

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 26.º ANNO

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

NUMERO 614

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Julho de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphicó CAMIFERRO

IMPORTANTE

Chamamos a atenção para a pagina n.º 221

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 318 (G. V.): Serviço de reembolsos em remessas entre Portugal e França.



SUMMARIO

Páginas

O caminho de ferro de Benguela, em 1912, por Fernando de Sousa	213
Doenças dos ferro-viários, por Mello de Mattos	215
Parte Official. — Ministerio do Fomento — Lei n.º 10 (Vencimento do pessoal dos quadros dos C. de F. do Estado). Lei n.º 37 (Concurso para a linha de Pórtalegre) — Ministerio das Colônias: Decreto n.º 27 (Caminho de Ferro de Quelimane)	217
Linha de Pórtalegre	220
Viagens e Transportes	221
Notas de Viagem. — XXXVI — Final de viagem. — Bilhetes directos com paragem em transito. — Uma carruagem luxuosa. — Um passeio marítimo por 6 contos.	222
Linhos Portuguezas. — Beira Alta. — Moçambique. — Quelimane — Benguela. Víago a Chaves. — Ramal de Cascaes — Postes de aviso — Povoa a Famalicão. — Moamba a Chinarare.	223
Linhos extranjeiras. — Hespanha. — França. — Italia.	223
Uma cabra colossal.	224
A aplicação dos cabos subterrâneos nos caminhos de ferro de tracção eléctrica.	224
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	224
Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras.	225
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.	225
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Relatório	226
Companhia da Beira Alta, Relatório, (conclusão)	226
Arrematações.	227
Agenda do Viajante	228
Horário dos comboios	228



O CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA em 1912

Tive occasião em 1912, de dar notícia desenvolvida d'este caminho, pondo em relevo a sua importancia económica, o futuro que o espera como o caminho mais curto para o interior da Africa equatorial e linha de penetração na rica região mineira de Katanga, referindo e analysando os principaes dados estatisticos que no relatorio da Companhia se achavam compendiados.

Tenho deante de mim dois volumes de luxuosa edição, ilustrados com numerosas cartas e gravuras, contendo um o relatorio e contas do Conselho de Administração referentes a 1912, e o outro os relatorios e mappas estatisticos do director da exploração e dos chefes de serviço.

Importa registar, como continuação do estudo anterior, o que de mais interessante se encontra n'estas publicações.

Não sofreu modificações o capital da Companhia, constituído por 3.000:000 acções no valor nominal de £ 3.000:000, das quaes 300:000 pertencem ao Governo portuguez; e £ 1.710:000 em obrigações equivalentes a 7:695 contos (ouro) de capital nominal.

Estão por crear, da emissão auctorizada em 1909, 3:555 contos.

Refere o relatorio o favor com que as obrigações são recebidas no mercado portuguez, tendo as de £ 20 a cotação de 80\$000 a 81\$000 reis.

Proseguem os estudos, estando approvado o projecto definitivo entre os km. 430 e 783,500. Mandou-se estudar nova variante entre os km. 530 a 580, da qual se espera um encurtamento de 15 kilometros, sem agravamento das condições de planta e perfil.

Em 31 de Agosto de 1912 ficou a linha construída até o Huambo (km. 426), proseguindo os trabalhos até o km. 520.

D'aquelle ponto até o Quanza ao km. 736 o troço a construir não oferece dificuldades e não carece de curvas de raio inferior a 200 metros, nem de rampas de mais de 1z m/m. Está quasi concluida a linha até o km. 520.

A secção de Lepi ao Huambo foi inaugurada em 21 de Setembro de 1912, conjuntamente com a cidade do Huambo, onde convergem varias estradas e caminhos e que deve tornar-se centro importante de colonização em região de excellente clima, comparado pelos entendidos com o da Madeira.

Proseguiram em 1912 os trabalhos complementares e de conservação e reparação da parte construída, onde a abundancia da chuva em zona de avultadas terraplenagens produzia, como é natural, estragos de valor.

A influencia civilizadora do caminho de ferro faz-se sentir pela facilidade com que os indigenas se empregam nos seus trabalhos, tendo sido utilizados, em media, 2:230 na construção e 950 na exploração. E' na verdade symptomático o facto, referido no relatorio, de ter rendido o imposto de palhota na circunscrição do Huambo 52 contos, mais do que se cobrava anteriormente em todo o distrito de Benguela.

E' para desejar que a acção do caminho de ferro seja conjugada com a de estradas e linhas telegraphicais, com o melhoramento da navegabilidade de varios rios, como o Quanza, o Cuito e outros, e (perdoe Sua Majestade, o Jacobinismo reinante) com o desenvolvimento das missões.

Diversas providencias são indicadas no relatorio como indispensaveis para a prosperidade da linha: mais facilidades no formulario da concessão de terrenos; estabilidade do pessoal dirigente da colonia, cujas frequentes mutações se oppõem à sequencia de plano e unidade de methodo; permissão do transito livre para Katanga, ao qual se oppõem sem razão as barreiras alfandegarias, que por medo do contrabando impedem o commercio licito. A Companhia pela sua parte estabeleceu tarifas reduzidas para facilitar os transportes, ampliando a diversos outros generos a que estabelecerá em 1911 para o milho, farinha, feijão, algodão, palha, etc.; para materiaes de construção; para pequenas remessas até 10 kilogrammas e para passageiros na linha Lobito-Benguela.

Da abolição do direito de exportação do milho espera a Companhia consideravel aumento de trafico, alvitmando a sua extensão a outros generos produzidos na colonia, como trigo, arroz, tabaco, sementes oleaginosas, madeira, gomma, etc.

O crescimento das receitas da linha accusa a tendência progressiva da região.

As receitas foram, com efeito:

em 1911.....	381:147\$827
em 1912.....	422:666\$278
augmento.....	41:518\$451

Esta diferença provem de 3:228\$890 a mais em passageiros, 39:580\$191 em mercadorias e menos 1:290\$630 de ponte-caes e diversos.

Na totalidade as receitas decompõe-se pela seguinte forma:

Passageiros.....	52:730\$340
Mercadorias (g. v. e p. v.).....	349:584\$570
Ponte caes.....	7:993\$248
Aluguer de material.....	4:188\$760
Diversos.....	8:169\$360
	422:666\$278

As receitas por kilometro foram:

1911.....	1:141\$161
1912.....	1:109\$360

Tendo sido as extensões exploradas, respectivamente de 334,381 kilometros, os resultados obtidos são bastante animadores, pois só em fins de setembro a linha attingiu o Huambo, onde é d'esperar maior affluencia de trafego.

No trafego de passageiros houve aumento de 2.212 sobre 48.606 transportados em 1911, fazendo-se sobre tudo sentir no grupo de indigenas, em que houve mais 4.106, contra a diminuição da 1.ª classe.

Como é natural, fez-se sentir o incremento do trafego particularmente no numero de indigenas, que subiu de 14:150 em 1909 a 31:037 em 1912.

Quanto aos transportes de mercadorias decompõem-se pela forma seguinte:

	1911		1912	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	
Grande velocidade.	376 t	4:935\$630	489 t	5:389\$700
Pequena	32:487	302:063\$779	37:989	341:487\$710

N'esta tonelagem avultaram os transportes de serviço e de construção, representando 14:177 toneladas em 1911 e 15:192 toneladas em 1912.

O trafego commercial p. v. é pois representado por 18:309 toneladas em 1911 e 22:794 em 1912, com o aumento pois de 4:485 toneladas, que se deve á lenha, cal e tijolo, de que houve 7:697 toneladas contra 2:179 em 1911.

Analysando a classificação das mercadorias transportadas e o sentido de transporte, vemos que, á parte os de serviço, houve 9:948 toneladas ascendentes e 12:846 descendentes em 1912, contra 10:440 e 7:869. No trafego ascendente figuram principalmente diversas mercadorias com 2:364 toneladas, 1:879 toneladas de sal, 1:272 de lenha, cal e tijolo, 1:189 de tecidos, e no descendente, 6:425 de lenha, cal e tijolo, 2:753 de borracha, 1:845 de cereaes e legumes, 537 de cera.

O chamado trafego rico, representado pela borracha, cera, fazendas, etc., mantem-se estacionario, segundo mostram as seguintes cifras, em que se accusa a diminuição de tonelagem compensada na receita pelo aumento de serviço:

1911.....	14:081 t	225:175\$139
1912.....	12:8 8	227:641\$160
Diferença.....	- 1:203	+ 2:466\$021

Para se avaliar a importancia da nova estação do Huambo, basta ver que em pouco mais de tres meses o rendimento, calculado pelas expedições, foi de 23:078\$030 e pelas chegadas de 45:795\$710.

Na estatistica de borracha e de cera exportada da al-fandega de Benguella nota-se o minimo de 936 toneladas de borracha em 1906 e o maximo de 2:439 em 1910, tendo a exportação descido a 2:188 em 1908. Para a cera o minimo foi de 298 toneladas em 1905 e o maximo de 528 em 1911, sendo a exportação de 1912 de 507.

A estatistica do caminho de ferro accusa 2:753 toneladas de borracha e 537 de cera em 1912, provindo a diferença de reexpedição da parte d'essas mercadorias de Benguella para o Lobito.

Alem do valor intrinseco, essas mercadorias tem grande importancia para o caminho de ferro pelo consideravel percurso Huambo-Benguella (390 kilometros) da maior parte d'ellas. Espera a Companhia a penetração da linha na região Huambo-Bihé para desenvolver consideravelmente esse ramo de trafego.

Se no interior o avançamento da linha é a condição da sua crescente prosperidade, tem esse progresso de ser acompanhado pela melhoria do seu *terminus maritimo* no Lobito.

Não se tem desenvolvido este porto como era de esperar, o que bem se deprehende de exiguo rendimento da ponte-caes (7:993\$243 em 1912 e 8:638\$393 em 1911), devendo-se porém notar que as taxas são reduzidas e o carregamento de exportação gratuito.

Só agora começaram a fazer-se concessões de terrenos e se estão fazendo construções e melhoramentos necessarios, como a illuminação do porto e da cidade, a ampliação da estação telegraphica, a installação de uma escola primaria, etc. Ainda ha pouco não havia alli armazens, nem está definitivamente assegurado o abastecimento de aguas.

Por outro lado o porto de Benguella, a 36 kilometros, faz concorrencia ao do Lobito.

Ainda assim, em 1912 entraram n'este 184 embarcações, sendo 96 vapores e 88 de vela contra 91 e 79 em 1911. A' ponte atracaram 105 navios em 1912 e 90 em 1911. O movimento de passageiros foi de 1.956 em 1911 e 1.607 em 1912.

A exportação foi de 1.734 toneladas contra 1.712 em 1911.

Ainda sob o ponto de vista do trafego futuro põe o relatorio em relevo a importancia das minas de Katanga que teem já a capacidade de producção annual de 6.000 toneladas de cobre, que vae ser duplicada, projectando-se levá-la a 36.000 toneladas. A construcção do caminho de ferro de Benguella dará logar a uma economia de 7 sch. por tonelada sobre os preços actuaes.

A' receita que indicamos correspondeu a despesa d'exploração de 317:851\$983 reis, mais 18:468\$464 reis que em 1911.

Reunindo as receitas e despesas kilometricas e os respectivos coeficientes d'exploração, chega-se ás seguintes cifras:

	1911	1912
Receita kilometrica.....	1:109\$360	1:141\$161
Despesa	834\$257	896\$359
Coeficiente	0,75	0,785
Kilometros percorridos..	207:596	156:097
Receita por tonelada kilometrica.....	3\$036	2\$473
Despesa por tonelada kilometrica.....	1\$531	1\$943

Estes resultados são na verdade lisonjeiros, porque foram obtidos a despeito do consideravel aumento do preço do carvão, que vae a 40 sch. e se receia mesmo que chegue a 48, pensando a Direcção em mandá-lo vir do Transvaal.

A despesa acha-se repartida pelos diferentes serviços nas proporções seguintes:

	Despesa	Percentagem
Direcção.....	6:958\$807	2,1
Exploração (Movimento, trafejo e fiscalização).....	58:685\$259	18,5
Serviços centraes (contabilidade, saude, armazens, contencioso).....	31:191\$081	9,9
Via e Obras.....	81:341\$722	25,5
Tracção e officinas.....	129:049\$422	40,7
Ponte-caes.....	10:625\$692	3,3
	317:851\$983	100

O interessante relatorio do Director vem acompanhado, como o anterior, de minuciosos relatorios dos serviços, documentados com mappas estatisticos, que nem todos os caminhos de ferro da metropole proporcionam a quem quer estudá-los.

O percurso, producto e tarifa media foram os seguintes:

	Percorso	Producto	Tarifa
Passageiros 1.ª classe ..	95 km.	3\$418 rs.	36 rs.
» 2.ª » ..	61	1\$613	28
» 3.ª » ..	56	477	8
Mercadorias para v.....	142	11\$900	83,9
» incluindo trans-			
portes de serviço.....	226	8\$980	39,7
Borracha.....	218	28\$780	131,8
Cera.....	181	23\$040	127,1
Sal.....	237	9\$510	40
Lenha, tijolo, cal, palha ..	55	850	25,4
Cereaes e legumes.....	188	4\$620	23,5
Tecidos.....	196	26\$400	134,5

Vê-se quão baixas são as tarifas para certas mercadorias.

Pela estatistica do trafejo por mezes nota-se que o primeiro trimestre do anno é o de menor movimento, o que mais auspicioso, torna os resultados do primeiro trimestre de 1913 com 109:568\$299 contra 87:578\$646 em igual periodo de 1912.

O percurso dos comboios, accusado pelo serviço do movimento, foi de 121:690 kilometros nos comboios regulares e 79:621 nos comboios facultativos e extraordinarios, duplas tracções e machinas isoladas, a que ha que juntar 19:554 de serviço, elevando o total a 220:865 kilometros.

Não cabe nas proporções d'este estudo a analyse minuciosa de todas os dados estatisticos, como os que são subministrados acerca da utilização do material.

Assim, a relação entre a tonelagem utilizada e a oferecida dos vagões de pequena velocidade carregados é de 73,59 % e dos carregados e vazios 50,69.

Quanto ao comboio medio, o peso morto foi de 74^t,120, a capacidade oferecida 90,730 e a utilizada 38,746, o que dá pois o peso total oferecido 164^t,850 e o rebocado de 112^t,866.

E' interessante o mappa das temperaturas maxima e minima e das chuvas mensaes de cada estação, pondo em relevo as circumstancias climaticas de cada uma, a inferioridade do Lobito sobre Benguella e a enorme quantidade de chuva na região do Cubal, onde attingiu em 1912 cerca de 2,º30 contra 0,º400 no Lobito.

As despesas do movimento de tracção repartem-se segundo as seguintes percentagens:

	1911	1912
Escriptorios.....	6,8 %	5 %
Officinas.....	35,7	33,6
Machinas.....	22,4	25,2
Alimentações.....	1,9	1,4
Combustiveis, oleos.....	33,2	34,8
	100	100
Despesa por k. de linha ..	319\$855	338\$712
» » trem ..	690,7	621,1
por tonelada k ..	5,096	5,26

Os agentes de tracção são em numero de 51 europeus e 85 indigenas.

A existencia de material era, em 31 de dezembro de 1912, de 7 machinas tenders, 16 com tender, alem de 2 tenders tanques, 10 carruagens de bogies, 4 de 2 eixos, tendo 8 camas, 134 logares de 1.ª, 149 de 2.ª e 185 de 3.ª, 183 vagões de bogie e 31 de 2 eixos.

Havia ainda no material de reserva 2 locomotivas, 6 automoveis, 2 carruagens de bogie, 1 de 2 eixos, 9 tanques, 2 plataformas, 2 vagões de socorro, 1 guindaste com o vagão-supporte da lança.

Das locomotivas são: 3 de manobras de 2 eixos conjugados, 13 de 3 eixos conjugados, 4 de cremalheira e 6 de 4 eixos conjugados.

Os automoveis dispendem 15,137 de gazolina por 100 kilometros, e o custo do kilometro percorrido foi de reis 119,1.

O percurso medio por machina foi de 7:149 kilometros em 1911 e 9:912 em 1912, avultando as da 8.ª classe (4 eixos conjugados) com as medias de 18:333 e 15:684.

Julga o Director que convém sobremodo recorrer ás machinas Mallet, usadas com bom resultado na União Sul Africana e no caminho de ferro de Lourenço Marques, pois podem rebocar 270 toneladas nas maiores rampas de 25^m/m e nas curvas de 100 metros.

As machinas de 1.ª classe (4 eixos conjugados) percorreram 7:819 kilometros contra 2:831 em 1911. As de cremalheira tiveram o percurso medio de 1:228 kilometros.

O consumo de carvão foi o seguinte em kilogrammas:

	consumo de carvão	por tonelada		
	por km.	trem	machina	kilometrica
Machina de manobras ..	—	6,93	—	—
4.ª classe ..	12,99	11,24	0,12	
Cremalheira ..	65,5	51,47	0,67	
6.ª classe ..	16,80	16,12	0,14	
7.ª ..	20,43	19,69	0,18	
8.ª ..	24,50	23,77	0,16	

O relatorio do serviço de saúde, affirmando a superioridade do Lobito sobre qualquer outro ponto do littoral de Angola, sob o ponto de vista de salubridade, lembra a necessidade de vellar pela sua hygiene.

Acompanha-o a analyse da agua de que o Lobito se abastece, que é excellente, e um graphico, por mezes, de doenças tratadas no hospital d'aquella cidade.

Pela desconexa noticia, que aqui deixo registada, podes-se ver a importancia da linha de Benguella, a sollicitude com que é administrada, o empenho que ha em colligir dados minuciosos para se ajuizar da sua exploração. Se a acção governativa se exercer intensamente, a colonização do planalto de Benguella encontrará n'aquelle caminho de ferro poderoso instrumento de progresso, que por seu turno assegurará a prosperidade da linha ferrea.

Oxalá que assim succeda e que todos os esforços se conjuguem harmonicamente para tornar fructuoso tão rascgado emprehendimento.

J. Fernando de Sousa



Doenças dos ferro-viarios

885.517.6

Um dos ultimos numeros da *Rivista tecnica delle ferrovie italiane*, acaba de publicar um artigo do Sr. Dr. G. Fabbri subordinado ao titulo «sobre as enfermidades dos ferro-viarios como indice de morbosidade nas outras classes de trabalhadores na Italia». Vale a pena resumir este estudo, como ensaio de medicina social.

O professor Paulo Casciani, por occasião do quarto congresso dos medicos ferro-viarios italianos que se reali-

zou em Turim em maio do anno passado, depois de elogiar sob muitos aspectos o trabalho do serviço sanitario das nossas linhas do Estado, acrescenta. «Mas talvez que o maior titulo de honra dos medicos ferro-viarios consista em terem demonstrado como é que pôde resolver-se o debatido problema dos seguros obrigatorios contra todas as doenças, o que não só constitue uma das mais nobres aspirações dos estados civis, mas tambem serve de argumento de discussão e que não se pôde ainda resolver entre nós pelas graves difficuldades economicas que offerece... O serviço sanitario das nossas vias ferreas, com a sua organização de assistencia e fiscalização exemplares, tornou mais facil esta reforma, demonstrando como é que para dar feição pratica a taes seguros se devem conjugar com os serviços sanitarios, que de elles se tornam orgão vital indispensavel.

O douctor Ricchi, chefe d'aquelle serviço, ao agradecer ao professor Casciani as suas benevolas apreciações, voltou-se para os collegas dizendo «deixa que insista sobre o encargo que se confiou aos medicos ferro-viarios, encargo que da missão piedosa da assistencia aos simples enfermos, se eleva, assumindo as mais delicadas funcções da medicina social, conforme opportunamente o accentuou o nosso dignissimo presidente. Ligam-se estreitamente com a nossa acção graves problemas de indole economica, de carácter disciplinar, de ordem hygienica e moral, de modo que asseguro a mim proprio e vos asseguro que pôde ser dada como exemplo na Italia e fóra da Italia para facilitar providencias de assistencia publica áquelles que proporcionam com o trabalho, forma e carácter á nova vida social.»

Invocando estas duas auctoridades, nota o Sr. doutor Fabbri que já em artigo publicado em 1912 evidentemente exprimiu as mesmas ideias, pela demonstração de que os ferro-viarios italianos já gosavam na mais ampla medida de todos os beneficios que n'outras terras e ha muito menos tempo fruiam os trabalhadores, seguros contra as doenças vulgares ou só profissionaes, os desastres, a invalidez e a velhice, e isto por causa de uma organização sanitaria, que, aguardando mais ampla applicação, podia no emtanto com muita facilidade e com grande utilidade das simples administrações e dos enfermos, extender-se a todos os funcionários civis do Estado. Já fez eschola o serviço sanitario dos caminhos de ferro, tanto no Ministerio dos correios e telegraphos, como entre algumas das mais solidas administrações particulares da alta e media Italia, e muitas são as sociedades ferro-viarias extranjeiras que pedem os regulamentos, por terem conhecido e apreciado a sua acção.

• Não é certamente só na lucta contra a *malaria* que o serviço medico das linhas ferreas italianas soube afirmar a sua valia no campo da medicina social, mas conquistou tambem direito de asylo, pelo concurso efficaz que trouxe ás providencias preventivas e de socorro, graças ás quaes se pôde asseverar que a classe dos ferro-viarios italianos está verdadeiramente privilegiada. E diz-se privilegiada não porque se dessem aos ferro-viarios vantagens que ultrapassem as justas aspirações humanas ou contrastem com os conceitos democraticos do pensamento moderno, mas porque precederam em muitos annos as campanhas dos trabalhadores na conquista dos bens de que ninguem deveria estar privado nos tristes dias de enfermidade e da velhice, e que no emtanto, para a maioria dos outros trabalhadores, ainda estão em futuro.

Depois d'estas considerações que deviam ser traduzidas quasi á letra para bem se penetrar o espirito do artigo, o auctor espera que o modo como se resolveu o problema para os ferro-viarios italianos, deve servir de estimulo aos agricultores, industriaes e commerciantes, em cuja perspicacia confia, e diz logo que não é no ambito d'un artigo de revista que pôde exgottar o assumpto, e por isso limita-se a considerar o que se refere a doenças agu-

das, derivadas de causas vulgares, por serem as que melhor se prestam realmente a fazer sobresahir as conclusões de indole geral.

Faz notar que a diffusão dos ferro-viarios por toda a Italia e a diversidade de labor desde o manual ao do intellecto, resumem com exactidão sufficiente e em larga escala a influencia que o clima, o solo, a habitação, os costumes, a alimentação e a origem podem ter sobre a saúde de toda a população.

No estudo que se propõe desenvolver, escreve com menos rigor mathematico do que elegancia de phrase o Sr. doutor Fabbri: «Se é lícito portanto bem estabelecer os effeitos de tal influencia em uns, não deverá ser difficult avaliá-lo tambem para a massa trabalhadora, analogamente ao que succede com as pequenas photographias nitidas, que, pela ampliação, pouco perdem do rigor dos contornos, adquirindo clareza».

Não é bem o que demonstra o calculo das probabilidade, onde as leis são tanto mais rigorosas quanto maior é o numero de casos individuaes observados.

Muitas considerações interessantes faz o Sr. doutor Fabbri a proposito d'uns graphicos de columnas em que figuram as percentagens de casos de doença, a media dos dias de ausencia ao serviço e a media dos jornaes de ausencia para cada caso, contados desde 1885 até 1912.

Um anno ha em que não figura coisa alguma no grafico, o de 1905, porque foi aquelle em que, findando em 1 de Julho as concessões ferro-viarias, o Estado tomou conta das linhas n'aquelle data.

A nova organização dos serviços deu em resultado ser este um anno de transição, em que se não pôde fixar o criterio relativo aos valores anteriormente deduzidos e posteriormente fixados tambem.

Ainda n'este mesmo grafico se observam columnas representando percentagens de doenças de olhos, do aparelho respiratorio, rheumatismos, influenza e finalmente doenças do aparelho gastro-intestinal.

Por este ultimo grafico, vê-se que a percentagem das doenças de olhos foi sempre inferior a 5. As doenças do aparelho respiratorio, na maioria dos annos, pouco excederam a 10 por cento, sendo inferiores a esta percentagem os annos de 1894 até 1904 na rede Adriatica e os de 1910, 1911 e 1912, quando já o Estado tinha em mãos a administração ferro-viaria.

O rheumatismo e a influenza attingiram um maximo de 45 por cento em 1890, não excedendo 15 nos annos anteriores, desde 1886 inclusivè.

Tambem são interessantes as considerações relativas ao papel de educador que o medico ferro-viario tem que exercer, para evitar que se prolonguem os dias de ausencia dos agentes, a pretexto de doença.

«Em 1909, escreve, o phenomeno nosologico contiverase até então, é certo, com as suas ondulações inevitaveis annuaes, entre limites bem definidos e poderia accrescentar-se surprehendentemente constantes. De um jacto, dá-se uma perturbação notável; a percentagem dos casos, de um salto, atinge 131, mais de doze jornaes a duração de cada caso, e por isso, 16 dias o trabalho perdido por cada agente».

Dera-se n'aquelle anno um facto novo estreitamente ligado com a morbosidade dos ferro-viarios. Entrou em vigor em 1 de janeiro de 1909 uma lei promulgada em 9 de julho do anno antecedente, segundo a qual, durante os primeiros tres meses de doença, se mantinha a paga integral a todos os agentes ainda aos menos graduados, que até então, quando enfermos, só tinham um subsidio correspondente a dois terços do jornal... Escusadas são muitas palavras para demonstrar que especie de tentação podia exercitar no animo de muitos a vantagem conquistada; por isso que a nenhum medico é possivel estabelecer com seguro criterio, com exactidão mathematica, quando finda a convalescência e se pôde considerar curado o enfermo.

«Volumes e volumes se escreveram inutilmente em torno d'este problema e uma vez perdido o estímulo económico para regressar ao trabalho assim pôde prolongar-se o período de ausência, não só sem prejuízo para as finanças domésticas, mas até mesmo com vantagem, quando a paga se junta o subsídio das sociedades de socorros mutuos, onde especialmente nas cidades se inscrevem. Estabelecer n'esses casos o dia em que deve retomar-se o serviço torna-se sobremaneira difícil».

Continuando n'esta ordem de ideias, mostra como se tem voltado á normalidade nas ausências de serviço, de modo que se reconheceu, em muitos congressos internacionaes a boa organização dos serviços ferr-viarios sobre desastres e a lei que concede a dois terços dos agentes a paga integral em casos de enfermidade. Concluindo escreve: «Não quero certamente dizer com isto que se não possa ainda melhorar, se os medicos ferro-viarios souberem todos compreender que além dos seus deveres curativos tambem lhes competem os educativos e moralizadores, sem com isso confundirem a fraqueza com a piedade e revoltando-se dignamente contra toda a especie de transacções».

E assim o prova, continua, o segundo graphico, em que se quiz estabelecer um confronto rapidamente visivel entre as doenças que os sentidos verificam, taes como as dos olhos e do apparelho respiratorio e as rheumaticas e abdominaes, se bem que estas ultimas se adaptam a simulações».

Explicando esta ultima afirmativa, nota que os rheumatismos e as doenças gastro-intestinaes figuram em mais de metade dos casos de todas as enfermidades.

Não deve porem excluir-se o facto de que o genero particular da vida a que estão obrigadas certas categorias de ferro-viarios, pôde favorecer o desenvolvimento das doenças rheumaticas e abdominaes, mas não pôde comodo deixar de se observar que o trabalho ferro-viario deve ria tambem prestar-se igualmente ao desenvolvimento das doenças agudas do apparelho respiratorio, e comodo estas manteem-se, relativamente ás do ventre, n'uma relação constante muito mais baixa do que as que vulgarmente costumam verificar-se na grande massa do povo.

Cingindo-se mais ao problema, o Sr. doutor Fabbri passa das generalidades do graphico a que acaba de se alludir, para casos mais especiaes.

Organizou um graphico por categorias de enfermidades e por empregos dos agentes.

Nas doenças, considera nove categorias: que subdivide em treze especiaes.

A primeira refere-se a febres malaricas, a formas rheumaticas e influenza, a segunda e a terceira ocupam-se de doenças do sangue, lymphaticas e do que chama recambio material.

A quarta categoria subdivide-se em doenças dos apparelhos circulatorio, respiratorio e digestivo, a quinta, nas doenças do sistema locomotor e nervoso central e peripherico, a sexta occupa-se das doenças da visão e da audição, e seguidamente veem as tres ultimas especies denominadas tuberculose, lesão traumatica e outras enfermidades.

Quanto aos agentes, separa em columnas diversas no graphico os das secretarias, os das estações e depositos, menos expostos a enfermar, os das estações e depositos, mais sujeitos a ficar doentes, os operarios das officinas e depositos de locomotivas, os agentes adstrictos ás linhas, á condução das locomotivas e aos comboios.

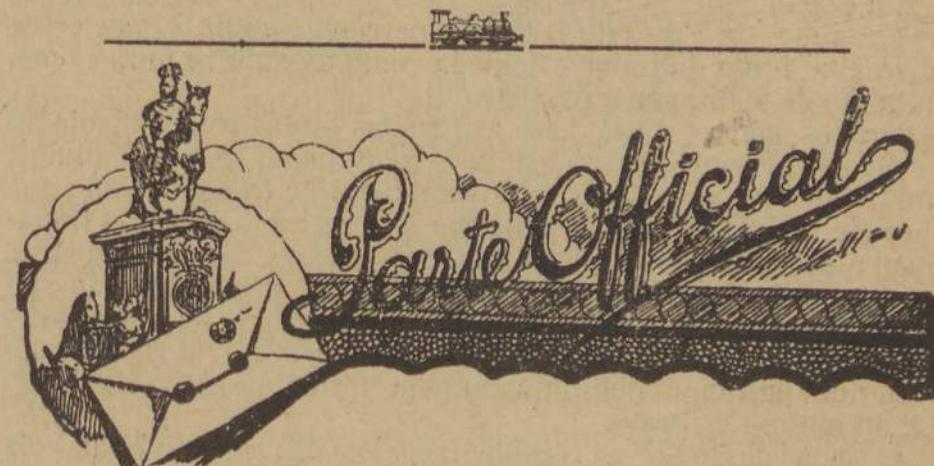
Com aquelle graphico temos medicos ferro-viarios guia seguro para verificar as doenças que mais atacam cada categoria de agentes.

E' curiosa a seguinte consideração que faz Zeilemann: tendo observado em diversos depositos das vias ferreas bávaras um desnivel extraordinario no numero de casos de enfermidade, oscillando no pessoal das machinas entre

64 e 200 por cento embora não achasse sempre a alta morbosidade inexoravel, como se exprime, ligada á gravidade do trabalho, no entanto sentiu-se autorizado a affermar que, se essa se encontra e repete em uma categoria de agentes deve considerar-se consequencia de serviço particularmente pesado e pôde abaixar-se aliviando-o, e d'ahi conclue que, estabelecendo os turnos, devem medir-se as reservas de pessoal conforme o estado diario da morbosidade, sempre que esta for bem verificada e não só apparente.

(Continua)

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Lei n.º 10—Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo a lei seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Governo a reorganizar o quadro e vencimentos do pessoal dos serviços centrais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases anexas à presente lei e que dela ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Fomento a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 5 de Julho de 1913.—Manuel de Arriaga=António Maria da Silva.

Bases a que se refere a presente lei

Base 1.ª

A despesa de 12.244\$ fixada no Orçamento do ano económico de 1913-1914 para os serviços centrais da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado será reduzida a 11.000\$ em virtude da reorganização autorizada pela presente lei.

§ único. Serão suprimidos todos os abonos a título de serviços extraordinários e gratificações.

Base 2.ª

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado conservará nos seus serviços os actuais empregados do quadro do Ministério do Fomento que assim o desejem e que à mesma administração convenham, sendo assegurada aos que não fiquem ao seu serviço a situação em que se encontram no quadro do pessoal da Secretaria do Estado do Ministério do Fomento.

§ único. O pessoal dos serviços centrais do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado formará um quadro privativo pertencente ao Ministério do Fomento, mas independente do restante pessoal da Secretaria do mesmo Ministério, devendo entrar neste quadro os actuais empregados auxiliares em serviço no Conselho.

Paços do Governo da República, em 5 de Julho de 1913.
O Ministro do Fomento, =António Maria da Silva.

Lei n.º 37.—Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a adjudicar, mediante concurso público, a construção da linha férrea de Portalegre, nos termos das bases anexas à presente lei, e com as condições dos contratos de 9 de Dezembro de 1903, e de 9 de Agosto de 1907, que por elles não foram alteradas.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Fomento a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 11 de Julho de 1913.—Manuel de Arriaga=António Maria da Silva.

Bases a que se refere o artigo 1.º desta lei

Base 1.ª

A Empresa entregará à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos prazos previstos na base 7.ª, a linha pronta para ser explorada, com todas as dependências necessarias conforme

os projectos aprovados, devendo-se proceder a uma vistoria prévia do estado em que é recebida.

As oficinas de reparação serão limitadas ás instalações subsidiárias das oficinas do Barreiro que pela administração forem julgadas indispensáveis.

Base 2.^a

A administração explorará a linha durante o prazo da concessão, com o seu material circulante, cobrando todas as receitas e efectuando todas as despesas de polícia, conservação e exploração, organizando livremente, e sem a mínima ingerência da empresa, as tarifas, horários e a contabilidade e escrituração respectivas.

Base 3.^a

Em pagamento da exploração reverterá para a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a percentagem de 45 por cento da receita bruta da linha, calculada como adiante se indica, com o mínimo de 660\$, por quilómetro.

Para os efeitos desta base as receitas brutas serão calculadas nos primeiros trinta anos somando o rendimento próprio da linha, líquido de impostos, com o dos impostos de trânsito e sôlo que sobre ele incidem e com o participe da receita líquida das linhas do sul e sueste proveniente do afluxo do tráfego da de Portalegre, que durante os primeiros trinta anos de exploração pertence, assim como os rendimentos dos impostos, à Empresa, nos termos do artigo 25.^o, n.^o 2.^o e 6.^o do contrato de 9 de Dezembro de 1903, sendo o referido participe determinado pela forma prescrita no artigo 27.^o do mesmo contrato.

A soma de todas as receitas mencionadas será dividida pela extensão explorada da linha.

Base 4.^a

As obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do tráfego serão executadas pela administração por conta da empresa, ficando, porém, a cargo da mesma administração 40 por cento da respectiva importância, desde que a receita bruta exceda 1.500\$ por quilómetro.

Base 5.^a

O Estado garante ao concessionário, desde que a linha esteja em exploração até Castelo de Vide, o rendimento líquido mínimo de 1.000\$.

As quantias que hajam de ser adiantadas para complemento destas garantias serão, com os juros simples de 5 por cento, reembolsadas pelo Estado, que guardará para tal fim todos os excessos sobre as quantias garantidas que por ventura devessem pertencer ao concessionário até completa liquidação da conta de adiantamentos.

Base 6.^a

Logo que o rendimento líquido da linha exceda 1.000\$ por quilómetro e que os adiantamentos que por ventura tiverem sido feitos e seus juros se achem reembolsados, nos termos da base anterior, reverterá para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado uma percentagem a fixar no concurso e não inferior a 67 por cento, como base da licitação, do excesso das receitas líquidas sobre aquele mínimo.

A receita líquida a entregar ao concessionário não poderá exceder 1.300\$ por quilómetro, revertendo todo o excesso para o Estado.

Base 7.^a

Os depósitos provisórios e definitivos serão respectivamente de 50.000\$ e 100.000\$, devendo este ser restituído quando haja trabalhos feitos de valor triplo.

A duração da construção da linha até Castelo de Vide será de três anos, e até a da Beira Baixa de cinco, contados da data do contrato.

Base 8.^a

O adjudicatário pagará, a quem de direito pertencer, o valor do estudo e trabalhos feitos, que o Governo fará avaliar logo que a presente lei seja promulgada.

À quantia fixada acrescerão os juros legais desde a data do contrato até aquela em que o pagamento se realize.

Esse pagamento será tido em conta para a restituição do depósito a que se refere a base 7.^a

Base 9.^a

A empresa concessionária poderá emitir as obrigações necessárias para a construção até o limite da anuidade correspondente ao rendimento mínimo garantido mediante prévia autorização do Governo.

Poderá, outrossim, consignar esse rendimento ao pagamento dos encargos das obrigações a emitir, sem que dessa consignação resultem para o Governo encargos diversos dos que derivam das presentes bases.

Base 10.^a

Sendo a exploração da linha feita pelo Estado não subsiste o direito de resgate previsto no contrato de 1903.

Base 11.^a

A empresa construtora ficará obrigada a proceder imediatamente, à assinatura do contrato, aos estudos complementares d

linha de Portalegre até entroncar na da Beira Baixa, podendo substituir, de acordo com o Governo e quando nisso haja conveniência para o Estado, o trôço já estudado entre a cidade de Portalegre e a estação de Castelo de Vide.

Paços do Governo da República, em 11 de Julho de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.^a Repartição

Decreto n.^o 27

A ideia de construir um caminho de ferro que de Quelimane, capital do distrito dêste nome e pôrto de Moçambique, se dirija ao rio Chire, prolongando-se, eventualmente, em direcção a Tete, não é recente. Já em 2 de Setembro de 1887 os engenheiros, Joaquim Pires de Sousa Gomes e Afonso de Moraes Sarmento, haviam requerido ao Governo a concessão provisória da construção dumha ferrovia entre Quelimane e um ponto da margem esquerda do Chire, acessível à navegação.

Apresentados pelos requerentes os estudos e a proposta final da construção, ser-lhes hia feita a concessão definitiva ou, preferindo-o o Governo, poderia abrir-se concurso sobre a base do preço da construção ou da verba mínima atribuída às despesas da exploração. Aos concessionários seria garantido o direito de preferência ou, no caso de lhes não convir o resultado do concurso, teriam direito a haver do Estado as despesas dos estudos, calculadas à razão de 500 réis por metro de via ferrovia.

Celebrou-se o contrato provisório em 20 de Setembro de 1888, e em Março de 1890 foi apresentada a proposta para a construção, na qual, entre outras concessões, se pedia a da garantia de juro de 6 por cento sobre a verba de 27:000\$000 réis por quilómetro de linha.

Não obstante o parecer favorável das estações competentes e provavelmente, em consequência do período agitado e incerto que íamos atravessando, nada se resolveu, pelo que, em Março de 1891, os concessionários reclamaram o reembolso da dívida proveniente das despesas com os estudos que, de facto, lhes vieram a ser pagos na importância total de 94:005\$000 réis.

Passada a época das negociações com a Inglaterra, em 1893, renovou-se a ideia do projectado melhoramento, mas, desta vez, os proponentes, pondo de parte a exigência da garantia de juro, limitaram-se a pedir certas concessões: vastas áreas de terreno, a exploração dum dos prazos, dois terços do imposto de trânsito, isenção de qualquer imposto sobre a linha ferrovia, entrada livre de direitos para as máquinas, e outro material durante sete anos e diversas de menor valor.

Lavrhou-se em 8 de Abril um decreto fazendo a concessão; mas, certamente, em consequência de posteriores dificuldades na obtenção de capitais necessários, o projecto não chegou a realizar-se.

Mais tarde, em 1895, formou-se a Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia, a qual, recebendo da Companhia da Zambézia a sub-concessão do direito de construir linhas ferreas que a esta fôrta garantida pelo artigo 3.^o do decreto de 19 de Abril de 1894, se obrigava pelo seu contrato a empreender, dentro do mais breve espaço de tempo, o estudo dumha linha para o Ruo, e a começar a sua construção dentro dum ano, a contar da assinatura do contrato que viesse a realizar com o Governo.

Cumprindo o pactuado nesse ano de 1895, organizou a Companhia uma missão de estudos, de que foi chefe o engenheiro Almeida Soeiro, e que, nos últimos meses daquele ano e primeiros de 1896, efectuou os estudos da linha de Quelimane ao Ruo, o qual a linha atingiria perto da foz de M'losa em frente de Fort-Anderson.

A carta de lei de 7 de Julho de 1898 chegou a aprovar as bases para um contrato entre a Companhia e o Estado, e em uma delas concedia-se como garantia de juro, embora a título de empréstimo, rendendo 4 por cento, a importância necessária para, somada ao imposto de trânsito, perfazer os encargos do capital obrigatórios, não excedendo, porém, o acréscimo que o rendimento das alfândegas do distrito viesse a ter sobre a média de 1893 a 1897.

A Companhia não conseguiu obter, então, os capitais necessários. De ulteriores negociações entre ela e o Estado, são testemunho a proposta de lei apresentada ao Parlamento, em Abril de 1904, pelo então Ministro da Marinha e Ultramar, Rafael Gorjão, e, mais tarde, o decreto de 18 Janeiro de 1906, que autorizou o Governo a contratar em novas bases com a mesma Companhia. Nenhum novo contrato, porém, chegou a realizar-se, subsistindo, assim, o indefinido adiamento de obra de tam vasto alcance para a região da Zambézia, e, em particular, para o distrito de Quelimane.

Ora o lançamento dumha via ferrovia de Quelimane para o interior é uma absolutamente justa aspiração regional, que o Governo da República reconhece do seu dever realizar. Olhando para a carta da província, salta aos olhos que, entre as amplas e profundas

baias do distrito de Moçambique, ao norte, e a Beira ao sul, o único porto marítimo digno d'este nome é Quelimane; e que, devendo pela simples disposição geográfica, corresponder a cada região da colónia uma saída particular para o exterior, que lhe dé serventia rápida e económica, assim como à Beira cabem naturalmente os ricos territórios de Sofala e Manica, com o seu próspero *hinterland*, assim a Quelimane deve caber toda a vastíssima área do território ao norte do Zambeze.

A estas razões de carácter meramente geográfico juntam-se outras de maior valia ainda. As comunicações da capital do distrito de Quelimane com as terras do seu interior são difíceis: os rios quase não dão serventia durante o período das secas, a abertura das estradas e a sua preparação para a tracção mecânica não são fáceis em região, como a do delta do Zambeze, baixa, cortada de «mucurros» e frequentemente alagada. Sendo o interior do distrito essencialmente agrícola, exige ele comunicações rápidas e baratas com o seu porto natural, sob pena de ficarem improdutivas terras das mais ferteis que, embora não muito afastadas, se acham por esse motivo privadas de valorização. Além disso, existe no distrito uma população indígena densa e dada à agricultura; como esta lhe não pode pagar salários remuneradores, essa população é já hoje solicitada por outras ocupações mais lucrativas em territórios distantes e estranhos, com grave dano para a economia da região. A construção dum caminho de ferro, dando emprégo a um grande número de braços, facilitando a manifestação de novas iniciativas no distrito, o aparecimento de mais abundantes capitais, e de mais modernos processos, concorrerá para ligar o indígena à terra, e melhorar a situação económica dos laboriosos colonos e das importantes empresas que já no distrito exercem a sua actividade. O caminho de ferro é, na opinião do Governo, o fermento indispensável duma profunda transformação social e económica da Zambézia portuguesa.

Ainda outras razões, muito ponderosas, concorrem a impôr tal melhoramento.

É de todos sabido que o Zambeze não é já a via fluvial, cómoda e franca, que foi durante muito tempo. Vão longe os tempos em que o missionário Gonçalo da Silveira, subia o rio no mesmo navio ligeiro em que viera de Moçambique (meado do século XVI); em que a Praça de Sena se mirava nas águas do rio que a banhava e lhe alimentava o comércio das suas feitorias; em que os árabes faziam um tráfego intenso, fluvial, marítimo e terrestre até os sertões de Sofala.

Por causas gerais, que tem produzido a diminuição gradual da massa aquática de todos os grandes lagos e rios africanos, o Zambeze e o Chire apresentam cada vez maiores dificuldades à navegação, ainda mesmo de lanchas de fundo chato e pequeno calado, e consequentemente restringem o tráfego das regiões que dêles quase exclusivamente se serviam até hoje. Durante mais de seis meses no ano, lanchas assim não sobem muito além da embocadura do Chire, nem ao longo d'este, acima de Vila Bocage; e mesmo a região para jusante d'estes pontos é servida por um porto de barra pouco funda e instável, o Chinde, cuja povoação assenta em terras de ano para ano corroidas pela corrente do rio, sem haver forma de o evitar. Para passar do rio Chinde ao Zambeze chega a ser necessário que se sinta, no ponto em que elas se encontram, a influência da maré.

Daqui se conclui, imediatamente, a necessidade de dar ao tráfego, das regiões até agora servidas por este rio, um caminho mais rápido e fácil, que outro não pode ser, atentas as condições de ordem geográfica, senão uma via férrea, a que sirva de testa o porto de Quelimane.

Se considerarmos o distrito de Tete, a situação revela-se ainda mais grave.

Tam vasto território está, praticamente, sequestrado do exterior pela sua remota posição, combinada com a inacessibilidade do Zambeze, e mal se comprehende como possamos ter a pretensão de explorar as suas riquezas mineiras, e até, mais singelamente, a de lhe facultar uma vida económica e administrativa regular, antes de o dotarmos de mais fáceis e baratos meios de comunicação com o exterior.

O caminho de ferro de Quelimane, prolongado na direcção dos centros agrícolas e mineiros d'este distrito, resolverá um problema, que para ele constitui questão de vida ou de morte.

Um outro papel, de ordem inter-colonial, cabe, ainda, à linha de Quelimane.

Olhando para a actual rede ferro-viária do continente africano, verifica-se que ella se vai dispondo sob a figura dum grande tronco, da cidade do Cabo a Alexandria, com ramificações para as duas costas.

No nosso território temos já, d'este sistema, a via de Lourenço Marques, servindo o Transvaal, a da Beira, servindo a Rodésia do Sul, e as projectadas do Mocambo e de Pemba que, indispensáveis ao desenvolvimento dos territórios da província que se propõem atravessar, irão, embora em futuro não próximo, servir também as colónias estrangeiras do interior de África em contacto com aquela linha central.

A de Quelimane lá irá também, cabendo-lhe desde logo, naturalmente, o servir de artéria aos territórios não portugueses ao norte do Zambeze.

Com o presente decreto procura o Governo atingir, pelo menos, laguns de tais importantes fins.

A sua característica essencial é a constituição dum «fundo especial», destinado a ocorrer à construção da via e seus ramais e dos melhoramentos do porto.

Pareceu-nos esta a fórmula mais apropriada, por isso mesmo que uma grande parte dos recursos há-de provir de novos impostos e outras receitas criadas na própria região, as quais, portanto, devem ser especialmente consignadas àquele objectivo, sem possibilidade de serem d'ele desviadas.

Fazendo administrar esse fundo por um corpo em que estão representados os interesses locais, aqueles que da terra trabalham e que para esse fundo contribuem, facilita-se a boa aceitação de novos encargos, e dá-se mais uma demonstração dos intuições de descentralização de funções e de autonomia local, que animam o Governo da República.

O adicional sobre o imposto indígena pode causar reparos, que, todavia, serão infundados.

É certo que na Zambézia, mais do que em qualquer outra região da província, merece o máximo cuidado a justa tributação do indígena, a qual é um elemento indispensável da sua economia, e fornece uma parte considerável das suas receitas.

Não há, porém, excesso nas disposições do decreto.

Na realidade, esse aumento de tributação que praticamente será satisfeito em géneros ou em trabalho, e recobrá-lo há o indígena largamente em dinheiro, quando fôr trabalhar na via férrea, pois que, compensando favoravelmente tal aumento, o salário lhe será pago sempre em dinheiro, no lugar do trabalho, e em cifra nunca inferior à que hoje lhe pagam nos trabalhos ordinários dos prazos.

Aliando o indígena dos serviços gratuitos, que presentemente é obrigado a prestar, o decreto traduz o pensamento de o compensar indirectamente do novo, embora leve, encargo, que sobre ele lança.

Procurou o Governo, na criação dos outros novos impostos, não exceder os limites razoavelmente fixados pela necessidade de não prejudicar o desenvolvimento do comércio e da agricultura do distrito.

Declara-se que ficará expressamente revogado o decreto de 18 de janeiro de 1908.

Desde que o Governo resolve construir e explorar directamente uma via férrea de Quelimane ao Chire, não necessita já da especial autorização que o decreto lhe dava para contratar a modificação, em novas bases, da lei de 7 de julho e do contrato de 30 de julho de 1898 relativos à construção, pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia, dum caminho de ferro com o objectivo determinado do Ruo, que é um afluente do Chire, muito a montante da foz no Zambeze, e que ainda no futuro poderá ser atingido por linha férrea diversa da do projecto.

Para o empenho do Governo da República em realizar essa antiga aspiração da Zambézia Portuguesa, que os Governos do antigo regime não lograram satisfazer, concorre também a consideração de que entre todas as regiões da nossa Província de Moçambique, só a Zambézia tem uma história brilhante, que se vem desenrolando desde os primeiros anos da empresa da India, que nela mais acentuadamente, talvez, do que em qualquer outra região, revelámos o nosso espírito de aventura e de audácia, a resistência na penetração e exploração dos sertões, a habilidade nas relações com as raças indígenas.

O Governo da República não podia esquecer que Quelimane, hoje centro da mais vasta fazenda de culturas tropicais da província, assenta na margem do Rio dos Bons Sinais onde Vasco da Gama encontrou o homem «que vira já navios grandes como aqueles, com os quais sinais nós folgámos muito, porque nos parecia que nos íamos chegando para onde desejávamos» (roteiro da primeira viagem), onde se arvorou um padrão, e muitos dos nossos sucumbiram à violência do empreendimento.

No decurso da última sessão legislativa, apresentou o Governo à Câmara dos Deputados uma proposta de lei, inspirada nestas mesmas considerações, que autorizava a construir e a explorar, ou a contratar, a construção duma via férrea de Quelimane ao Chire, o seu prolongamento eventual em direcção a Tete, e a realizar as obras de melhoramento do porto testa da linha. Tal proposta recebeu parecer favorável da comissão de colónias daquela Câmara, embora com a indicação de algumas pequenas alterações, mas não chegou a ser discutida. Entende, porém, o Governo que não convém adiar por mais tempo a realização da importante medida de fomento que a proposta de lei representa.

Com estes fundamentos, sobre proposta do Ministro das Colónias, ouvido o Conselho de Ministros, e usando da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa,

Hei por bem decretar o seguinte :

Artigo 1.º E' autorizado o Governo :

1.º A construir ou contratar a construção e a explorar :

a) Uma via férrea que, partindo de Quelimane, na província de Moçambique, se dirija à margem esquerda do Rio Chire, num ponto quanto possível próximo da sua confluência com o Zambeze;

b) O prolongamento eventual dessa via férrea em direcção a Tete e aos outros centros agrícolas ou industriais do distrito d'este nome;

c) Os ramais das vias férreas referidas nas alíneas antecedentes que forem julgados necessários;

2.º Proceder às obras de melhoramento do porto de Quelimane e Tangalane, e de saneamento dos terrenos que lhe ficam contíguos.

Art. 2.º É criado um fundo especial, exclusivamente destinado a custear directamente ou por meio dum empréstimo, a cujos encargos sirva de garantia, as despesas exigidas pela execução das vias férreas e mais obras autorizadas no artigo antecedente.

Art. 3.º O fundo especial será constituído pela seguintes receitas:

1.º Um subsidio de 100:000\$, distraídos dos saldos existentes no cofre geral da província, à data da publicação d'este decreto.

2.º Um subsidio anual não inferior a 100.000\$, que será inscrito na tabela da despesa extraordinária da província, até a conclusão das obras de que trata o artigo 1.º.

3.º O aumento de rendimento das alfândegas do distrito de Quelimane, sobre a média dos últimos três anos, não incluindo quaisquer direitos e outros impostos que tenham a aplicação especial.

4.º O producto dos impostos especiais autorizados por este decreto.

5.º O rendimento líquido da parte da linha férrea que fôr sendo explorada, enquanto durar a construção, e o produto de qualquer imposto que venha a onerar o trânsito efectuado pela mesma linha para território estrangeiro.

6.º A proveniente das concessões dos terrenos marginais da via férrea, que forem propriedade do Estado, em uma zona de 3 quilómetros para cada lado da mesma via;

7.º O produto das taxas ou impostos sobre o comércio ou indústria que venha a ser exercido dentro da mesma zona;

8.º Os emolumentos, taxas e mais receitas provenientes da emigração de trabalhadores indígenas dos distritos de Quelimane e Tete para territórios estrangeiros;

9.º Quaisquer outras receitas que directamente provenham da execução dos melhoramentos autorizados em o artigo 1.º desta lei.

Art. 4.º Para os efeitos do n.º 4.º do artigo antecedente é autorizada a cobrança dos seguintes impostos especiais:

1.º—2 por cento *ad valorem* sobre as mercadorias importadas para consumo, e 4 por cento *ad valorem* sobre as mercadorias exportadas pelas estações aduaneiras do distrito de Quelimane;

2.º—2 por cento *ad valorem* sobre as mercadorias submetidas a despacho de reexportação ou de cabotagem das mesmas casas fiscais;

3.º—Uma taxa adicional ao imposto de *mussoco* cobrado fora dos prazos Massingire, Milange, Lomué e Alto Boror;

4.º—5\$ pelo contrato de cada trabalhador indígena dos distritos de Quelimane e Tete, com destino a território português fora da província.

Art. 5.º São exceptuadas da incidência do imposto especial sobre a importação de que trata o artigo antecedente:

a) As mercadorias importadas pelo Estado e para consumo do Estado;

b) As bagagens, nos mesmos casos em que actualmente são isentas de direitos aduaneiros;

c) As mercadorias que devem sê-lo por disposições de tratados ou convenções internacionais ou contratos efectuados pelo Estado.

§ único. O imposto especial sobre a exportação substituirá, no distrito de Quelimane, a contribuição predial rústica, a qual aí deixará de ser exigível enquanto subsistir aquelle imposto.

Art. 6.º A taxa adicional ao imposto de «mussoco», referida ao n.º 3.º do artigo 4.º, será de 5\$00 nas vilas de Quelimane e Chinde, circunscrição civil da Maganja da Costa, capitania-mor do Baixo-Molocué, e nos prazos Anguaze, Andone, Madal, Cheringone e Tangalane, Macuze, Lycungo, Mameduro, Inhassungo, Carungo, Quelimane do Sal, Pepino, Mahindo, Luabo e Timbué; de 5\$20 nos prazos Marral, Baixo-Boror, Tirre, Lugela, Maganja-Aquem-Chire, e na capitania-mor do Alto-Molocué.

§ 1.º A taxa adicional, de que trata este artigo, será cobrada por intermédio dos arrendatários na área dos prazos, e directamente por funcionários do Estado no restante território, sendo pago, em ambos os casos, por estampilha especial colada no bilhete de «mussoco», e podendo abonar-se aos arrendatários uma remuneração não superior a 3 por cento do total por êles cobrado.

§ 2.º Logo que comece a ser cobrada a taxa adicional e enquanto ela subsistir, os colonos dos prazos e mais indígenas do distrito, prestarão trabalho gratuito só na limpeza e abertura de caminho e na limpeza dos «mucurros» e canais já existentes, e não mais de oito dias em cada ano.

Art. 7.º A receita prevista no n.º 6.º do artigo 3.º, comprehende:

1.º O fôro dos terrenos incluídos na zona aí declarada, e que à data da publicação d'este decreto estiverem aforados a arrendatários dos prazos ou a terceiros.

2.º O preço porque de futuro forem vendidos, aforados ou arrendados os restantes terrenos da mesma zona.

§ único. Para a futura alienação ou ocupação dêsses terrenos, deixam de ser aplicáveis as disposições actualmente reguladoras da concessão de terras nos prazos, ficando, porém, assegurado, aos arrendatários dêstes, o direito de preferência aludido no n.º 3.º d

artigo 156.º do regulamento aprovado por decreto de 9 de Julho de 1909.

Art. 8.º O fundo especial constituído por este decreto será administrado sob a superintendência e fiscalização do governo geral da província, pela comissão de melhoramentos do porto de Quelimane, criada em 1 de Maio de 1908.

§ único. Dos fundos próprios desta comissão, a parte que não fôr necessária às obras e serviços indicados no artigo 2.º do diploma que a criou, será incorporada no fundo especial de que trata este decreto para os fins nela declarados.

Art. 9.º Na execução das obras, de que trata este decreto, serão, tanto quanto possível, empregados trabalhadores indígenas do distrito, pagando-se-lhes em dinheiro, no lugar do trabalho, salário semanal não inferior a 40 para homens e 30 para mulheres, além do «poço», que será distribuído com abundância e gratuitamente, observadas as preferências regionais quanto a géneros e modo de preparação.

Art. 10.º É autorizado o governador geral da província a ordenar os regulamentos necessários à execução d'este decreto, submetendo-os à aprovação superior, sem prejuízo da sua imediata execução.

Art. 11.º Fica expressamente revogado o decreto de 18 de Janeiro de 1906, e toda a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 7 de Julho de 1913.—Manuel de Arriaga.—Artur R. de Almeida Ribeiro.



Linha de Portalegre

Foi publicada a carta de lei de 11 do corrente modificando as condições em que deve ser concedida, mediante concurso, a linha de Portalegre.

O mínimo de receita garantido por quilometro é elevado a 1:000\$000 quando a linha fôr aberta até Castello de Vide. É estabelecido o deposito provisório de 50:000\$000 e o definitivo de 100:000\$000.

O prazo da construção é de 3 anos para o troço até Castello de Vide e 5 até à ligação com a Beira Baixa, contados da data do contracto.

Os estudos e trabalhos feitos serão previamente avaliados, de modo que os concorrentes sabem de antemão a quanto monta o compromisso que tomam de os pagar, e esse pagamento é tido em conta para o levantamento do deposito.

As despesas d'exploração são fixadas em 45% das receitas e a base da licitação é a percentagem mínima de 67% do excesso da receita líquida sobre o mínimo garantido que reverterá para o Estado. A receita a entregar ao concessionário não excederá em caso algum 1:300\$000.

E' facultada a emissão das obrigações necessárias dentro dos limites do mínimo garantido e a consignação d'esse mínimo.

Cessa o direito de resgate, que não teria razão de ser desde que é o Estado quem explorará a linha.

E' óbvio que a nova lei, elevando a 1:000\$000 o mínimo garantido, melhorou e tornou viável a lei de 1909 pois o mínimo de 800\$000 é substituído por aquelle logo que a linha chegue a Castello de Vide.

Tem a lei uma ultima base que mal se comprehende. E' determinado o começo immediato dos estudos de Castello de Vide à linha da Beira Baixa, apesar de haver mais dois annos para a construção e dever ser esse o ultimo troço executado. Dá-se ao concessionário a faculdade de substituir o traçado entre Portalegre e Castello de Vide, o que equivale á de fazer uma variante, faculdade que os contractos de 1903 e 1907 já asseguravam de um modo geral.

Aparte este reparo, a nova lei satisfaz as aspirações que foram manifestadas no artigo ultimamente publicado na *Gazeta*, sobre o assumpto.

Folgamos por ver assim aplanadas as dificuldades que se oppunham á construção de uma linha de tanta importância para a economia do Alemtejo.

VIAGENS E TRANSPORTES

As NOSSAS viagens circulatorias

No nosso numero de 1 de janeiro ultimo dissemos: «... abrigamos a esperança de, por meio de uma combinação de difícil execução, mas que esperamos poder pôr em prática em breve, oferecermos aos nossos assignantes e anunciantes **exclusivamente** vantagens materiaes de tal importância que nenhum outro jornal o poderá fazer».

Esta promessa vamos cumprir desde 1 d'agosto proximo, e consta ella da concessão de bilhetes para

Viagens circulatorias em todo o paiz, por preços enormemente reduzidos

Este serviço foi combinado e concedido pelas diferentes administrações **exclusivamente para os assignantes e anunciantes** d'esta Gazeta e portanto os bilhetes **só serão vendidos n'esta redacção**, — nem mesmo nas estações poderão ser obtidos.

Os nossos assignantes e anunciantes poderão, pois, obtê-los, mediante a apresentação dos seus recibos, e não só para si como para senhoras ou menores da sua família e **qualquer que seja o número de bilhetes**.

Isto é: o assignante poderá **repetir a requisição quantas vezes quizer** durante o anno.

Os itinerarios ainda não estão fixados, mas podemos assegurar que não serão menos de **dez** e os mais uteis e bem delineados, permittendo fazer as mais interessantes excursões no paiz, visitar as estações thermaes, etc.

Os bilhetes serão de 1.^a e 2.^a classe. No proximo numero daremos mais detalhes d'este serviço.

Festas e touradas em Mealhada

Todos os annos por esta época se realiza na pictoresca villa da Mealhada uma grande romaria denominada da Sant'Anna, costumando por esta occasião o povo da localidade promover festas brilhantes, que chamam á linda povoação grande concorrência de forasteiros das cercanias e até de pontos bem distantes.

Este anno teem lugar estas festas nos dias 27 de julho a 3 d'agosto, com um programma devérás attrahente.

Nos dias 27 e 28 do corrente e 3 d'agosto, além da festividade religiosa na egreja de Sant'Anna e das brilhantes illuminações e fogos d'artificio, realiza-se uma grande corrida de touros em que tomam parte os mais festejados artistas e amadores.

N'estes mesmos dias e nos seguintes da duração das festas, haverá tambem concertos, kermesses, bailes e descontos populares, corridas de bicycles e outros numeros de *sport*.

E' de esperar que, como nos annos anteriores, a concorrência seja enorme, tanto mais que as festas prometem ser mais deslumbrantes que as dos outros annos.

O caminho de ferro, como de costume, faz serviço a preços reduzidos, estabelecendo bilhetes de ida e volta á Mealhada das estações e apeadeiros desde Coimbra até Aveiro, os quaes são validos para ida de 27 a 3 e volta nos dias 27 a 4 pelos comboios ordinarios.

Os preços dos bilhetes incluindo o imposto do sello são: de Coimbra ou Coimbra B, 2.^a classe 350, 3.^a 260 reis; Souzellas 190 e 140 reis; Pampilhosa 100 e 70 reis; Mogofores e Curia 140 e 100 reis; Oliveira do Bairro 290 e 190 reis; Quintans e Oiã 490 e 360 reis; Aveiro 600 e 430 reis.

Nos dias 27 e 28 do corrente e 3 d'agosto o comboio n.^o 11 terá paragem no apeadeiro de Curia, e o n.^o 2217 fará serviço de passageiros para Mealhada.

Transportes de madeiras entre o Minho e o Algarve

O Conselho d'Administração dos Caminhos de ferro do Estado acaba de dar a sua sancção ao projecto de ampliação da Tarifa especial n.^o 101 de pequena velocidade, combinada entre os Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Companhia Portugueza e Minho e Douro, aos transportes de madeira em bruto ou serrada procedentes das estações de Barcellos e Valença ou ás mesmas destinadas.

A estação de Barcellos disfrutará dos preços que vigoram pela mesma tarifa para a de Vianna do Castello; para Valença é estabelecido o preço de 4\$10 por tonelada.

E' de esperar que dentro em breve entre em vigor esta medida que estava sendo reclamada pelos negocian-

tes de madeiras do Minho, de onde ha grande quantidade d'esta mercadoria para expedir para o Algarve com destino principalmente ao fabrico de caixas para fructas.

Ampliação da classificação de mercadorias da Companhia Portugueza

Conforme os Avisos que a Companhia Portugueza acaba de publicar, a classificação geral e a da tarifa 9 de p. velocidade é additada com a rubrica «Azeite industrial» (oleo extrahido do bagaço de azeitona por qualquer dissolvente).

Esta nova rubrica foi incluida para favorecer os importantes transportes do azeite extrahido pelo sulphureto de carbono e outros dissolventes que ultimamente a industria tem lançado no mercado para usos industriaes, substituindo com vantagem, pela economia de preço, outros oleos mais caros.

Tambem para attender ao crescente desenvolvimento da cultura e industria da chicoria, mórmente na povoação do Eixo, distrito d'Aveiro, promettendo tornar-se a cultura extensiva a varios pontos da Extremadura, foram substituidas na classificação geral e nas das tarifas de p. velocidade n.^{os} 7 e 10, as rubricas «Chicoria (raiz de) em bruto», pelas de «Chicoria raiz secca» e «verde» e «Raiz de chicoria «secca» e «verde»; sendo tambem estas duas rubricas incluidas na tarifa especial n.^o 11, com os preços da 2.^a serie.

Transportes de minério de uranio

Já foi aprovado pelo Governo a tarifa especial que a Companhia da Beira Alta em combinação com a Companhia Portugueza se propôz estabelecer para os transportes de uranio, das estações da linha da Beira Alta de Santa Comba até Villar-Formozo para a de Alcantara-Mar, com destino a exportação pela barra de Lisboa.

A esta nova tarifa que toma o n.^o 104, já tivemos occasião de nos referir no nosso numero de 1 de Junho ultimo, quando da sua apresentação ao Governo.

Em breve se poderá avaliar do importante beneficio que ella trará para a exploração das minas de uranio radífero que abundam na região das Beiras, pois deve entrar em vigor nos principios do mez de Agosto.

Serviço de reembolsos sobre carregando remessas directas entre Portugal e França

Entrou hontem em vigor uma nova tarifa—318 de grande velocidade—estabelecendo o serviço de reembolsos que oneram as remessas transportadas ao abrigo das tarifas directas entre Portugal e França.

Como os leitores verão pelo exemplar que distribuimos com o presente numero, as taxas que a tarifa estabelece

são bastante reduzidas, o que facilitará enormemente as relações do commercio entre os dois paizes.

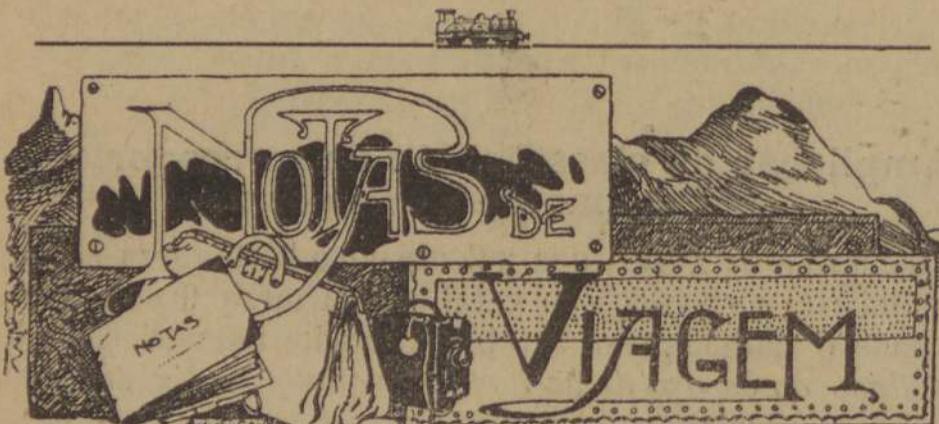
Com satisfação registamos mais este melhoramento importante para o desenvolvimento do tráfego internacional, que graças ás medidas das empresas ferro-riarias se vae dia a dia accentuando mais prospero.

Transporte d'adubos nas linhas da Beira Alta

Entra em vigor no proximo dia 20 a 7.^a ampliação á tarifa especial n.^o 5 de pequena velocidade, da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira, estabelecendo preços reduzidos para os transportes de adubos ou matérias primas para a sua fabricação.

Os preços estabelecidos por esta ampliação para expedições de 1000 kilos ou pagando como tal, é de 16 centavos por tonelada e kilometro até 100 kilometros, e de 12 centavos de 101 até 253 kilometros, com os mínimos de 96 centavos e 1\$60 por tonelada; e para vagões completos de 10 toneladas ou pagando como tal, de 1,8 centavos por toneladas e kilometro, com os mínimos de 60 centavos e 1 escudo por tonelada.

Accrescem a estes preços as despesas accessórias.



XXXVI

Final da viagem. — Bilhetes directos com paragem em transito. — Uma carruagem luxuosa. — Carruagens directas em longos percursos. — Um passeio marítimo por 6 contos.

Vamos terminar as já longas notas de uma larga excursão, em que, no regresso, poderíamos ainda, extender por varios pontos da Italia, as nossas descrições, porque o bilhete tomado em Brindisi, directo a Ventimiglia, nos dá a faculdade de, durante 10 dias, pararmos em todas as estações do transito.

É uma vantagem dada ao publico, que desde muito quizeramos implantada entre nós, e por ella trabalhámos em tempo, quando a nossa voz tinha razão de se fazer ouvir.

Não o conseguimos então, pela oposição de quem via n'isso uma dificuldade para a boa fiscalização do transito de passageiros. Depois, ninguém mais se lembrou de tal e vêm a propósito recordá-lo — que talvez a occasião seja asada, visto que *agora* e desde que se fundou em Portugal uma associação de turismo, alguma coisa se pensa n'estes assuntos.

O passageiro que quer fazer um relativamente longo percurso no paiz, sem regresso ao ponto de partida, toma bilhete ordinario de tarifa cheia, de extremo a extremo da viagem.

Mas quantas vezes, em caminho, deseja parar em qualquer ponto; porque lendo o *Manual do Viajante* viu que elle lhe interessa, porque se lembrou de visitar um amigo, porque tem que tratar de um negocio, porque se acha incomodado, ou por mil outros motivos.

Pois não é justo que, elle que tomou bilhete ordinario do preço mais caro, sem abatimento, sem favor, gose, pelo menos, de eguaes vantagens ás concedidas aos que tomam bilhetes de preço reduzido?

O que perdem as linhas ferreas se a esse passageiro derem um prazo, suponhamos de um dia por cada 50 kilometros, para effectuar o percurso completo, e assim lhe permittirem demorar-se em transito, por exemplo, 7

dias entre Lisboa e Porto, ou 8 entre Lisboa e Villa Real de Santo Antonio, ou 10 entre Lisboa e Valença, etc.?

Pode o passageiro prejudicar o caminho de ferro, ficando n'uma estação, e d'ahi voltando atraz, retomar o comboio n'outra anterior? Note-se que, nesse caso, ainda haveria a vantagem d'elle ter tomado bilhete para traz, o que talvez fosse bastante compensação para o duplo trajecto com o mesmo bilhete. Mas esse mesmo perigo de abuso se evita, se, em cada paragem o bilhete só for valido com o carimbo e data da chegada e partida.

Se elle, pagando, como pagou, a tarifa ordinaria, pode ir tomado bilhetes de estação a estação, dando apenas ao caminho de ferro o lucro dos pequenos arredondamentos de preço, para que, desde que tomou o bilhete por junto, não lhe dar validade para se deter, como poderia fazê-lo com bilhetes a pequena distancia?

E não ha ainda os casos possíveis, dos bilhetes que se perdem, dos que, por qualquer circunstancia, ultrapassam os prazos, dos passageiros que, tendo gasto em caminho o tempo de que dispunham para toda a viagem, regressam, do meio do trajecto, ao ponto de origem, sem aproveitarem o resto do percurso, ou teem que tomar novo bilhete para completarem a viagem?

Em sim, não sejamos mais papistas que o Papa, e iniciada a ideia — que nem é nossa, porque está em vigor em varias linhas francesas, em toda a Italia, na Suecia e não nos lembra se em outros paizes, as direcções pensam no assumpto, se quizerem.

Isto veiu a propósito do bilhete tomado em Brindisi, que serviu para paragem em Bari, Foggia e Rimini e poderia ser utilizado para todas as outras como Bolonha, Parma, Piacenza, Tortona, e Genova, se não fôra que tudo tem que ter um fim, e depois de uma viagem de mais de cem dias ha que regressar mais ou menos directamente, aliás a digressão nunca se acaba.

Uma nota algo interessante: Em Tortona trasborda-se para o comboio que vem de Milão e ao entrarmos na carruagem que viramos indicar 2.^a classe, ficámos contrariados supondo termo-nos enganado, porque nos julgámos não mesmo em 1.^a classe, mas em salão de luxo.

Convencidos, a breve trecho, de que era, com efeito, uma 2.^a classe das linhas do Estado-Belga, achámos extraordinario o luxo que estes vehiculos vão atingindo. O comportamento, assás vasto, era só para 5 passageiros: 3 no banco de um lado (e já se vê como n'elles se vae á larga) com assento estofado a velludo verde escuro e encosto, até mais de metro e meio de altura, de estofo igual; dois em poltronas, em frente d'aquelle, separados por uma mesa polida.

Do tecto pendia um lampião de metal nickelado com tres lampadas electricas; aos lados havia mais duas. Fecharias de metal branco, grandes espelhos *bisautés*, nas paredes. E aqui está o que é, por vezes, uma 2.^a classe nos grandes trens internacionaes.

Essa carruagem é uma das que andam em giro nos grandes percursos, e que varias vezes temos encontrado, com certa surpresa, em paizes distantes d'aquelles a que elles pertencem.

Faz ella a ligação directa, sem trasbordo, entre Ostende (para as procedencias de Inglaterra) e Roma, e não nos recorda — citamos de memoria — se Nápoles.

Para isso vem por Bruxellas, atravessando toda a Bélgica, o Luxemburgo, a Lorena, entra em França e sae d'ella para a Suissa, passando á Italia pelo São Gotthardo, a Milão, Genova e Roma.

Outros vehiculos, no mesmo caso, ha, que passam, de comboios a comboios, desde Hamburgo, pela Hollanda, a Colonia, ao Rheno, á Suissa e atravessando a Austria, vão acabar a sua derrota em Buda-Pest.

E pensarmos nós que para ir, no nosso paiz, de Faro a Vianna, temos que trasbordar tres vezes, e para se fazer circular, nos comboios álem de Villar-Formoso, a car-

ruagem da Beira-Alta, tem havido tantas dificuldades que ella ainda não passa da fronteira!

Decididamente, ou estamos hoje de tão mau humor, que o côn de rosa nos parece cinzento, ou, com franqueza, á quem dos Pyrenéos é-se bem diferente do resto da Europa.

De Genova, de Nice, Marselha, Toulouse e Baiona não nos occuparemos, porque varias vezes já tratámos d'essas cidades e do caminho que entre elles se segue.

Sem fadiga, dormindo duas noites em hotel e duas no comboio, pôde-se fazer a viagem em 4 dias menos umas 5 horas.

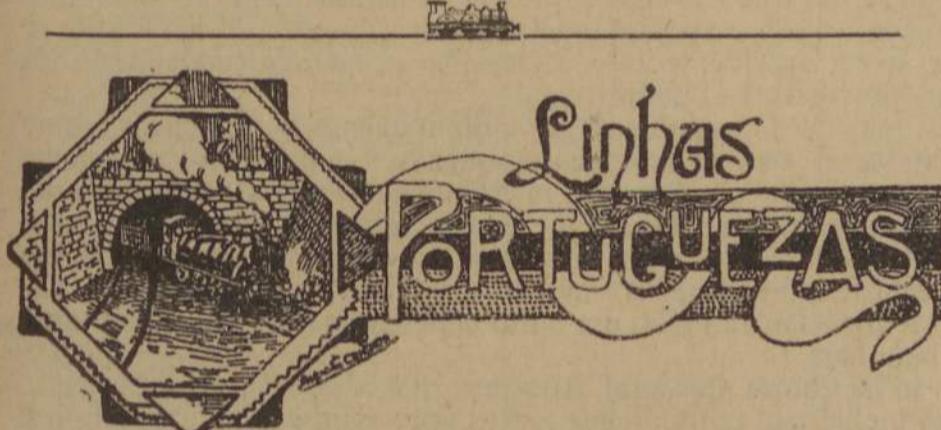
E todavia, a caminho de Genova, veiu comosco um Italiano amavel, que se dirigia á Argentina e vinha tomar o vapor em Lisboa.

Aconselhámo-lo a que continuasse por caminho de ferro até cá, o que lhe daria a certeza de alcançar a partida do paquete rapido da *Amerika Linie*.

Enthusiasta pela via marítima, preferiu vir por ella desde Genova, e lá o deixámos, onde perdeu um dia por demora na chegada do vapor, e d'ahi seis de transito até Lisboa, chegando aqui quatro dias depois de nós, e um depois de ter partido o vapor que devia levá-lo.

O prejuizo que teve, disse-nos, não foi inferior a umas 30.000 liras ou o melhor de 6 contos de reis.

Sempre é muito bom o viajar por mar... para perder tempo e dinheiro.



Beira Alta — Esta companhia sollicitou do Governo que na nova distribuição de fundos para construção e conservação de estradas, sejam contemplados varios lanços, cuja conclusão muito convém para maior desenvolvimento do tráfego d'este caminho de ferro.

Vidago a Chaves — Começaram no dia 7 do corrente os trabalhos do prolongamento d'este caminho de ferro.

Ramal de Cascaes — No apeadeiro de St. Amaro está sendo construído um novo edifício com accommodações para os passageiros e habitação do pessoal.

Postes de aviso — A Companhia Portugueza está collocando, por conta do Automovel-Club, postes nas estradas, a 150 metros das passagens do nível, avisando da proximidade d'estas.

As placas, são em conformidade com o acordo internacional para a signalização das estradas.

Povoa a Famalicão — Esta companhia submetteu á aprovação do Governo a substituição das suas tarifas n.ºs 2, 4, 5 e 9 de grande velocidade, por outras de maior vantagem para o publico.

Villa Real de Santo Antonio a Ayamonte — Vae brevemente realizar-se uma conferencia entre o representante portuguez dos caminhos de ferro do Estado, e o representante hespanhol, versando sob a ligação ferro-via-ria entre o sul do nosso paiz e a província hespanhola de Huelva.

O engenheiro Sr. Moraes Sarmento, chefe dos serviços de Via e Obras do Sul e Sueste, partiu já para o Algarve, a fim de escolher o local em que deve fazer-se a ligação por via fluvial, em Villa Real de Santo Antonio.

Quelimane — Não deve demorar-se o inicio dos trabalhos d'este caminho de ferro, em vista da publicação do

decreto que manda proceder-se ao estudo das bases em que deve ser estabelecido.

Moçambique — Segundo notícias chegadas de Moçambique, o engenheiro Sr. Delphim Monteiro já deve ter partido para o interior, em reconhecimento da linha até á fronteira da Niassalandia. O Engenheiro Sr. Arez ficou encarregado de proceder aos estudos da testa marítima do caminho de ferro, que parece será no Lumbo, como é grande desejo dos Moçambicanos.

Moamba a Chinarare — Já chegou a Lourenço Marques o representante da casa Dich Kerr, empreiteira d'este caminho de ferro, que vae proceder ao estudo definitivo da linha. Espera-se que os trabalhos comecem em breve, para poderem estar concluidos dentro do prazo do contracto.

Suazilandia a Galu — Foram votados cinco contos de reis para o prolongamento d'esta linha.

Mossamedes — Devem tomar grande incremento os trabalhos do avanço d'este caminho de ferro, logo que esteja resolvido se deve adoptar-se a cremalheira para vencer o grande degrau que a serra de Chella offerece ao traçado, ou preferir-se o traçado já estudado, que substitue a cremalheira por um percurso mais longo.



Hespanha

Parece haver uma casa extranjeira encarregada ou em via de encarregar-se da construção do caminho de ferro de Alicante a Alcoy.

Esta construção aumentaria o tráfego do porto de Alicante com o embarque da produção fabril de Alcoy e com o da agrícola de toda a fértil região atravessada pela projectada linha.

 Em 1912 pagou a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante, ao Estado, ou cobrou por sua conta a título de impostos e contribuições, a quantia de 14.995.361,99 pesetas. Além d'isto o Estado realizou, em virtude de franquias estipuladas a seu favor, uma economia de 7.140.137,43 pesetas. O benefício total do Estado, na exploração das linhas da Companhia das Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante, foi, pois, de 22.135.499,42 pesetas, importância que corresponde a 6.041,35 pesetas por quilometro e 44,53 por acção.

França

As receitas de exploração, em 1912, dos Tramways de Paris e do Departamento do Sena, foram superiores em 444.000 francos ás de 1911, e as despesas diminuíram em 147.000 francos, por forma que os lucros da exploração aumentaram no total de 591.000, não obstante a copia de trabalhos de reparação. Comtudo, foram explorados só 258 quilometros, dos 324 que pertencem a toda a rede. Sómente algumas linhas é que foram dotadas de novo material de tracção, enquanto n'outras continuaram em serviço numerosas automotrices de acumuladores, cuja exploração é cada vez mais cara.

O acabamento dos trabalhos de electrificação da rede vae modificar por completo o estado de coisas actual. Applicando aos 324 quilometros da concessão, a receita obtida em 1912, com as linhas todas em exploração alcançar-se-hia uma receita de 14 a 15 milhões de francos, que se elevaria facilmente a 20 milhões com o desenvolvimento normal do tráfego, e sobretudo com o desaparecimento dos obices que actualmente se deparam á exploração, pelas obras que se vão efectuando.

O coefficiente de exploração poderá, por outro lado, baixar para 75% como nos Tramways do Sul e até para 71,5% como nos Tramways do Leste Parisiense, de modo que os lucros de exploração ultrapassarão sensivelmente a somma de 5 milhões de francos.

 A partir do 1.º do corrente, os serviços regulares de auto-omnibus, organizados pela Companhia do «Midi», em França, permitem aos turistas o admirarem sem fadiga os pontos mais pitorescos da maravilhosa região dos Pyrenéos.

Italia

Realizou-se a 18 do passado junho a «experiencia geral» da nova linha ferrea do Loetschberg, nos Alpes, na fronteira italo-suissa, e a 28 do mesmo mes foi a sua inauguração oficial: dois trens electricos, embandeirados, dirigiram-se pela primeira vez de Berne a Briga, na Italia, através do tunnel do Loetschberg.

Foi um novo triumpho do trabalho humano, e até do trabalho italiano, porque esta grande montanha, famosa pelas suas gargantas e pelas enormes geleiras, foi escavada pelos robustos braços dos mineiros italianos.

A linha tem 72 kilometros de comprimento; o tunnel tem 14.600 metros, sendo pouco menos extenso do que o do S. Gotthardo. O ponto culminante da linha, no interior do tunnel, está a 1.249 acima do nível do mar, enquanto a entrada norte está a 1.200 e a do sul a 1.219. Os modernos processos de perforamento, adoptados para este tunnel, permittiram uma rapida execução dos trabalhos. O avanço diario do perforamento attingiu, muitas vezes, 10 metros.



Uma cabrea colossal

Nas officinas Bloom & Voss, de Hamburgo, foi posta a funcionar, nos primeiros dias do passado abril, uma nova cabrea colossal, que bate o record das cabreas gigantescas até hoje installadas. A machina foi construida pela Deutsche-Maschinenfabrik de Duisburgo, e o seu primeiro serviço foi o descarregamento de um barco gêmeo do pyroscafo Imperator, de 56.000 toneladas, inaugurado em 3 de abril do corrente anno. Vendo-se assim o maior barco debaixo da mais gigantesca cabrea, e nas mais vastas officinas, as quaes foram tambem construidas pela mesma Deutsche-Maschinenfabrik.

A cabrea, munida de braços de 96 metros, possue um eixo giratorio vertical para permittir a passagem de navios de mastreação muito elevada. Com o braço superior totalmente erguido, o extremo d'este braço fica a 100 metros acima do nível das aguas. A cabrea é toda ella movida por electricidade, e tem dois carretos independentes; o primeiro supporta o peso de 250 toneladas até 35,5 metros e o peso de 110 toneladas a 50 metros do eixo vertical; o segundo é constituido por uma cabrea girante deslizando sobre o braço da cabrea principal, em todo o seu comprimento. Este ultimo carreto supporta o peso maximo de 20 toneladas, e funciona até uma distancia maxima de 73,5 metros do eixo vertical, com uma carga de 10 toneladas. O campo assim servido pela immensa cabrea tem um diametro de 147 metros e uma superficie de 17.000 metros quadrados. O serviço da cabrea é feito por dois machinistas sómente, dos quaes um governa a cabrea, de um nicho situado debaixo do braço horizontal, e tem tambem o governo de um holophote para illuminar todo o campo de operações.



A applicação dos cabos subterraneos nos caminhos de ferro de tracção electrica

O emprego de cabos nos caminhos de ferro de tracção electrica dará este anno um grande passo para a frente, e que porá a Italia no primeiro plano n'este genero de applicações.

Está-se já em caminho de assentar 70 kilometros de cabo triphasico subterraneo armado, de $3 \times 40 \text{ mm}^2$ e 25.000 voltas, para estabelecimento da tracção electrica na linha de Milão a Lecco. Este cabo será fornecido pela casa Pirelli & C.ª, de Milão, a qual acaba de assignar um contracto com a Administração dos Caminhos de ferro do Estado para o fornecimento de 50 kilometros de cabo triphasico subterraneo armado, de $3 \times 50 \text{ mm}^2$, e 27.500 voltas, destinado á applicação da tracção electrica na linha succursal do Passo dei Giovi. Este cabo será submetido a uma experientia, a 85.000 voltas, no laboratorio da fabrica, e a uma outra de 65.000 voltas após o assentamento.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Julho de 1913.

A hora em que ha 15 dias, a nossa folha se imprimia para, como invariavelmente succede ha 26 annos, ser distribuida nos primeiras horas da manhã aos leitores, apresentava o Sr. ministro das Finanças, nas duas camaras reunidas em congresso, um relatorio sobre o orçamento geral do Estado para o anno economico 1913-1914, ou seja um resumo das suas conclusões, do que resultam os seguintes dados:

Receita.....	75.894 contos
Despesa.....	74.927 "
Saldo positivo.....	967 "
Para a marinha de guerra.....	559 "
Saldo disponivel.....	408 "

Damos esta noticia tão sómente para que fique aqui registada, porque ella, com quinze dias de excursão por todos os jornaes, e de discussão por toda a parte no paiz, affixada em cartaxes, analysada em longos artigos, combatida por uns, elevada ás nuvens por outros, é por demais conhecida.

Para nós que não temos que ver as causas, nem as queremos considerar, sob o ponto de vista politico, o gesto, como agora se diz, do Sr. presidente do conselho, foi a esperada confirmação dos seus processos de administração.

Uma cousa, mesmo sem ser absolutamente verdadeira, mesmo contestavel com certas razões, quando é tenazmente afirmada, continuamente proclamada, insistentemente posta em evidencia, acaba por calar nos espiritos e ganhar foros de principio assente.

Ora no caso presente, mesmo que a extincção do deficit deixe os espiritos ponderados em serias duvidas, sempre será, só nas consequencias da ideia, um certo beneficio para o paiz, e portanto — bem haja.

Já ha quinze dias aqui dissemos que a situação do Thesouro tem melhorado muito, pelas razões que expusemos; não admira, pois, que essa melhoria conduzisse ao equilibrio orçamental.

Alem d'isso é justo reconhecer a enorme somma de trabalho que representa o chegar-se a tal resultado, e de que nos dão testemunho as leis promulgadas agora sobre as questões financeiras.

Por elles ficou consignado que os 30 % de imposto que foi lançado nos titulos de dívida publica, com caracter provisorio, ficam em definitivo, e assim, o 3 % interno passa a chamar-se, para todo o sempre, 2,40; o 4 % 2,80, etc.

Se perdidas estavam as esperanças da integralização d'aquelles juros, a resolução agora tomada não tem outro effeito senão arrumar melhor a escripta publica, o que só bem faz.

Outras disposições são tendentes ao mesmo fim, isto é, simplificar, coordenar os orçamentos, tornando mais clara a sua comprehensão, o que desde muito era reclamado, porque aquella peça financeira era, com effeito, um labirinto me que só os grandemente praticos conseguiam orientar-se.

Notamos apenas que n'uma d'essas leis se fixa a despesa em 74.915.000 escudos, isto é, menos 12.000 escudos do que na nota do Sr. ministro das Finanças, de que resulta que o saldo que n'esta era de 967.000 escudos passa a 979.000. Antes de mais, que de menos.

Quanto a nós, e sem nos embrenharmos em analyses de como o orçamento foi manobrado para se chegar a este resultado, a questão é que, por qualquer forma, se chegou ao equilibrio.

Será dificil torná-lo uma realidade, mas é preciso que isso se consiga como base de toda a nossa administração e do nosso credito publico.

Os effeitos d'esse equilibrio não se fizeram sentir nas taxas cambiaes que, pelo contrario manifestam desagradaveis tendencias, para nós; mas isso dever-se-ha á natural incredulidade dos mercados, e, não o duvidamos, tambem ás peripécias d'esse jogo de ambições que se está desenrolando nos Balkans e ninguem pôde prever quando e como terminará.

*
A adopção do novo sistema monetario para as operações officiaes e bancarias tem-se feito sem dificuldade, visto que se trata apenas de suprimir uma cifra nas verbas a escrever, porque na contagem oral ainda ninguem pensa em centavos, nem pensará por muito tempo, o que não admira, porque em Espanha ha ainda muitas terras em que não se conta senão por reales e em França muitissimas onde só se falla em sous. Ha mesmo quem, tendo que dizer 13,75 francos, diga 275 sous.

Também nós levaremos muito tempo a habituar-nos, se antes d'isso não houver um bocadinho de bom senso que faça ainda substituir este sistema ilógico pelo que nos dê entrada na união latina.

*
A Junta abre concurso no dia 17 para o fornecimento de 25.000 libras.

*
Os cambios tiveram uma leve subida, ficando hoje a libra a 5,18 compra, 5,22 venda. O Rio-Londres conta 161/8 ou 145883 reis por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46	45 1/8	46 1/2	46 3/8
" 90 d.v.	46 5/8	—	47 1/8	—
Paris cheque.....	619	622	613	616
Berlim "	254 1/2	255 1/2	252	253
Amsterdam cheque	429	431	425	427
Madrid cheque	950	960	940	950

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

Bolsas e títulos	JULHO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,85	38,80	—	38,80	—	38,80	38,80	38,80	38,80	38,90	—	—	38,85	—	—
Dívida Interna 3% coupon.....	38,60	38,60	38,60	38,60	38,60	38,60	38,65	38,75	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	20 5/20	—	20 5/25	—	—	20 5/40	20 5/40	20 5/40	20 5/40	20 5/40	—	20 5/40	—	—
" 4 1/2% 1888/9.....	—	54 5/30	—	54 5/20	—	—	—	54 5/10	54 5/50	—	—	—	—	56 5/00	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	8 5/90	8 5/90	—	—	8 5/90	8 5/90	8 5/90	8 5/90	8 5/90	—	—	8 5/95	8 5/90	—
" 4 1/2% 1905, (C. 0% de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C. 0% de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	—	65 5/10	65 5/10	65 5/20	65 5/10	65 5/20	65 5/30	65 5/30	65 5/30	65 5/40	65 5/50	65 5/50	65 5/50	65 5/50	—
" 3% 2.ª série	—	—	—	—	—	—	64 5/60	64 5/60	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª série	67 5/80	67 5/80	67 5/70	67 5/70	—	67 5/50	—	—	67 5/60	67 5/60	—	—	67 5/80	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	153 5/00	153 5/50	153 5/50	—	—	154 5/00	154 5/10	—	154 5/50	—	154 5/50	—	—	—
" Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	99 5/00	—	—	—	100 5/00	100 5/00	—	—	100 5/00	100 5/00	100 5/00	100 5/00	100 5/00	100 5/00	—
" Lisboa & Acores	—	—	—	—	—	—	—	105 5/00	—	—	—	—	105 5/50	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	c71 5/90	c71 5/70	c72 5/00	—	—	—	—	—	—	c72 5/50	—	72 5/50	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	85 5/80	85 5/80	85 5/80	85 5/80	—	85 5/80	85 5/80	85 5/70	—	—	—	85 5/70	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	62 5/20	—	—	—	47 5/60	47 5/50	47 5/50	—	47 5/50	47 5/60	—	47 5/80	47 5/80	47 5/80	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	47 5/55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 5/20	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71 5/40	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	71 5/00	—	—	a63 5/50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediares 6%	—	—	—	—	—	—	79 5/00	—	—	—	—	—	79 5/50	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76 5/00	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série	—	—	—	—	—	—	62,10	—	—	—	—	62,90	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	32	30,25	30	30,25	30,25	30	27	29	—	27	29	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	433	435,50	430	426,50	427	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	294,75	292	293	288	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	306	307	306	300	300	304	295	297	—	297	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	239	—	239	227	—	228	227	227	—	—	227	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	270	—	270	272	272	271	272	271	—	271	—	274	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	166	164	162	162	164	163,25	164	162	—	166,50	165	—	—	—	—
Londres: 3% português	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	83,31	83,87	—	—	83,75	83,81	—	—	83,42	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
--------	------------------------------	------------------	--	--	--	--	--	-------------------	--	--

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 7 de Junho de 1913.

(Continuação)

Resultados das linhas exploradas em virtude de contractos

A relação dos logares ocupados para os logares postos á disposição do publico foi:

Em 1912..... 20,84 %

Tem sido:

Em 1911	21,59 %
” 1910	21,57 %
” 1909	20,49 %

O numero de passageiros para percurso inteiro, algarismo que indica a intensidade media do tráfego de passageiros, continua a aumentar, sendo:

Em 1912	239.398
” 1911	229.354
” 1910	226.110

Trafego suburbano

Os quadros seguintes mostram os resultados do tráfego suburbano:

Suburbios de Lisboa	Linhas	Receitas das linhas suburbanas		Diferenças em 1912	
		Em 1912	Em 1911	a mais	a menos
	Lisboa a Villa Franca	87.219\$120	79.269\$790	7.949\$330	—
	Lisboa a Cintra	162.402\$380	148.284\$540	14.117\$840	—
	Lisboa a Cascaes	239.893\$637	226.288\$590	13.605\$647	—
Coimbra a Figueira	.....	36.128\$820	33.759\$5200	2.369\$620	—
Porto a Aveiro	.....	165.486\$610	167.255\$800	—	1.769\$190

O quadro precedente não comprehende as receitas de assignaturas, que adeante se indicam:

Suburbios de Lisboa	Linhas	Receitas de assignaturas		Diferenças em 1912	
		Em 1912	Em 1911	a mais	a menos
	Lisboa a Villa Franca	9.271\$520	9.476\$540	—	205\$020
	Lisboa a Cintra	24.559\$310	23.078\$140	1.481\$170	—
	Lisboa a Cascaes	61.446\$580	58.530\$270	2.916\$310	—
Coimbra a Figueira	.....	229\$500	284\$000	—	54\$500
Porto a Aveiro	.....	5.249\$550	6.588\$380	—	1.341\$830

A ligeira redução do tráfego da linha suburbana de Aveiro deve considerar-se passageira, porque no anno anterior o movimento fôr a muito grande.

Bilhetes de banhos de mar

O tráfego dos banhos de mar deixou ainda a desejar em 1912, como se vê do seguinte quadro, notando-se que é sobretudo nos passageiros de longo percurso e principalmente nos de Espanha que a falta é mais sensível:

Annos	Numero	Producto	
		1903	1904
1903.....	28.587	102.734\$211	
1904.....	36.669	103.705\$450	
1905.....	32.842	104.213\$386	
1906.....	32.297	116.281\$618	
1907.....	37.678	119.286\$114	
1908.....	38.082	120.022\$725	
1909.....	44.086	132.642\$354	
1910.....	46.453	146.518\$733	
1911.....	46.532	119.803\$185	
1912.....	46.177	118.528\$238	

Mercadorias em grande velocidade

Foi satisfactorio em 1912 o tráfego das mercadorias em grande velocidade.

O percurso medio (129,4 kilometros) foi maior que em 1911 (26,1 kilometros); a tarifa media por tonelada—60,65 reis—baixou, tendo sido de 62,64 em 1911.

O principal accrescimo provem dos generos alimenticios, especialmente o transporte de peixe.

No quadro que se segue vêem-se os productos das mercadorias em grande velocidade de ha dez annos a esta parte:

Annos	Tonela em Kilogrammas	Produto liquido de impostos e de reembolsos	Diferença a mais sobre o anno anterior
1903	34.731.456	277.603\$345	2.471\$142
1904	37.149.561	297.297\$298	19.693\$953
1905	39.975.350	322.801\$158	25.503\$860
1906	41.522.433	347.393\$879	24.592\$721
1907	42.992.340	369.562\$088	22.168\$209
1908	45.221.426	372.632\$341	3.070\$253
1909	47.133.839	395.553\$749	22.921\$408
1910	54.137.007	431.772\$587	36.218\$838
1911	56.564.594	461.906\$427	30.133\$840
1912	63.332.430	512.177\$672	50.271\$245

(Continua)

Companhia da Beira Alta

(Conclusão)

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á Assembleia geral dos Accionistas, de 26 de Maio de 1913.

Liquidation final do exercicio de 1911

O saldo do exercicio de 1911, destinado ao serviço das obrigações de 2.º grau, foi de Rs..... 75.982\$851

A deduzir:

Custo de 620 obrigações de 2.º grau, amortizadas no referido exercicio, Rs..... 10.102\$916

Pagamento de 79.332 coupons n.º 7, á razão de 4,25 Frs. cada; incluindo a diferença de cambio, Rs..... 65.858\$782

Saldo para conta nova, Rs..... 21\$153

Conta de ganhos e perdas

O saldo da conta de «Ganhos e Perdas» no exercicio de 1911 foi, conforme a nota acima, de Rs..... 21\$153

A addicionar: — resultados disponiveis do exercicio de 1912, na importancia de Rs..... 90.530\$239

Importancia a aplicar ao serviço das obrigações de 2.º grau, Rs..... 90.551\$392

Menos:— Custo de 640 obrigações de 2.º grau amortizadas, Rs..... 10.222\$750

Liquido a distribuir ao coupon n.º 8, Reis:..... 80.328\$642

permittindo a distribuição de 5 francos ao proximo coupon a pagar em 30 de Junho, conforme determina o artigo 43.º dos Estatutos.

Em 1912 as perdas resultantes para a Companhia pela diferença entre os impostos pagos em França e Portugal e as retenções operadas no acto do pagamento dos coupons, importaram apenas em Reis 399\$206; mas uma outra quantia de Reis 695\$036 foi tambem lançada a debito da conta de Ganhos e Perdas, por liquidações anteriores. A percentagem atribuida á Administração, pelo artigo 21.º dos Estatutos, é de Reis: 1.546\$560.

Terminamos o Relatorio apresentando ao Conselho Fiscal a expressão do nosso mais vivo reconhecimento pelo util e prestimoso concurso que nos dispensou constantemente.

Aos Srs. Inspector Geral, Engenheiro Adjunto, Director da Exploração, Chefes de Serviço e a todos os agentes que se evidenciaram pela dedicação, zelo e sollicitude com que desempenharam os seus cargos, deixamos tambem aqui consignados os nossos mais sinceros e calorosos agradecimentos.

Resoluções

Submettemos, portanto, á vossa apreciação as seguintes conclusões.

1.º — Que aproveis, de conformidade com o Parecer do Conselho Fiscal, as contas, balanço e actos do exercicio de 1912 (33.º exercicio) constantes do Relatorio da Administração;

2.º — Que aproveis a liquidation do mesmo exercicio, fixando a quantia de 5 Francos ao coupon n.º 8 das obrigações de 2.º grau (impostos a deduzir).

Segundo as disposições comprehendidas nos artigos 22 e 34 dos Estatutos, terímos que eleger dois membros efectivos para o Conselho d'Administração, em substituição dos Ex.ºs Srs. Drs. Julio de Vilhena e Eduardo Burnay, que terminam o seu mandato (podendo ser reeleitos) e tres membros efectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 5 de Maio de 1913.

O CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO—Em Lisboa: Julio Marques de Vilhena, Presidente, Eduard Burnay, Conde do Cartaxo, Francisco Cabral Metello, A. J. Simões d'Almeida, Luiz Ferreira da Silva Vianna;

Em Paris: Octave Keller, Edouard Delange, André Walter, Paul Gravier, Jules Empis.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS: — Em cumprimento das disposições estatutares, examinámos as contas e balanço do exercício de 1912, e temos a satisfação de afirmar que estão em pleno acordo com o relatório apresentado pelo Conselho d'Administração.

O exercício de 1912, fecha com resultados muito animadores, não só no aumento de tráfego mas também pelo largo incremento dos trabalhos extraordinários e dos melhoramentos, assim como pelos aperfeiçoamentos introduzidos em todos os serviços da exploração.

O Relatório do Conselho d'Administração demonstra com clareza os progressos realizados e põe em confronto os resultados do ano de 1911, para rapidamente serem notadas as diferenças, afim de se fazer uma segura apreciação, pelo que apenas nos cumpre chamar a atenção dos Srs. Accionistas para tão lucida e completa exposição das contas da gerência.

Mencionando com muito prazer as auspiciosas determinantes da melhoria que o exercício de 1912 regista, pela influência que tiveram no reforço da situação económica e financeira da nossa Companhia, prestamos a homenagem do nosso reconhecimento ao Conselho d'Administração, pelo bom êxito de suas previdentes resoluções, as quais foram executadas com rara energia, superior competência e extremado zelo, pelo illustre Administrador Delegado, o sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, pelo que bem merece esta especial referência.

Tendo assistido a todas as reuniões do Conselho d'Administração, aprovámos todos os seus actos, verificámos a existência dos títulos em carteira da Caixa d'Aposentações, conferimos todos os inventários, assistimos à incineração das obrigações amortizadas e, com a consciência do dever cumprido, certificámos que o Balanço em 31 de Dezembro de 1912 está exacto e que a conta «Ganhos & Perdas», depois de efectuado o serviço das obrigações de 1.º grau, apresenta a disponibilidade de Reis: 90.551\$392, que, nos termos do Convenio, tem de ser aplicada à amortização de 640 obrigações de 2.º grau e ao dividendo d'estes mesmos títulos em circulação.

Nesta conformidade, somos de parecer:

1.º Que aprovámos o Relatório, actos, contas e Balanço do Conselho d'Administração, do exercício de 1912.

2.º Que, para liquidação do exercício de 1912, fixeis em 5 francos, com impostos a deduzir, o pagamento do coupon n.º 8 das obrigações de 2.º grau;

3.º Que louveis o Conselho d'Administração e o Comité de Paris, pelos profícuos resultados da sua gerência.

4.º Que, em cumprimento dos Estatutos, procedeis às eleições de dois membros para o Conselho d'Administração e do Conselho Fiscal efectivo e suplente.

Lisboa, 5 de Maio de 1913.

O CONSELHO FISCAL
Marquez de Mendia
Henry Burnay & C.
Nestorio Dias

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Tarefa N.º 143

Para a construção do edifício de passageiros e anexos da estação de Lamarosa

Depósito provisório: 130\$00

No dia 21 do corrente pelas 2 horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para a construção do edifício de passageiros e anexos da estação de Lamarosa.

As propostas serão endereçadas à Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolónia) com a indicação exterior no sobreescrito: «Proposta para a construção do edifício de passageiros e anexos da estação de Lamarosa» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assinado, residente em... obrigo-me para com a Companhia dos Caminhos de Ferro, a executar a tarefa N.º... construção do edifício de passageiros e anexos da estação de Lamarosa, na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quais tomei pleno conhecimento, pelo preço total de... (preço por extenso).

(Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligível).

As condições e os desenhos relativos a esta tarefa estão patentes todos os dias úteis das 10 horas às 17 horas, na Repartição Central de Via e Obras, estação de Santa Apolónia.

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 23 do corrente mês, pelas 12 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder à arrematação da empreitada de construção d'uma ponte de beton de cimento armado, sobre a Ribeira de Farelo, do prolongamento de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 4.150\$, e o depósito provisório é de 103\$75.

O adjudicatário a quem a adjudicação for feita reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

O depósito provisório deve ser feito até as quinze horas do dia 22 do corrente mês.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa; na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da secção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das dez ás dezaseis.

Concurso para adjudicação do fornecimento de 137:000 travessas de pinho em branco

No dia 30 de julho de 1913, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, na sua sede, Largo de S. Roque, n.º 22, em Lisboa, serão abertas as propostas para o fornecimento de 137:000 travessas de pinho em branco, sendo:

Travessas de 2 ^m ,80×0 ^m ,26×0 ^m ,13 semi-circulares.....	110:00
Idem de 2 ^m ,80×0 ^m ,28×0 ^m ,14 semi-circulares.....	15:500
Idem de 2 ^m ,80×0 ^m ,28×0 ^m ,14 rectangulares, para juntas.	11:500
	137:000

Este fornecimento é dividido em 40 lotes de 13:700 travessas, sendo cada um dos lotes constituído por:

Travessas de 2 ^m ,80×0 ^m ,26×0 ^m ,13 semi-circulares.....	11:000
Idem de 2 ^m ,80×0 ^m ,28×0 ^m ,14 semi-circulares.....	1:550
Idem de 2 ^m ,80×0 ^m ,28×0 ^m ,14 rectangulares, para juntas..	1:450
	13:700

A base de licitação será de 400 réis, por cada travessa, posta dentro do vagão na estação da Marinha Grande, na linha da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e de 600 réis por cada travessa, também posta dentro do vagão, em qualquer das estações d'esta Administração, com excepção das de Lisboa.

As propostas poderão ser feitas para qualquer número de lotes.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou, em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, o depósito provisório da quantia de 137\$000 réis por cada um dos lotes posto na estação da Marinha Grande e de 205\$500 réis por cada um dos lotes posto nas estações d'esta administração.

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

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

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

Construção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 31 do corrente mês, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder à arrematação das empreitadas n.ºs 12 e 13, de construção de terraplenagens e obras de arte do ramal de Portimão a Lagos.

As bases de licitação são respectivamente de 9.731\$11 e de 9.831\$83 e os depósitos provisórios de 243\$27 para a empreitada n.º 12 e de 245\$80 para a empreitada n.º 13.

Estes depósitos devem ser efectuados em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até as quinze horas do dia 30 do referido mês.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação.

Os programas do concurso, caderno de encargos e mais documentos que constituem os processos das citadas empreitadas, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, e na sede da Secção de Construção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias úteis das dez ás dezaseis horas.

AGENDA DO VIADANTE

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortáveis e asseados—Magníficas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnífico parque para recreio—Iluminação eléctrica—Telephone n.º 15—Preços razoáveis—Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.**—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Prí-
moro servico de alojamentos e cozinha.
Conforto inexcedivel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo
e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio
Ortega.

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. Boîte aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuda de Justo M. Esteléz.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

Caminhos de Ferro Portuguezes				Chegada				Chegada				Chegada				Chegada				
Parte	Chegada	Parte	Chegada	Porto	Chegada	Parte	Chegada	Lisboa	Chegada	Parte	Chegada	Porto	Chegada	Lisboa	Chegada	Parte	Chegada	Porto	Chegada	
Lisboa-R.	5 30	Cintrá	6 37	Porto	6 35	Espinho	9 40	Lisboa	Vila Viçosa	Vila Viçosa	6 40	10 37	1 50	Regoa	Vidago	Vidago	Regoa	Regoa	Regoa	
7 17	8 45	8 45	8 6	12 45	1 29	12 28	1 11	9 10	4 15	6 40	1 50	4 50	9 2	k 3 50	7 25	12 51	4 21	a 7 46	k 10 45	
8 35	9 46	7 5	8 6	1 44	2 31	1 30	2 13	8 58	9 50	10 41	11 41	4 30	12 40	11	6 40	a 3 45	j 6 45	a 11 13	m 2 12	
b 9 19	9 59	7 55	8 58	2 52	3 36	2 45	3 29	12 41	1 33	2 43	3 39	o 1 58	2 53	5 47	6 44	a 5 20	k 8 21	11 48	3 14	
11	12 6	a 8 28	9 6	4 15	4 58	4 2	4 46	9 5	6 1	11 10	12 7	g 5 3	6 1	11 10	12 7	j 7 30	11 16	6 12	10 28	
a 12 25	1 1	9 23	10 26	c 5 8	5 39	5 10	5 50	10 29	11 18	—	—	Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.	—	—	—	—	—	—	—	—
12 58	2 5	a 10 18	10 54	5 35	6 23	6 42	7 29	Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	de mad.	Lisboa	Móra	Lisboa	—	Regoa	Villa Real	Regoa	Regoa	
b 2 23	3 15	11 21	12 18	7 8	7 45	7 57	8 37	11 36	7 10	7 50	de mad.	9 10	3 15	6 55	1 50	7 30	8 55	6 15	7 25	
3	4 9	b 1 15	1 56	7 47	8 28	8 50	9 34	a Mad.	9 5	8 30	6 8	8 40	4	3 50	11	Pocinho	Carviçaes	Pocinho	Pocinho	
b 4 8	4 50	1 22	2 22	9 7	9 47	9 53	10 35	a Mad.	10 10	a 11 59	de mad.	Lisboa	V. R. S. Ant.	Lisboa	—	—	—	—	—	
a 5 15	5 51	3 19	4 20	10 36	11 19	10 42	11 25	a a Mad.	8 17	a 9 48	i 2 45	9 10	8 20	6 30	5 15	—	—	—	—	
5 27	6 33	b 4 14	4 53	11 53	12 38	11 38	12 18	8 5	8	5 30	1 13	8 40	9	5	6 40	Lisboa	Portimão	Lisboa	—	
b 6 12	6 55	a 5 5	5 42	1 18	2 2	—	—	Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	—	9 10	7 20	8	5 15	Regoa	Vidago	Regoa	Regoa	
t 7 1	7 48	6 12	7 15	—	—	—	—	11 36	10 14	6 45	6 8	8 40	7 15	6 30	6 40	Portimao	Tunes	Portimao	Portimao	
7 30	8 36	a 6 3	6 37	Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	—	11 36	12 10	6 45	i 2 45	8 5	7 40	6 24	1 13	8	9 1	6 12	7 15	
9	10 11	7 28	8 29	g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	8 5	—	3 45	1 13	9 10	4 30	6 10	1 50	Portimao	Portimão	Portimao	Portimao	
b 10 24	11 9	8 2	9 44	g 5 15	5 25	g 9 22	9 30	9 16	11 5	—	—	8 40	4	3 50	11	Entrone.	T. das Var.	Entrone.	Entrone.	
11 40	12 43	b 9 27	10 7	—	—	g 5 40	5 50	6 45	10 44	7 9	12 43	6 44	11 35	7 9	12 43	6 20	12 25	—	—	
1	1 22	10 33	11 35	Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	—	5 40	9 30	6 20	8 36	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Faro	Portimão	Portimão	Portimão	
2 10	b 11 21	12	—	6 56	8 7	—	—	9 16	11 4	12 7	2 40	Barreiro-A	Moita	Barreiro-A	—	Farol	Portimao	Portimao	Portimao	
Mais os de Cintra excepto os a	—	—	—	6 56	8 7	—	—	6 45	10 21	7 32	9 42	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	—	Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-R.	—	5 40	9 30	6 20	8 36	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
6	7 8	5 24	6 30	a 11 30	2 45	a 7 8	dé Paris	9 16	11 4	12 7	2 40	Barreiro-A	Moita	Barreiro-A	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 7 15	8 6	6 25	7 31	(AParis)	8 54	12 16	10 52	6 45	10 21	7 32	9 42	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	—	7 25	11 28	7 20	11 5	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	8 5	11 38	4 55	8 17	8 5	11 38	4 55	8 17	Barreiro-A	Moita	Barreiro-A	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 9 10	g 10 1	d 8 20	9 9	—	—	11 40	5	—	—	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37	Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	—	7 20	11 28	7 20	11 5	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
9 50	10 58	a 9 25	10 1	5 8	7 20	10 5	12 25	8 5	11 38	4 55	8 17	Barreiro-A	Moita	Barreiro-A	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22	—	—	—	—	—	—	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
11 20	12 28	d 10 13	11	Lisboa-R.	Pampilhosa	Alfarelos	—	3 22	3 59	9 32	12 30	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6	Figueira	Porto	Figueira	—	7 20	12 58	11 29	5 12	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 1 10	2 1	11 20	12 26	Figueira	Porto	Figueira	—	7 20	12 58	11 29	5 12	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 2 15	2 23	a 12	12 36	—	—	—	—	7 20	12 58	11 29	5 12	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
2 20	3 28	d 2 15	3 2	Figueira	Coimbra	Figueira	—	7 20	12 58	11 29	5 12	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
3 25	4 16	h 3 14	4 15	Figueira	Coimbra	Figueira	—	7 20	12 58	11 29	5 12	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
h 3 50	4 58	3 50	4 56	n 6 30	8 15	7 22	9 4	6 25	8 32	4 45	6 40	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1	7 20	9 12	11 8	12 47	8 20	9 45	8 10	9 50	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7	11 25	1 3	3	5 12	8 25	10 47	10 50	12 10	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 5 15	g 6 6	a 6	6 36	8 33	4 45	4 50	6 44	8 30	12 55	2	3 40	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7	5 40	8 17	—	—	8 40	10 30	9 15	11	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 6 15	7 6	6 55	8 1	11 30	12 42	—	—	8 40	10 30	9 15	11	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6	—	—	—	—	8 40	10 30	9 15	11	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	—	8 10	3 5	3 25	11 58	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 8 15	8 51	a 9	9 36	4 23	12 44	5 40	12 32	8 30	8 33	9 37	9 37	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
8 30	9 38	9 55	11 1	—	—	—	—	11 30	1 21	1 22	1 58	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	—	7 55	1	1 22	6 23	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45	Figueira	Bicanho	Figueira	—	10 20	10 45	10 10	10 50	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
h 10 35	11 38	11 26	12 31	6 50	7 18	8 50	9 18	7 35	8 9	12 55	1 34	Barreiro	Moita	Barreiro	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41	8 25	9	10 52	11 1	6 48	9 40	20 36	21 40	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
11 25	12 33	h 12 55	1 55	—	—	—	—	8 33	9 40	20 36	21 40	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 11 55	h 12 45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 12 50	1 40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
d 12 55	2 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	—	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	—	8 10	3 5	3 25	11 58	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
6 50	7 21	7 55	8 30	4 23	12 44	5 40	12 32	8 30	8 33	9 37	9 37	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
7 50	8 26	8 55	9 30	—	—	—	—	11 30	1 21	1 22	1 58	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
8 43	9 16	9 25	9 55	—	—	—	—	7 55	1	1 22	6 23	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
9 19	9 49	10 15	10 50	—	—	—	—	8 22	8 50	7 25	7 54	Setil	Vendas Novas	Setil	—	Farol	Portimão	Portimão	Portimão	
10 23																				

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

13

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

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 318—GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 15 de Julho de 1913

**Serviço de reembolsos sobre-carregando remessas transportadas
ao abrigo das tarifas directas entre Portugal e França**

De qualquer estação das Companhias francesas do Midi e de Orléans para qualquer estação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ou da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta ou vice-versa

Observação importante

Muito embora nesta tarifa se indiquem separadamente os preços para os percursos português, espanhol e francês por causa das diferenças do cambio, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que se fizer o pagamento. Este far-se-ha ao cambio indicado por um aviso periodico afixado nas estações e que será revisto de 15 em 15 dias pelo menos.

Em tudo que não fôr contrario ao que na presente se estipula ficam em vigor as condições das tarifas gerais de cada Companhia.

Lisboa, 7 de Julho de 1913.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

Exp. 946

Exploração — Serviço do Trafego





Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro Portugueses, Minho e Douro e Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

2.ª Ampliação á Tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 3 de julho de 1913

Desde 10 de agosto de 1913, a tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade, em vigor desde 20 maio de 1911, para transporte de mercadorias diversas por vagão completo de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal, de algumas das estações dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste para Viana do Castelo ou vice-versa, é ampliada aos transportes de **madeira em bruto ou serrada**, procedentes da estação de **Barcelos**, ou á mesma destinados, aos quaes serão aplicados os preços da 3.ª série da mesma tarifa.

Para os mesmos transportes é também ampliada a referida tarifa á estação de **Valença**, aos preços seguintes, por tonelada:

Da estação abaixo indicada á de Vila Real de Santo António ou vice-versa	Minho e Douro	Companhia Portuguêsa	Sul e Sueste	Total
Valença	0\$650	1\$745	1\$705	4\$100

Ficam em tudo mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade, bem como do Aviso ao Púlico B n.º 182 de 26 de janeiro de 1912.

Lisboa, 21 de junho de 1913.

B. n.º 239

Exp. n.º 744

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.