de 1887 que não forem alteradas pela presente lei.

#### Base 9.ª

E' autorizado o Governo a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construção e exploração de uma linha de via larga economica do Carregado, por Alemquer, a Torres Vedras, ou de Setil a Peniche, com as seguintes condições:

a) A construção da primeira linha exonera a Companhia do encargo de construir o ramal de Merceana, previsto no contrato de 10 de julho de 1882;

b) O rendimento da linha de leste será calculado para os effeitos do assentamento da segunda via a partir do Entroncamento, separadamente por troços do Entroncamento a Abrantes, de Abrantes à Torre das Vargens, da Torre das Vargens à Fronteira, não se tornando effectiva a obrigação imposta no artigo 3.º § 1.º do contrato de 14 de setembro de 1859, em relação a cada troço, senão quando o rendimento bruto annual atingir nelle o limite previsto;

c) O Governo garante o complemento do rendimento liquido de 5 por cento, em relação ao capital de réis 20:000\$000 por cada kilometro construido, não podendo, porém, o desembolso do Estado ir além de 800\$000 réis, sendo calculadas as despesas em 50 por cento da receita bruta do trafego, excluindo impostos, com o limite maximo de 700\$000 réis.

d) A garantia constitue encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, ao qual será reembolsado com os juros simples de 5 por cento por metade do excesso do rendimento liquido da linha sobre a garantia;

e) Será concedida isenção, durante sessenta annos, do imposto sobre o juro das obrigações que fôr necessario emittir e de qualquer imposto a que a linha seja obrigada pelas leis em vigor;

f) Serão concedidas as vantagens asseguradas pela base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899;

g) O prazo para a construção será de seis annos, contados da data do contrato, devendo antes da construção ser submettido o projecto à approvação do Governo;

h) A concessão findará com a linha de Torres-Figueira-Alfarelos, sendo-lhe applicaveis as respectivas clausulas com as modificações previstas na presente base;

i) Caso a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes não convenha a concessão da linha de Setil a Peniche, poderá ser feita a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes nas mesmas condições, terminando a concessão no mesmo prazo que o da linha de Vendas Novas a Setil e sendo a exploração entregue à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes mediante contrato previamente approved pelo Governo.

#### Base 10.ª

O Governo poderá autorizar as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes, dos Caminhos de Ferro do Mondego e dos Meridionaes a emittir as obrigações necessarias para as construções previstas na presente lei.



#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.** — Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Mirandella-Bragança», a que se procedeu no dia 12, sahiram sorteados os numeros 34.751 a 34.755 e 39.886 a 39.890.

O pagamento dos juros e amortisação desta série, relativamente ao 2.º semestre de 1910, começará no dia 2 de janeiro proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88 1.º, das 11 horas da manhã às 2 horas da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 14 do referido mês, e depois às sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

**Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.** — Sorteio das obrigações. — Em cumprimento do § 5.º do art. 6.º dos Estatutos, no dia 22 do corrente mez, pelas 2 horas da tarde, na sede desta Companhia, Porto, praça do Coronel Pacheco n.º 60 se procederá, com assistencia do Conselho Fiscal, ao sorteio das obrigações a amortisar no corrente anno.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.** — No dia 21 do corrente, pelas doze horas da manhã, na sede da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49, Porto, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar desta Companhia.

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — *Obrigações privilegiadas de 1.º grau.* — São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar do 1.º de janeiro de 1911, inclusivé, será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1910, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 34 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,06 — liquidados de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 34 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,43 — liquidados de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 31 da nova folha delles, annexa às antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 30 da nova folha delles, annexa às antigas obrigações de 4 1/2 % segunda e terceira série devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1.º de janeiro de 1911, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã às 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thezouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Allemanha e Belgicã, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de dezembro de 1910.

Os actos officiaes mais importantes dos ultimos quinze dias, que interessa registrar aqui, são o decreto regulamentando as greves e o projecto que se vê existir, do governo tirar a Associação Commercial do Porto a administração dos fundos creados para o palacio da Bolsa e a posse deste edificio.

O decreto das greves, muito util sem duvida, sobretudo no actual momento, resente-se do defeito de outras diplomas do governo, a precipitação.

Esse documento, evidentemente inspirado no figurino Quaid'Orsay, sahido dos ateliers do energico presidente do Conselho, mr. Briand, difficulta por varios processos, as greves de classes, e prohibe-as quando o patrão é o Estado.

Não se pode dizer que a justiça tenha bem equilibrado os braços da balança, neste decreto.

Legislar um tratamento differente às reivindicações das classes, segundo a qualidade do patrão, é já de si injusto; mas quando o proprio legislador é o patrão, e portanto legisla egoistamente em seu proveito, pondo os outros de parte, a injustiça sobe de ponto.

Prohibir as greves em todos os serviços indispensaveis ao publico, como os que respeitam a alimentação, a luz, ao transporte, às communicações da escripta ou do pensamento, a segurança publica, é basilarmente indispensavel numa sociedade organizada.

Mas limitar a prohibição exclusivamente às administrações propriamente a cargo do Estado, deixando sem protecção ou garantia as administrações desses serviços quando a cargo de particulares — é injustificavel.

Na questão de caminhos de ferro não percebemos porque haja differença entre o pessoal das vias na posse do Estado e o de companhias, tão importantes como a das linhas de Leste e Norte.

A suspensão da circulação nestas linhas, prejudicando o serviço interno e internacional, não seria muito mais damnosa do que uma outra nas linhas do Sul?

Cremos, pois, que o decreto das greves terá, como o do inquilinato, successivas modificações.

A outra providencia, em projecto, é a confiscação, á Associação Commercial do Porto, do palacio em que se reúnem a Bolsa, o Tribunal do Commercio e outros serviços publicos, edificio de que essa Associação teve a iniciativa de construção, superintendeu nesta desde 1841, e tem constituido alli um monumento que honra o paiz e enriquece aquella cidade.

E de notar que a associação tem, durante 60 annos, gerido sempre com escrupulo, os fundos do imposto creado por decreto de 19 de julho de 1841 e prestado ao Estado e ao paiz importantissimos serviços que não cabe nas estreitas deste artigo enumerar.

Agora a camara municipal cubica o edificio para sua commoda installação, o que motivou um officio do snr. governador civil á associação, annunciando-lhe o designio do governo.

A praça do Porto está, justamente, mal impressionada por este facto.

E não deixaremos de notar a parte irritante desse officio depri-



mente daquella respeitavel collectividade, em que se desdenha da importancia que ella tem, considerando-a até pelo seu numero de socios inferior ás associações de empregados, de vendedores de viveres a retalho etc.

A acalmção das greves soceguou um pouco os espiritos, dando alguma animação ao mercado de fundos. As acções do Portugal tiveram maior procura e todos os demais papeis melhor cotação, sobresahindo ainda as externas, em que a alta mais se accentua. Os cambios firmaram-se gradualmente, como é natural em fins dos annos, epocha de liquidações.

A libra, ficou a 4\$850 réis compra, 4\$950 réis venda e o Rio-Londres a 16 <sup>3</sup>/<sub>32</sub> equivalendo a libra a 14\$740 réis fracos.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	48 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
" 90 d/v .....	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	50	—
Paris cheque .....	582	585	577	580
Berlim " .....	240	241	237 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	238 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Amsterdam cheque .....	406	408	402	404
Madrid cheque .....	900	910	995	1005

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

		DEZEMBRO														
Bolsas e titulos		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento		—	38,15	38,10	33,10	33,10	39,10	37,90	—	—	37,90	37,90	—	—	—	
Divida Interna 3 % coupon.....		—	38,05	37,90	38	38	—	—	—	—	37,75	—	37,75	37,60	—	
" " 4 % 1888, c/premios.....		—	—	—	—	—	20,500	—	—	20,500	—	—	20,600	—	—	
" " 4 1/2 % 1888/9.....		—	—	—	—	—	—	—	53,000	52,500	52,500	52,500	52,500	—	—	
" " 4 % 1890.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 3 % 1905 c/premios.....		—	—	8,900	8,900	—	8,900	8,900	8,900	—	8,850	—	8,900	—	—	
" " 4 1/2 % 1905, (C.º de F.º Est)		—	—	—	—	—	—	80,000	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5 % 1909, ob. (C.º de F.º Est)		—	—	—	—	—	—	—	79,500	—	79,300	79,000	79,000	—	—	
" Externa 3 % coupon 1.ª série.....		—	—	64,600	64,700	65,100	65,200	65,400	65,300	65,800	65,800	65,800	65,600	65,600	—	
" " 3 % 2.ª série.....		—	—	—	—	63,800	—	—	—	64,500	—	—	—	—	—	
" " 3 % 3.ª série.....		—	66,000	66,200	66,300	66,500	66,700	66,800	66,700	66,800	66,800	66,800	—	66,800	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....		—	—	—	—	—	—	96,800	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal.....		—	154,000	151,500	150,000	155,000	161,500	—	160,000	160,000	160,000	160,000	159,800	160,000	—	
" " Commercial de Lisboa.....		—	—	—	—	130,000	—	—	—	—	—	130,000	—	—	—	
" " Nacional Ultramarino.....		—	90,000	90,000	—	90,100	90,100	90,100	90,200	90,200	90,200	—	90,700	—	—	
" " Lisboa & Agores.....		—	—	59,500	—	—	—	98,000	98,000	98,000	98,000	—	98,500	—	—	
" Companhia Real.....		—	—	—	—	67,000	—	—	—	—	—	—	64,500	—	—	
" Companhia Nacional.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Tabacos, coupon.....		—	60,000	60,000	—	58,500	—	—	58,000	58,000	—	57,700	58,000	—	—	
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....		—	—	58,000	57,500	57,500	57,000	56,000	56,500	56,500	56,600	56,600	—	59,000	—	
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....		—	85,300	84,600	85,000	85,000	85,000	85,100	85,100	85,200	—	85,500	—	—	—	
" Companhia Real, 3 % 1.º grau.....		—	—	—	—	—	—	—	—	64,500	—	—	—	—	—	
" Companhia Real, 3 % 2.º grau.....		—	51,500	—	51,500	51,300	51,300	—	—	—	—	50,900	—	50,500	—	
" Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª série.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,500	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª série.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" prediaes 6 %.....		—	77,200	77,800	78,000	—	78,000	78,000	77,800	—	—	77,900	—	—	—	
" " 5 %.....		—	—	—	—	—	74,000	—	74,000	74,200	—	74,300	74,300	74,300	—	
" " 4 1/2 %.....		—	—	—	66,000	—	—	—	64,800	—	—	—	—	—	—	
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª série.....		65,80	65,80	65,90	66,30	66,75	66,25	66,50	66,50	66,60	66,25	66,40	66,50	—	—	
Acções Companhia Real.....		—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal.....		40	40,50	39,75	—	39,25	—	—	—	—	—	39	39	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....		424	422	423	425	424,50	421	421	422	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes.....		271	274	275	272	271	278	275	275	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Real, 1.º grau.....		338,25	337,25	339	338	336	337,50	339,50	339	340	339	339	338	—	—	
" Companhia Real 2.º grau.....		270	270,50	270	263	269,50	266	265	265	265	263	262	264	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....		306	305	302	300	301	304	303	305,75	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal.....		144	144,50	145	144,50	144,50	145	145	145	145	145	145	144,50	—	—	
<b>Londres:</b> 3 % portuguez.....		65,75	63	65,50	66,75	65,75	65,75	66,25	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	—	—	
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....		86,25	86,87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rêde geral .....	2 Dezembro	1.073	5.883.365.000	1.073	5.619.525.000	+263.840.000	5.482.098	5.237.208	+245.890
	Vendas Novas...	" "	70	102.402.000	70	101.053.000	— 1.651.000	1.462.885	1.486.471	— 23.586
	Coimbra a Louzã.	" "	29	25.574.000	29	25.782.000	— 208.000	881.862	889.034	— 7.172
Sul e Sueste.....	30 Novembro	638	1.610.426.445	638	1.474.116.985	+136.309.460	2.524.179	2.310.528	+213.651	
Minho e Douro .....	" "	428	1.637.522.000	413	1.597.979.965	+39.542.035	3.825.985	3.733.598	+92.387	
Beira Alta .....	4 "	253	450.448.598	253	416.708.542	+33.740.056	2.109.924	1.951.881	+158.040	
Companhia Nacional .....	" "	185	149.794.094	185	146.753.467	+3.040.627	809.697	793.261	+16.436	
Guimarães .....	30 Setembro	56	109.432.349	56	106.090.635	+3.341.714	1.954.149	1.894.475	+59.674	
Porto á Pova e Famalicão .....	" "	64	135.404.698	64	127.453.816	+7.950.882	2.115.698	1.991.465	+124.233	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	20 Novembro	3.681	117.142.413	3.681	114.422.464	+2.719.949	31.823	31.084	+739	
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	" "	3.664	102.898.187	3.664	99.706.047	+3.192.139	28.083	27.212	+871	
Andaluzes .....	" "	1.083	21.434.059	1.083	18.896.142	+2.537.917	19.791	17.447	+2.344	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	30 "	777	8.515.730	777	7.938.159	+577.570	10.959	10.216	+743	
Zafra a Huelva .....	2 Dezembro	180	3.214.207	180	3.108.150	+106.057	17.856	17.267	+589	



## A linha de Conakri a Kurussa

A 17 de setembro ultimo chegou a Kurussa, povoação nas margens do Niger, o primeiro comboio que fez o percurso completo desta linha, na Guiné franceza.

Os trabalhos foram iniciados ha dez annos, tendo desde então continuado ininterruptamente.

A linha tem a extensão de 589 kilometros, com a inclinação maxima de vinte e cinco millimetros, e raio minimo de 120 metros.

E' formada por dois troços: o primeiro de Conakri a Mamu, e o segundo de Mamu a Kurussa.

O percurso é feito em vinte e duas horas.



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### Um novo paraquedas

Até hoje o paraquedas tem sido de pouca, ou antes, nenhuma utilidade para os aeronautas, em caso de sinistro, por falta de tempo para delle se suspenderem.

O «Journal des Brevets» vem agora apresentar um novo modelo de paraquedas, que o torna sem duvida da maior conveniência para os que se abalançam a percorrer os ares.

O novo paraquedas serve para o caso de sinistro, e ao mesmo tempo serve de agasalho em circumstancias normaes.

As cordas estão fixas a um cinturão e a tela é posta sobre a cabeça pendendo aos lados e pelas costas como um mantéu.

Assim, como o apparelho está sempre armado, por mais inesperada que seja a queda, o aviador está sempre garantido. Logo que elle seja precipitado no espaço a tela enfuna, distende as cordas, e o aeronauta desce serenamente evitando a queda rapida que lhe ameaçava a vida.

### Dirigiveis e aeroplanes

Nas grandes manobras do outomno ultimo, executadas pelo exercito francez os aeroplanos evidenciaram as suas extraordinarias vantagens sobre os dirigiveis, embora dos typos mais perfeitos, como o *Zepelin*.

Para o serviço de guerra os dirigiveis ficaram archivados na Historia dos modernos inventos.

A superioridade dos aeroplanos foi consagrada por todos os officiaes estrangeiros que assistiram ás manobras do exercito francez.

Foi tão grande o entusiasmo provocado, que quando Latham, que tripulava o *Antoinette*, desceu a quatro metros de distancia da carruagem do presidente, apesar do aviador ser um simples cabo de esquadra, todos os officiaes do Estado Maior, e os representantes dos exercitos estrangeiros começaram a abraça-lo, sacrificando a disciplina ao entusiasmo despertado pelo successo do distincto aviador.

### Allemanha

Confirmando a noticia inserta nesta secção da *Gazeta*, n.º 550 de 16 do mez passado, foi enviado ao Governo pelo nosso Consul em Munich o pedido para auctorizar a referida experiencia.

### Italia

No aerodromo de Centocelle, proximo de Roma, quando um engenheiro e um soldado procediam a experiencias com um Farman modificado pelo engenheiro, o biplano, impellido pelo vento, voltou-se, e precipitou-se sobre o solo da altura de trezentos metros.

O engenheiro foi retirado morto de sob os destroços do apparelho. Tinha o craneo fracturado e o rosto esmagado.

O soldado respirava ainda, mas falleceu antes de chegar ao hospital. Ficou com o peito esmagado sob o motor.



**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — Estão quasi concluidos os trabalhos de assentamento da segunda via entre Pombal e Soure.

Espera-se que cheguem no mez de janeiro as primeiras locomotivas Compound de grande velocidade da encomenda ultimamente feito por esta Companhia para o serviço dos comboios rapidos, expressos e correios.

A encomenda consta de dez locomotivas.

Esta companhia, de accôrdo com as companhias suas combinadas, estuda uma tarifa para o transporte de lãs entre França e Portugal, cujos preços beneficiarão essencialmente a industria de lanifícios.

Estuda-se actualmente uma nova tarifa para o transporte, em grande velocidade, de fructas e hortaliças exportadas de Portugal para a Allemanha, França e Inglaterra, que muito concorrerá para o desenvolvimento desta industria, que tão auspiciosa se apresenta para nós.

**Valle do Vouga.** — Os povos da região servida por esta linha, vão representar ao Governo para que a Companhia concessionaria complete a construcção do traçado, ou que rescinda o respectivo traçado.

**Através d'Africa.** — Parece que o Governo está na disposição de regularisar as relações entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa e o Estado.

**Mossamedes.** — Está já assente a linha até ao kilometro 147.

Foi approvedo em conselho de ministros o contracto para o fornecimento de carruagens e *fourgons* destinados ao Caminho de ferro de Mossamedes.

**Inharrime.** — Parece que vae ser abandonada a ideia da construcção desta linha, procedendo-se á abertura dum canal entre o rio Inharrime e o porto de Inhambame, aproveitando para tal fim o rio Mutamba.

O material ferroviario destinado á linha de Inharrime será aproveitado em outro ponto.



### Espanha

Espera-se no proximo verão estejam terminados os trabalhos de assentamento da segunda via entre Beasin e San Sebastian, dos Caminhos de ferro do Norte.

Vae ser assente uma segunda via entre Miranda e Burgos na extensão de noventa kilometros.

### Italia

Foi approvedo pelo Conselho Superior de Obras Publicas o projecto da linha entre Umbertide e Terni.

A linha mede 107,633 kilometros de extensão, não contando os ramaes cuja extensão total é de 5,287 kilometros.

### Austria

Brevemente vão ser iniciados os trabalhos de construcção da linha de Chotebor a Tramosnice, a qual foi orçada em 2.800.000 coróas.

### Russia

Foi approvedo o projecto da linha de Kuban ao Mar Negro, medindo 427 *verssts* de extensão.

A despesa está orçada em vinte milhões de rublos.



# Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1910

(Continuado do n.º 551)

## EXPLORAÇÃO

Seguindo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890 . . . . .	17:000\$000	1900-1901 . . . . .	288:000\$000
1890-1891 . . . . .	35:000\$000	1901-1902 . . . . .	309:000\$000
1891-1892 . . . . .	62:000\$000	1902-1903 . . . . .	299:000\$000
1892-1893 . . . . .	97:000\$000	1903-1904 . . . . .	336:000\$000
1893-1894 . . . . .	120:000\$000	1904-1905 . . . . .	318:000\$000
1894-1895 . . . . .	163:000\$000	1905-1906 . . . . .	300:000\$000
1895-1896 . . . . .	201:000\$000	1906-1907 . . . . .	316:000\$000
1896-1897 . . . . .	208:000\$000	1907-1908 . . . . .	316:000\$000
1897-1898 . . . . .	177:000\$000	1908-1909 . . . . .	292:000\$000
1898-1899 . . . . .	216:000\$000	1909-1910 . . . . .	343:000\$000
1899-1900 . . . . .	306:000\$000		

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos vinte ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891 . . . . .	254\$270	1900-1901 . . . . .	793\$827
1891-1892 . . . . .	332\$836	1901-1902 . . . . .	846\$685
1892-1893 . . . . .	432\$009	1902-1903 . . . . .	820\$159
1893-1894 . . . . .	476\$678	1903-1904 . . . . .	923\$159
1894-1895 . . . . .	577\$972	1904-1905 . . . . .	875\$419
1895-1896 . . . . .	670\$031	1905-1906 . . . . .	825\$587
1896-1897 . . . . .	691\$043	1906-1907 . . . . .	870\$244
1897-1898 . . . . .	591\$320	1907-1908 . . . . .	870\$049
1898-1899 . . . . .	674\$236	1908-1909 . . . . .	802\$868
1899-1900 . . . . .	846\$003	1909-1910 . . . . .	944\$076

e que neste exercicio com relação ao interior houve um augmento de 17,58.

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 134:000\$000 réis.

A applicação deste augmento produziu em média 64,21 % quando devia produzir 75 % segundo a lei.

Comparado o rendimento com o do anno anterior, nota-se uma differença de 51:000\$000 réis para mais.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

### 2.º semestre de 1909

1.ª classe . . . . .	52 ou	2,02 %
2.ª " . . . . .	157 "	6,14 %
3.ª " . . . . .	2:347 "	91,84 %

### 1.º semestre de 1910

1.ª classe . . . . .	67 ou	2,62 %
2.ª " . . . . .	129 "	5,04 %
3.ª " . . . . .	2:367 "	92,34 %

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior na 1.ª classe, notando-se um augmento na 2.ª classe e uma diminuição na 3.ª classe, havendo porém, na totalidade, um diminuição de 8,65 % na quantidade e de 2,73 % no rendimento

### Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1908-1909 . . . . .	372 toneladas
De 1909-1910 . . . . .	444 "
Differença: mais . . . . .	72 "

Em pequena velocidade:

De 1908-1909 . . . . .	20:315 toneladas
De 1909-1910 . . . . .	23:641 "
Differença: mais . . . . .	3:326 "

Houve, pois, em mercadorias um augmento de 3,398 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 16,42 %; no rendimento houve também um augmento de 64:000\$000 réis, numeros redondos, o que corresponde a uma percentagem de 26,32 %.

### SENHORES ACCIONISTAS:

São estas as contas do exercicio findo, que submettemos á vossa apreciação, entendendo dever chamar para algumas verbas a vossa esclarecida attenção.

O rendimento da linha, que no anno anterior foi de 292:244\$253 réis subiu este anno a réis 343:643\$860, apesar da interrupção da exploração, devido ás inundações, á que adeante nos referimos.

Este augmento é produzido em parte por uma certa melhoria, que houve, nos negocios da provincia, e faz-se notar principalmente nos seguintes productos: borracha, café, fazendas, louça, polvorra, rancho, sal, vestuario e vinho.

Isto é um indicador seguro da enorme conveniencia de se continuar a construção da linha, pelo que sempre pugnamos, pelo menos até ao Cuango.

Simultaneamente, os *Gastos d'Exploração* diminuíram, pois sendo no exercicio anterior de 351:375\$711 réis, são no actual exercicio de réis 313:826\$704, estando incluídas nesta importancia verbas grandes de reparações, feitas pela conta de *Via e Obras*.

Representa isto uma differença de réis 88:948\$614 de beneficio sobre o movimento do anno anterior.

A diminuição nos *Gastos d'Exploração* provém, na maior parte, de modificações feitas nos diferentes serviços, modificações que, por circumstancias especiaes, não poderam ser feitas anteriormente.

Estas despesas irão diminuindo, á medida que fôr sendo reduzido o pessoal de conservação de via, pela substituição das travessas de madeira pelas travessas d'aço, que estamos fazendo por um processo, que não augmenta os encargos annuaes que tinhamos com o emprego daquellas.

Em outras verbas conseguimos também fazer uma redução, compativel com as circumstancias, devendo no exercicio futuro haver uma diminuição importante na verba de *Gastos d'Administração*, no caso de serem approvadas as propostas que vos serão feitas.

A conta do *Thesouro c/ nova* subiu para a importancia de réis 679:057\$419 e a conta do *Thesouro c/ antiga* está em 5.594:786\$688 réis, ou mais 269:587\$961 réis do que no anno anterior, proveniente, em parte, de juros na mesma conta, que foram levados para a conta de *Juros a Liquidar*.

A conta de *Lucros e Perdas* apresenta um saldo de 349:878\$739 réis que foi passado para a conta de *Lucros Suspensos*.

(Continua).



## ARREMATACÕES

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

#### Venda de sucata e de diferentes utensilios fora d'uso

Faz-se publico que nos Armazens Geraes de Mirandella, se procede á venda por meudo ou em lotes de diferentes artigos fora de uso, como:

Ferramentas e utensilios de terraplenagens.

Ferramentas e utensilios de pedreiro, de serralheiro e de ferreiro.

Vagonêtes de madeira e de ferro, via Decauville,

Instrumentos de planimetria e nivelamento, sucatas diversas, balanças decimaes e de Roberval, etc, etc.

Todos estes artigos podem ser vistos nos Armazens Geraes de Mirandella e quaesquer propostas para compra deverão ser feitas ao Chefe da Exploração em Mirandella ou á Direcção da Companhia, em Lisboa na rua de S. Nicolau n.º 88, até ao fim do corrente anno

## LOCOMOTIVAS

David Roberts deseja vender ou conceder licenças para a exploração do privilegio de invenção que lhe foi concedido em Portugal e suas Colonias pela patente N.º 6530 para «a-perfeiçoamentos em locomotivas para estrada ordinaria e em outros vehiculos».

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

## CHIADO TERRASSE

O mais elegante animatographo de Lisboa

Rua Antonio Maria Cardoso



# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

## Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

**BILBAU Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

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

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

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.<sup>o</sup>

**LISBOA Canha & Formigal.**—Artigos de mercaderia.—P. do Municipio, 4, 5, 6, e 7.

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

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

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

**SETUBAL Grande Hotel Esperança.**—Avenida Todt, em frente do theatro: sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 18200 a 26500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1910

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algar	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4	4 14	4 41	4 56
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12 5	12 20

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 3	5 30	6 1
7 40	8 13	7 25	7 56
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 57	5 31	5 57
7	7 28	7 45	8 11
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 3		

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 19	6	7 4
6 50	7 44	7 40	8 35
8 10	9 6	8 8	8 47
9 10	9 46	8 56	9 32
9 45	10 41	9 15	10 7
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
12 15	1 19	11 26	12 2
1 40	2 16	12 15	1 19
1 45	2 49	1 50	2 54
3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 19	3 15	4 19
4 40	5 16	3 56	4 32
4 47	5 37	4 28	5 14
5 20	6 10	5 26	6 2
6 10	6 46	6 15	7 19
6 15	7 19	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	7 51
7 45	8 49	8	8 4
9 15	10 19	9 20	10 24
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
12 25	1 15	11 26	12 2

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10 42	11 14	12 14	12 43
1 20	1 52	2 20	2 49
3 3	3 35	4	4 29
3 45	4 22	6 18	6 53
7 23	8 3		

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 50	5 3	6 5
8	9 6	6 43	7 45
9 25	10 31	7 36	8 40
11 43	12 20	8 35	9 5
1 13	1 25	8 43	9 45
2 20	3 27	10 32	11 33
4 29	5 4	12 35	1 35
4 55	6 2	2 39	3 40
5 37	6 47	3 35	4 13
6 10	7 20	4 32	5 37
8 19	9 27	5 28	5 58
10	10 45	7	8 3
11	12 8	8 32	9 30
12 20	1 30	10 27	11 34

Mais os da Povoia.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 28	11 12
10 55	11 38	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
2 28	3 11	4 47	5 29
3 35	4 18	5 43	6 30
4 44	5 27	7 1	7 45
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
7 20	7 30	6 38	6 48
4 35	4 43	9	9 8
6 7	6 18	5 5	5 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoia	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	12 55	1 53

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
5 58	7 20	2 38	4 5
12 33	1 56	7 59	9 22

Mais os de Setil.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setil	Lisboa	
4 35	5 58	10 5	11 26

Mais os de Entrancamento.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entranc.	Lisboa-R.	
10 35	1 32	10 11	1 5
al 4 22	6 4	al 12 21	2 5
8	11 27	4 5	7 27
		11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
6 54	10 28	4 15	9 20
4 35	7 34	11 27	5 15
		8 10	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Muge	Vendas Novas	Muge	
8 42	10 27	11 15	2 56
3 55	7 16	8 15	10 28

Setil Entrancamento Setil

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	8 25	6 35	5 13
a 9 45	3 30	a 8 50	2 40
1 35	12 36	a 3 6	12 33
a 5 00	11 17	a 5	10 50
d 5 50	12 25	8 45	6 25
9 30	7 31		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entranc.	Porto	
e 3 52	1 58		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
10 35	6 43	o 9 8	2 5
l 4 22	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
8	7 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entranc.	Badajoz	Entranc.	
		5 54	10 18

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Badajoz	T. Vargens	
4 30	9 34	10 45	3 44
8 35	11 30	6 15	9 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Valencia	T. Vargens	
3	7 20	4 49	8 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entranc.	Valencia	Entranc.	
		7 42	12 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entranc.	Guarda	Entranc.	
12 30	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Abrantes	Guarda	Abrantes	
3 20	11 5	4 35	11 15
		3	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Covilhã	C. Branco	
2 42	7 14	10	2 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 23	12 24	6 20	11 19
		1 55	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 15	5 10	11 56

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
9 45	2 20		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
12 30	6 44	3	9 33
		8	1 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
1 15	1 36	1 56	2 17
3 5	3 26	3 46	4 7
7 24	7 45	8 41	9 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
10 35	11 10	1 55	2 34
1 10	2 42	11 33	12 11
6 40	7 12	7 40	8 22
7 47	8 28	8 55	9 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
4 19	6 17	11 12	12 48
		9 55	11 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 25	12 44	2 35	3 48
4 31	5 46	6 1	7 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
10 5	11 3	8 11	9 3
3 32	4 30	11 50	12 43
9 40	10 35	7 34	8 27
11 4	11 58	9 59	10 48

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
4 50	6 34	12 20	1 50
7 20	9 2	5 19	6 51

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
5 30	8 2	1 35	3 56
6 30	8 57	5 50	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 56	3 30

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
5 5	6 34	5 15	6 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8	10 27	7 15	9 43
6 45	9 12	3 15	5 44

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	10 10	11 55
7 5	8 55	5	6 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 45	1 7	6 35	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
4 25	1 10	9 55	4 30
9 50	4 2	1 47	6 36
a 1 28	6 55	4 5	11 40

SUL E SUESTE

l	Barreiro	Lisboa	NI
6	6 35	5 55	6 30
7 25	8		
8	8 35	9 15	9 50
		11 5	11 40



## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

E

Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 204 — GRANDE VELOCIDADE

(Internacional n.º 103 g. v. da Companhia de M. C. P. e O. H.)

PARA TRANSPORTE DE

## METALLICO, VALORES E REEMBOLSOS

Em applicação desde 20 de Dezembro de 1910

## § 1.º — Transporte de metallico e valores

De qualquer estação das linhas d'estes Caminhos de Ferro para qualquer das da Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha ou vice-versa.

Percursos a contar separadamente para cada Companhia	De 180\$000 réis a 899\$999 réis		De 900\$000 réis a 22:499\$999 réis		De 22:500\$000 réis a 44:999\$999 réis		De 45:000\$000 réis a 89:999\$999 réis		De 90:000\$000 réis a 134:999\$999 réis		De 135:000\$000 réis a 179:999\$999 réis		De 180:000\$000 réis em diante	
	Preço por fracção de 180\$000 rs.		Preço por fracção de 180\$000 rs.		Preço por fracção de 180\$000 rs.		Preço por fracção de 180\$000 rs.		Preço por fracção de 180\$000 rs.		Preço por fracção de 180\$000 rs.		Preço por fracção de 180\$000 rs.	
	Reis	Mínimo de percepção	Reis	Mínimo de percepção	Reis	Mínimo de percepção	Reis	Mínimo de percepção	Reis	Mínimo de percepção	Reis	Mínimo de percepção	Reis	Mínimo de percepção
De 1 a 50 kilom.º	63	90	54	315	45	6.750	36	11.250	32,4	18.000	27	24.300	23,4	27.000
» 51 » 100 »	126	126	108	630	90	13.500	72	22.500	64,8	36.000	54	48.600	46,8	54.000
» 101 » 150 »	189	189	162	945	135	20.250	108	33.750	97,2	54.000	81	72.900	70,2	81.000
» 151 » 200 »	252	252	216	1.260	180	27.000	144	45.000	129,6	72.000	108	97.200	93,6	108.000
» 201 » 250 »	315	315	270	1.575	225	33.750	180	56.250	162,0	90.000	135	121.500	117,0	135.000
» 251 » 300 »	378	378	324	1.890	270	40.500	216	67.500	194,4	108.000	162	145.800	140,4	162.000
» 301 » 350 »	441	441	378	2.205	315	47.250	252	78.750	226,8	126.000	189	170.100	163,8	189.000
» 351 » 400 »	504	504	432	2.520	360	54.000	288	90.000	259,2	144.000	216	194.400	187,2	216.000
» 401 » 450 »	567	567	486	2.835	405	60.750	324	101.250	291,6	162.000	243	218.700	210,6	243.000
» 451 » 500 »	630	630	540	3.150	450	67.500	360	112.500	324,0	180.000	270	243.000	234,0	270.000
» 501 » 550 »	693	693	594	3.465	495	74.250	396	123.750	356,4	198.000	297	267.300	257,4	297.000
» 551 » 600 »	756	756	648	3.780	540	81.000	432	135.000	388,8	216.000	324	291.600	280,8	324.000
» 601 » 650 »	819	819	702	4.095	585	87.750	468	146.250	421,2	234.000	351	315.900	304,2	351.000
» 651 » 700 »	882	882	756	4.410	630	94.500	504	157.500	453,6	252.000	378	340.200	327,6	378.000
» 701 » 750 »	945	945	810	4.725	675	101.250	540	168.750	486,0	270.000	405	364.500	351,0	405.000
» 751 » 800 »	1.008	1.008	864	5.040	720	108.000	576	180.000	518,4	288.000	432	388.800	374,4	432.000
» 801 » 850 »	1.071	1.071	918	5.355	765	114.750	612	191.250	550,8	306.000	459	413.100	397,8	459.000
» 851 » 900 »	1.134	1.134	972	5.670	810	121.500	648	202.500	583,2	324.000	486	437.400	421,2	486.000

Nota—O minimo de percepção por expedição é de 90 réis para cada Companhia.

Aos preços d'esta tarifa, nos quaes estão incluídos os direitos de transmissão de uma para outra linha, accrescem os direitos de guia e registo e o imposto de sello para o Governo Portuguez e o imposto de 5 % para o Thesouro Hespanhol.



## 2.º — Transporte de reembolsos

Percursos	Preço de percepção por cada 45:000 réis
De 1 a 50 kilometross .....	18 réis
» 51 » 100 » .....	27 »
» 101 » 200 » .....	54 »
» 201 » 300 » .....	81 »
» 301 » 400 » .....	108 »
» 401 » 500 » .....	135 »
» 501 » 600 » .....	162 »
» 601 » 700 » .....	189 »
» 701 » 800 » .....	216 »

(Vide Nota do § 1.º).

### Condições especiaes de applicação para as expedições de metallico e valores

1.ª — A presente tarifa é applicavel de officio aos objectos seguintes:

Acções de Companhias industriaes e mercantis — notas de banco — rendas finas — coral em bruto ou em obra — coupons — diamantes em bruto ou lapidados — joias — lettras de cambio — moedas de ouro ou prata — obrigações — objectos de arte — ouro em bruto, em obra, em palhetas ou em pó — perolas — pedraria — plaqué de ouro ou prata — prata em bruto ou em obra — platina em bruto ou em obra — relógios de ouro ou prata — titulos de divida publica — valores e documentos de credito não designados.

2.ª — O preço do transporte será calculado por fracções indivisiveis de 180\$000 réis segundo o valor declarado pelo expedidor, não podendo esse preço ser inferior ao que pagaria a expedição taxada pelo seu peso como recovagem.

3.ª — As Companhias combinadas reservam-se o direito de abrir os volumes taxados pela presente tarifa em conformidade com o disposto nos artigos 117.º, 118.º e 119.º do Regulamento de policia dos Caminhos de ferro, vigente em Hespanha e no artigo 88.º da tarifa geral dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Disposições communes á grande e á pequena velocidade), para se assegurarem de que não conteem valor superior ao declarado.

Se fôr encontrado valor superior proceder-se ha em conformidade com o artigo 120.º do referido Regulamento e com o referido artigo 88.º da tarifa geral portugueza. (1)

4.ª — As Companhias combinadas só respondem pelo peso e identidade do involucro exterior dos volumes taxados por esta tarifa, não podendo portanto produzir-se reclamação alguma, sempre que estes se encontrem em perfeito estado de conservação. No caso de extravio, as Companhias combinadas só respondem pelo valor declarado.

Abertos os volumes, rasgados os involucros ou quebrados os sellos pelo destinatario ou por sua ordem, cessa para elle e para o expedidor todo o direito de reclamar.

(1) Artigo 120.º — O expedidor que faça uma falsa declaração com o fim de pagar um preço de transporte inferior ao estipulado na tarifa, pagará immediatamente á Empresa respectiva o duplo da differença de taxa resultante, resarcindo-a alem d'isso de todos os danos e prejuizos que lhe haja occasionado.

Artigo 88.º — A Companhia tem o direito de abrir os volumes para verificar se é ou não exacta a declaração do expedidor. Se a declaração fôr falsa e tendente a diminuir o preço de transporte, a expedição pagará o triplo de taxa correspondente. Se a declaração tiver sido exacta, a Companhia reporá os volumes no estado em que estavam antes da verificação.



### Condições em que devem ser apresentados os volumes

1.<sup>a</sup> — Os objectos para expedição ao abrigo d'esta tarifa deverão apresentar-se em saccos, pacotes, caixas ou barris; as rendas deverão, porém, apresentar-se sempre em caixas.

Os saccos deverão ser bem cosidos, com as costuras interiores e sem remendos nem roturas; a bocca dos saccos deve ser fechada por uma corda inteiriça.

Os pacotes deverão ser cobertos de papel encerado, oleado ou tela envernizada, novos e fechados com sellos de lacre em numero sufficiente (tres pelo menos) para assegurar a inviolabilidade do volume. Devem ser atados com uma corda inteiriça disposta em forma de cruz.

Tanto nos saccos como nos pacotes o nó da corda que os ligar deve ser coberto com um sello de lacre ou na falta d'este, introduzindo-se os extremos da corda proximo do nó n'um chumbo e apertando-o com um sello. As caixas e os barris devem apresentar-se fechados e ligados com uma corda inteiriça em forma de cruz com sellos de lacre em numero bastante para assegurar a inviolabilidade do volume, e os extremos da corda da mesma forma que se indica para os saccos e pacotes.

Os sellos de lacre nas caixas e barris deverão ser postos de forma que o contacto de uns volumes com outros não os possa deteriorar.

2.<sup>a</sup> — Todos os volumes indicarão claramente o nome e morada do consignatario. Estas indicações deverão ser escriptas nos volumes ou em uma etiqueta presa a elles por um cordel, não podendo, porém, estas etiquetas ser cosidas, pegadas ou pregadas, para evitar que occultem alguma abertura.

3.<sup>a</sup> — Sobre os volumes de metallico ou valores deverá sempre indicar-se por extenso e em caracteres bem legiveis o valor declarado.

4.<sup>a</sup> — Os monogrammas, iniciaes, legendas, escudos, allegorias, firmas commerciaes ou nomes dos estabelecimentos, collocados nos lacres ou chumbos deverão ser claros, bem legiveis e todos os caracteres ou relevos bem nitidos, não se admittindo expedição alguma em que os sellos tenham sido marcados com chaves, moedas ou outros objectos de uso geral. Outro sim não poderão ser lacrados os volumes de metallico e valores com sellos proprios dos agentes das Companhias combinadas.

5.<sup>a</sup> — Para se acceitarem expedições ao abrigo d'esta tarifa é indispensavel que o expedidor ou pessoa que o represente, a qual deve ser indicada nas respectivas declarações, se encarregue de cumprir todas as formalidades aduaneiras, declinando as Companhias toda e qualquer responsabilidade por atrasos, despezas, multas, etc. que possam dar-se nas Alfandegas Portugueza e Hespanhola, por deficiencia nos documentos que tenham de servir para os despachos e formalidades aduaneiras.

6.<sup>a</sup> — O expedidor deverá repetir ou juntar, segundo o caso, ás respectivas notas de expedição, os sellos de lacre ou chumbo eguaes aos postos nos volumes.

### Condições de applicação para o transporte de reembolsos

1.<sup>a</sup> — Reembolso é a importancia que, representando o valor da mercadoria, é cobrada pela Companhia destinataria, em nome do expedidor, ao consignatario da remessa no acto da entrega d'esta e independentemente das despezas de transporte.

2.<sup>a</sup> — Ainda que, em regra, o reembolso só deva representar o valor da mercadoria, poderá, não obstante, indicar-se maior ou menor importancia á vontade do expedidor, sem que todavia essa importancia represente de forma alguma o valor da mercadoria, mas simplesmente o que o expedidor deseja que seja cobrado.

3.<sup>a</sup> — As estações de ambas as Companhias combinadas estão auctorizadas a acceitar entre si pedidos de reembolsos que os expedidores apresentem no acto da expedição, mas não poderão acceitar esses pedidos quando a expedição seja para estação pertencente a outra Companhia.

4.<sup>a</sup> — Nas expedições sobrecarregadas com reembolso é indispensavel que a importancia d'este se indique com toda a clareza na senha da remessa que se entrega ao expedidor a quem se fornecerá, alem d'este documento regulamentar, um outro especial, **senha de reembolso**, no qual se indicarão os nomes do expedidor e consignatario, numero e data da expedição e a importancia do reembolso e que lhe servirá de justificante para haver a sua importancia.

A senha do reembolso será entregue pelo expedidor á estação expedidora em troca da importancia n'ella indicada.



5.<sup>a</sup>— O expedidor de toda a remessa sobrecarregada com reembolso deverá satisfazer no acto do despacho a importancia d'um bilhete postal ou sello do correio e indicar precisamente na nota de expedição o seu nome e morada a fim de que a estação expedidora possa avisal-o desde quando estará á sua disposição a importancia do reembolso.

6.<sup>a</sup>— Logo que a estação expedidora da remessa sobrecarregada com reembolso receba da estação destinataria o Aviso da cobrança do reembolso, porá á disposição do expedidor a sua importancia.

7.<sup>a</sup>— O pagamento deverá fazer-se dentro de um prazo que não excederá vinte dias contados da data em que o consignatario satisfaz o reembolso. Uma vez excedido este prazo por culpa das Companhias, só poderá reclamar-se-lhes como maximo de indemnisação o juro legal da importancia do reembolso.

8.<sup>a</sup>— Os portes do reembolso serão deduzidos da sua importancia no acto da sua liquidação.

9.<sup>a</sup>— Em nenhum caso se poderá mudar o destino das remessas sobrecarregadas com reembolso. Unicamente se permittirá a reexpedição á procedencia e á consignação de quem figurou como expedidor, livre, porem, do reembolso, e com prévia auctorisação superior.

10.<sup>a</sup>— Quando as remessas sobrecarregadas com reembolso sejam susceptiveis de avariar-se ou corram risco de perder-se por não serem retiradas pelos consignatarios ou por qualquer outra causa, as Companhias poderão proceder á sua venda em hasta publica, sem ter para nada em conta a importancia do reembolso com que sejam sobrecarregadas e sem outra obrigação que a de conservar á disposição do seu proprietario a importancia que sobre depois de pagas todas as despesas.

11.<sup>a</sup>— As estações cuidarão de dar immediato conhecimento ao Serviço de Fiscalisação das Receitas de todos os incidentes que se deem com as remessas sobrecarregadas com reembolso.

12.<sup>a</sup>— Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ao disposto na presente.

A presente tarifa annula e substitue para todos os effeitos a tarifa especial M. L. n.º 4 de grande velocidade em vigor desde 1 de Novembro de 1886.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1910.

**Pelo Director Geral**

*Ferreira de Mesquita*

**Exp. 838**

Exploração — Serviço do Trafego



Relação das estações das linhas de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha e respectivas distancias de applicação desde ou até á Fronteira de Valencia de Alcantara

Madrid-Caceres-Portugal	Desde ou até á fronteira de Va- lencia d'Alcantara	Oeste de Hespanha (Plasencia a Astorga)	Total desde ou até á fronteira de Va- lencia d'Alcantara
Valencia d'Alcantara .....	9	Plasencia-Ciudad .....	176
San Vicente .....	22	Almendral .....	184
Herreruela .....	45	Oliva y Villar .....	192
Aliseda .....	64	Segura y Casa del Monte .....	202
Arroyo .....	81	Aldeanueva .....	208
Las Minas .....	95	Hervas .....	215
Caceres .....	98	Baños .....	222
Casar .....	100	Puerto de Bejar .....	227
Garrovillas .....	112	Bejar .....	235
Rio Tajo .....	113	Sanchotello .....	247
Cañiaval .....	127	Fuentes de Bejar .....	257
Mirabel .....	144	Guijuelo y Campillo .....	265
Plasencia (Empalme) .....	159	La Maya y Fresno .....	283
Malpartida .....	166	Sieteiglesias y Encinas Arriba .....	292
La Bazagona .....	181	Alba de Tormes .....	298
Casatejada .....	200	Arapiles .....	312
Navalmoral .....	211	Salamanca .....	322
La Calzada .....	235	Valdunciel .....	334
Oropesa .....	242	Huelmos-Cardenosa .....	341
Alcañizo .....	249	Villanueva de Cañedo .....	347
Calera .....	261	Cubo .....	356
Talavera de la Reina .....	277	Corrales .....	369
Montearagón .....	293	Perdigan y Morales del Vino .....	377
Illan-Cebolla .....	301	Zamora .....	388
Erustes .....	308	Piedrahita .....	408
Santa Olalla .....	314	Manganeses .....	417
Torrijos .....	326	La Tabla .....	426
Rieves .....	333	Barcial del Barco .....	438
Villamiel .....	340	Benavente .....	446
Bargas .....	349	Pobladora .....	458
Cabañas .....	355	Valcabado y Cebrones del Rio .....	471
Villaluenga .....	362	La Bañeza .....	485
Azaña .....	368	Castrillo de la Valduerna .....	500
Illescas .....	373	Astorga-Oeste .....	506
Griñon .....	383	Astorga-Norte .....	507
Humanes .....	388		
Fuenlabrada .....	393		
Leganés .....	398		
Villaverde .....	406		
Madrid .....	412		
Madrid (Empalme) .....	413		