

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 628

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

Proprietario-director  
**L. de Mendonça e Costa**

Engenheiro-consultor  
**Antonio Carrasco Bossa**

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

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

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1914

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Minho e Douro.**—Tarifa especial interna n.º 2 (G. V.): Transportes em vagões frigoríficos de propriedade particular. — Tarifa especial P. H. F. n.º 6 (G. V.): Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos. — Aviso ao Publico: Tarifa especial interna P. n.º 5 (G. V.): Preços para percursos superiores a 3.500 kilometros.  
**Sul e Sueste.**—Aviso ao Publico: Preços para percursos superiores a 3.500 kilometros. — Tarifa especial interna n.º 14 (G. V.): Transportes em vagões frigoríficos de propriedade particular.  
**Companhia Portuguesa.**—Tarifa especial interna N. B. n.º 6 (P. V.): Transportes de sal. — 1.º additamento á tarifa especial interna n.º 1 (P. V.). — 2.º additamento á tarifa especial interna n.º 10 (P. V.). — Tarifa especial P. n.º 4 (G. V.): Preços para percursos superiores a 3.500 kilometros. — Aviso ao Publico: Transporte de leitões. — Additamento á tarifa especial interna n.º 14 (G. V.). — 1.º ampliação á tarifa especial n.º 9 (P. V.): Transporte de vinho em caskos.

## SUMMARIO

	Paginas
Estadística de 1912 das linhas do Sul e Sueste, II, por J. Fernando de Sousa	49
Os níveis da vida, por Mello de Mattos	51
Parte Official:—Conselho de Administração dos C. de F. do Estado.—Curso pela Direcção Fiscal da Exploração de C. de F.	54
O Bairro «Europa»	55
Viagens e transportes	56
Publicações recebidas	56
O contracto dos telegraphicos	57
Linhas Portuguezas.—Companhia Portuguesa.—Minho e Douro.—Beira Alta.—Valle do Vouga.—Companhia Nacional.—Thomar a Nazareth.—Pena-vel a Lixa	59
Linhas estrangeiras.—Hespanha.—Inglaterra.—Suissa	59
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	60
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	61
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	61
Carreiras de automoveis	62
A greve dos ferro-viarios na Africa do Sul	62
Turbina de 40:000 cavallos	63
Arrematações	63
Agenda do Viajante	64
Horario dos combolos	64

## ESTADISTICA DE 1912 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

### II

«Leitor amigo»:

Assim começavam os nossos antigos auctores a conversação preambular dos seus livros, com a certeza, ou pelo menos a esperança, de que o interlocutor, a quem se dirigiam no singular, representava afinal uma pleiade igual em numero pelo menos ao dos exemplares do livro.

Leitor amigo: direi eu ao talvez unico que terei, se é que entre a legião dos assignantes d' «Gazeta» algum paciente e corajoso ha que o titulo do artigo não assuste e que tenha a vocação do martyrio. Quemquer que sejas, que te defrontes briosamente com a aridez do assumpto, enche-te de animo para levarmos a cabo a excursão emprehendida.

**Mercadorias de grande velocidade.**—A tonelagem transportada em 1912 elevou-se a 32:047 toneladas contra 28:050 em 1911; mais 3:997 toneladas.

Se abrangermos na comparação um periodo mais largo, encontramos 9:165 toneladas em 1892, o que re-

presenta um augmento de 22:882 toneladas em 20 annos, ou, em media, 1:144 toneladas por anno.

Em 1907 transportaram-se 19:702 toneladas, de modo que o augmento annual no ultimo quinquennio foi de 2:486 toneladas.

Está longe este trafego de ter attingido o limite do crescimento, pois o aproveitamento das condições excepcionalmente favoraveis que offerece o Algarve á cultura de fructas e legumes temporões deve originar avultados transportes.

Convem descriminar as parcelas de comestiveis que n'aquella tonelagem avultam, para avaliar a sua importancia relativa. Tomarei pois, para termo de comparação de 1912 o anno anterior e o de 1907 para o confronto abranger um quinquennio.

	1907	1911	1912
Peixe....	8:483 t	11:469 t	14:040 t
Creação....	414	446	600
Fructas e hortaliças....	1:234	2:816	4:267
Diversos....	1:818	2:226	1:066
Total de comestiveis...	11:950	16:958	19:972
» » recovagem....	19:702	28:051	32:047

Se é notavel o incremento tomado pelo trafego de peixe, muito mais o é o das fructas e hortaliças.

Nos transportes de peixe de 1912 occupa o principal logar como estação expedidora, Setubal, que figura com 8:806 toneladas, seguindo-se-lhe Olhão com 1:907, Portimão com 996 e Faro com 856.

As expedições do Algarve sommam 4:750 toneladas. Das 8:806 toneladas de Setubal foram 5:582 para Vendas Novas-transito afim de seguirem para Hespanha e para o Norte. Para as de fructas e hortaliças contribuíram as estações do Algarve com 2:825 toneladas, ou seja perto de 70 % da expedição total, quando em 1907 expediram apenas 446 toneladas, 36 % da tonelagem total. Contribuiu decerto em boa parte para este notavel incremento do trafego a ultima remodelação da tarifa que barateou muito os transportes de fructas, cujos preços eram já os mais reduzidos em linhas portuguezas.

Merecem ainda menção os transportes de metallico e valores, que attingiram em 1912, 809 contos.

No movimento de grande velocidade de estação a estação encontramos a util innovação da destrinça dos destinos das principaes mercadorias expedidas por cada estação, a que já me referi largamente no artigo anterior, mostrando as facilidades d'ella resultantes para os estudos especiaes do trafego.

Convem pôr em relevo a importancia do movimento de Lisboa, que expediu 7:358 toneladas e recebeu 8:173, contra 4:997 e 3.564 em 1907.

Vendas Novas-T expediu para as linhas do Sul e Sueste 479 toneladas e recebeu 6:442 toneladas. Em quasi todas as estações são as expedições mais avultadas que as chegadas, com excepção das do Algarve, em que o desequilibrio se manifesta em sentido contrario, salvo na de Villa Real, que expediu 477 toneladas e recebeu 1:606.

O mappa do movimento entre estações consecutivas



põe em relevo a importancia do trafego de recovagem de Setúbal e do Algarve, como o mostram algumas cifras, que transcreverei.

	1911	1912
Lisboa-Barreiro .....	13:225 t	15:651 t
Pinhal Novo-Valdara.....	14:612	18:299
Vendas Novas-Cabrella....	11:121	12:961
Casa Branca-Alcaçovas.....	7:823	9:443
Beja-Represas .....	7:632	9:093
Messines-Tunes .....	7:599	9:112
Almancil-Faro .....	5:183	6:155
Monte Gordo-Villa Real.....	1:157	1:484
Pinhal Novo-Palmella.....	10:802	12:927
» » -Aldeia Gallega..	232	317
Paião-Montemor.....	580	512
Casa Branca-Tojal .....	3:544	4:029
Borba-Villa Viçosa.....	356	446
Evora-Leões .....	313	397
Beja-Baleisão.....	1:879	1:566
Tunes-Algôs .....	2:034	2:548
Estombar-Portimão.....	522	1:631

O percurso medio da recovagem foi de 133,1 kilometros em 1912, contra 105,6 em 1907.

A receita liquida de impostos attingiu 189:066\$ ou mais 83 contos que em 1905, o que dá o augmento medio annual de 16 contos. A receita por tonelada foi de 5\$669 reis contra 5\$192 em 1907, e a tarifa media 42,7 contra 49,1.

O abaixamento da tarifa determinou pois, augmento de trafego do Algarve, que é o de maior percurso, e portanto as variações que deixo registadas.

As cobranças diversas em grande velocidade (armazenagem e diversos) elevaram-se a 5:264\$ contra 3:240\$ em 1907.

As remessas de pequenos volumes, agrupadas sob a designação de rotulos, deram os seguintes resultados:

	1911		1912	
	Peso	Import. <sup>a</sup>	Peso	Import. <sup>a</sup>
Serviço interno.....	750 t.	17:226\$	778 t.	18:143\$
» combinado..	176	2:132\$	177	2:206\$

Este trafego tem-se desenvolvido bastante, pois a grande velocidade em 1907 era representada apenas por 531 toneladas, com o rendimento de 12:489\$. As entregas no domicilio em Lisboa devem ter contribuido para este augmento.

A analyse do graphico de variação mensal das receitas da recovagem mostra que é fevereiro o mez de menores receitas (10 contos em 1907 e perto de 15 em 1912) e o maximo é o periodo de outubro a dezembro (13,5 contos em 1907 contra perto de 24 em 1912).

E' tambem notavel a elevação das receitas, que ha todos os annos em março, devida seguramente aos transportes de peixe (14 contos em 1907, mais de 21 em 1912). O periodo de maio e junho é caracterizado pela exiguidade relativa dos transportes, que pouco excedem os de fevereiro.

O exame do graphico geral das recovagens desde 1874 accusa dois periodos perfeitamente caracterizados, o primeiro dos quaes vem até 1896 e o segundo tem origem n'esse anno. E' certo que o trafego tem augmentado rapidamente de anno para anno.

A tonelagem foi com effeito a seguinte:

1874	1895	1912
4:494 <sup>t</sup>	8:177 <sup>t</sup>	35:716 <sup>t</sup>

Para tornar estes numeros comparaveis addicionei ás 33:175 toneladas de recovagens de 1912 as 2:541 de bagagens, pois as dos annos anteriores citados englobam umas e outras.

O augmento medio annual foi de 175 toneladas no primeiro periodo e 1:619 no segundo.

Vê-se pois a attenção que merece este ramo de trafego, que os barateamentos de tarifa e as maiores facilidades offerecidas pela multiplicação de comboios fizeram progredir tão rapidamente, não esquecendo a influencia, que mais adeante porei em relevo, da construcção de novas linhas.

*Pequena velocidade.* — A estatistica de pequena velocidade accusa a seguinte tonelagem:

1911	1912
555:301 <sup>t</sup>	615:940 <sup>t</sup>

Houve pois um augmento de 60:639 toneladas. Comparando os annos extremos do ultimo quinquennio, a differença é de 217:847 toneladas, o que representa o augmento medio annual de 44:462 n'esse periodo.

Convem pôr em relevo o augmento que tem tido o trafego das principaes mercadorias, para o que confrontaremos aqui, não só os dados estatisticos de 1907 e 1912, extremos do ultimo quinquennio, como os de 1890, primeiro anno completo da exploração da linha do Algarve.

	1890	1907	1912
Azeite .....	2:001 t	5:782 t	6:383 t
Adubos chimicos.....	971	16:333	85:350
Carvão vegetal.....	15:084	21:165	32:124
» de pedra.....	4:911	22:466	23:524
Comestiveis especiaes .	4:967	13:4.6	18:913
Cereaes.....	15:558	28:746	80:945
Farinhas ...	5:370	15:808	18:997
Cortiça.....	15:804	30:359	42:160
Forragens .....	2:710	18:602	41:507
Fructas .....	2:400	6:791	11:039
Gado suino (cabeças) ..	33:031	87:022	134:794
» bovino » ..	757	4:866	2:340
» cavallar » ..	1:363	4:149	8:035
» caprino e lanigero (cabeças) .....	—	12:374	10:048
Lã .....	1:850	1:661	1:785
Legumes.....	2:551	7:650	11:292
Madeiras .....	5:064	11:233	18:245
Materiaes de construcção (pedra, cal, etc).	1:571	7:080	13:203
Metaes.....	3:861	4:590	8:423
Minerios.....	23:439	18:489	56:751
Objectos manufacturados .....	2:306	10:557	20:681
Sal.....	2:219	5:124	6:918
Taras .....	3:815	6:890	8:311
Vinho e derivados....	9:629	12:227	15:937
Total da peq. veloc.	158:404	398:094	615:940

São bem eloquentes na sua concisão estes numeros, accusando o progresso economico realizado por effeito da facilidade de transportes.

Resalta, mais que tudo, a progressão correlativa dos adubos e cereaes, le do augmentado de 1890 a 1912 os primeiros 84:379 toneladas e os segundos 65:387.

O graphico respectivo põe em relevo esse rapido crescimento, que se accentuou ultimamente, desde que á rasgada e intelligente iniciativa do Sr. Alfredo da Silva se deveu a creação da importantissima fabrica das Lezírias, estabelecimento colossal para o nosso humilde meio industrial, que em 1912 expediu, pela sua estação privativa, Barreiro C. U. F., 55:761 toneladas.

O consideravel augmento da tonelagem do carvão de pedra desde 1890 accusa innegavel progresso industrial da região servida, embora seja quasi exclusivamente agricola. Tambem merece menção o progresso do trafego de gados, mercê da radical transformação da tarifa realzada em 1898 e da ligação com as linhas da Companhia Real.



O transporte de forragens, que era diminuto, attingiu consideráveis proporções; o mesmo se pôde dizer do das madeiras e dos materiais de construção, accusando maior actividade economica na região.

Os productos da exploração dos montallos (carvão e cortiça) subiram de 30:888 toneladas em 1890 a 74:284 toneladas em 1912. Nos primeiros annos de exploração das linhas do Sul e Sueste, esses transportes, incluindo o carvão de pedra, englobado na estatística com o vegetal, eram apenas de 12:000 toneladas. Sextuplicaram pois em menos de 40 annos.

Para não alongar em demasia este fastidioso artigo omitirei a analyse do mappa do movimento em pequena velocidade de estação a estação, ao qual se applicam as reflexões feitas, a proposito da grande velocidade, á separação das principaes mercadorias por destinos.

Tendo sido 1912 o primeiro anno completo de serviço das novas estações de pequena velocidade, Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo Amaro, interessa conhecer a sua quota-parte no trafego.

	Lisboa-J.	Lisboa-S. A.	Total
Expedição.....	23:076 <sup>t</sup>	13:847 <sup>t</sup>	36:923 <sup>t</sup>
Recepção.....	9:236	10:492	19:728
Total.....	32:312	24:339	56:651 <sup>t</sup>

Em 1907 a expedição de Lisboa foi de 25:461 toneladas e a recepção 5:953 toneladas: total 31:414 toneladas.

Houve pois o augmento de 11:462 toneladas na primeira, 13:775 na segunda, 25:237 no total. Este consideravel augmento resultou sem duvida das melhores instalações do serviço e do seu desdobramento.

Convem pôr em relevo as principaes expedições das duas estações.

	Lisboa-J.	Lisboa-S. A.
Comestiveis.....	4:439 <sup>t</sup>	1:333 <sup>t</sup>
Cereaes.....	653	132
Farinhas.....	174	289
Desperdicios.....	73	662
Legumes.....	1:119	98
Madeiras.....	594	1:016
Materiaes de construção..	324	642
Metaes.....	2:163	2:406
Objectos manufacturados..	6:866	2:091
Petroleo.....	185	376
Taras.....	943	209

Estas differenças de tonelagem são correlativas da localização dos respectivos ramos de commercio. Na falta de uma boa estação central, distincta da de grande velocidade—como estava planeado fazer-se no terrapleno da Alfindega e cuja construção foi impedida pela imbecil e facinorosa opposição de alguns commerciantes—capaz de supprir a deficiência da miseravel barraca do Terreiro do Paço, tem cabal justificação as duas estações privativas com a vantagem de se exercerem as operações de carga e descarga nas aguas tranquilladas das docas.

Nas recepções avultam cerca de 2:100 toneladas de palha em Lisboa-J. e 3:700 em Lisboa-S. A., e 1:200 e 3:600 de cereaes. A palha e cereaes representa, pois, respectivamente, 36 e 70 % das recepções.

Tendo sido as novas estações abertas apenas em 1911, o seu movimento está em começo, sendo de esperar que para ellas se desloque parte do do Barreiro, com augmento de receita da via fluvial.

Já em 1911 Lisboa-J. teve 13:819 toneladas e Lisboa-S. A. 7:410 a que ha que juntar 26:048 de Lisboa-T. P., sommando tudo 47:277 toneladas.

O augmento foi pois, em 1912, 9:374 toneladas, ou 20 %, tendo sido de 11 % apenas essa percentagem no conjuncto dos transportes de pequena velocidade.

O movimento de transmissão em pequena velocidade, foi o seguinte em 1907 e 1912:

	Lisboa-T.		Vendas Novas-T.	
	1907	1912	1907	1912
Exportação ..	17 t	1:469 t	22:101 t	65:406 t
Importação ..	22	1:025	16:736	25:341
Total.....	39	2:494	38:837	90:747

E' interessante seguir a progressão do trafego combinado desde 1905, primeiro anno completo de exploração da linha de Vendas Novas.

	Lisboa-T.			Vendas Novas		
	G. V.	P. V.	Total	G. V.	P. V.	Total
1905.....	—	2	2	1:968	30:615	32:583
1906.....	10	25	35	2:599	35:671	38:270
1907.....	14	40	54	3:333	38:838	42:171
1908.....	68	78	146	2:604	41:685	44:289
1909.....	42	143	185	3:819	46:048	49:867
1910.....	138	2:009	2:147	4:413	47:417	51:830
1911.....	189	1:154	1:343	5:092	67:916	73:008
1912.....	119	2:494	2:613	6:921	90:747	97:668

E' na pequena velocidade de Vendas Novas-T, que se nota maior differença desde 1911.

Com effeito, tendo havido o augmento de 12:351 toneladas de 1905 a 1910, ou 3:600 por anno, houve de 1910 a 1912 o de 43:326 toneladas, ou 21:600 por anno.

Contribuiu para este augmento a expedição de adubos do Barreiro C. U. F., representando 17:313 toneladas, mas, se os abatermos á tonelagem de 1912, ficarão ainda 73:424 toneladas, ou mais 26:017 que em 1910, a que corresponde o augmento annual de 13:000 toneladas em vez de 3:600 do quinquennio anterior.

Ha pois, desde 1911, mercadorias, sobre tudo cereaes, palhas e carvão, não destinadas ao Norte, que preferem a via do Setil á do Barreiro. Nos trigos houve o augmento de 5:600 toneladas em relação a 1910.

A receita, liquida de impostos, da pequena velocidade foi de 1.085:129\$045, ou 1\$695 por tonelada. O percurso medio foi 134 kilometros, a tarifa media 12,6 reis.

Em 1911 a receita por tonelada, o percurso e a tarifa media foram sensivelmente eguaes (1\$694<sup>rs</sup>, 1-133, km. 1-12, <sup>rs</sup> 7).

A receita foi de 976:929\$420, tendo pois havido o augmento de 108:199\$625.

O mappa do retorno de taras vazias accusa 1:251 toneladas, rendendo 1:629\$ e o das armazenagens e diversos 28:470\$.

Do mappa do numero de expedições effectuadas constam 112:639 pela tarifa especial n.º 8 (pequenos volumes), 193:371 de grande velocidade, 194:018 de pequena velocidade.

No final da estatística de pequena velocidade figuram os costumados mappas de movimento de trigos e adubos por Barreiro e Setil.

Para terminar a analyse da estatística, falta referir-me aos graphicos respectivos e ao mappa das toneladas de pequena velocidade que passaram entre estações consecutivas.

As considerações que elles suggerem tornariam porém este artigo de tal modo longo, que prefiro deixá-las para outro numero.

J. Fernando de Souza.



## OS NIVEIS DA VIDA

331.1 + 331.89

Na lucta entre os que possuem o superfluo e os que a elle aspiram dão-se conflictos que hoje se intensificam até á reacção brutal ou até á da recusa collectiva de trabalhar.

Ainda está por apparecer a formula por meio da qual Sieyès exprimiu as causas da Revolução Franceza. Na sua



forma vaga, n'aquelle *nada e tudo* com que o oratoriano de Fréjus exprimiu a historia do terceiro Estado e as suas aspirações, estão no emtanto englobadas, a vida e as aspirações da classe operaria.

Mas o que é uma classe?

São quasi comprehensíveis com o antigo regimen e os seus tres braços: o clero, a nobreza e o povo, cujos direitos eram diversos e cujos encargos differiam tambem. Em Portugal, a casa dos Vinte-e-quatro constituia as classes que formavam para Lisboa, pelo menos, o braço do povo, mas n'elle deixavam de ter intervenção no que se referia a representação em côrtes, algumas das que se faziam representar na procissão do *Corpus-Christi*.

Analogamente, os braços do clero e da nobreza, dividiam-se tambem em categorias.

Não era permittido o ingresso nas ordens senão a determinados individuos de certas castas, quando no seculo XII se instituiu a dos franciscanos, com São Francisco de Assis, a ordem mendicante, a ordem do povo.

O professor Gustavo Schmoller, da Universidade de Berlim, demonstrou que, a despeito da sua organização, as corporações religiosas do catholicismo estavam condemnadas a perder a direcção espiritual dos povos, por não poderem constituir uma classe progressiva, graças á invariabilidade da regra, e, na mesma ordem de ideias, o celibato dos padres catholicos impediu a instituição de uma classe predominante.

No emtanto, convem objectar que o livre exame reduz tambem em forte progressão a influencia do clero lutherano e calvinista.

No clero havia, no antigo regimen, classes cuja influencia social era diversa, como se comprehende observando as ordens fidalgas e as ordens mendicantes, e o mesmo se dava com a nobreza, até que, no dizer de Rogerio Picard, já no seculo XVIII, os economistas oppunham as classes *disponíveis ás industriosas*, as que *possuam ás salariadas*, as *ricas ás pobres*. «Estas tres series de opposições, escreve aquelle auctor, correspondem a distincções fundadas sobre a consideração da attitudé tomada por estas classes, quer na producção, quer na distribuição, quer no consumo».

Mas quando uma sociedade não está hierarchizada, como distinguir e definir uma classe?

Não se comprehende que ella exista sem que tenha consciencia de si propria e do logar que occupa relativamente a outras, e, de resto, esta concepção mal pôde conceber-se, a não ser como instantanea e correspondendo ao que pôde chamar-se talvez a consciencia collectiva.

Assim, por exemplo, n'uma sociedade profundamente religiosa, o bem supremo deve ser a entrada em relações de cada vez mais intimas com a Divindade, realizando certos ritos, cujo privilegio compete ao grupo mais elevado. N'essa sociedade, o logar dos diversos grupos seria determinado pelo grau da sua participação na vida religiosa.

Analogamente, se o fim principal de uma sociedade fôr a sua organização e o estabelecimento do seu poder politico, o objecto principal dos que a constituem deve ser a occupação de cargos administrativos com o fim de mais e mais influenciar na vida publica, de modo que á medida que mais se subir na hierarchia social maior extensão terão os direitos politicos.

Quando intervierem as preocupações do lucro em logar primordial, o poder pecuniario dos cidadãos, isto é, o dinheiro que possuirem e as maiores faculdades de o adquirirem, é que hão-de fixar o logar de cada classe.

Nas sociedades puramente guerreiras e nas essencialmente intellectuaes, os bens que correspondem á mais elevada hierarchia não se parecem com os que dominam nem na sociedade religiosa, nem na politica, nem na dos argentarios.

Mas o facto é que só em dados instantes uma socieda-

de se pôde considerar segundo as classificações acabadas de enumerar; no emtanto o que se deduz de todas ellas é que a aspiração é sempre uma unica que Halbwachs exprimiu pela «vida social mais intensificada que se possa representar».

Como todas as formulas sociaes, tem esta o defeito de não caracterizar as classes nem sequer de permittir defini-las, porque, ao representar cada uma de ellas, deve deparar-se a ideia de uma profissão e a de um conjunto de despesas, ou, o que é o mesmo, a situação do homem na sociedade e o grau da sua participação na vida collectiva.

Por esta forma, os niveis da vida corresponderiam a graduações cada vez mais elevadas, impondo maiores responsabilidades, exigindo mais intensa preparação e maior esforço á medida qua se subisse na escala social.

Mas, segundo o economista allemão Frederico Engel, o homem deve considerar-se como um machinismo, que corresponde a um capital inicial de producção e cujo trabalho reproductivo deve ser tanto melhor remunerado quanto mais custou a produzir. N'esta ideia simplista facil seria aquilatar o trabalho e integrar os individuos na classe para que se prepararam, se não succedesse que taes classes hoje predominantes, porque assim o exige o meio, amanhã terão que descer para um nivel subalterno, embora o não façam sem reagirem, e tanto mais intensa será a lucta quanto mais bem diferenciadas estiverem as caracteristicas sociaes da classe que outras procuram supplantar.

Assim consideradas as classes, tem razão Gustavo Schmoller em caracterizá-las pela hereditariedade, mas talvez se não encontre no mundo civilizado uma exemplificação justificativa do criterio do professor berlinez, e por certo que totalmente desconhecido é no regimen que os economistas seus conterraneos denominam da empreitada (*Unternehmung*).

Por isso Karl Bücher sustentou que é por os homens possuirem certa «força pecuniaria», que podem escolher dadas profissões e preparar-se para as exercerem. Os homens das mais diversas profissões encontram-se reunidos nas mesmas classes, mas o que se representa principalmente quando se falla da graduação social de um grupo de homens é a sua riqueza, isto é, o conjunto das suas despesas habituaes, dos bens que podem proporcionar a si proprios, graças aos seus rendimentos.

N'essas circumstancias, a lucta entre os que possuem e os que aspiram a possuir, torna-se mais aspera, e é então que as reacções se dão violentas e por vezes ferozes.

Nas sociedades desorganizadas, nas que buscam a formula da sua estabilização, é precisamente onde mais violentas se tornam as acções e reacções indicadas, ou tambem nas epochas em que não surge um grande interesse unico orientador da humanidade.

No emtanto, é precisamente n'essas epochas perturbadas e n'essas sociedades que procuram estabilizar-se, que se elaboram as novas syntheses de modernos direitos desconhecidos nos codigos, orientações de moral inconcebíveis em estados anteriores de civilização.

Ora no regimen capitalista em que vivemos, ou regimen de empreitada, como lhe chamam os Allemaes, vemos que os grandes empreendimentos carecem de numerosos agentes que tem que distribuir-se, segundo uma divisão de trabalho, de cada vez mais rebuscada.

Assim se perde um dos prazeres do trabalho, que o velho Fourier encontrara na variedade, mas succede que se falhar esse agente, ao mesmo tempo receptor de um impulso e transmissor de um movimento, a vida social logo se resente.

Então surge ou a doutrina do *laissez faire, laissez passer*, da velha economia politica de Bastiat, ou o intervencionismo, ou transe preconizado pelos socialistas como remedio para todos os males sociaes.

Aqui ha que ter em conta as modalidades de pensamento dos povos e das raças e as influencias ancestraes.



E' precisamente o que não fazem os que transplantam para um meio socialmente atrasado, o que se pratica n'outro industrialmente mais adeantado e onde o dever social é diversamente comprehendido.

Duas greves se deram quasi que ao mesmo tempo, uma em Portugal e outra na Inglaterra.

Emquanto entre nós se praticavam depredações, attentados contra pessoas, violencias, ameaças e finalmente actos de egoismo que hão-de ser o fermento de futuros conflictos, em Inglaterra verificava-se tranquillamente se eram ou não justificadas e principalmente se eram oppor-tunas as reclamações dos descarregadores de carvão.

Convencidas as classes que soffriam com a greve, que ella causava á vida social prejuizos muito superiores aos beneficios que resultariam para os grevistas, os estudantes, os caixeiros, n'uma palavra, os menos trenados para o serviço de descarregadores de carvão, foram espontaneamente substituir os reclamantes, e estes não só respeitaram a liberdade de acção dos que procuravam substitui-los, mas, percebendo quanto era impopular o seu modo de proceder, submeteram-se, procurando disciplinadamente o modo de fazerem valer o que entendem ser os seus direitos.

Ha dois annos, surgiu em Lisboa uma greve de uma das companhias que mais antipathicas são ao Lisboeta, porque depois de monopolizar os transportes em commum por todos os methodos que não sejam os de tracção animal, até estes tem procurado destruir.

Motivos de sobra tinha o pessoal d'aquella empresa para fazer reclamações, castigos lhe eram inflingidos que ultrapassavam a medida do delicto commettido, mas em lugar de pôrem em evidencia as razões que os levavam a reclamar, aproveitaram uma futilidade como causa da greve e manifestaram o egoismo de uma associação de classe que procurava obter a representação exclusiva do pessoal, que nem todo estava n'ella associado.

As violencias, as ameaças, as depredações tinham coactos alguns dos elementos ponderados que entendiam justas precisamente as reclamações de que o publico não tinha conhecimento, e assim conseguiu tornar-se sympathica ao espirito do Lisboeta uma companhia que felizmente não teve porém a habilidade de se aproveitar da aura então obtida para alcançar vantagens a que aspira.

De facto, o primeiro acto que praticou foi um protesto por se ter consentido que n'uma epocha anormal se consentissem os recursos a meios de tracção, para transportes em commum que ella estava inhibida de explorar.

Depois organizou um novo contracto com a camara municipal, em que mais odioso tornou o monopolio que explora, e por felicidade tal contracto não teve andamento graças a circumstancias que talvez se não reproduzam no futuro.

Semelhante egoismo capitalista é porém a contra-partida do egoismo do operariado, que não procura apreciar a viabilidade das suas reclamações e pretende obtê-las pela violencia.

Para isso, as associações de classe, em lugar de serem as orientadoras dos interesses communs, procuram tambem alcançar o monopolio de serem ellas as que ministrem exclusivamente o pessoal ás grandes administrações ferro-viarias e fabris, não consentindo a existencia do operario não syndicado, e, de esta maneira, o fermento de novos conflictos existe, enquanto se não assentar no livre jogo do contracto de trabalho.

Este porém é que deve inspirar-se em principios verdadeiramente equitativos, e n'elle será bem aceita a intervenção apenas officiosa em favor de todo o operario syndicado ou não. Em vez do salario de fome, *salairé de famine*, como dizem os Francezes, o que permita ter em conta o esforço anterior e a reserva para os casos de doença, incapacidade de trabalho, inlabor involuntario e inhabilidade, representaria a formula de Engel, que Bella-

my poetizou generalizando-a a todos pelo facto de pertencem á comunidade social.

Muitas são as razões que tornam inaceitaveis por phantasista a ideia de Bellamy de estabelecer a conta-corrente individual a cada homem, que seria premiado com tantos tempos de descanso quantos os beneficios que tivesse trazido á comunidade.

Não viu este socialista norte-americano que um descobrimento nunca surge como a Minerva toda armada sahindo da cabeça de Jupiter.

Grandes são por exemplo os beneficios que deve já a navegação á telegraphia sem fios, mas sem os trabalhos de Hertz, sem o tubo de Branly, não poderia Marconi realizar a sua grande descoberta. Qual é porém a parte que cabe a cada um de estes sabios? E se mais longe se levasse a analyse, quantas reivindicações de prioridade não surgiriam ainda.

A formula commodista hoje aceita por todos, que o auctor d'um descobrimento é aquelle que de elle soube tirar as maiores consequencias, resultaria injusta, visto que em anteriores verdades se appoiou para descobrir aquellas que aperfeiçoaram as já existentes.

A camara-clara de Wollaston é incontroversamente a base da photographia, juntamente com a observação do ennegrecimento dos saes de prata pela luz, mas a serie de inventos taes como a reproducção das imagens no papel, devida a Talbot, a applicação dos saes de bromo que permitem a fabricação industrial das chapas, devida a Poitevin, os *films* substituindo o vidro pesado, volumoso, quebradiço e exigindo ainda a camara-escura para carregar a machina photographica, a substituição da *detective* pelo *kodak*, tudo são descobrimentos que permitem um maior numero de gosos e de vantagens á humanidade, mas que se não possuiriam ainda se não se tivessem realizado as descobertas de Niépce e de Daguerre.

Hoje o relevo na photographia só se obtem geralmente com o calleidoscopio, que é incommodo e pouco portatil, mas já são apreciaveis as tentativas que se teem feito com o emprego dos prismas e a correlativa demora das ondas luminosas. Certamente que por ellas se conseguirá a fixação das côres, que tão bellas se observam no vidro despolido da machina photographica.

Taes resultados augmentarão o ambito dos conhecimentos da humanidade, permittirão que o sol reproduza as pinturas que ornamentam os museus mais ricos do mundo, e que possa a humanidade toda inspirar-se na noção do bello que de ellas se evolva.

Os mais raros matizes das flôres serão reproduzidos com todo o rigor e com toda a belleza nos compendios de botanica, os sitios mais encantadores da terra poderão ser por todos admirados em imagens onde a coloração e o relevo dêem a perfeita noção da realidade, mas para tal se conseguir, para que a humanidade possa gosar, por assim dizer gratuitamente, semelhantes bens, foram precisos todos os resultados até agora obtidos, e ha de ser preciso passar por todos os estadios que pouco e pouco hão de approximar as reproducções incompletas da actualidade, da perfeição a que por enquanto aspiram tão sómente.

Certamente que esses esforços correspondem a muitas tentativas abortadas, hoje possiveis no regimen da *Unternehmung*, mas que se tornariam impossiveis na organização social de trabalho obrigatorio em favor exclusivo da comunidade, a menos que se não admittisse como classe á parte, e classe fechada, a dos inventores.

Ora, estes nem sempre teem preparação scientifica integral, porque, se a possuissem, veriam mais as difficuldades do empreendimento do que o fim que se propõem realizar, mais os obices resultantes dos meios a que podem recorrer do que a conjugação de elles para o resultado a que visam.

Por isso os problemas sociaes, os problemas resultan-



tes do industrialismo, do trabalho e da previdencia social não podem resolver-se por formulas *a priori*, nem pela violencia, quer do capitalismo, quer do syndicalismo.

Tem que entrar-se n'elles com todos os factores, considerá-los e pesá-los por assim dizer, para que se fixem como infinitamente pequenos de diversas ordens, e só assim se conseguirá comprehender e definir os niveis da vida em cada classe; só assim se poderão distribuir as classes para cada pequeno periodo da historia, e n'elles determinar o salario minimo, que depende de factores variadissimos e cuja importancia se altera com descobrimentos que dia a dia apparecem.

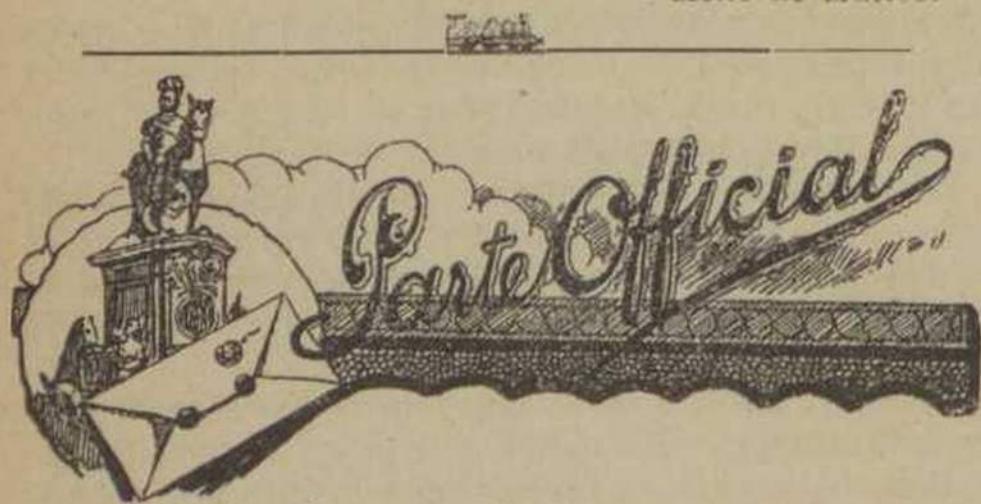
Uma auctoridade que não deve ser suspeita aos que sonham com uma sociedade não capitalista, Karl Marx, affirmou e com razão, que os maiores revolucionarios são os inventores, porque são elles que alluem com os seus descobrimentos os fundamentos do direito e ás vezes da moral.

De facto, os transportes ferro-viarios obrigaram a admittir em toda a parte os direitos de transito, attenuando-os por vezes tanto, que desaparecem, para evitar a demora de apreciações aduaneiras, em paizes que os artefactos apenas atravessam correndo, em muitas dezenas de kilometros á hora.

A transmissão da energia a distancia discute o fundamento das leis ribeirinhas, dos direitos de riparidade, e as espheras de acção individual da velha philosophia juridica estão soffrendo a critica dos novos modos de aproveitamento da energia das aguas correntes.

A fiscalização aduaneira nas fronteiras e o direito fiscal correlativo hão de transformar-se com os *avions*, com a navegação aerea e as ideias absolutas do livre cambio e do proteccionismo hão de amoldar-se aqui ainda mais do que nos caminhos de ferro a formulas novas, que hão de alterar assim ainda uma vez os niveis da vida, que, segundo se vê, nunca pôdem senão representar uma curta epocha, um como *relampago* na vida da humanidade.

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente o projecto do segundo lanço da 3.ª Secção da linha de Évora a Ponte do Sor, datado de 30 de Junho do ano findo, na extensão de 28:298,™10, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 30 de Janeiro último, aprovar o mencionado projecto e respectivo orçamento na importância de 382.510\$.

Paços do Governo da República, em 7 de Fevereiro de 1914.—  
O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

#### Direcção Fiscal da Exploração de caminhos de ferro Concurso

Até o dia 27 de Fevereiro próximo, a contar da presente data, está aberto concurso documental e de provas escritas para o provimento dum lugar de inspector fiscal do tráfego desta Direcção.

Conforme dispõem os artigos 40.º e 68.º da organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal, aprovada por decreto de 7 de setembro de 1899, só podem concorrer.

a) Os inspectores do movimento e tráfego e os chefes de estação de 1.ª classe dos caminhos de ferro do Estado;

b) Os chefes de estação de 1.ª classe dos caminhos de ferro explorados por companhias;

c) Os fiscaes do movimento e tráfego;

d) Os actuais chefes de circunscrição do movimento e tráfego. Os concorrentes tem de apresentar, para serem admitidos, bons atestados, passados pelos respectivos directores.

As provas escritas que, nos termos do artigo 40.º, tem de ser prestados pelos concorrentes admitidos, terão lugar depois de 27 de Fevereiro, em dia e hora que oportunamente se designará; serão reguladas pelas instruções que estarão patentes na sede desta Direcção, e versarão sobre assunto de serviço que, nos termos do n.º 1.º do artigo 21.º, da já citada organização, seja da competência dos inspectores fiscaes do tráfego.

Os requerimentos serão entregues na secretaria da Direcção, Largo da Abegoaria, 29, 1.º, todos os dias úteis, desde as dez ás dezasseis.

Secretaria da Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de ferro, em 29 de Janeiro de 1914.—O Engenheiro Director Fiscal, Policarpo José da Costa Lima.

## O BAIRRO «EUROPA»

### Uma boa iniciativa gorada

Muito bons economistas da nossa terra se teem occupado, a miudo, da falta de criterio, dizem, com que as pessoas que podem capitalizar algumas economias, as empregam em fundos publicos ou valores facilmente negociaveis nas bolsas, portuguezas ou estrangeiras, em vez de os applicarem na fundação de novas industrias ou no desenvolvimento das existentes ou em boas iniciativas, muito productivas, asseguram, de que o paiz carece.

E sobre este thema se desenvolve uma grande symphonia, nem sempre harmonica, em que os tympanos vibrados pelo patriotismo, atroam os ares e o naipe dos violinos solta lamentos, justamente porque os *metaes* se retrahem de concorrer para o bem da patria.

Ora se bem que isto tenha succedido desde longos annos, e nós proprios não temos deixado de, uma vez ou outra, tomar parte n'esses concertos, é certo que muito se deve ao systema que persistentemente se encontra nas nossas administrações publicas, de se dificultarem as grandes—e até as pequenas—iniciativas, pondo-lhes entraves; até parece que só pelo gosto de as contrariar.

A arvore chamada *empata* medra frondente no nosso paiz, suffocando os roseirae que teem o arrojo de querer vicejar.

Por isso quem reune algum peculio prefere empregá-lo em papéis que, dando um juro certo, teem facil realização de capital, a arriscá-los aos azares de qualquer empresa que, embora de sorridentes promessas, fica dependente do respeitavel *empata* official, e portanto ameaçada de representar pura perda de capital e lucros.

Isto dizemos exemplificando-o na grande iniciativa que representava o *Bairro Europa*.

Contemos a historia d'esta infeliz iniciativa em que a ingerencia do *empata official* exerceu, mais uma vez, os seus perniciosos effeitos, prejudicando os que alli empregaram os seus haveres, prejudicando a cidade, prejudicando a camara, os empreiteiros de construção, os architectos, as industrias decorativas, os operarios de construção, os fornecedores de materiaes, a cidade toda, tudo, para satisfazer caprichos ou vaidades irritadas contra o facto de haver em Lisboa quem se arrisque a... ter ideias boas e favoraveis para o paiz.

Em maio de 1902 annunciou-se a venda judicial de uma grande propriedade no Campo Grande, occupando quasi toda a parte desde a estrada de Palma até á de Telheiras e desde a rua Occidental do Campo até á Azinhaga dos Ameixiaes, com uma area de uns 340.000 metros quadrados.

Algumas pessoas lembraram-se de comprar esses terrenos e fazer d'ellés um bairro.

A propriedade foi á praça por 100 contos e reunidos



varios individuos resolvem-se concorrer ao leilão. Arrematou-se por mais um tostão, e com a contribuição de registo e mais despesas, ficou por uns 113 contos. Era barato e dava margem para o que se projectava: fazer alli um grande bairro elegante, um verdadeiro melhoramento para a capital.

Todos os 113 contos foram pagos pelos socios, estabelecendo-se, em contrario do que se faz, em geral, na fundação de companhias, que não haveria privilegios nem beneficios de especie alguma para os fundadores. Era, portanto, uma sociedade absolutamente honesta, exemplar.

Logo na primeira reunião dos socios se tratou do titulo que se poria ao bairro, havendo diversos alvitres, entre os quaes se lembrou que sendo a propriedade chamada «dos Pimentas» este titulo se conservasse.

Alguem propoz então que se lhe chamasse Bairro da Europa; que ás ruas se dessem os nomes de todos os paizes europeus, quanto possivel segundo a sua importancia e posição geographica. Foi approvedo, e assim, ao mesmo tempo que se dava ao bairro um titulo pomposo e moderno, correspondiamos á amabilidade de alguns d'esses paizes, como a França, que tem em Paris a sua rua de Lisboa, a Inglaterra, que tem em Londres a Portugal-street, etc.

Alem d'isso cortavamos de vez as aspirações de se baptizarem as ruas com os nomes de sujeitos, até dos fundadores do bairro, que não se sentiam lisonjeados por passar á posteridade dando o nome a qualquer travessa.

Um mez depois, o distincto engenheiro Sr. Oliveira Simões apresentava o projecto do bairro, que ficava uma obra excellente.

A planta foi, com effeito, muito bem estudada, satisfazendo todos os requisitos.

Longitudinalmente tres avenidas «Portugal», «França» e «Italia», no alto as ruas da Noruega, da Suecia, da Suissa, e descendo d'ahi as ruas de Inglaterra, da Allemanha, da Austria-Hungria, Belgica, Hollanda, Hespanha, Russia, Servia, e nêem a Turquia esqueceu.

As avenidas teriam 25 metros de largura, com placa no centro; as ruas, 20, 15 ou 12 metros, e ainda se exigiria dos proprietarios, que mandassem edificar alli os seus predios, que deixassem em frente d'estes uma fachada de 5 metros, ajardinada, o que dava ás ruas ainda maior largura.

Era um bairro ideal, todo verdura e edificações elegantes; um bairro onde era natural que o corpo diplomatico fizesse construir luxuosas vivendas, uma nota distincta para a nossa capital.

Mas logo que se apresentou a ideia á Camara, viu-se que lá se torcia o nariz!

Era isso devido a exaggeradas exigencias da companhia?

Absolutamente nada. O terreno mede uns 340.000 metros quadrados e a companhia reservava para si 200.000 e dava perto de 140.000 á Camara, á cidade, para seu gozo e alargamento.

Parecia que isto devia bastar; mas a sociedade dava mais: dava as ruas feitas, completas; a Camara só tinha que conservá-las, que illuminá-las, e para isso recebia os addicionaes sobre as contribuições dos moradores, o que seria uma verba importantissima.

Pois, como dissemos, os narizes camararios torceram-se. Houve quem receitasse um remedio efficaz para esta affecção nasal, mas os promotores, vaidosos da sua obra e ciosos da sua justiça, não quizeram mandar aviar o receitauario.

Foi a sua perda.

Pouco depois apparecia a famigerada ideia d'um grandioso parque florestal que englobaria os terrenos do bairro e iria por ahi fóra, deixando a perder de vista o Bosque de Bolonha, o Prater, de Vienna, o Yellowstone, dos Estados-Unidos.

Começou então a bella situação: a Camara dizia que queria o parque, mas não tinha dinheiro para o fazer; e não deixava fazer o bairro, porque queria o parque, e não desistia do parque para entrar o bairro; e o parque não se fazia, mas o bairro tambem não.

E assim estiveram os iniciadores seis annos até que veio uma Camara republicana, em 1908, da qual chegaram a esperar justiça.

Mas qual?! Esta, com um excesso de zelo que chega a ser furia, só consentiu que se construísse o bairro em taes condições que de novo a sociedade teve que desistir.

Imagine-se que impunha que se lhe desse um exercito de seis fiadores... não se sabe de quê, e feitas as ruas teria a sociedade que lhe dar 1\$600 reis a 2\$000 reis por metro quadrado, a titulo de capital para com o juro pagar as despesas de conservação.

Ora, pelo projecto, a sociedade dava á Camara uns 130.000 metros quadrados de ruas, feitas e completas, isto é, alargava-se a cidade em 5 kilometros de bellas ruas largas, arborizadas. Pois a Camara queria que se lhe dessem ainda 208 a 260 contos, para ella acceitar aquella offerta.

Lembra até o Gallego a quem o patrão quiz dar de jantar, e lhe perguntou:—*E o xenhor quanto me paga?*

Para pagar esta exorbitancia á Camara e pagar a construção das ruas, havia que dispendir nada menos que 700 contos, que, com os 113 que o terreno custou, prefazem 813, isto é, precisar-se-hia vender todos os 200.000 metros, *todo o terreno*, a 4\$065 reis o metro, *em media!* Ora quem é o desvairado que imagina isto possivel?

Por estas razões foi resolvido na ultima reunião da assembleia a liquidação da companhia, e a venda do terreno em talhões, para hortas; e assim, onde deviam elevar-se luxuosos palacios e bellas avenidas, só brotarão couves e nabos. E' evidentemente uma vantagem... para o mercado da Praça da Figueira.

O terreno todo vendido assim, mesmo a preço baixo, dará o capital, e uma parte do juro, de que, em 12 annos os accionistas apenas receberam 10 por cento; e poupam-se riscos e incommodos.

Se n'esse prazo o capital invertido no bairro estivesse empregado em quaesquer titulos, á modesta taxa de 5 por cento, os 113 contos elevar-se-hiam hoje a 202:931\$728 reis; cada acção cujo valor facial—que foi pago em dinheiro e de prompto, quando se constituiu a sociedade—porque n'ella *não ha uma só acção beneficiaria*, um ceitil de capital figurado—é de 100\$000 reis, representa hoje o valor de 100\$000 + 79\$585.

O bairro daria trabalho a centenaes de operarios, os 5 kilometros de ruas permittiriam a construção de 600 predios, que á media de 25 contos, teriam uma valorização de 15:000 contos, e o valor locativo, reputado mesmo em 5 %, elevar-se-hia a 750 contos annuaes, dos quaes o Estado teria de contribuição predial, calculada na base de 15,447, cerca de 116 contos annuaes; a contribuição de registo, só sobre o terreno, dar-lhe-hia mais de 50 contos desde já, fóra a transmissão futura dos edificios, que, calculada em 50 %, em 20 annos representava 600 contos.

A Camara, cobrando os seus addicionaes, não teria menos de 40 contos por anno, que lhe davam para conservação, limpeza e reparações de todos os 130:000 metros de ruas, não á razão de 80 reis que ella diz lhe custa este encargo, mas a quasi o quadruplo, a 307 reis.

Mas com o seu inconcebivel excesso de zelo, terá que contentar-se com a miseravel particula que lhe cabe, continuando o terreno em propriedade rustica.

Acapital perderá um bello bairro e um bom melhoramento, o Thesouro perde, a Camara perde, tudo perde, porque esta preferiu matar a gallinha dos ovos d'ouro, ainda antes d'ella passar de pequena pintainha.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Restabelecimento de serviço nas linhas hespanholas

Já se acha restabelecido o serviço nas linhas hespanholas, que se encontravam interrompidas pelas neves, conforme referimos no nosso ultimo numero.

## Temporada de banhos e aguas thermaes

Pelas diferentes administrações de caminhos de ferro tanto portuguezes como hespanhoes, já se está tratando do estudo do serviço especial de bilhetes a preços reduzidos para a temporada de banhos e aguas thermaes em Portugal.

Ao que nos consta pensa-se em estabelecer serviço quasi identico ao do anno findo, apenas com algumas modificações benéficas para o publico, e que a experiencia tenha aconselhado.

## Linha de Espinho a Vizeu

Acha-se finalmente concluida a linha de Espinho a Vizeu, da Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga.

Com a abertura no dia 5 do corrente á exploração das estações de Banho e S. Pedro do Sul, da paragem de Real e do apeadeiro de Mossamedes, ficou definitivamente ligado o serviço de Vizeu até Espinho.

Pela riqueza e fertilidade da região atravessada por esta linha onde um grande numero de industrias, que hoje já teem uma relativa importancia, se hão de fatalmente desenvolver com as relações que lhes traz o caminho de ferro, póde-se sem receio de errar, assegurar um prospero futuro á linha do Valle do Vouga.

## Linha ferrea de Argamasilla a Tomelloso

Foi ultimamente aberta á exploração uma nova linha ferrea hespanhola, que partindo da antiga estação de Argamasilla de Alba, situada na linha de Alcazar a Ciudad Real, vae até a estação de Tomelloso.

A antiga estação de Argamasilla de Alba passou a ter a designação de Cinco Casas, passando aquella denominação a pertencer a uma estação da nova linha que dista d'aquella 14 kilometros.

As duas estações da nova linha—Argamasilla de Alba e Tomelloso—prestam todo o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade.

## Feira e Semana Santa em Sevilha

A Companhia Portugueza está estudando de accordo com a Companhia hespanhola de Madrid a Saragoça e a Alicante, o serviço especial de comboios especiaes e bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, a estabelecer por occasião da grande feira annual em Sevilha e das festividades religiosas que n'aquella linda cidade se costumam realizar por occasião da Semana-Santa.

Sevilha é uma verdadeira tentação para os Portuguezes que todos os annos alli accorrem em grande numero a gosar uns dias de alegria, para o que bastante teem concorrido os caminhos de ferro com as reduções nos bilhetes de ida e volta que costumam estabelecer.

Este anno é, pois, de esperar que essa affluencia de forasteiros á formosa rainha do Guadalquivr, como lhe chamam, não seja em nada inferior á dos annos transactos.

## Diversas tarifas e ampliações de outras

Damos hoje como annexos nada menos de 12 documentos para as collecções dos nossos assignantes, constando do seguinte:

**Minho e Douro.**—Tarifa especial 22 de grande velocidade para transporte de generos frescos e demais comestiveis, em vagões frigoríficos.

É uma tarifa identica á n.º 27 da Companhia Portugueza que, no anno passado, distribuimos com o nosso numero 617.

**P. H. F. 6** para bilhetes circulatorios em Portugal, Hespanha e França, tambem identica á que distribuimos com o numero 625.

**Aviso ao Publico**, ampliando a tarifa P 5 de grande velocidade bilhetes de excursão. A seguir tambem distribuimos igual aviso da Direcção do Sul e Sueste, para esta ampliação á tarifa que, n'aquellas linhas e nas das Companhias, tem a designação de P. 4.

**Sul e Sueste.**—Alem do aviso anterior, a tarifa n.º 11 de grande velocidade, egualmente para generos frescos como a do Minho e Douro, acima citada.

**Companhia Portugueza.**—**Aviso B. 2296** sobre transportes de sal, pela tarifa N. B. 6.

**Aviso 2298.** 1.º additamento á tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade sobre transportes de vidro em obra de Monte-Real a Monte-Redondo para exportação por Lisboa, Porto e Leixões.

**Aviso 2299.** 2.º additamento á tarifa n.º 10 de pequena velocidade, ampliando-a ás duas estações do anterior.

**Aviso 2300.** Identico aos do Minho e Sul sobre a tarifa P. 4 a que acima nos referimos.

**Aviso 2303.** Adoptando a forma de considerar leitões ou porcos, os suínos que sejam apresentados a despacho.

**Aviso 2394.** Additamento á tarifa 14 de grande velocidade sobre reembolso, em caso de morte de um assignante, de parte do preço do bilhete de assignatura.

**Beira Alta.**—1.ª ampliação á tarifa 9 de pequena velocidade para transporte de vinhos por vagão completo, entre as estações de Celorico e Villar Formoso e as de Figueira a Villar Formoso.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Instrução Commercial Superior.**—Do nosso velho amigo Sr. Rodrigo Affonso Pequito, distincto lente do Instituto Superior Technico, rebebemos impresso o discurso por elle proferido na abertura das aulas do Instituto Superior de Commercio.

É um trabalho interessante em que se passam em revista os principios e os resultados das instituições similares no estrangeiro, e se estabelece, de uma forma clara, o serviço que o novo Instituto vem prestar no nosso paiz.

Agradecemos a remessa.

**«Anuario Commercial de Portugal»**, 2 volumes, o primeiro de Lisboa, e o segundo das Provincias, cada vez mais desenvolvido, d'esta vez brilhantemente accrescentado com boas cartas das principaes cidades do paiz; com informação minuciosa e refundida no capitulo das moradas; e sempre cuidadosamente elaborado, graças á intelligente direcção do nosso velho e querido amigo Caldeira Pires.



# O contracto dos electricos

Começamos hoje a publicar o longo e bem elaborado Parecer da Comissão incumbida de estudar entre a Camara Municipal de Lisboa e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, o projecto de contracto, documento a que nos referimos no numero passado.

Por elle se vê quanta razão tivemos para combater a infeliz negociação, feita por uma comissão da anterior comissão administrativa do municipio.

E evidencia-se tambem quanto a nova comissão d'este parecer foi minuciosa, imparcial e prudente na defesa dos interesses publicos.

Annexos a esse relatorio ha ainda uns cariosos mappas comparativos dos preços das carreiras actuaes, com as que ficariam pelo projecto do contracto, pelos quaes se vê que se em alguns casos se dava um barateamento do transporte, em muitos o publico ficava pagando ainda mais do que hoje.

## SENHORES VEREADORES:

A Comissão, por vós incumbida de estudar o projecto de novo contracto entre a Camara Municipal e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, vem apresentar-vos o resultado dos seus trabalhos.

Do mandato que lhe foi dado, e que se limitava estritamente ao exame do projecto, procurou a Comissão desempenhar-se o mais conscienciosamente possível, e folga de registar que o seu parecer representa a opinião unanime dos seus membros.

Julgou util a Comissão dividir o parecer em tres partes, examinando na primeira o ajuste e liquidação de contas que precede o contracto propriamente dito, apreciando na segunda as concessões ou regalias que são ou parecem ser dadas á Companhia, e avaliando na terceira as concessões ou regalias que são ou parecem ser attribuidas á Camara ou aos municipios.

Entendeu a Comissão que, por esta forma, mais facil e seguramente se poderá apreciar se os beneficios dados tem compensação nos beneficios recebidos, e estabelecer o balanço final de que resultará a approvação, rejeição ou modificação do projecto.

## I PARTE

### Ajuste e liquidação de contas

1—O estado dos debitos da Companhia á Camara é o seguinte:

a)—Está pendente no Tribunal do Commercio um processo especial de artigos de liquidação em que a Camara pretende receber da Companhia determinada quantia, proveniente da garantia, não paga em parte, de 30.000 escudos annuaes, de licença de carros de viação para transporte de passageiros em commun, a que se referem as condições 7.ª e 8.ª do contracto de 5 de Junho de 1897, relacionadas com a condição 1.ª do contracto de 27 de Junho de 1892 já denunciado.

b)—Está tambem pendente no mesmo tribunal, um processo em que a Camara reclama da Companhia a importancia das despesas da conservação das calçadas e pavimento das ruas em que assentam as linhas a que se refere o contracto de 16 de agosto de 1898.

c)—Tomou a Camara já a deliberação de propôr nova acção para cobrança das importancias das licenças dos carros da Companhia em circulação a partir de 1909, depois de findo o contracto de 1892.

d)—Deve ainda a Companhia á Camara, importancias que se relacionam com a garantia a que se refere a alinea a) e que ainda não foram pedidas judicialmente.

e)—Deve finalmente a Companhia á Camara, varias verbas de despesas da conservação de calçadas e pavimento das ruas, além da quantia pedida no processo a que se refere a alinea b).

f)—Apresentou a Companhia á Camara umas contas, que diz baseadas na condição 18.ª do contracto de 1888, cuja importancia a Camara contestou.

2—Julga esta Comissão bem fundadas todas as reclamações que a Camara fez á Companhia e a que esta agora dá satisfação, e cre que, a titulo de liquidação final, a Camara podia tomar a obrigação de pagar o credito a que se refere a alinea f) do numero antecedente, credito cuja importancia é contestada pela Camara, mas a que a Companhia porventura poderia ter direito. N'estes termos, entende esta Comissão que a liquidação de contas proposta é justa, satisfaz a Camara e a Companhia, e que se torna mesmo necessaria, desde que se pense em estabelecer um novo contracto que, resalvando os justos interesses de ambas as partes, esclareça devidamente os pontos que sejam considerados litigiosos nos contractos que hoje vigoram, de modo a não haver divergencias nem reclamações futuras.

## II PARTE

### Concessões ou regalias que são ou parecem ser dadas á Companhia

3—Comparou a Comissão, com o maximo cuidado, as concessões consignadas no projecto de contracto com as que a Companhia actualmente usufrue.

Da comparação feita, resultou o convencimento de que ha no projecto, concessões inteiramente novas, concessões antigas profundamente alteradas, advindo d'essa alteração um grande augmento do seu valor, e, finalmente, concessões já existentes mas levemente modificadas por nova redacção dos artigos que as consignam. São as primeiras e as segundas que vão ser examinadas.

## 4—Natureza da concessão:

a)—Pelo artigo 1.º reconhece-se á Companhia o direito de explorar as suas linhas ferreas no exercicio da industria de condução de mercadorias. Essa industria pôde ser explorada quer por meio de carros sobre carris, quer por meio de carros circulando fóra d'elles (artigo 1.º § 3.º), podendo utilizar todas as vias e logares publicos (artigo 1.º § 4.º).

b)—Alega-se que, em virtude do § unico da condição 9.ª do contracto de 1897, a Companhia já tinha de certo modo esse direito que em todo o caso não estava bem expresso.

Diz o citado paragrapho:

«§ unico. — A receita bruta a que esta condição se refere será a proveniente das passagens nos carros da Companhia e a de quaesquer vehiculos de aluguer para carga ou passageiros.»

Entende esta Comissão que a doutrina d'este paragrapho não reconhece de modo algum á Companhia o direito de collocar a industria de mercadorias a par da de transporte colectivo de passageiros, e tanto que só falla em carros da Companhia quando se refere a passagens.

c)—O reconhecimento de que a Companhia exerce tal industria, nas condições excepçionaes que resultam do projecto, e que serão examinadas, constitue uma nova e valiosa concessão.

## 5—Reconhecimento da concessão como de utilidade publica:

a)—O mesmo artigo 1.º reconhece para todos os efeitos legais a concessão feita á Companhia como de utilidade publica.

Assim, entre outras garantias que esse reconhecimento lhe dá, a Companhia não mais necessitará de auctorização dos proprietarios dos predios para n'estes collocar as rosetas a que prende os fios.

b)—Tal medida tem por fim evitar a collocação de postes que desfeiam as ruas da cidade, mas, prejudicando os proprietarios, beneficia a Companhia, livrando-a de difficuldades e de despesas, pois que os postes custam mais caros que as rosetas. Não deixa de ser esse reconhecimento uma nova concessão.

## 6—Ampliação das concessões aos carros que circulam fóra dos carris:

a)—Já foi dito que em virtude do disposto no § 3.º do artigo, 1.º a Companhia poderá explorar a sua industria de transportes de passageiros e condução de mercadorias, em carros que circulem sobre os carris ou fóra d'elles, mas esta questão apresenta certos outros aspectos que é mister aqui accentuar.

b)—A conjugação da doutrina d'este paragrapho com a de outros artigos e paragraphos do projecto, obriga a estudar o seu alcance sob o ponto de vista:

1.º—do transporte colectivo de passageiros,

2.º—do transporte não colectivo de passageiros,

3.º—da condução de mercadorias.

c)—Sob o ponto de vista de transporte colectivo de passageiros, é necessario combinar o § 3.º do artigo 1.º com os §§ 3.º e 4.º do artigo 23.º e com o artigo 33.º. Assim deduz-se o seguinte:

A—A Companhia poderá explorar o transporte colectivo de passageiros em vehiculos que circulem fóra dos carris: nas mesmas ruas em que tenha as suas linhas estabelecidas ou em quaesquer outras, e não apenas além dos extremos das suas linhas, podendo mesmo, ao que parece, estabelecer carros de tracção animal em concorrência com outras empresas.

B—As condições de tarificação d'esse serviço, nos termos dos §§ 3.º e 4.º do artigo 23.º são:

1.º—Para os carros circulando fóra de carris, onde haja linhas da Companhia: tarificação igual á do corpo do artigo 23.º, isto é por zonas, a 2 centavos a 1.ª e 1 centavo as restantes;

2.º—para os carros circulando fóra de carris, onde não haja linhas da Companhia: tarificação submettida á approvação da Camara (§ 4.º artigo 23.º).

C—N'este ultimo caso, não se fica sabendo qual o criterio de que a Camara deverá usar para poder approvar ou rejeitar as tarifas que lhe submettam. Nos termos do § 3.º do artigo 23.º não pôde ser o das zonas, indicadas no corpo do artigo, nem tão pouco o estabelecido na postura de 18 de agosto de 1909, que marca como preço maximo das carreiras:

Até 2.000 metros	2 centavos
" 3.500 "	3 "
" 5.000 "	4 "
" 6.500 "	5 "
" 8.000 "	6 "
" 9.500 "	7 "
" 11.000 "	8 "

D—Este transporte colectivo de passageiros será feito sem pagamento de nenhuma das taxas a que estejam sujeitas outras en-



tidades (artigo 33.º), e também sem obrigação do cumprimento das posturas que a esse transporte se referem, como se verá.

d) — Sob o ponto de vista do transporte não colectivo de passageiros, parece á Comissão não estar bem explicito que a Companhia não o possa fazer, pois o corpo do artigo 1.º se refere ao transporte de passageiros sem adicionar as palavras *collectivo* ou *em commun*. A explorar esse ramo de industria fã-lo-ha em condições excepçionaes, exempta do pagamento dos impostos camarários ou de licenças e não sujeita a posturas. Poderá fazer uma seria concorrência a automoveis e carruagens d'aluguer.

e) — Sob o ponto de vista de conducção de mercadorias, fica na mesma situação de privilegio que as apontadas na alinea d) em relação ás outras entidades que explorem a mesma industria.

f) — Nestas condições parece á Comissão que a disposição do § 3.º do artigo 1.º e as dos §§ 3.º e 4.º do artigo 23.º constituem ainda uma nova e valiosa concessão.

#### 7 — Area abrangida pelo contracto:

a) — Pela condição 1.ª do contracto de 10 de abril de 1888, foi fixado o periodo de 99 annos para a Companhia conservar e explorar as linhas que então possuía e as novas linhas que se obrigava a construir; e n'essas mesmas linhas, a condição 1.ª do contracto de 5 de junho de 1897, foi autorizada a substituir o seu systema de tracção. Pelo contracto de 10 de agosto de 1898 concedeu a Camara licença á Companhia para construir e explorar mais 26 kilometros de linhas, mediante o pagamento de 100 contos de reis.

b) — Pelo artigo 2.º do projecto de novo contracto, é dado á Companhia o direito de construir quaesquer linhas que de futuro lhe convenha explorar. O unico obstaculo que poderá oppôr-se a esse direito é algum motivo relevante de ordem ou interesse publico, mas a qualificação d'esse motivo não pertence á Camara, e sim a um juizo arbitral funcionando em condições pouco favoraveis para a Camara.

c) — E assim alargada a toda a cidade a licença concedida á Companhia e, não se especificando que é a area actual da cidade se no periodo de 73 annos essa area augmentar, com ella augmentará o direito da Companhia.

d) — Como consequencia d'essa concessão, o artigo 3.º estipula quaes as linhas que na epocha actual se reconhecem ser necessario construir. Se toda a viação accelerada é de vantagem para o publico, forçoso é reconhecer que algumas das linhas indicadas são, de alguma vantagem para a Companhia.

Por exemplo: a do Chiado pelo encurtamento que dá ás ligações Rocio-Estrella e Rocio-Praca do Rio de Janeiro, permite á Companhia: uma economia proporcional a 5 ou 7 kilometros de via, supprimir quasi por completo as despesas da exploração do elevador da Estrella que póde passar a fazer-se com os actuaes carros da Estrella e derivar parte do movimento da rua do Arsenal, onde os carros já passam com intervallos de 21 segundos, o que obsta ao augmento das receitas; o mesmo se póde dizer das linhas da rua da Prata e da rua dos Fanqueiros que servirão para alliviar o transito na rua do Ouro, passagem forçada da maior parte das carreiras que já também attingiu o maximo; pelo que diz respeito á linha da Ajuda, protesta a Junta da Parochia d'aquella freguezia contra o tracado indicado, que suppõe difficilmente se executará, por exigir consideravel dispendio da parte da Camara em viaductos e expropriações para abertura da nova rua.

e) — Deve notar-se que, para diminuir os perigos da passagem de carros electricos pelo Chiado, julga a 3.ª Repartição indispensavel entre outras coisas rebaixar e todo o pavimento das ruas do Carmo e Garrett e Largo das Duas Igrejas, a que devem accrescentar-se as ruas de S. Nicolau e do Almada. Esse rebaixamento deve trazer notavel encargo para a Camara.

f) — N'estes termos é evidente que o disposto nos artigos 2.º e 3.º representa também uma nova e valiosa concessão, sem compensação em dinheiro.

#### 8 — Mudança de systema de tracção:

a) — O disposto no artigo 6.º altera profundamente o preceituado no anterior contracto. Comparando o texto do artigo e dos seus paragraphos com as condições 5.ª e 6.ª do contracto de 1898 que dizem o seguinte:

«5.ª — Nos 26 kilometros a que se refere este contracto a Companhia deverá e poderá substituir a tracção electrica por outros processos que as condições locais e os progressos da sciencia aconselharem e de que não resultem inconvenientes para o publico com previa indicação ou autorização da Camara e mediante a apresentação dos respectivos projectos, em harmonia com a condição 17.ª do contracto de 10 de Abril de 1888 e com o parecer das estações competentes.

«6.ª — Sempre que se julgue util a mudança a que se refere a condição antecedente, a Camara Municipal avisará a Companhia por intermedio da direcção geral do serviço das obras municipais para proceder á referida mudança no prazo de um anno, a contar da data do aviso. Se a Companhia não proceder á substituição no prazo acima mencionado, poderá a Camara fazer a concessão do systema indicado no aviso, a qualquer individuo ou empresa, sem indemnização alguma.

«§ unico — E' fixado em 20 annos, a contar da data da aprova-

ção d'este contracto, o periodo antes do qual a Camara não poderá exigir da Companhia a mudança de systema de tracção».

#### Verifica-se que:

1.ª — Foi dispensada a auc'orização da Camara para a mudança do systema e ainda a apresentação dos respectivos projectos, quando a mudança seja de iniciativa da Companhia.

2.ª — Alongou-se para 10 annos, no caso de substituição total, e para prazo não inferior a 3 annos, quando a substituição for parcial, depois da approvação dos projectos o prazo que era de um anno a contar da data do aviso, quando a substituição fosse ordenada pela Camara.

3.ª — Restringe-se, a determinadas condições, o direito da Camara a exigir a transformação, sem se prescrever o modo de verificar se essas condições se realizam.

4.ª — Perde a Camara o direito de fazer a concessão do novo systema a outrem, quando a Companhia não cumpra a obrigação no prazo estipulado, sem se estabelecer qualquer penalidade para a Companhia se esta hypothese se verificar.

5.ª — Alonga-se a 25 annos, o periodo antes do qual a Companhia não póde ser obrigada a proceder á mudança do systema de tracção, periodo que findava em 16 de agosto de 1918 para os ultimos 26 kilometros concedidos. Em compensação obtem-se a generalização da obrigação a toda a rede da Companhia, o que tem alguma importancia.

6.ª — Especifica-se que nos ultimos 20 annos do contracto se não pode fazer a mudança do systema, mas, n'este caso, póde admitir-se que se equilibra o que se concede á Companhia com o que se reserva para a Camara.

b) — Convem notar que os contractos de 1897 e 1898, só concederam (condição 1.ª de ambos) licença para explorar linhas utilizando a electricidade por conductores aereos como motor.

c) — As profundas alterações que n'este ponto soffreram os contractos anteriores representam, sommadas, um grande accrescimento de beneficios para a Companhia.

#### 9 — Privilegios exclusivos:

O artigo 7.º representa n'este contracto a celebre condição 7.ª do contracto de 1898, transcripta, legalizada nas suas entrelinhas e ampliada.

#### 10 — Approvação de projectos:

a) — O artigo 9.º e seus paragraphos regulam o modo como se deve proceder para serem approvados os projectos das linhas. Da comparação d'esse artigo com o § unico da condição 1.ª §§ 1.º e 2.º da condição 5.ª, o § unico da condição 7.ª, a condição 8.ª, e seus §§ 1.º e 2.º e a condição 9.ª do contracto de 1888, com as condições 3.ª e 4.ª do contracto de 1897 e com a condição 14.ª do contracto de 1898, entende a Comissão poder concluir o seguinte:

1.ª — Deixa a Companhia de ter obrigação de submeter a approvação da Camara, os projectos das pertencas das linhas (8.ª de 1888 e 4.ª de 1897) que comprehendem os postes, os consolos, os kiosques e outras construcções.

2.ª — Não fica a Companhia sujeita a nenhuma penalidade, se não apresentar os projectos das linhas a que se refere o corpo do artigo 3.º no prazo de um anno e os projectos mencionados no § 2.º do mesmo artigo, no prazo de 90 dias. Essa penalidade existia na condição 8.ª de 1888, na importancia de 25250 reis por cada linha e dia além do prazo.

3.ª — Nada menciona o projecto acerca da obrigação da Companhia sujeitar na parte technica os projectos á approvação do Ministerio do Fomento, obrigação estipulada em contractos anteriores (3.ª e 4.ª de 1897, 14.ª de 1898) sendo hoje a legislação em vigor os regulamentos de 30 de novembro de 1912 e 23 de junho de 1913. Deve porém notar-se que essa omissão não implica certamente que a Companhia fique desobrigada da observancia da lei.

4.ª — São muito menos completos os projectos que a Companhia tem de submeter á approvação da Camara, collocando esta em peiores condições de apreciação (9.ª de 1888-4.ª § unico de 1897).

5.ª — A Companhia fica dispensada de submeter á approvação tudo o que diz respeito ao material circulante e das machinas.

6.ª — A Camara deixa de ter a faculdade de rejeitar os projectos, e quando haja desaccordo terá de sujeitar o assumpto á decisão do tribunal arbitral, que, como ficou dito funciona em condições desfavoraveis para a Camara.

b) — N'estes termos verifica-se que este artigo contem algumas novas vantagens para a Companhia.

#### 11 — Abertura á exploração e fiscalização do material:

a) — Estatue o artigo 11.º sobre a qualidade do material e as garantias de segurança e commodidade para o publico que deverão ter os trabalhos de construcção. Não vê porém esta Comissão qual o meio de tornar effectivas as obrigações que d'elle derivam.

b) — Effectivamente, pelo artigo 12.º, as novas linhas e o novo material circulante (sobre rails ou fora d'elles) só podem começar a ser explorados depois de examinados e approvados. Porém o § 3.º do mesmo artigo restringe os casos de recusa. Assim:

c) — A recusa para abertura á exploração de qualquer linha, só póde fundar-se no facto de não corresponder aos projectos approvados. Quer dizer que se não póde verificar a qualidade de mate-



rial e a segurança do publico, não havendo nenhuma penalidade no caso de deficiências de uma ou outra.

d) — Do mesmo modo a recusa de carros só pôde fundar-se no facto de se não acharem conformes com as posturas a que estiverem sujeitos, isto é, á largura dos assentos na frente, á superfície da plataforma, etc. Não se pôde verificar a qualidade do material, a solidez da construção, e se estão munidos dosapparelhos necessários para commodidade e segurança do publico, nem tão pouco se pôde exigir que sejam dos melhores modelos como preceitua a condição 12.<sup>a</sup> do contracto de 1888.

e) — Quaesquer divergencias serão resolvidas pelo tribunal arbitral, que nunca poderá obrigar a Companhia ao que o contracto não especificar.

#### 12.—Indemnizações:

a) — A condição 20.<sup>a</sup> do contracto de 1888 estipula:

«Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos da execução das suas linhas ferreas ou da exploração, ficam a cargo da Companhia concessionaria».

e a condição 40.<sup>a</sup> do contracto de 1898 determina:

«Nos termos da legislação em vigor a Companhia fica tambem responsavel pelos prejuizos que causar nas canalizações de agua e gaz e nos predios publicos ou particulares».

Como se vê a Companhia é actualmente responsavel pelos prejuizos resultantes dos trabalhos da execução das linhas e ainda da sua exploração.

b) — Nas condições 10.<sup>a</sup> e 11.<sup>a</sup> do contracto de 31 de Dezembro de 1912 com a Companhia dos Ascensores, prescreve-se tambem:

«10.<sup>a</sup> — Quaesquer indemnizações por prejuizos causados na propriedade publica, municipal ou particular, incluindo as canalizações de qualquer especie existentes no sub-solo e os pavimentos, e que sejam resultantes da execução de trabalhos nas linhas ferreas e suas pertencas, ficam a cargo da Companhia, nos termos geraes de direito».

«11.<sup>a</sup> — A Companhia é responsavel, nos termos geraes de direito, por todos os prejuizos, quer pessoas, quer materiaes que resultem do serviço de exploração».

Existe portanto a mesma responsabilidade quer para a Companhia Carris quer para a Companhia dos Ascensores que n'aquella se pretende integrar.

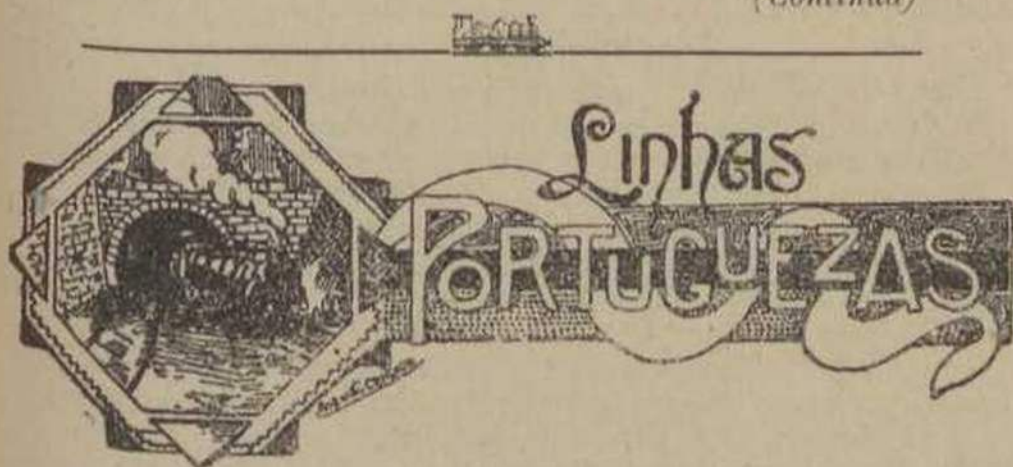
c) — Pelo artigo 14 do projecto fica a Companhia liberta da responsabilidade pelos prejuizos que resultem da exploração e que podem ser muito importantes, e obrigada apenas ao pagamento de indemnizações pelos prejuizos causados pela execução de trabalhos, na propriedade publica, municipal ou particular, e não de quaesquer indemnizações, o que representa uma regalia de valor.

#### 13.—Assentamento de outras linhas:

Pela clausula 32.<sup>a</sup> do contracto de 1912 com a Companhia dos Ascensores, a Camara reservou-se o direito de autorizar o assentamento de outras linhas de igual ou diverso systema, nas mesmas ruas em que a referida Companhia explorar as suas, e igual direito foi fixado em relação á Companhia Carris de Ferro pela condição 35.<sup>a</sup> do contracto de 1888.

Esse direito não figura em nenhum artigo do presente projecto, naturalmente como consequencia immediata do disposto no artigo 7.<sup>o</sup>, a que já se fez referencia.

(Continua)



**Companhia Portuguesa.** — Proseguem activamente os trabalhos da segunda via do Norte entre, Coimbra B e Mogofores, estando concluida a terraplenagem, e agora procede-se ao empedramento, estando já alguns kilometros britados.

— O renovamento da via na linha ascendente está já proximo a Azambuja.

— Está quasi concluida a nova estação de Lamarosa, devendo em breve ser aberta ao publico.

**Minho e Douro.** — Vão ser collocados para revestimento do vestibulo da estação do Porto, os paineis de azulejo pintados pelo grande artista Jorge Colaço.

— Já foram dadas instrucções á direcção d'este caminho de ferro para proceder á revisão geral dos calculos

das pontes metallicas das suas linhas, conforme foi indicado pela commissão de pontes.

— Recomeçaram os trabalhos da conclusão da linha de Lapella a Monsão.

— Proseguem com actividade os trabalhos da construção do troço da linha do Valle do Corgo entre, Vidago e Chaves, cuja extensão é de 18 kilometros.

**Beira Alta.** — Vae passar por importantes reparações a estação de Figueira da Foz.

**Valle do Vouga.** — Parece que entrará em vigor no proximo dia 20 um novo horario d'este caminho de ferro, tendente a fazer ligações mais rapidas entre Vizeu, Porto e Lisboa.

**Companhia Nacional.** — Na estação de Vizeu está-se transformando o vestibulo, a fim de satisfazer o natural augmento de trafego devido á linha do Valle do Vouga.

**Thomar á Nazareth.** — Proseguem os trabalhos de estudo d'este caminho de ferro, dirigidos pelo engenheiro Sr. José Bonança.

**Penafiel á Lixa.** — Esta companhia está fazendo uma emissão de capital para a construção de uma linha, no leito da estrada, para as Aguas de S. Vicente e Entre-os-Rios, a qual se espera seja já inaugurada no principio da proxima epocha thermal.



#### Hespanha

Foram apresentados na Camara pelo ministro das Obras Publicas dois projectos de lei relativos ás communicações ferro-viarias franco-hespanholas.

Tem um por fim autorizar o prolongamento, por meio da construção de uma ponte em Bilbao, do caminho de ferro de S. Sebastião á fronteira franceza.

O outro refere-se á approvação do convenio de 3 de outubro do anno passado, entre a Companhia do caminho de ferro de S. Sebastião á fronteira e a franceza do Midi.

#### Inglaterra

O troço Kambove-Elisabethville, do caminho de ferro do Cabo ao Cairo, da extensão de 160 kilometros, está terminado desde junho ultimo; e a respectiva exploração faz-se por meio de um serviço bi-hebdomadario.

A parte sul do caminho de ferro do Cabo ao Cairo, situada em territorio britannico, tem a extensão de 3.456 kilometros. Da fronteira do Congo belga a Bukama (ponto que será atingido approximadamente dentro de anno e meio), passando por Elisabethville e Kambove, ha 466 kilometros. A partir de Bukama, o Congo forma, com as linhas construidas para evitar os rapidos (cachoeiras), uma via de communicação da extensão de 1.400 kilometros. Ao norte, a partir de Goz-Ábu-Goma, onde o caminho de ferro de Senar-El-Obeid atravessa o Nilo-Branco, este rio é navegavel até ao lago Alberto, excepto no percurso de 150 kilometros, de Rejal a Dufilé. Para reunir as duas linhas presentemente terminadas do caminho de ferro do Cabo ao Cairo, o que falta construir é o troço de Elisabethville a Mabagi, no lago Alberto.

Este troço, da extensão de 800 kilometros, foi concedido pelo governo belga á companhia do caminho de ferro do Congo-Superior aos Grandes Lagos africanos.

#### Suissa

O excellente resultado obtido com a tracção electrica em determinadas linhas, e especialmente na do Loetschberg, fez com que se julgue chegada a hora de implantar o novo systema nas demais linhas que reünam as condições precisas.

A Confederação havia-se preparado de antemão, reservando-se, como medida de prudencia, a faculdade de dispôr da forca hydraulica de certas correntes fluviaes, o Rhodano superior, o Reuss e outros do cantão de Schwitz. Fez isto quando ainda o problema da tracção electrica nos caminhos de ferro se apresen-



tava tecnicamente bastante difficil. Agora, a Direcção dos caminhos de ferro suíços estudou, primeiro que tudo, a linha do S. Gothardo, e n'ella começou pelo trajecto de Erstfeld a Bellinzona, determinando a instalação de duas estações centraes, uma em cada vertente do monte, de 50.000 e de 60.000 cavallos; o que será sufficiente, tendo mesmo em mira a extensão a que deve applicar-se este serviço.

Os trabalhos começarão muito brevemente, e conta-se estarem terminados em tres ou quatro annos, na linha de que se trata.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1914.

Sahi um ministerio e entrou outro com um programma mais sympathico, por ter no seu lema a marca de pacificador.

E é justamente de paz que o paiz precisa; paz nos espiritos, paz nos negocios, paz nas suas relações com o estrangeiro. D'este estado de excitação em que temos vivido resulta a situação em que nos achamos e que foi desenhada pelo Sr. José Relvas, nosso ministro em Madrid, na sessão de 11 do corrente, em breves palavras que registamos, porque sabemos que são infelizmente verdadeiras, e devem ficar gravadas no espirito de todos para que os erros passados se corrijam:

«Se as difficuldades da Republica são grandes no interior, são colossaes no exterior. Enganam-se redondamente os que julgam que é sympathica á Europa uma Republica intolerante e radical, pois a verdade é que a orientação da Europa é francamente monarchica e conservadora.»

Para a paz que se reclama, sendo indispensavel não é bastante a amnistia que se annuncia; ha que rever leis que põem os espiritos em sobresalto continuo; ha que desfazer impressões pessimistas como a que ficou da celebre phrase dos proprietários serem simples «detentores» do que lhes pertence e que a lei da contribuição predial tem, ali agora, confirmado, pondo de sobreaviso os proprietários e espalhando o panico, que se vae transformando n'uma ameaçadora crise de trabalho.

As palavras do novo ministro das Finanças deram um pequeno vislumbre de esperanza de que se vae, agora, olhar com mais cuidado para os sagrados interesses do paiz do que para os fogos de artificio de grandes effeitos, com chuva de *superavits* e foguetes de prosperidades mais ou menos ficticias.

A Junta, no seu concurso de ante-hontem, só conseguiu as 25.000 libras de que necessitava, ao preço de 45 <sup>15</sup>/<sub>32</sub> ou 5\$278 reis.

O relatório do Banco de Portugal, respectivo á gerencia de 1913, apresenta os seguintes dados:

A somma do balanço foi na importancia de 208.681:931\$095, menos 2.296:530\$559, que em 1913.

O saldo foi: de 33.814:538\$325, sendo: em notas, 17.440:349\$000, ouro, 7.533:755\$180; prata, 8.708:208\$700; nickel, 408:970\$200 e cobre, 23:274\$215. Este saldo tem a seguinte distribuição: na sede, 18.956:670\$900; na caixa filial 9.491:921\$505 reis; nas agencias, 5.365:965\$920 reis.

Confrontando os saldos de 1912 e 1913 verificam-se no d'este ultimo anno as seguintes differenças: para mais, ouro 513:166\$606; prata, 372.763\$700. Para menos: notas, 1.737:206\$000 reis; nickel, 10:391\$500; cobre, 1:449\$085.

O movimento geral da caixa foi, em 1912, 1.013:392:870\$065; em 1913, de 1.140:732:197\$563 reis. Para mais, em 1913, a somma de reis 127.339:327\$498.

O saldo da carteira commercial é de 23.861:575\$360, sendo em letras descontadas 14.020:398\$955; letras tomadas sobre o paiz, 42.568\$090; letras a receber no paiz, 2.082:412\$695; no estrangeiro, 264\$295; letras do estrangeiro a receber, 23:088\$225; bilhetes do thesouro tomados ao Governo, ouro, 2.053:643\$100; ditos idem, interno, 5.280:000\$000; bilhetes do thesouro descontados, 359:000\$000 reis.

O saldo de 1912 era de 22.657:797\$162, sendo: em letras descontadas 12.548:807\$882; tomadas sobre o paiz 60:502\$638; a receber no paiz, 1.771:964\$062; a receber no estrangeiro, 6:830\$485; letras do estrangeiro a receber, 14:276\$510; adiantamentos de juros de papeis de credito, 371\$385; bilhetes do thesouro tomados

ao Governo: ouro, 2.832:544\$200, bilhetes do thesouro internos tomados ao Governo, 5.280:000\$000; internos descontados, reis 142:500\$000.

Differença para mais em 1913 1.203:778\$198.

Descontaram-se 83:493 letras, no valor de 49.325:173\$505; em 1912, 77:822 no valor de 44.935:543\$215. O augmento foi de 5:670 letras, na importancia de 4.385:630\$290.

O saldo da conta de emprestimos sobre penhores, que transitou do anno de 1912, foi de 1.259:188\$219. Realizados em 1913: 1.633:789\$719.

Amortizações e distrates: 330:778\$239. O saldo para 1914 é na totalidade, 1.303:011\$480.

O saldo das contas de credito e supprimentos é 20.191:094\$720. Em 1912, foi de 21.603:203\$350. Diminuiu em 1913, 1.412:108\$630.

O movimento geral da conta corrente com o Thesouro em 1913 foi de 347.235:299\$931. Em 1912 havia sido de 287.151:669\$193. Augmento em 1913, 60.083:630\$738.

As verbas com que o Banco contribuiu para o Estado foram: participação nos lucros, 422:239\$190; contribuições, 146:914\$190; imposto sobre o dividendo, 19:704\$710; de rendimento sobre cobranças de juros de contractos com o Estado, etc., 27:565\$890; compensação de juros ao Estado, nos supprimentos feitos pelo Banco, pelo excesso de circulação acima de 72:000 contos no anno de 1912, 533:394\$050.

A circulação fiduciaria em 31 de dezembro de 1913 era de 86.559:240\$375; em 31 de dezembro de 1912, de 84.603.039\$375. Augmento em 1913, 1.956:201\$000.

A conta de ganhos e perdas accusa os lucros, em 1913, na importancia de 2.822:777\$616 reis; em 1912 foram na importancia de 2.858:851\$811 reis; menos, em 1913, 86:074\$195.

O conselho fiscal propõe a seguinte repartição dos lucros:

A's accões, como complemento da quantia já anticipada de 405:000\$000 reis, completado um dividendo de 10 por cento; do remanescente dos lucros 10:000\$000 para augmento do fundo de pensões e soccorros a empregados do Banco, passando em saldo para o exercicio seguinte, juntamente com o dos exercicios anteriores, o remanescente, na importancia de 9:950\$003.

**Banco do Douro** — O relatório d'esta antiga e respeitavel instituição apresenta os mesmos resultados do anno anterior, aqui registados, sendo de notar que a taxa normal do juro d'este Banco, já reduzida ainda, em operação importante e bem garantida, foi mais reduzida durante o anno.

Os lucros totaes do anno de 1913, incluindo o saldo do exercicio anterior e abatidas todas as despesas feitas, as contribuições pagas e os juros abonados aos depositantes — elevaram-se á importancia de escudos 33.689\$28, o que, em relação ao capital realzado do Banco, corresponde a uma percentagem de 8.51 %; e tendo sido já distribuido ás accões o dividendo de 2 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> % na importancia de 9:886\$50 a Direcção propõe, ao remanescente, a applicação seguinte:

Para completar o dividendo de 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %, ou 3\$30 por acção, livre do imposto de rendimento.	11:863\$80
Para fundo de reserva, conforme o art. 13.º do Estatuto, ficando elevado a 32:000\$00 esc.	2:000\$00
Para gratificação aos empregados e falhas de caixa.	350\$00
Saldo para 1914.	9:588\$98

**Bolsa.** — O *Interno* 3 % mantém a sua cotação.

O *Externo* baixou um pouco, devido ao cambio, reanimando-se novamente esta semana.

*Phosphoros* com compradores a 58\$70, havendo bastante procura resultante certamente do proximo pagamento de dividendo.

*Tabacos* mantiveram os preços da quinzena antecedente; annunciou esta Companhia um dividendo supplementar de 1914 — E. 4\$35 — que começou a pagar no dia 13.

Companhias africanas com ligeiros augmentos nos preços anteriores, variando *Mocambique* entre 4\$20 e 4\$40 para o fim do mez e *Zambezia* a 2\$35 para o mesmo prazo.

Em *Mocambique* firme entre 4\$20 e 4\$30 e 4\$55 e 4\$45 para março.

Tambem se cotou *Beira Alta* (2.º grau 3 %) a 17\$ para fim de março, em prime de 0.25.

Não permittiu a crise politica que as transacções commerciaes fossem de grande vulto, notando-se em todos os ramos de actividade commercial uma fraqueza de negocios que graves transtornos traz para todas as classes productivas.

**Cambios.** — Ha mezes que os cambios teem mantido, por assim dizer, os mesmos cursos, como é do dominio de todos; a subida do cambio é originada pela especulação de alguns individuos que a manejam conforme a orientação que a nossa politica toma.

Soffreram durante esta semana varias alterações, fraquejando bastante, até que na quarta-feira novamente se animaram, havendo regular procura.

Bastante papel se recebeu do Brasil e de ali certamente a frouxidão inesperada.



Logo que se constituiu governo, os especuladores, que pre-  
viavam alteração de ordem, apressaram-se a comprar grandes  
quantidades de papel, o que conseguiram facilmente, em conse-  
quência da frouxidão; foram apresentando papel que conserva-  
vam em carteira, julgando que ainda mais baixaria, o que aliás  
não succedeu, causando-lhes reveses devido unicamente ao seu  
procedimento menos patriótico.

No principio do mez a divisa Londres abriu a 45 <sup>9</sup>/<sub>16</sub> - 45 <sup>7</sup>/<sub>16</sub> e  
Paris a 627 - 629 e en-cerram hoje a 45 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> - 45 <sup>1</sup>/<sub>8</sub> e 631-634.

A libra ficou em 5528-5531, o Rio-Londres a 16 <sup>7</sup>/<sub>64</sub> ou 14,5898  
reis por libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE FEVEREIRO		EM 30 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	45 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	45 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	45 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	45 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
" 90 d/v.....	45 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>	—	45 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>	—
Paris cheque.....	631	634	629	632
Berlim .....	259 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	260 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	258	259
Amsterdã cheque .....	439	441	437	439
Madrid cheque .....	985	995	985	995

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos		FEVEREIRO															
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—	—	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento		39,30	—	39,20	39,15	—	—	39,25	39,40	39,50	39,50	39,50	39,50	—	—	—	—
Divida interna 3 % coupon.....		39,16	39,15	39,10	39,10	—	39,15	39,15	—	—	39,30	39,40	39,30	—	—	—	—
" 4 % 1888, c/premios.....		—	—	20,90	20,90	—	—	20,90	20,95	—	—	—	20,80	—	—	—	—
" 4 % 1888/9.....		—	a57,50	—	c57,30	—	—	—	—	c58,30	—	—	a58,60	—	—	—	—
" 4 % 1890.....		—	—	c50,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 1905 c/premios.....		—	9,05	—	9,05	—	—	9,10	9,10	9,10	9,10	9,10	—	—	—	—	—
" 4 % 1905, (G.ª de F.ª Est)		—	c80,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 % 1909, ob. (G.ª de F.ª Est)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3 % coupon 1.ª serie.....		66,40	66,40	66,30	66,20	66,10	66,10	66,10	66,30	66,50	66,70	66,80	66,80	—	—	—	—
" 3 % 2.ª serie.....		66,00	66,00	66,00	—	—	—	—	—	65,80	—	—	—	—	—	—	—
" 3 % 3.ª serie.....		68,40	68,40	—	68,40	68,40	68,40	68,40	69,00	69,20	70,00	69,50	69,50	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....		—	—	—	—	162,00	—	—	165,00	165,00	165,00	165,00	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....		—	—	—	—	—	135,00	—	—	138,00	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....		—	—	101,50	101,50	—	—	101,50	101,50	101,50	101,50	101,50	101,50	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....		—	115,00	—	—	—	—	—	—	—	—	109,20	108,80	—	—	—	—
" Lisboa & Açores.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....		68,00	68,00	—	68,00	67,90	—	67,90	67,90	67,80	67,80	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....		—	58,20	58,20	58,30	58,30	58,50	58,60	59,00	59,00	59,00	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....		—	—	—	—	86,50	—	—	—	—	—	86,50	86,50	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3 % 1.º grau.....		—	63,70	—	63,50	—	—	63,30	—	6,540	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3 % 2.º grau.....		46,00	45,90	45,90	45,80	45,70	—	45,50	45,60	45,70	46,00	46,10	46,10	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau.....		—	—	16,95	16,90	16,90	—	16,90	16,80	16,80	16,80	—	16,85	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....		—	—	—	63,60	63,60	—	—	63,60	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
preluzes 6 %.....		—	—	87,40	—	76,00	—	—	87,00	87,00	—	—	—	—	—	—	—
" 5 %.....		—	71,50	71,50	—	71,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %.....		—	—	—	—	62,40	—	62,40	62,52	62,50	—	62,52	62,52	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....		27	30	32	29	—	—	26,50	29	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....		455,75	455	452	456	452	452	452	456	451	452	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....		324	322	321	319	318	318	320	319	319	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....		298	298	298	298	300	299	300	298	298	300	300	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....		216	218	217	216	217	218	217	218	217	219	219	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....		—	257	—	272	275	275	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....		160	161,50	163	162	—	161,50	159,50	161	161	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....		62	62	63	63	63	63	63	63	63	63	63	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez.....		—	81,50	—	81,50	—	81,12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdã:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes..	Rede geral .....	2 Dezembro	1.073	6.401.191,500	1.073	6.299.873,500	+101.318,500	5.965,569	5.871,527	+ 94,542
	Vendas Novas...	" "	70	135.882,500	70	136.169,500	— 287,500	1.941,517	1.945,527	— 4,51
	Coimbrã a Louzã	" "	29	31.190,500	29	31.616,500	— 426,500	1.075,531	1.090,520	— 14,56
Sul e Sueste.....	31 Janeiro	681	151.616,534	681	149.501,503	+ 2.115,531	222,553	219,553	+ 3,510	
Minho e Douro .....	20 "	471	90.025,500	467	90.583,538	— 558,538	191,513	192,532	— 1,519	
Beira Alta .....	23 Dezembro	253	598.514,581	253	577.065,516	+ 21.449,565	2.365,567	2.280,588	+ 84,579	
Companhia Nacional .....	21 Janeiro	185	6.953,571	185	7.961,524	— 1.007,553	37,558	43,503	— 5,545	
Guimarães .....	30 Novembro	56	138.742,587	56	135.845,510	+ 2.897,577	2.477,555	2.425,580	+ 51,575	
Porto à Pova e Famalicão ...	31 Dezembro	64	174.844,507	64	168.323,544	+ 6.517,563	2.731,589	2.630,505	+ 101,584	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Janeiro	3.681	7.043.276	3.681	7.648.335	— 605.059	1.913	2.077	— 164	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 "	3.664	6.252.027	3.664	6.396.951	— 144.924	1.706	1.745	— 39	
Andaluzes.....	20 "	1.083	1.516.756	1.083	1.391.406	+ 125.350	1.400	1.284	+ 116	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	31 "	777	764.352	777	799.810	— 35.458	983	1.029	— 46	
Lorca a Baza e Aguilas.....	31 "	168	353.787	168	361.426	— 7.639	2.105	2.151	— 46	



## Carreiras de Automoveis

Por varias vezes temos aqui enaltecido as vantagens de se substituirem as carreiras de diligencias, por automoveis.

Já nos referimos ao optimo resultado das carreiras estabelecidas entre varios pontos do paiz, e temos agora a acrescentar que no proximo mez de março será feito o serviço de correio e passageiros entre a estação da Guarda e a cidade do mesmo nome, por meio de automoveis, e em breve será estabelecida uma nova carreira entre a estação de Villar Formoso, Almeida e Figueira de Castello Rodrigo, servindo além d'estas importantes villas, S. Pedro do Rio Secco, Reigada, Villar Torpim, etc.

Seria de grande conveniencia que se substituíssem todos esses horrorosos carros do correio por automoveis, com o que muito teria a lucrar não só o publico, como também os empresarios, pois havendo um serviço rapido e comodo assegurado, certamente o numero de passageiros seria maior.

E' ver as carreiras ultimamente montadas entre Oliveira de Azemeis e Arouca, entre Mangualde, Vizeu e S. Pedro do Sul e entre Thomar, Certã e Castanheira de Pera, que andam sempre apinhadas de passageiros, o que raro acontecia na diligencia, apesar de ser mais barato o transporte.

A Beira Alta tem já na Figueira um auto-omnibus para fazer carreiras entre as estações e as localidades, serviço que, esperamos, será estabelecido n'este verão, por aquelles carros e outros.

E francamente desejaríamos que as outras administrações fizessem a mesma coisa, como o teem feito já, e com excellentes resultados, muitas das redes da Europa e America.



## A greve dos ferro-viarios na Africa do Sul

Nos fins de junho de 1913, os operarios da mina de Kleinfontein declararam-se em greve por motivo de mudança nas suas horas de trabalho. Foi restabelecido o anterior. Mas a greve propagou-se. O Governo permittiu a organização do *picketing* e que a população se aterrorasse por tal forma que se tornou impossivel encontrar testemunhas para verificar os delictos. Nos principios de julho, estavam oito minas em greve. O Governo decidiu-se já tardiamente a proclamar a lei marcial. No dia 5 de julho deu-se um conflicto no qual houve 250 feridos e um certo numero de mortos. No dia 10 a ordem foi restabelecida.

Os mineiros sollicitaram uma lei reduzindo a oito horas o dia de trabalho, um systema fixo de salarios e estes mais elevados; salarios supplementares para as horas supplementares, que são o trabalho á noite e ao domingo. Os exploradores das minas reconheceram as *trade unions*, accederam ás oito horas, e M. Molan, ministro das Minas, annunciou em setembro que o Governo tinha preparado como satisfação aos mineiros, uma serie de leis, um *factory bill*, um *workmen's wages lien bill*, um *industrial disputes prevention bill*, um *trade unions bill*, um *mine benefit societies bill*, um *workmen's compensation bill*, e um *amendment of the miners phthisis bill*. Além d'isso nomeou-se uma comissão de inquerito ás condições do trabalho nas minas.

Os empregados dos caminhos de ferro do Transvaal compararam os seus salarios aos dos mineiros. Acharam-se em condições inferiores. O *comité* das officinas verificou que n'ellas se encontravam 1.750 homens a mais. As receitas eram inferiores ao calculado. A administração queria fazer economias. Despediu um certo numero de ho-

mens. Os operarios e empregados do caminho de ferro resolveram recorrer á greve, que tão bons resultados tinha trazido para os mineiros.

O movimento começou a dar-se nos primeiros dias de janeiro. A 8 de janeiro havia um optimismo official.

Dizia-se haver menos de 1.000 grevistas no Transvaal; que todos os comboios tinham podido circular no Natal e no Estado do Cabo, os empregados de caminhos de ferro tinham recusado responder ao incitamento do Transvaal. No Orange, em Bloemfontein, tinha apenas havido alguns grevistas nas officinas.

No dia 9, percebeu-se que se tratava d'um movimento mais serio do que se poderia suppôr. O serviço dos caminhos de ferro estava desorganizado. A *Federation of Trades* tinha tomado a sua direcção; e tinha sido ella que tinha dado á greve de julho de 1913 o seu caracter violento.

Em Pretoria, Johannesburg e Germiston a greve era completa. Tinha havido tentativas para dynamitar a via perto de Witpoortje pouco tempo antes da passagem do *Rhodesian Mail*.

Mas o Governo de Pretoria, que no verão passado se tinha mostrado fraco, resolveu-se a proceder com energia. Convoçou as *active citizen forces* e as *citizen reserves*; prohibiu todo o transporte d'armas. O regimento local de *active defence* foi mobilizado. E um *comité* de *Public safety* (de segurança publica) foi constituido por convite do Governo.

O *Trade Federation leader*, Sr. Mason, disse pela tarde que todo o serviço dos caminhos de ferro se paralyzaria no dia seguinte.

Mas, na tarde de 9, o Governo mandava prender o Sr. Colin Wade, o *labour member* do *Germiston Town Council*; o Sr. Waterson, secretario do *South African Labour Party*; o Sr. Poutsma, Sr. Nield, secretario adjunto da *Railway Society* e á noite os Srs. Grendon, Livingstone, e Munro, por sedição.

Muito naturalmente, no dia 10, uma reunião da *Federation of Trades* pediu a liberdade dos prisioneiros, sob a ameaça d'uma greve geral. Foram enviados emissarios ao Cabo e ao Natal para arrastar á greve os empregados dos caminhos de ferro.

Organizou-se em Bloemfontein um *comité* da greve. No dia 12 houve no Cabo um principio de greve.

As distancias são enormes. A greve dos caminhos de ferro atrasava os proprios que a propagavam. Tiveram que recorrer aos automoveis.

Mas os empregados do caminho de ferro do Natal votavam uma resolução de recusa ao transporte de tropas e reclamavam a liberdade dos agitadores presos.

No Transvaal, o Governo continuou a mostrar-se energico. Formou-se um corpo de engenharia para segurança do serviço de certos transportes, entre outros o da hulha entre Germiston e Witbark Spring.

O Governo occupou-se também em assegurar a chegada dos generos d'alimentação, de forma a impedir uma carestia excessiva.

Todavia os chefes da Federação procuravam provocar a greve geral; os mineiros do Reef enviavam grandes adhesões; pronunciava-se em seu favor a associação dos typographos de Johannesburg, o mesmo succedia com os membros das duas federações de operarios de construção.

Todavia menos de dois terços dos operarios e dos *chauffeurs* do Transvaal tinham votado a greve.

Dois terços dos mineiros empregados na mina de Randfontein-Estates tinham repellido a greve geral, mas foram os unicos. Os mineiros das outras minas votaram a favor da greve geral, na proporção de dois terços.

O movimento alastrou-se; no dia 14 os mineiros estavam em greve. O jornal *Johannesburg Star* era composto por operarios não adherentes, mas os restantes jornaes tiveram que suspender a sua publicação.



A 13, o Governo tinha proclamado a lei marcial. Em virtude dos poderes que lhe eram conferidos, qualquer pessoa ficava interdicta de permanecer por fóra, das 8 horas da noite as 5 horas da manhã, sem auctorização. Qualquer official podia requisitar animaes, automoveis, carvão, petroleo, alimentos, licores e outros objectos; e os commerciantes não podiam «elevant os seus preços excessivamente». Interdicção de qualquer reunião, em logar publico, de mais de seis pessoas; todo aquelle que usasse d'um explosivo poderia ser morto sem julgamento.

A proclamação da lei marcial era acompanhada d'uma circular para os indigenas, explicando a situação, assegurando-lhes um pagamento regular e a protecção do Estado, e convidando-os a conservarem-se tranquillamente nos seus *compounds*. 20.000 homens estavam concentrados ao longo do Witwatersrand e do Reef.

Destinavam-se a proteger d'uma forma effectiva os mineiros que não quizessem largar o trabalho. A força armada ascendia a 70.000 homens.

Os chefes do movimento declararam que a acção do *Union Government* era reprovada pelo *Imperial Government*. Não era exacto. O alto commissario, lord Gladstone, tinha approvado as medidas tomadas e tinha posto, em caso de necessidade, as tropas imperiaes á disposição do Governo do Transvaal. No dia 14 de janeiro, a policia querendo prender o Sr. Bain, secretario da federação dos grevistas, foi repellida.

Disparou-se um tiro. A policia viu-se obrigada a fazer uso das armas. Em Benoni dois presos foram soltos pela multidão.

O comboio correio que transportava um certo numero de soldados poude attingir Pretoria. Foram enviados oito comboios, dos quaes apenas seis chegaram ao seu destino.

A 15, o *comité da Amalgamated Society of Engineers* de Durban convidou os socios a parar com o trabalho, sob pena de serem considerados «scabs» (leprosos). Foi preso o presidente, o Sr. Boydell.

Em Benoni foram presos 200 grevistas. N'esse dia findou a greve.

Os padeiros, que tinham principiado a estar em greve em Johannesburg, voltaram ao trabalho. A policia prendeu 62 delegados typographos na occasião em que haviam decidido voltar ao trabalho.

A 16, o Sr. Burton, ministro dos Caminhos de ferro, de clarou que os empregados de caminhos de ferro que desajassem retomar o trabalho o poderiam fazer provisoriamente nas condições anteriores.

No dia 17, o trabalho nas minas tinha recommçado. Em Durban, desde o dia 16 que tudo tinha entrado na normalidade.

No Cabo, o Sr. Madeley, membro do *labour party* no Parlamento, disse a 16 de janeiro:

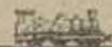
«Nenhum systema de caminhos de ferro do Estado póde existir enquanto os seus empregados tiverem a liberdade de se pôr em greve sob as ordens d'um *comité* composto de agitadores irresponsaveis, e tendo a certeza que podem retomar o seu logar sem penalidades. Comquanto elles saibam que commetteram um acto criminoso, segundo a legislação da União, não sou de opinião que todos os grevistas devam ser punidos: a lei deve ser repressiva e não vingativa, mas nunca se deve olvidar o seu character repressivo na conducta a seguir para com os grevistas, quando estes tenham recorrido a um movimento de destruição para com a industria, o commercio ou o credito».

Os socialistas dirão certamente, sobretudo depois da deportação de certos cabecilhas: «E' uma victoria da força». Mas os grevistas declararam «que estavam em guerra com a sociedade», e quando os homens se arrogam o direito de pôr um Estado em estado de sitio, pela interrupção da circulação, não fazem mais que um acto de guerra social.

A conducta do general Botha justifica a these exposta

pelo Sr. Guyot, no seu livro: *Os caminhos de ferro e a greve*. Fôra pouco energico em junho ultimo, e as desordens foram graves. A licção aproveitou-lhe. D'esta vez, praticou desde o primeiro dia tudo quanto se tornava necessario, e a greve fracassou quasi sem incidente.

(Da *Information*, de Paris).



## Turbina de 40:000 cavallos

Relata o *Génie Civil*, de Paris, que, em Saint-Denis, nos arredores do mesmo Paris, a installação electrica possui uma turbina Brown-Boveri-Parsons, de 25:000 cavallos, e as installações de Saint-Ouen e de Issy-les-Moulineaux, destinadas á illuminação de Paris, possuem onze turbinas, egualmente de 25:000 cavallos. Mas a casa Brown-Boveri está agora construindo uma muito mais possante, de 40.000 cavallos, para a estação central de Mark, na Westphalia. Esta ultima turbina, ligada a um commutador triphasico de 10:000 voltas e 50 periodos, dá 1.000 voltas por minuto e funciona com vapor sobre-aquecido a 350.<sup>o</sup> e á pressão de 13,5 atmospheras. Turbina e commutador formam um todo de 9,<sup>m</sup>8 de comprimento e 4 metros de largura.



## ARREMAÇÕES

### Caminhos de Ferro da Beira Alta

#### Annuncio

Pelo presente se faz publico que esta Companhia recebe propostas na séde da sua Direcção de Exploração, em Figueira da Foz, para a compra dos pinheiros existentes ao longo da sua linha, entre Figueira da Foz e Villar Formoso, e ainda de todos os existentes em terrenos que sejam de sua propriedade.

As propostas devem sempre indicar a situação e quantidade dos pinheiros a que se referem.

As importancias das propostas que vierem a ser acceitas deverão ser depositadas pelos seus signatarios na bilheteira da estação mais proxima, antes de principiar o corte das arvores.

Para cada caso serão fixadas de commun accordo as condições que devem regular o corte das arvores.

Os compradores ficam responsaveis por quaesquer prejuizos que a derrota das arvores causar á propriedade da Companhia.

Entre os kilometros 32 e 34 existem cortados 154 pinheiros que podem desde já constituir objecto de proposta.

Alexandre Fentes **GRALHOS DEPENNADOS**

Critica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

**ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA**

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

## ANIMATOGRAPHOS

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

Todas as creanças acompanhadas de suas familias teem entrada gratuita.

**Trindade.**—Salão de Concertos e Cinematographo. — Terças e sextas, *Soirées-concertos*. — Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*. Os melhores concertos de Lisboa.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

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

Mais os de Cintra, excepto os a

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 31	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
g 6 48	7 21	8	8 30
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15
7 49	8 19	g 11 15	11 35
h 8 57	9 21	—	—
10 8	10 44	—	—

Mais os de Cascaes

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 46	8	5 42	7 5
10 13	11 31	6 53	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
a 5 8	6 7	11 47	1 11
5 42	7 4	3 19	4 45
10 36	11 56	9	10 24
1 18	2 36	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 22	1 25	2 11
2 52	3 36	2 45	3 29
a 4 5	4 48	4 2	4 45
5 8	5 40	5 8	5 54
5 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	a 11 56	12 25
1 18	2 3	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
—	—	g 5 40	5 59

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 56	8 7	—	—

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

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Pampilhosa	Alfarellos	
3 22	3 59	9 32	12 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	12 58	11 29	5 12

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

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

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

Mais os para e de Coimbra

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 4	9 10	6 5	8 35
10 15	12 47	11 8	12 58
11 29	1 21	11 27	1 58
2 24	4 51	7 10	9 36
6 56	9 25	9 39	11 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os da Figueira			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 50	7 18	5 20	7 2
4 14	5 44	8	9 28
12 17	1 53	6 14	7 46

Mais os de Aveiro e Norte.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	9 43	10 40
12 41	1 23	10 40	11 41
h 1 58	2 33	4 2	5 9
g 5 21	6 53	9 30	10 50
9 50	10 43	—	—

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 30	10 14	6 45	2 31
a 5 2	12 10	6 45	6 17
8 5	7 40	6 24	1 13

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 30	11 50	4 55	2 31
8 5	10 2	5 43	6 17
9 35	—	3 45	1 13

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	6 20	8 36
9 16	11 4	12 7	2 40
6 45	10 21	7 32	9 42

### BEIRA ALTA

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

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

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

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

### SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1 13 30	1 35	8	8 35
a 1	1 40	—	11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 22 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 27 de Dezembro de 1913)

Em vigor desde 1 de Fevereiro de 1914

### PARA O TRANSPORTE DAS MERCADORIAS ABAIXO INDICADAS EM

### VAGÕES FRIGORÍFICOS DE PROPRIEDADE PARTICULAR

**Aves mortas, carnes frescas, caça morta, cerveja, flores,  
frutas frescas ou verdes, hortaliça,  
leite, legumes verdes, levadura, manteiga, mariscos,  
ostras, ovos, pão,  
peixe fresco, plantas vivas, queijos frescos, requeijões  
e demais comestíveis cujo transporte se efectue pela velocidade dos passageiros**

#### § 1.º — MATERIAL MATRICULADO ISOLADAMENTE

##### Vagões carregados

As mercadorias que constituam a remessa serão taxadas ao preço das tarifas que lhe correspondam (geral ou especiais aplicáveis de g. v.) mas com sujeição aos mínimos abaixo indicados ou pagando como tal:

5:000 quilos por vagão. { Para as frutas frescas ou verdes, hortaliças, legumes  
verdes e cerveja.

3:000 quilos ..... Para as restantes mercadorias acima indicadas.

Nestes mínimos está compreendido o peso das mercadorias e o das respectivas taras.

Não obstante, como pela condição 4.ª do parágrafo 4.º desta tarifa, se concede o transporte gratuito de 10 % de gelo, os citados mínimos serão elevados a 5:500 ou 3:300 quilogramas, conforme o caso, quando as mercadorias sejam acondicionadas em gelo.

##### Vagões vazios

Pelo transporte dos vagões vazios cobrar-se há a taxa de 0\$018 por vagão e quilómetro sempre que o peso de cada veículo não exceda 10 toneladas. Os excedentes deste peso serão taxados à razão de 0\$0018 por tonelada indivisível e quilómetro.

Na devolução dos vagões vazios está compreendida a gratuidade das taras e refrigerantes preparados para a conservação dos géneros.



## § 2.º — MATERIAL MATRICULADO EM NÚMERO MÍNIMO DE SEIS VAGÕES

### Vagões carregados

A qualquer empresa ou entidade particular que, duma só vez, matricule, nestes Caminhos de Ferro, o mínimo de seis vagões frigoríficos do tipo por êles aceite, será concedida uma bonificação de 0\$018 por vagão e quilómetro sempre que o vagão seja utilizado para o transporte de qualquer das mercadorias designadas na presente tarifa, com sujeição ao mínimo de pêso na mesma estabelecido.

Não gosarão de bonificação alguma os vagões que transportem apenas as taras e refrigerantes, pois neste caso serão considerados como material vasio.

A referida bonificação poderá ser deduzida no acto da expedição da remessa ou regularizar-se por liquidação posterior, conforme convenha ao proprietário dos vagões, que deverá, para êsse efeito, entender-se directamente com o Serviço da Fiscalização e Estatística desta Administração.

### Vagões vasis

Pelo transporte de vagões vasis pertencentes a empresas ou entidades particulares que duma só vez tenham matriculado um número mínimo de seis veículos desta espécie cobrar-se há 0\$0009 por quilómetro e tonelada indivisível qualquer que seja a tara de cada veículo.

## § 3.º — CONDIÇÕES RELATIVA AO MATERIAL

1.ª — Qualquer empresa ou entidade particular que pretenda pôr em circulação vagões frigoríficos de sua propriedade, deverá sujeitar-se às seguintes disposições:

a) Submeter previamente o plano geral e detalhado dos vagões à aprovação desta Administração tendo em vista que em nenhum caso o pêso dêsses vagões com a respectiva carga poderá exceder 22 toneladas nem tão pouco 3:300 quilogramas por metro liniar, compreendidas as bombas de choque.

b) Conformar-se com as condições que esta Administração tenha estabelecidas para a construção e circulação do seu material, cingindo-se às indicações técnicas que a êsse respeito se lhe façam.

c) Adoptar para a construção dos principais órgãos (rodas, molas, engates, bombas de choque, etc.), o tipo adoptado por esta Administração, a fim de facilitar as reparações do material.

d) Marcar os vagões com a série e numeração que a Administração indicar, inscrevendo além disso em cada lado do vagão, com toda a exactidão e em caracteres bem visíveis, a tara e a carga máxima em quilogramas.

e) Dotar todos os vagões de freio de vácuo e de tubo de intercomunicação para o aquecimento por vapor; e dotar também de freio de fuso e de guarita um vagão por cada três ou fracção de três que tenham de matricular, entendendo-se que as empresas ou entidades particulares que já tiverem vagões matriculados terão que instalar o dito freio em todos os que construam até que uma terça parte do seu material se ache provido de guaritas e de freios de fuso.

f) Indicar a sua residência para o caso de que a Administração tenha de fazer-lhe qualquer aviso depois de admitidos os vagões e postos em circulação.

2.ª — Os vagões de propriedade particular não serão admitidos a circular se não depois de terem sido examinados e autorizados por esta Administração.

3.ª — Ainda depois de recebido o material nas condições acima indicadas e quando por defeito de construção os vagões não ofereçam completa segurança a Administração poderá recusar a sua circulação até que as deficiências sejam sanadas.

No caso de que a Administração, depois de aceites os vagões, estabeleça disposições contrárias à autorização que anteriormente tenha concedido, os donos do material deverão sujeitar-se a essas disposições suspendendo ou limitando a circulação dos vagões enquanto êstes não reunirem as condições necessárias para poderem transitar em todas as linhas, sem restrição alguma.

4.ª — Muito embora os principais órgãos (rodas, molas, engates, bombas de choque, etc.) devam ser do tipo adoptado por esta Administração, entender-se há, no entanto, que estão exceptuados os vagões já construídos e admitidos a circular, nos quais as ditas peças sejam de tipos especiais; mas os donos do material terão de depositar nesta Direcção (Serviço de Tracção e Oficinas) de prevenção para qualquer reparo urgente, determinado número de peças. As peças do tipo corrente serão fornecidas pela Administração que debitará da sua importância os proprietários do material.

5.ª — Os vagões deverão ser entregues prontos a circular e com as caixas de lubrificação providas de azeite. A lubrificação em trânsito será feita pelos agentes desta Administração, os quais cuidarão do material como se fôsse propriedade da mesma Administração.

A conservação dos vagões ficará a cargo do expedidor, que terá a obrigação de mantê-los em bom estado



de circulação, especialmente no que respeita a rodas, aros, molas, caixas de lubrificação, etc., sob a fiscalização desta Administração.

6.<sup>a</sup> — No caso de paralização dos vagões vãos, quer por não serem requisitados pelos expedidores, para carregamento, quer por os consignatários, depois de concluída a descarga, não os pôrem à disposição desta Administração para retorno cobrar-se há, a título de estacionamento, se este tiver lugar no recinto das estações, a taxa de 0\$045 por vagão e por período indivisível de 24 horas depois de decorrido o prazo de 48 horas a contar da hora de chegada.

7.<sup>a</sup> — Se os vagões carecerem, em trânsito, de qualquer reparação urgente, seja de que natureza fôr, esta Administração encarregar-se há de fazê-la por conta do expedidor, cobrando a importância do seu custo (inclusivé gastos gerais) e mais as despesas de transporte se houver aumento de percurso, isto é, se a reparação exigir a transferência do vagão do ponto em que ocorrer a avaria até àquele em que tenha de efectuar-se a reparação; mas se esta não poder fazer-se por estar carregado o vagão, o expedidor terá de fornecer outro para o traspordo da mercadoria, operação que será de conta do mesmo expedidor.

8.<sup>a</sup> — Esta Administração obriga-se a reparar as avarias que, por culpa sua, sofrer o material, mas não se responsabiliza pelas que se derem por casos fortuitos ou de força maior, por aquecimento das caixas de lubrificação ou por quebra de alguma peça do vagão quando a quebra se dê por desgaste ou uso natural.

9.<sup>a</sup> — Nenhuma indemnização será paga por esta Administração pela detenção dos vagões durante a reparação nas suas oficinas ou estações, comprometendo-se no entanto a que a reparação se faça com a brevidade possível. Fica igualmente isenta de toda a responsabilidade pelos atrasos e avarias que possa sofrer a mercadoria enquanto o vagão se acha detido por causa da reparação que nêle tenha de fazer-se.

10.<sup>a</sup> — O expedidor e o consignatário deverão fazer constar, com os agentes desta Administração nas estações de partida e de destino, o estado em que os vagões são entregues ou recebidos pelas mesmas estações. Na falta dêste requisito, por parte daquêles, entender-se há que se conformam com as declarações dos ditos agentes.

#### § 4.<sup>o</sup> — CONDIÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE

1.<sup>a</sup> — A carga será feita pelo expedidor e a descarga pelo consignatário ou pela pessoa que acompanhe a remessa, mas sempre por conta e risco dos interessados.

Cada uma destas operações deverá ser feita dentro de **doze horas úteis** a contar daquela em que o vagão, vazio ou carregado, seja posto à disposição do expedidor ou do consignatário.

Se as operações de carga ou de descarga não estiverem concluídas 12 horas depois do vagão ter sido posto à disposição, respectivamente, do expedidor ou do consignatário, esta Administração cobrará, a título de ocupação de via, qualquer que seja o local em que se encontrem os vagões, 1\$00 por veículo e período de 24 horas indivisíveis.

2.<sup>a</sup> — Cada vagão carregado será expedido por um só expedidor para um só consignatário e para um único destino, constituindo uma só remessa.

Quando a remessa tenha pêso inferior ao mínimo de carregamento exigido e seja constituída por mercadorias de várias classes que gozem de diferentes preços de transporte, aplicar-se há ao pêso que falte para completar êsse mínimo o preço correspondente à mercadoria que o tenha mais elevado dentre as que constituem a remessa.

3.<sup>a</sup> — Em trânsito e como transporte independente da remessa inicial, poderão admitir-se nas estações intermédias, para o mesmo percurso do vagão e transportadas no mesmo veículo, outras remessas de géneros frescos, sempre que o vagão seja acompanhado de agente do expedidor.

As remessas das estações intermédias serão taxadas em relação ao seu pêso e pelos preços que correspondam à estação donde tiverem sido expedidas, mas sem que o seu pêso possa ser tido em conta para completar o mínimo exigido para a remessa primitiva.

4.<sup>a</sup> — A Administração concederá uma dedução de 10 % sobre o pêso bruto da mercadoria quando as remessas de géneros e peixe fresco sejam transportadas em gelo, desde que seja evidente que nelas existe êsse refrigerante.

O gelo depositado nas paredes dos vagões para produzir o frio no interior dos mesmos, será considerado como um acessório dêstes e como tal transportado gratuitamente, mas os interessados não poderão retirá-lo, no todo ou em parte, para destiná-lo a outro fim.

Uma vez introduzido o gelo nos recipientes, as comportas dêstes serão precintadas pela estação onde seja feita a operação, não podendo tirar-se as precintas senão para renovar a provisão, ou em caso de força maior devidamente justificado. As ditas operações deverão ser feitas em presença dos agentes desta Administração que não permitirão que se retire qualquer quantidade de gelo.

A falta do cumprimento desta disposição por parte dos interessados dará à Administração o direito de reclamar-lhes perdas e danos.

5.<sup>a</sup> — Os vagões carregados serão transportados, normalmente, pelos comboios mixtos e, quando possível, pelos comboios correios dêse que o afastamento de eixos dos vagões frigoríficos não seja inferior ao do material que entra na composição normal dêsses comboios.



No entanto esta Administração reserva-se o direito de demorar o transporte até ao duplo do prazo indicado para a marcha dos comboios mixtos sem que por isso seja obrigada a indemnização alguma.

6.<sup>a</sup>—O transporte dos vagões vazios será feito pelos comboios mixtos, se o serviço assim o permitir, ou pelos de mercadorias mais directos, ficando no entanto as remessas de material vazio subordinadas aos prazos regulamentares da pequena velocidade.

7.<sup>a</sup>—A Administração fica isenta de toda a responsabilidade pelo conteúdo do vagão quando este seja acompanhado pelo expedidor ou por pessoa por elle designada para esse efeito, ou quando o entregue na estação de chegada com as precintas do expedidor intactas no caso do vagão não ser acompanhado por pessoa alguma.

8.<sup>a</sup>—Por cada vagão vazio ou carregado fornecerá esta Administração, à pessoa que o acompanhar, um passe gratuito de 3.<sup>a</sup> classe, válido para o percurso que o vagão tenha de efectuar. O passe ficará sujeito aos impostos correspondentes aos bilhetes ordinarios e será válido unicamente no comboio em que se efectue o transporte. No entanto a pessoa que acompanhe a remessa poderá utilizá-lo nos comboios mixtos quando o vagão vazio siga pelos comboios de mercadorias.

9.<sup>a</sup>—Ao portador do passe só será permitido o transporte da bagagem de mão em harmonia com as disposições em vigor.

10.<sup>a</sup>—Para a concessão do passe é indispensável que o expedidor indique pelo seu próprio punho, na nota de expedição, o nome e apelido da pessoa que acompanhe a remessa. Os revisores e demais empregados desta Administração poderão exigir a identificação da pessoa portadora do passe, sempre que o julguem necessário.

11.<sup>a</sup>—A aplicação da presente tarifa especial fica sujeita às condições da tarifa geral desta Administração em tudo que não seja contrário às disposições precedentes.

## Observações relativas ao tráfego internacional

1.<sup>a</sup>—As remessas de géneros frescos destinadas a Espanha, ou além, poderão ser transportadas ao abrigo desta tarifa sempre que às mercadorias a expedir seja aplicável alguma das tarifas directas combinadas em vigor.

Pelo que respeita ao percurso em Espanha os transportes fazem-se exactamente nas mesmas condições que em Portugal, visto que a respectiva tarifa espanhola ligável (especial combinada n.º 121 g. v.) tem os preços e condições iguais aos da presente.

Quando se empreguem vagões para transportes destinados a França, caso em que é indispensável o transbordo das mercadorias na fronteira hispano-francesa, em virtude da diferença da largura de via, o expedidor, ao regressar à fronteira o vagão vazio, cuidará de cumprir na Alfândega da fronteira franco-hespanhola todas as operações e formalidades, tendo em vista que, sobre este ponto declinam as Administrações toda a responsabilidade.

2.<sup>a</sup>—As remessas destinadas ao estrangeiro deverão ser apresentadas acompanhadas de todos os documentos necessários e exigidos pelas leis e regulamentos para o cumprimento das formalidades alfandegárias nas fronteiras.

3.<sup>a</sup>—As Administrações declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, apreensões, etc., etc., que possam ter lugar nas Alfândegas fronteiriças em virtude de indicações incompletas ou irregularidades contidas nos documentos que devem servir de base para as respectivas formalidades aduaneiras.

4.<sup>a</sup>—Todo o expedidor pode tomar a seu cargo as operações e formalidades da Alfândega nas fronteiras ou fazê-las efectuar por individuo de sua escolha. Neste último caso deverá declará-lo ao apresentar a remessa fazendo na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

«Operações aduaneiras na fronteira por ... (nome do individuo escolhido), Residente em ...»

Na falta desta indicação ou no caso de indicação incompleta nas notas de expedição e nos documentos alfandegários, as operações e formalidades serão preenchidas de officio pelas Agências das Administrações nas fronteiras, em harmonia com os dados fornecidos pelo expedidor nos referidos documentos e pelas tarifas respectivas.

Da mesma forma procederão as ditas Agências quando sejam elas as indicadas para efectuar os despachos.

5.<sup>a</sup>—Quando as operações e formalidades aduaneiras devam ser preenchidas por pessoa designada pelo expedidor, esse representante do expedidor deverá satisfazer, por sua conta e risco e em todos os pontos, a quanto lhe seja exigido que diga respeito a essas operações e formalidades, não podendo o transporte de mercadorias ter seguimento antes do despacho definitivo. As Administrações declinam toda a responsabilidade por faltas ou avarias que não se tenham feito constar na ocasião de pôr a mercadoria à disposição para o despacho, ou pelas que possam ocorrer durante o tempo em que esteja sob a guarda do representante do expedidor.

Porto, 1 de Janeiro de 1914.

O Engenheiro Director

*F. de Figueiredo e Silva*

Exp. T. 949





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, da Beira Alta, Nacional de Caminhos de Ferro, de Salamanca à Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, de Madrid a Caceres e a Portugal, de Madrid a Zaragoza e a Alicante, Andaluzes, Sul de Espanha, do Meio Dia da França e de Orléans

## Tarifa especial P. H. F. n.º 6 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 1 de Maio de 1913)

EM APLICAÇÃO DESDE 1 DE JANEIRO DE 1914

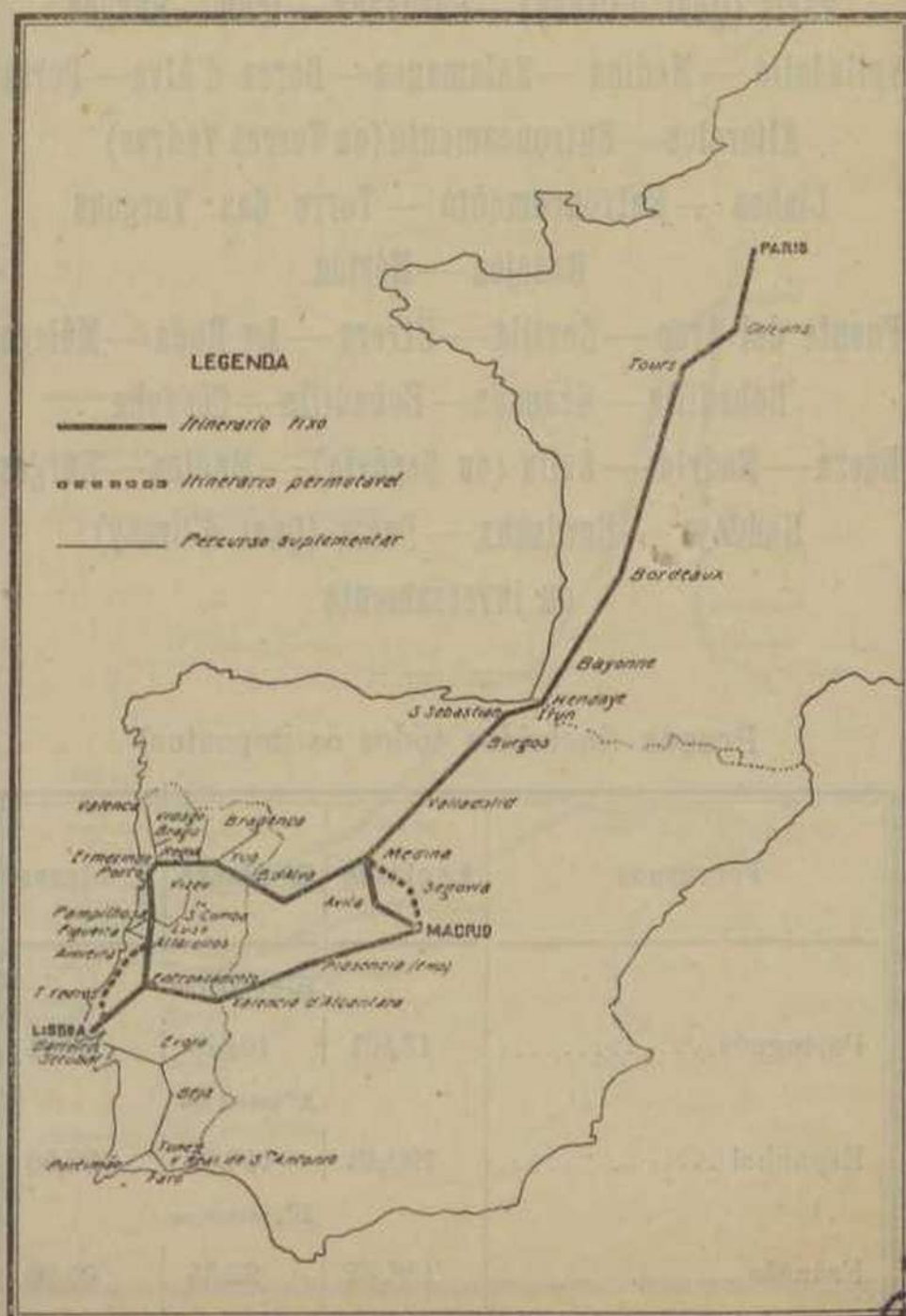
## BILHETES CIRCULATÓRIOS COM ITINERÁRIOS FIXOS A PREÇOS REDUZIDOS

### 1.º — Itinerário A — Percurso total: 4.178 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos  
Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto  
Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras)  
Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens  
Valencia d'Alcantara — Arroyo  
Plasencia (Empalme) — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina  
Burgos — Hendaye — Bordeaux — Paris — (Quai d'Orsay)  
ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português .....	125,38	95,63	65,90
Pesetas			
Espanhol .....	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês .....	138,25	93,35	60,90



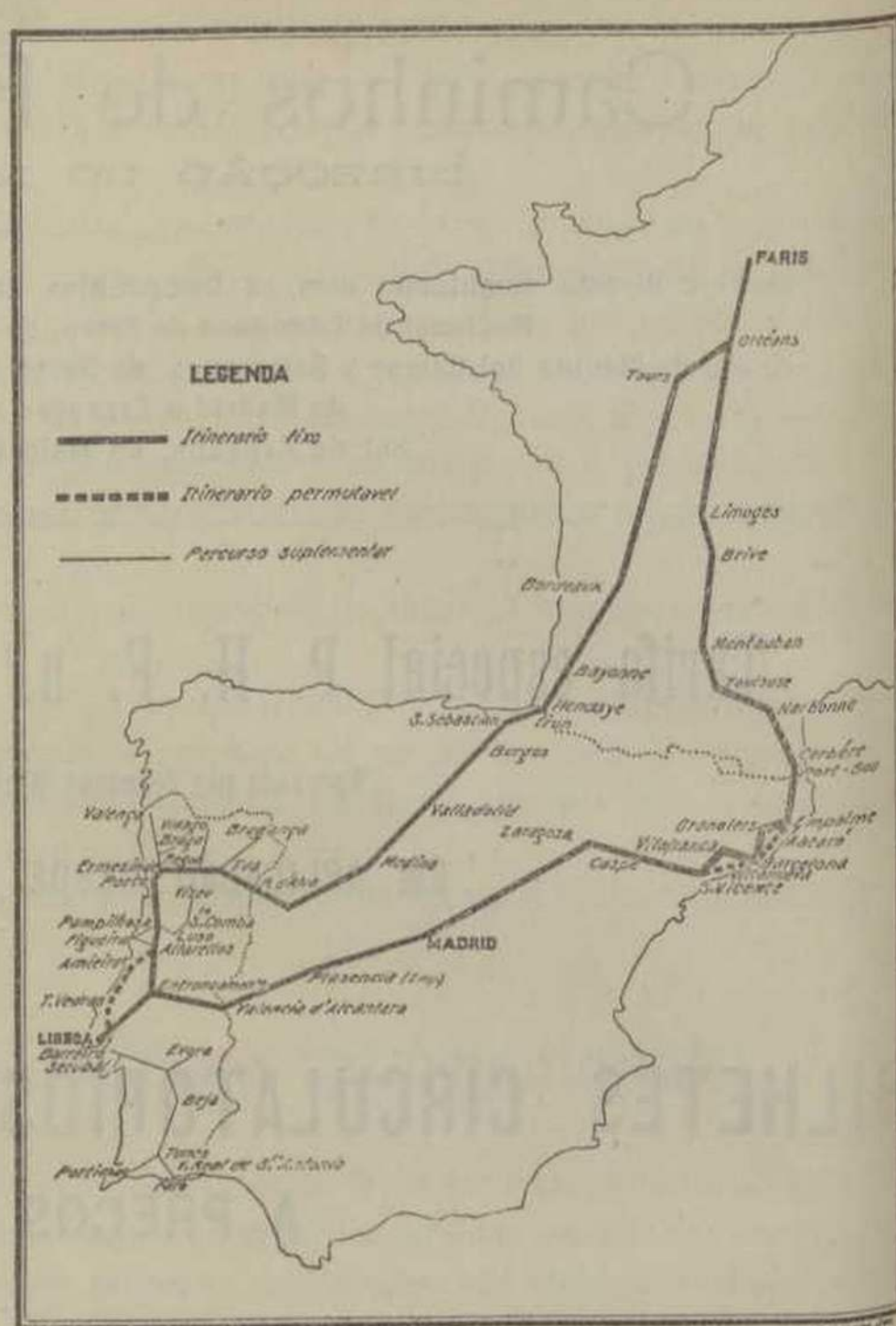


## 2.º — Itinerário B — Percurso total: 4.566 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos  
 Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras)  
 Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens  
 Valencia d'Alcantara  
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid — Calatayud  
 Zaragoza — Caspe — Vilafranca (ou Villanueva) — Barcelona  
 Mataró (ou Granollers)  
 Cerbère — Narbone — Montauban  
 Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	12,338	9,563	6,590
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	152,75	118,65	71,95
<b>Francos</b>			
Francês .....	150,65	101,65	66,30

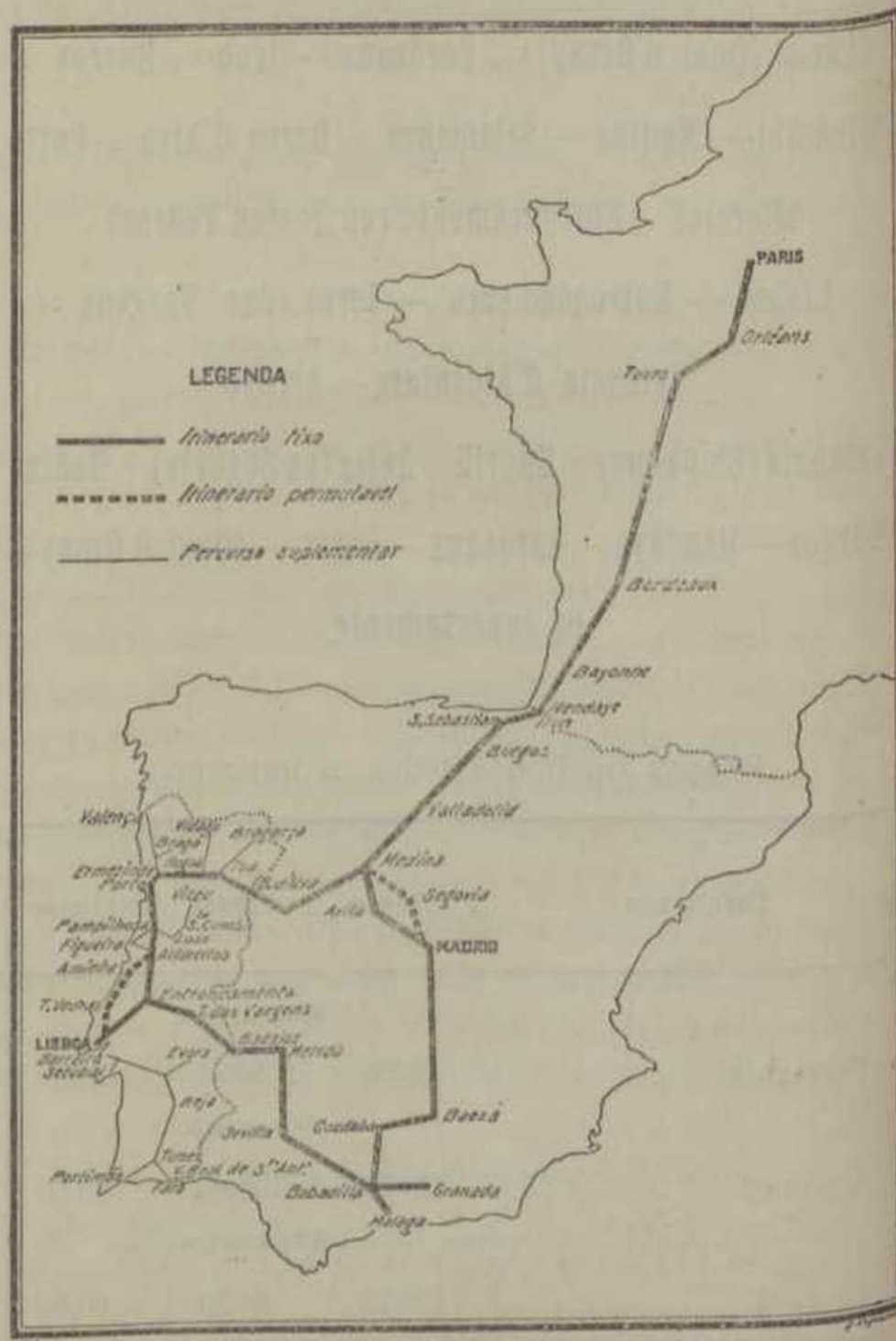


## 3.º — Itinerário C — Percurso total: 5.233 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos  
 Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras)  
 Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens  
 Badajoz — Mérida  
 Fuente del Arco — Sevilla — Utrera — La Roda — Málaga  
 Bobadilla — Granada — Bobadilla — Córdoba  
 Baeza — Madrid — Ávila (ou Segóvia) — Medina — Burgos  
 Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	13,501	10,513	7,524
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	190,40	148,60	92,50
<b>Francos</b>			
Francês .....	138,25	93,35	60,90



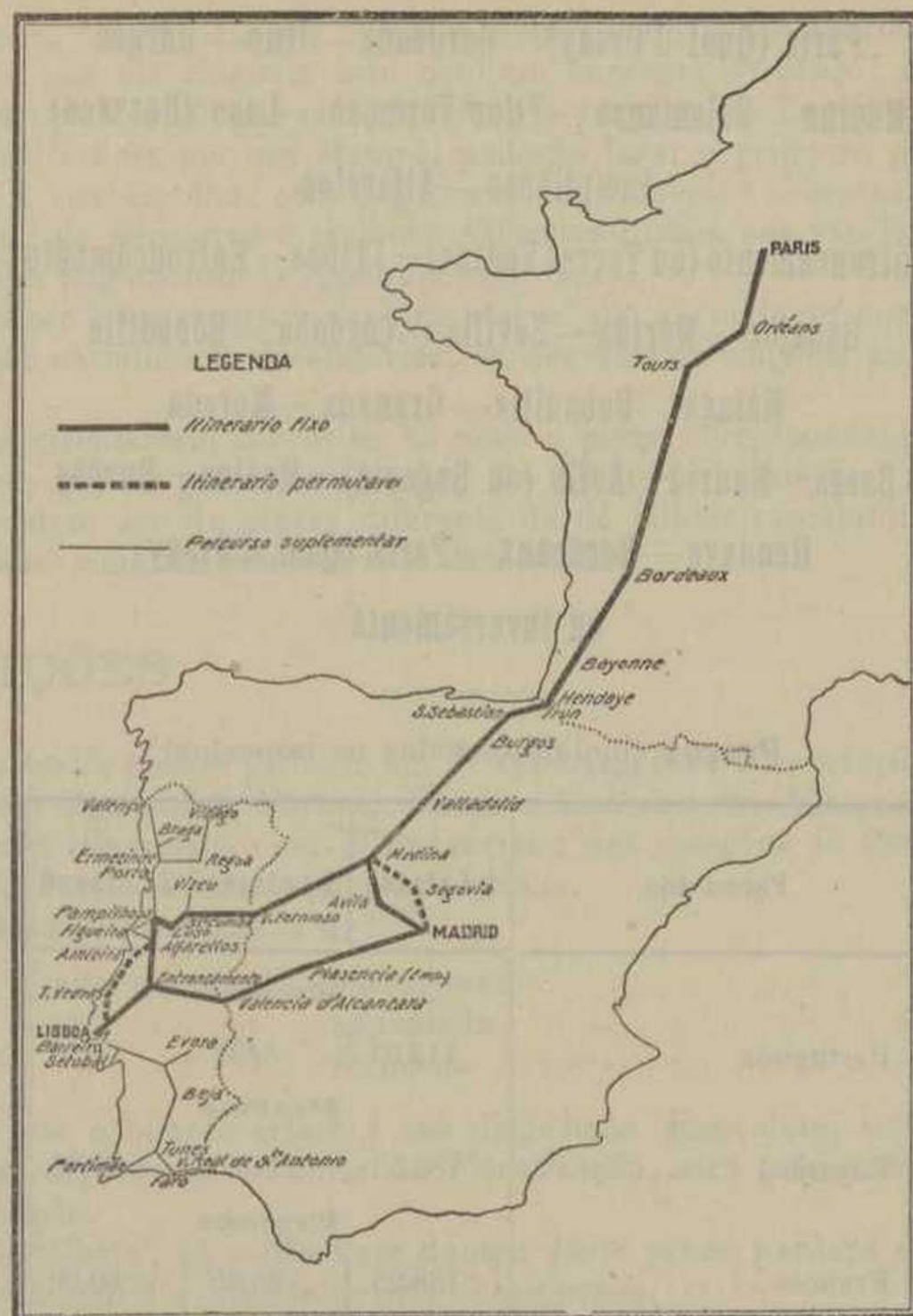


## 4.º — Itinerário **D** — Percurso total: 4.053 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun  
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Vilar Formoso  
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa  
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara  
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid  
 Ávila (ou Segovia) — Medina  
 Burgos — Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	11,510	8,528	5,556
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	137,90	104,60	62,60
<b>Francos</b>			
Francês .....	138,25	93,35	60,90

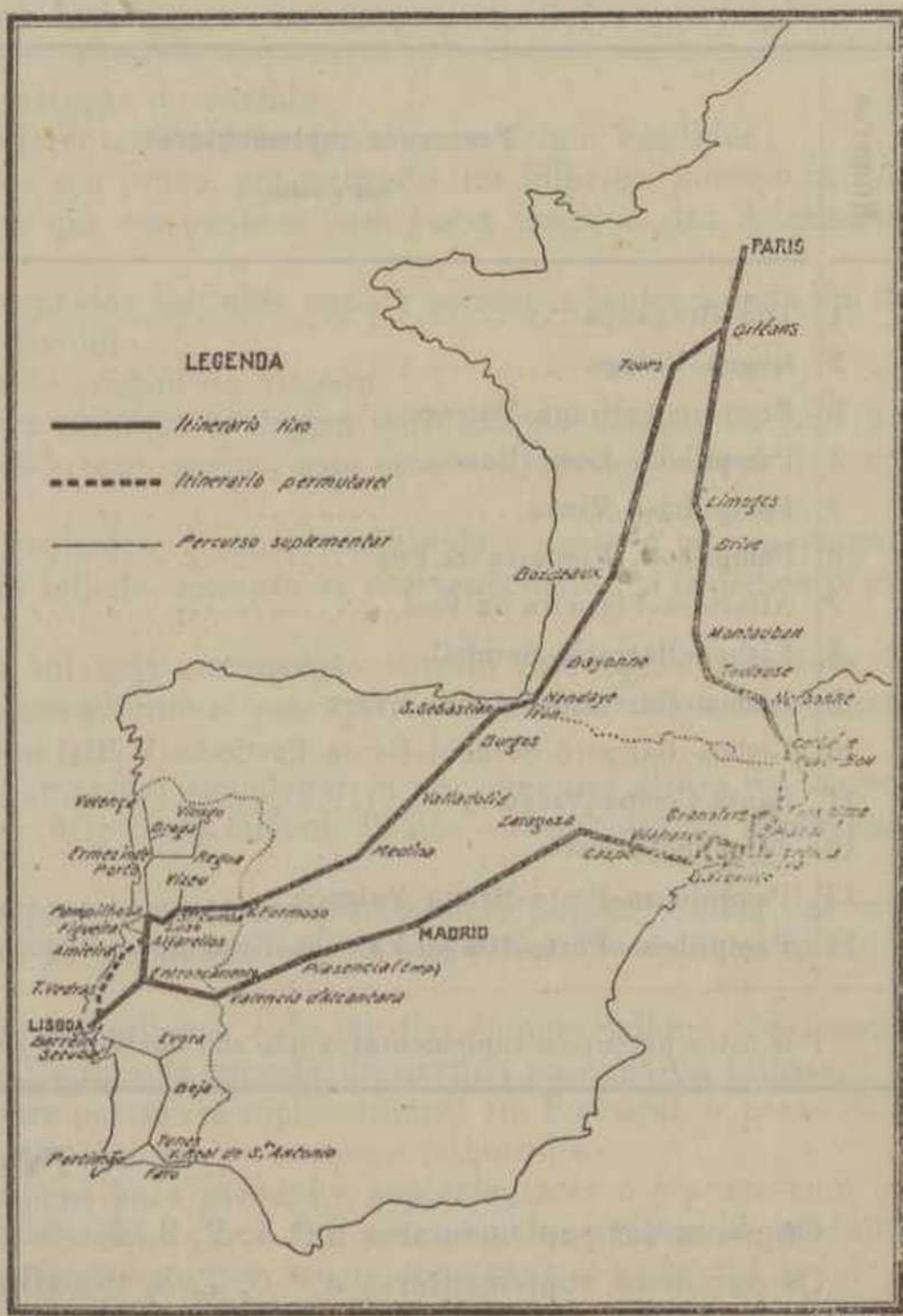


## 5.º — Itinerário **E** — Percurso total: 4.441 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun  
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Vilar Formoso  
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa  
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara  
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid  
 Calatayud — Zaragoza — Caspe — Vilafranca (ou Villanueva)  
 Barcelona — Mataró (ou Granollers) — Cerbère — Narbonne  
 Montauban — Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	11,510	8,528	5,556
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	151,40	117,30	71,10
<b>Francos</b>			
Francês .....	150,65	101,65	66,30



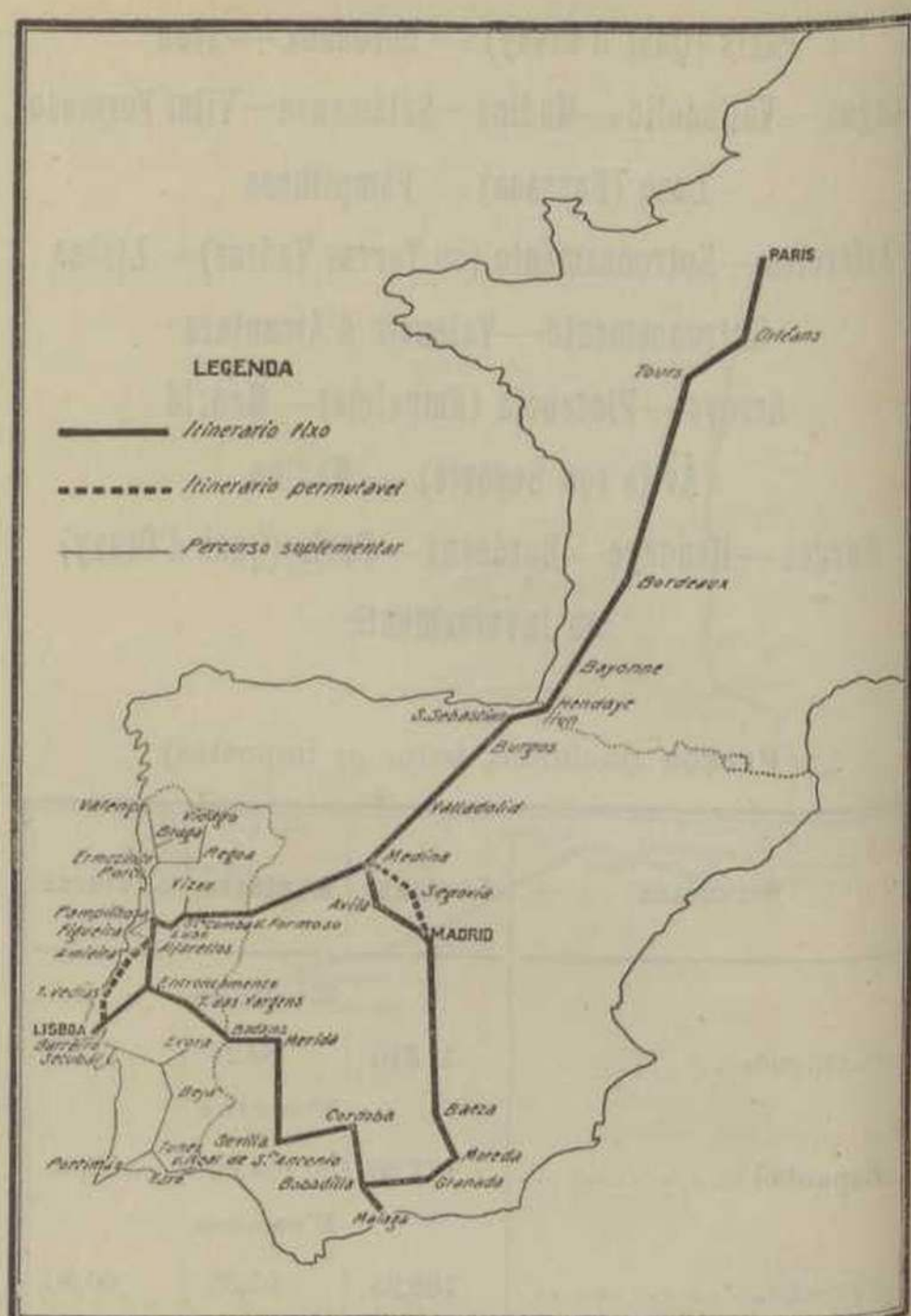


## 6.º — Itinerário F — Percurso total: 4.999 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos  
 Medina — Salamanca — Vilar Formoso — Luso (Bussaco)  
 Pampilhosa — Alfarelos  
 Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa — Entroncamento  
 Badajoz — Mérida — Sevilla — Córdoba — Bobadilla  
 Málaga — Bobadilla — Granada — Moreda  
 Baeza — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina — Burgos  
 Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	11,310	8,528	5,556
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	185,50	144,80	89,80
<b>Francos</b>			
Francês .....	138,25	93,35	60,90



Percursos suplementares em Portugal susceptíveis de serem anexados ao itinerário fixo dos bilhetes circulatórios e respectivos preços

Números	Percursos suplementares (ida e volta)	Quilómetros (ida e volta)	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Aumento no prazo de validade do bilhete circulatório
1	Tua-Bragança .....	270	3,524	2,543	1,562	5 dias
2	Regoa-Vidago .....	158	1,590	1,143	595	5 "
3	Ermezinde-Braga-Valença .....	278	3,534	2,551	1,567	10 "
4	Pampilhosa-Luso (Bussaco) .....	18	522	317	211	5 "
5	Pampilhosa-Vizeu .....	172	2,507	1,555	1,004	5 "
6	Pampilhosa-Figueira da Foz .....	102	1,523	592	362	5 "
7	Alfarelos-Figueira da Foz .....	46	556	342	228	5 "
8	Lisboa-Barreiro-Setubal .....	78	594	371	247	5 "
9	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora .....	284	3,541	2,556	1,571	10 "
10	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora-Portimão-V. Rial de S.º António .....	954	11,545	8,559	5,573	15 "
11	Santa Comba-Vizeu .....	100	1,520	590	360	5 "
12	Pampilhosa-Porto .....	224	2,569	2,002	1,335	10 "
13	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença .....	520	6,524	4,568	3,012	15 "
14	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença-Ermezinde-Regoa-Vidago .....	868	10,542	7,582	5,021	15 "

Por estes percursos suplementares não são devidos os impostos de selo e de Assistência.

### Notas

Os percursos suplementares n.ºs 1, 2, 3, 4 e 5 só podem ser adicionados aos itinerários A, B e C.  
 Os percursos suplementares n.ºs 6, 7, 8, 9 e 10 podem ser adicionados a qualquer dos seis itinerários fixos.  
 Os percursos suplementares n.ºs 11, 12, 13 e 14 só podem ser adicionados aos itinerários D, E e F.







validade. Esta anotação será feita pela Administração que venda o coupon ou coupons para os percursos suplementares.

Os prazos de validade são improrogáveis.

**6.<sup>a</sup> — Paragens** — O passageiro tem a faculdade de deter-se em todas as estações tanto de percurso fixo como dos percursos suplementares, contanto que faça carimbar o seu bilhete: em Portugal e Espanha, à partida, e em França, à chegada e à partida de cada estação em que tenha lugar a paragem. Esta formalidade, porém, não se exige quando a estação de paragem seja a término de um coupon. A duração das paragens não é limitada, mas em caso algum podem estas determinar qualquer aumento do prazo de validade total dos bilhetes.

**7.<sup>a</sup> — Mudança de classe e comboios de luxo** — Os portadores destes bilhetes poderão mudar de classe nas condições previstas nas tarifas gerais de cada Administração isto é: como se fossem portadores de bilhetes ordinários.

Os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe são válidos para viajar no Sud-Express ou para ocupar lugares de luxo, sempre que os haja disponíveis, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas.

Nas mesmas condições os bilhetes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe serão válidos para viajar no Sud-Express e para ocupar lugares de luxo se os seus portadores pagarem previamente a diferença por mudança para a 1.<sup>a</sup> classe e as respectivas sobretaxas.

**8.<sup>a</sup> — Meios bilhetes** — Não se vendem meios bilhetes desta tarifa.

**9.<sup>a</sup> — Bagagens** — Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada, nada tendo a pagar pelo seu transporte além dos direitos de registo, selo e assistência.

Os excedentes de peso serão taxados ao preço da tarifa geral de cada uma das linhas interessadas.

O despacho das bagagens com ou sem peso excedente será feito sucessivamente de e para as estações término ou intermédias do percurso compreendido em cada um dos coupons que constituem o bilhete circulatório ou dos coupons suplementares, competindo ao passageiro indicar em cada estação de partida e sempre que deseje aproveitar-se da faculdade de paragem prevista na condição 6.<sup>a</sup> qual a estação em que tenciona deter-se, para que a sua bagagem para ali seja expedida. Entretanto, se o passageiro declarar que só deseja deter-se numa estação situada além do percurso abrangido pelo coupon do bilhete circulatório em que se achar compreendida a estação onde o passageiro se encontra e se esta última estiver habilitada a fazer habitualmente despachos para a estação de paragem escolhida, será a bagagem expedida directamente para essa estação aos preços e condições das tarifas comuns ou internacionais em vigor nas respectivas Administrações.

**10.<sup>a</sup> — Solução de continuidade** — A travessia das localidades onde exista solução de continuidade nas linhas férreas, tais como Lisboa, Madrid, Barcelona, etc., fica a cargo dos passageiros tanto no que respeita ao transporte das suas pessoas como ao das suas bagagens.

**11.<sup>a</sup> — Interrupção nas linhas portuguesas e espanholas** — No caso de suspensão do serviço na linha por onde o passageiro tenha de seguir, a estação onde o passageiro seja obrigado a deter-se, ampliará o prazo de validade do bilhete por um período igual ao que corresponda à paragem forçada sem que por esse aumento de prazo se cobre qualquer importância.

Se o serviço se fizer com trasbordo terá o passageiro que satisfazer as despesas a que der lugar esse trasbordo sempre que a elas tenham de sujeitar-se também os portadores de bilhetes de tarifa geral.

**12.<sup>a</sup> — Irresponsabilidade das linhas portuguesas e espanholas** — Os passageiros portadores destes bilhetes renunciam a todo o direito de produzir reclamações por quaisquer prejuízos ocasionados por diminuição do numero de comboios ou por falta de lugares da classe a que correspondam os seus bilhetes, podendo, porém, neste último caso ou ocupar lugar de classe inferior sem direito a reembolso de qualquer importância ou esperar o comboio imediato. Se este não tiver lugar até o dia seguinte será ampliado em 24 horas o prazo de validade dos bilhetes à semelhança do que se prevê na condição 11.<sup>a</sup> para o caso de suspensão de serviço.

**13.<sup>a</sup> — Alfândegas** — O despacho das bagagens nas Alfândegas das fronteiras será efectuado pelas agências das Administrações quando assim o peçam os interessados.

Convidam-se os passageiros a assistir à verificação das suas bagagens nas Alfândegas tanto nas estações fronteiriças como em outros quaisquer pontos onde tal caso se der, pois que, pelo que possa ocorrer nessas operações declinam as Administrações toda a responsabilidade.

As Administrações declinam também toda a responsabilidade pela interrupção do transporte directo das bagagens quando motivada pelas operações aduaneiras ou caso de força maior.

**14.<sup>a</sup> — Disposições gerais** — Em tudo que não fôr contrário ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições das tarifas gerais de cada linha.

### Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de câmbio, os preços correspondentes aos países em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do país em que o pagamento se fizer.

O pagamento far-se há ao câmbio indicado por um aviso periódico afixado nas estações e que será revisto com intervalo nunca superior a 15 dias.

Porto, 18 de Dezembro de 1913.

O Engenheiro Director

TRÁFEGO

Exp. T 767

*F. de Figueiredo e Silva*



## REPARTIÇÃO DOS PREÇOS DOS BILHETES PARA ITINERARIOS FIXOS

		Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>ITINERARIO A</b>		Quilómetros	<b>Escudos</b>		
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	606	9\$08,6	7\$06,6	5\$06,1
	Minho e Douro .....	213	3\$19,4	2\$48,4	1\$77,9
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0	6\$90,0
Participe espanhol.....		1:714	137,90	104,60	62,60
Participe francês .....		1:645	138,25	93,35	60,90
<b>ITINERARIO B</b>		Quilómetros	<b>Escudos</b>		
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	606	9\$08,6	7\$06,6	5\$06,1
	Minho e Douro .....	213	3\$19,4	2\$48,4	1\$77,9
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0	6\$90,0
Participe espanhol.....		1:954	152,75	118,65	71,95
Participe francês .....		1:793	150,65	101,65	66,30
<b>ITINERARIO C</b>		Quilómetros	<b>Escudos</b>		
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	635	9\$66,7	7\$52,6	5\$37,6
	Minho e Douro .....	213	3\$24,3	2\$52,4	1\$80,4
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	848	13\$01,0	10\$13,0	7\$24,0
Participe espanhol.....		2:740	190,40	148,60	92,50
Participe francês .....		1:645	138,25	93,35	60,90
<b>ITINERARIO D</b>		Quilómetros	<b>Escudos</b>		
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	500	7\$81,3	5\$82,4	3\$90,6
	Beira Alta .....	204	3\$18,7	2\$37,6	1\$59,4
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0	5\$56,0
Participe espanhol.....		1:704	137,90	104,60	62,60
Participe francês .....		1:645	138,25	93,35	60,90
<b>ITINERARIO E</b>		Quilómetros	<b>Escudos</b>		
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	500	7\$81,3	5\$82,4	3\$90,6
	Beira Alta .....	204	3\$18,7	2\$37,6	1\$59,4
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0	5\$56,0
Participe espanhol.....		1:944	151,40	117,30	71,10
Participe francês .....		1:793	150,65	101,65	66,30
<b>ITINERARIO F</b>		Quilómetros	<b>Escudos</b>		
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	529	7\$93,8	5\$91,8	3\$96,9
	Beira Alta .....	204	3\$06,2	2\$28,2	1\$53,1
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	733	11\$10,0	8\$28,0	5\$56,0
Participe espanhol.....		2:621	185,50	144,80	89,80
Participe francês .....		1:645	138,25	93,35	60,90



## REPARTIÇÃO DOS PREÇOS DOS BILHETES PARA PERCURSOS SUPLEMENTARES

Itinerários	Quilómetros (Ida e volta)						Preços — Escudos					
							1.ª classe					
	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total
N.º 1.....	-	-	-	-	270	270	-	-	-	-	3\$24,0	3\$24
» 2.....	-	-	158	-	-	158	-	-	1\$90,0	-	-	1\$90
» 3.....	-	-	278	-	-	278	-	-	3\$34,0	-	-	3\$34
» 4.....	-	18	-	-	-	18	-	\$22,0	-	-	-	\$22
» 5.....	-	72	-	-	100	172	-	\$87,0	-	-	1\$20,0	2\$07
» 6.....	-	102	-	-	-	102	-	1\$23,0	-	-	-	1\$23
» 7.....	46	-	-	-	-	46	\$56,0	-	-	-	-	\$56
» 8.....	-	-	-	78	-	78	-	-	-	\$94,0	-	\$94
» 9.....	-	-	-	284	-	284	-	-	-	3\$41,0	-	3\$41
» 10.....	-	-	-	954	-	954	-	-	-	11\$45,0	-	11\$45
» 11.....	-	-	-	-	100	100	-	-	-	-	1\$20,0	1\$20
» 12.....	212	-	12	-	-	224	2\$54,6	-	\$14,4	-	-	2\$69
» 13.....	212	-	308	-	-	520	2\$54,4	-	3\$69,6	-	-	6\$24
» 14.....	212	-	656	-	-	868	2\$54,5	-	7\$87,5	-	-	10\$42
Preços — Escudos												
	2.ª classe						3.ª classe					
	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total
N.º 1.....	-	-	-	-	2\$43,0	2\$43	-	-	-	-	1\$62,0	1\$62
» 2.....	-	-	1\$43,0	-	-	1\$43	-	-	\$95,0	-	-	\$95
» 3.....	-	-	2\$51,0	-	-	2\$51	-	-	1\$67,0	-	-	1\$67
» 4.....	-	\$17,0	-	-	-	\$17	-	\$11,0	-	-	-	\$11
» 5.....	-	\$65,0	-	-	\$90,0	1\$55	-	\$44,0	-	-	\$60,0	1\$04
» 6.....	-	\$92,0	-	-	-	\$92	-	\$62,0	-	-	-	\$62
» 7.....	\$42,0	-	-	-	-	\$42	\$28,0	-	-	-	-	\$28
» 8.....	-	-	-	\$71,0	-	\$71	-	-	-	\$47,0	-	\$47
» 9.....	-	-	-	2\$56,0	-	2\$56	-	-	-	1\$71,0	-	1\$71
» 10.....	-	-	-	8\$59,0	-	8\$59	-	-	-	5\$73,0	-	5\$73
» 11.....	-	-	-	-	\$90,0	\$90	-	-	-	-	\$60,0	\$60
» 12.....	1\$91,2	-	\$10,8	-	-	2\$02	1\$27,8	-	\$07,2	-	-	1\$35
» 13.....	1\$90,8	-	2\$77,2	-	-	4\$68	1\$27,2	-	1\$84,8	-	-	3\$12
» 14.....	1\$91,0	-	5\$91,0	-	-	7\$82	1\$27,3	-	3\$93,7	-	-	5\$21





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

*Serviço directo combinado com a Companhia Portuguesa, Minho e Douro e Companhias  
dos Caminhos de Ferro da Beira Alta,  
do Porto à Póvoa e Famalicão e Nacional de Caminhos de Ferro*

---

TARIFA ESPECIAL P. N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

---

## AVISO AO PUBLICO

(Aprovado por despacho ministerial de 21 de Novembro de 1913)

---

### Preços para percursos superiores a 3:500 quilómetros

A partir de 15 de Fevereiro de 1914, deverá considerar-se incluída na tarifa acima indicada, como aditamento à respectiva tabela de preços dos bilhetes, a seguinte disposição:

“Para percursos superiores a 3:500 quilómetros, cobrar-se há, além dos preços estipulados para este número de quilómetros, mais **2\$00** em 1.<sup>a</sup>, **1\$50** em 2.<sup>a</sup> e **1\$00** em 3.<sup>a</sup> classe por cada fracção indivisível de 250 quilómetros,,.

Lisboa, 7 de Novembro de 1913.

**B n.º 259**

**Exp. n.º 1:387**

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes.*





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 11 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 27 de Dezembro de 1913)

Em vigor desde 1 de Fevereiro de 1914

### PARA O TRANSPORTE DAS MERCADORIAS ABAIXO INDICADAS EM

### VAGÕES FRIGORÍFICOS DE PROPRIEDADE PARTICULAR

**Aves mortas, carnes frescas, caça morta, cerveja, flores,  
frutas frescas ou verdes, hortaliça,  
leite, legumes verdes, levadura, manteiga, mariscos,  
ostras, ovos, pão,  
peixe fresco, plantas vivas, queijos frescos, requeijões  
e demais comestíveis cujo transporte se efectue pela velocidade dos passageiros**

#### § 1.º — MATERIAL MATRICULADO ISOLADAMENTE

##### Vagões carregados

As mercadorias que constituam a remessa serão taxadas ao preço das tarifas que lhe correspondam (geral ou especiais applicáveis de g. v.) mas com sujeição aos mínimos abaixo indicados ou pagando como tal:

5:000 quilos por vagão. { Para as frutas frescas ou verdes, hortaliças, legumes  
verdes e cerveja.

3:000 quilos ..... Para as restantes mercadorias acima indicadas.

Nêstes mínimos está compreendido o pêso das mercadorias e o das respectivas taras.

Não obstante, como pela condição 4.ª do parágrafo 4.º desta tarifa, se concede o transporte gratuito de 10 % de gelo, os citados mínimos serão elevados a 5:500 ou 3:300 quilogramas, conforme o caso, quando as mercadorias sejam acondicionadas em gelo.

##### Vagões vazios

Pelo transporte dos vagões vazios cobrar-se há a taxa de 0\$018 por vagão e quilómetro sempre que o pêso de cada veículo não exceda 10 toneladas. Os excedentes dêste pêso serão taxados à razão de 0\$0018 por tonelada indivisível e quilómetro.

Na devolução dos vagões vazios está compreendida a gratuidade das taras e refrigerantes preparados para a conservação dos géneros.



## § 2.<sup>o</sup> — MATERIAL MATRICULADO EM NÚMERO MÍNIMO DE SEIS VAGÕES

### Vagões carregados

A qualquer empresa ou entidade particular que, duma só vez, matricule, nestes Caminhos de Ferro, o mínimo de seis vagões frigoríficos do tipo por êles aceite, será concedida uma bonificação de 0\$018 por vagão e quilómetro sempre que o vagão seja utilizado para o transporte de qualquer das mercadorias designadas na presente tarifa, com sujeição ao mínimo de pêso na mesma estabelecido.

Não gosarão de bonificação alguma os vagões que transportem apenas as taras e refrigerantes, pois neste caso serão considerados como material vasio.

A referida bonificação poderá ser deduzida no acto da expedição da remessa ou regularizar-se por liquidação posterior, conforme convenha ao proprietário dos vagões, que deverá, para êsse efeito, entender-se directamente com o Serviço da Fiscalização e Estatística desta Administração.

### Vagões vasio

Pelo transporte de vagões vasio pertencentes a empresas ou entidades particulares que duma só vez tenham matriculado um número mínimo de seis veículos desta espécie cobrar-se há 0\$0009 por quilómetro e tonelada indivisível qualquer que seja a tara de cada veículo.

## § 3.<sup>o</sup> — CONDIÇÕES RELATIVA AO MATERIAL

1.<sup>a</sup> — Qualquer empresa ou entidade particular que pretenda pôr em circulação vagões frigoríficos de sua propriedade, deverá sujeitar-se às seguintes disposições:

a) Submeter previamente o plano geral e detalhado dos vagões à aprovação desta Administração tendo em vista que em nenhum caso o pêso dêsses vagões com a respectiva carga poderá exceder 22 toneladas nem tão pouco 3:300 quilogramas por metro linear, compreendidas as bombas de choque.

b) Conformar-se com as condições que esta Administração tenha estabelecidas para a construção e circulação do seu material, cingindo-se às indicações técnicas que a êsse respeito se lhe façam.

c) Adoptar para a construção dos principais órgãos (rodas, molas, engates, bombas de choque, etc.), o tipo adoptado por esta Administração, a fim de facilitar as reparações do material.

d) Marcar os vagões com a série e numeração que a Administração indicar, inscrevendo além disso em cada lado do vagão, com toda a exactidão e em caracteres bem visíveis, a tara e a carga máxima em quilogramas.

e) Dotar todos os vagões de freio de vácuo e de tubo de intercomunicação para o aquecimento por vapor; e dotar também de freio de fuso e de guarita um vagão por cada três ou fracção de três que tenham de matricular, entendendo-se que as empresas ou entidades particulares que já tiverem vagões matriculados terão que instalar o dito freio em todos os que construam até que uma terça parte do seu material se ache provido de guaritas e de freios de fuso.

f) Indicar a sua residência para o caso de que a Administração tenha de fazer-lhe qualquer aviso depois de admitidos os vagões e postos em circulação.

2.<sup>a</sup> — Os vagões de propriedade particular não serão admitidos a circular se não depois de terem sido examinados e autorizados por esta Administração.

3.<sup>a</sup> — Ainda depois de recebido o material nas condições acima indicadas e quando por defeito de construção os vagões não ofereçam completa segurança a Administração poderá recusar a sua circulação até que as deficiências sejam sanadas.

No caso de que a Administração, depois de aceites os vagões, estabeleça disposições contrárias à autorização que anteriormente tenha concedido, os donos do material deverão sujeitar-se a essas disposições suspendendo ou limitando a circulação dos vagões enquanto êstes não reunirem as condições necessárias para poderem transitar em todas as linhas, sem restrição alguma.

4.<sup>a</sup> — Muito embora os principais órgãos (rodas, molas, engates, bombas de choque, etc.) devam ser do tipo adoptado por esta Administração, entender-se há, no entanto, que estão exceptuados os vagões já construídos e admitidos a circular, nos quais as ditas peças sejam de tipos especiais; mas os donos do material terão de depositar nesta Direcção (Serviço de Tracção e Oficinas) de prevenção para qualquer reparo urgente, determinado número de peças. As peças do tipo corrente serão fornecidas pela Administração que debitará da sua importância os proprietários do material.

5.<sup>a</sup> — Os vagões deverão ser entregues prontos a circular e com as caixas de lubrificação providas de azeite. A lubrificação em trânsito será feita pelos agentes desta Administração, os quais cuidarão do material como se fôsse propriedade da mesma Administração.

A conservação dos vagões ficará a cargo do expedidor, que terá a obrigação de mantê-los em bom estado



de circulação, especialmente no que respeita a rodas, aros, molas, caixas de lubrificação, etc., sob a fiscalização desta Administração.

6.<sup>a</sup> — No caso de paralização dos vagões vazios, quer por não serem requisitados pelos expedidores, para carregamento, quer por os consignatários, depois de concluída a descarga, não os pôrem à disposição desta Administração para retorno cobrar-se há, a título de estacionamento, se este tiver lugar no recinto das estações, a taxa de 0\$045 por vagão e por período indivisível de 24 horas depois de decorrido o prazo de 48 horas a contar da hora de chegada.

7.<sup>a</sup> — Se os vagões carecerem, em trânsito, de qualquer reparação urgente, seja de que natureza fôr, esta Administração encarregar-se há de fazê-la por conta do expedidor, cobrando a importância do seu custo (inclusive gastos gerais) e mais as despesas de transporte se houver aumento de percurso, isto é, se a reparação exigir a transferência do vagão do ponto em que ocorrer a avaria até àquele em que tenha de efectuar-se a reparação; mas se esta não poder fazer-se por estar carregado o vagão, o expedidor terá de fornecer outro para o trasbordo da mercadoria, operação que será de conta do mesmo expedidor.

8.<sup>a</sup> — Esta Administração obriga-se a reparar as avarias que, por culpa sua, sofrer o material, mas não se responsabiliza pelas que se derem por casos fortuitos ou de força maior, por aquecimento das caixas de lubrificação ou por quebra de alguma peça do vagão quando a quebra se dê por desgaste ou uso natural.

9.<sup>a</sup> — Nenhuma indemnização será paga por esta Administração pela detenção dos vagões durante a reparação nas suas oficinas ou estações, comprometendo-se no entanto a que a reparação se faça com a brevidade possível. Fica igualmente isenta de toda a responsabilidade pelos atrasos e avarias que possa sofrer a mercadoria enquanto o vagão se acha detido por causa da reparação que nêle tenha de fazer-se.

10.<sup>a</sup> — O expedidor e o consignatário deverão fazer constar, com os agentes desta Administração nas estações de partida e de destino, o estado em que os vagões são entregues ou recebidos pelas mesmas estações. Na falta dêste requisito, por parte daquêles, entender-se há que se conformam com as declarações dos ditos agentes.

#### § 4.<sup>o</sup> — CONDIÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE

1.<sup>a</sup> — A carga será feita pelo expedidor e a descarga pelo consignatário ou pela pessoa que acompanhe a remessa, mas sempre por conta e risco dos interessados.

Cada uma destas operações deverá ser feita dentro de **doze horas úteis** a contar daquela em que o vagão, vazio ou carregado, seja posto à disposição do expedidor ou do consignatário.

Se as operações de carga ou de descarga não estiverem concluídas 12 horas depois do vagão ter sido posto à disposição, respectivamente, do expedidor ou do consignatário, esta Administração cobrará, a título de ocupação de via, qualquer que seja o local em que se encontrem os vagões, 1\$00 por veículo e período de 24 horas indivisíveis.

2.<sup>a</sup> — Cada vagão carregado será expedido por um só expedidor para um só consignatário e para um único destino, constituindo uma só remessa.

Quando a remessa tenha pêsos inferior ao mínimo de carregamento exigido e seja constituída por mercadorias de várias classes que gozem de diferentes preços de transporte, aplicar-se há ao pêsos que falte para completar esse mínimo o preço correspondente à mercadoria que o tenha mais elevado dentre as que constituem a remessa.

3.<sup>a</sup> — Em trânsito e como transporte independente da remessa inicial, poderão admitir-se nas estações intermédias, para o mesmo percurso do vagão e transportadas no mesmo veículo, outras remessas de géneros frescos, sempre que o vagão seja acompanhado de agente do expedidor.

As remessas das estações intermédias serão taxadas em relação ao seu pêsos e pelos preços que correspondam à estação donde tiverem sido expedidas, mas sem que o seu pêsos possa ser tido em conta para completar o mínimo exigido para a remessa primitiva.

4.<sup>a</sup> — A Administração concederá uma dedução de 10 % sobre o pêsos bruto da mercadoria quando as remessas de géneros e peixe fresco sejam transportadas em gelo, desde que seja evidente que nelas existe esse refrigerante.

O gelo depositado nas paredes dos vagões para produzir o frio no interior dos mesmos, será considerado como um acessório dêstes e como tal transportado gratuitamente, mas os interessados não poderão retirá-lo, no todo ou em parte, para destiná-lo a outro fim.

Uma vez introduzido o gelo nos recipientes, as comportas dêstes serão precintadas pela estação onde seja feita a operação, não podendo tirar-se as precintas senão para renovar a provisão, ou em caso de força maior devidamente justificada. As ditas operações deverão ser feitas em presença dos agentes desta Administração que não permitirão que se retire qualquer quantidade de gelo.

A falta do cumprimento desta disposição por parte dos interessados dará à Administração o direito de reclamar-lhes perdas e danos.

5.<sup>a</sup> — Os vagões carregados serão transportados, normalmente, pelos comboios mixtos e, quando possível, pelos comboios correios desde que o afastamento de eixos dos vagões frigoríficos não seja inferior ao do material que entra na composição normal dêstes comboios.



No entanto esta Administração reserva-se o direito de demorar o transporte até ao duplo do prazo indicado para a marcha dos comboios mixtos sem que por isso seja obrigada a indemnização alguma.

6.<sup>a</sup>—O transporte dos vagões vazios será feito pelos comboios mixtos, se o serviço assim o permitir, ou pelos de mercadorias mais directos, ficando no entanto as remessas de material vazio subordinadas aos prazos regulamentares da pequena velocidade.

7.<sup>a</sup>—A Administração fica isenta de toda a responsabilidade pelo conteúdo do vagão quando este seja acompanhado pelo expedidor ou por pessoa por ele designada para esse efeito, ou quando o entregue na estação de chegada com as precintas do expedidor intactas no caso do vagão não ser acompanhado por pessoa alguma.

8.<sup>a</sup>—Por cada vagão vazio ou carregado fornecerá esta Administração, à pessoa que o acompanhe, um passe gratuito de 3.<sup>a</sup> classe, válido para o percurso que o vagão tenha de efectuar. O passe ficará sujeito aos impostos correspondentes aos bilhetes ordinarios e será válido unicamente no comboio em que se efectue o transporte. No entanto a pessoa que acompanhe a remessa poderá utilizá-lo nos comboios mixtos quando o vagão vazio siga pelos comboios de mercadorias.

9.<sup>a</sup>—Ao portador do passe só será permitido o transporte da bagagem de mão em harmonia com as disposições em vigor.

10.<sup>a</sup>—Para a concessão do passe é indispensável que o expedidor indique pelo seu próprio punho, na nota de expedição, o nome e apelido da pessoa que acompanhe a remessa. Os revisores e demais empregados desta Administração poderão exigir a identificação da pessoa portadora do passe, sempre que o julguem necessário.

11.<sup>a</sup>—A aplicação da presente tarifa especial fica sujeita às condições da tarifa geral desta Administração em tudo que não seja contrário às disposições precedentes.

## Observações relativas ao tráfego internacional

1.<sup>a</sup>—As remessas de géneros frescos destinadas a Espanha, ou além, poderão ser transportadas ao abrigo desta tarifa sempre que às mercadorias a expedir seja aplicável alguma das tarifas directas combinadas em vigor.

Pelo que respeita ao percurso em Espanha os transportes fazem-se exactamente nas mesmas condições que em Portugal, visto que a respectiva tarifa espanhola ligável (especial combinada n.º 121 g. v.) tem os preços e condições iguais aos da presente.

Quando se empreguem vagões para transportes destinados a França, caso em que é indispensável o transbordo das mercadorias na fronteira hispano-francesa, em virtude da diferença da largura de via, o expedidor, ao regressar à fronteira o vagão vazio, cuidará de cumprir na Alfândega da fronteira franco-hespanhola todas as operações e formalidades, tendo em vista que, sobre este ponto declinam as Administrações toda a responsabilidade.

2.<sup>a</sup>—As remessas destinadas ao estrangeiro deverão ser apresentadas acompanhadas de todos os documentos necessários e exigidos pelas leis e regulamentos para o cumprimento das formalidades alfandegárias nas fronteiras.

3.<sup>a</sup>—As Administrações declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, apreensões, etc., que possam ter lugar nas Alfândegas fronteiriças em virtude de indicações incompletas ou irregularidades contidas nos documentos que devem servir de base para as respectivas formalidades aduaneiras.

4.<sup>a</sup>—Todo o expedidor pode tomar a seu cargo as operações e formalidades da Alfândega nas fronteiras ou fazê-las efectuar por indivíduo de sua escolha. Neste último caso deverá declará-lo ao apresentar a remessa fazendo na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

*«Operações aduaneiras na fronteira em ... (nome do indivíduo escolhido), Residente em ...»*

Na falta desta indicação ou no caso de indicação incompleta nas notas de expedição e nos documentos alfandegários, as operações e formalidades serão preenchidas de officio pelas Agências das Companhias nas fronteiras, em harmonia com os dados fornecidos pelo expedidor nos referidos documentos e pelas tarifas respectivas.

Da mesma forma procederão as ditas Agências quando sejam elas as indicadas para efectuar os despachos.

5.<sup>a</sup>—Quando as operações e formalidades aduaneiras devam ser preenchidas por pessoa designada pelo expedidor, esse representante do expedidor deverá satisfazer, por sua conta e risco e em todos os pontos, a quanto lhe seja exigido que diga respeito a essas operações e formalidades, não podendo o transporte de mercadorias ter seguimento antes do despacho definitivo. As Administrações declinam toda a responsabilidade por faltas ou avarias que não se tenham feito constar na ocasião de pôr a mercadoria à disposição para o despacho, ou pelas que possam ocorrer durante o tempo em que esteja sob a guarda do representante do expedidor.

Lisboa, 27 de Agosto de 1913.

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes.*



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

*Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta*

AVISO AO PUBLICO

## Aviso ao Publico

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE

### TRANSPORTES DE SAL

A partir de 10 de Fevereiro de 1914 as remessas de **sal** que da estação de **Figueira da Foz** forem expedidas por vagões completos de 10.000 quilos, ou pagando como tal, com destino às estações de **Gaia** e **Porto-Campanhã (local ou transito)**, ao abrigo da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1901, serão taxadas pela 15.ª série, ou seja ao preço de **1\$80** a tonelada.

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade.

Lisboa, 28 de Janeiro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia  
Ferreira de Mesquita

O Engenheiro Sub-Director da Companhia  
Ferreira de Mesquita

B. 2.296

Exploração-Serviço do Trafego  
Expediente n.º 500

950 exemplares



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

## AVISO AO PUBLICO

### 1.º ADITAMENTO

À

#### TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1—PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Fevereiro de 1914 serão incluídas na **concessão especial**, constante da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, para o transporte anual do minimo de 100 toneladas de vidro em obra, com destino a exportação pelas barras de Lisboa, do Porto e porto de Leixões, as estações de **Monte Real** e **Monte Redondo**.

A estas estações corresponde, liquido do reembolso, o preço de 2\$80 por tonelada, incluídas as despesas de evoluções, manobras e as de embarque nos caes da Companhia.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, em applicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 28 de Janeiro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

*Ferreira de Mesquita*

B. 2.298



## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

## AVISO AO PUBLICO

## 2.º ADITAMENTO

À

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Fevereiro de 1914 a tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade, para transporte de diversas mercadorias, por expedições do minimo de 500 quilogramas, ou pagando como tal, é ampliada ás estações de **Monte Real** e **Monte Redondo** com os preços a seguir indicados:

## § 1.º — Preços por tonelada

Estações de		SÉRIES			
Procedencia	Destino	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª
ou vice-versa					
		Escudos			
Gaia ou Porto Campanhã.....	Monte Redondo ou Monte Real.....	5\$10	4\$64	4\$18	3\$62
Monte Real ou Monte Redondo	Bemfica.....	5\$16	4\$55	3\$69	3\$08
	Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata e Alcantara Terra .....	5\$23	4\$62	3\$76	3\$17
	Caes do Sodré até Pedrouços .....	5\$33	4\$72	3\$86	3\$27

A partir da mesma data serão incluídas na concessão especial d'este paragrafo para o transporte anual do minimo de 100 toneladas de vidro em obra com destino a exportação pelas barras de Lisboa ou do Porto e porto de Leixões, as estações de **Monte Real** e **Monte Redondo**, correspondendo-lhes, liquido do reembolso, o preço de 2\$80 por tonelada, incluídas as despesas de evoluções e manobras e as de embarque nos caes da Companhia.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade, em applicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 28 de Janeiro de 1914.

o Engenheiro Sub-Director da Companhia  
Ferreira de Mesquita

B. 2.299

Exploração — Serviço do Trafego  
Expediente n.º 886



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

## **Aviso ao Publico**

### **TARIFA ESPECIAL P. N.º 4—GRANDE VELOCIDADE**

#### **Preços para percursos superiores a 3:500 kilometros**

A partir de 15 de Fevereiro de 1914 deverá considerar-se incluída na tarifa acima indicada, como aditamento á respectiva tabela de preços dos bilhetes, a seguinte disposição:

«Para percursos superiores a 3.500 kilometros cobrar-se-ha além dos preços estipulados para este numero de kilometros, mais 2\$00 em 1.ª classe, 1\$50 em 2.ª classe e 1\$00 em 3.ª classe por cada fracção indivisivel de 250 kilometros.»

Lisboa, 29 de Janeiro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

*Ferreira de Mesquita*

**B. 2.300**

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 835

950 exemplares



## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

## AVISO AO PUBLICO

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14 — GRANDE VELOCIDADE

A partir de 15 de Fevereiro de 1914 considera-se incluída nos Capítulos IX e XIV das condições da tarifa geral em vigor desde 20 de Janeiro de 1912 a seguinte aclaração á forma de aplicar a **taxa por cabeça ao transporte de leitões:**

«No caso de ser difficil determinar, á simples vista, se algum suino de pequena estatura que seja apresentado a despacho deve ser considerado para o efeito da taxa como «leitão» (suino no periodo de amamentação) ou como «porco», recorrer-se-ha á pesagem dos animais sobre que haja duvidas, entendendo-se que:

A taxa **por cabeça**, correspondente a «leitões», será aplicada sempre que os animais dessa especie não pesem mais de 40 quilogramas cada um e só aos que tiverem mais de 40 quilogramas se applicará a taxa estipulada para o transporte de «porcos» por cabeça».

Lisboa, 2 de Fevereiro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

*Ferreira de Mesquita*

**B. 2.303**

Exploração — Serviço do Trafego  
Expediente n.º 898

950 exemplares





## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

## Aviso ao Publico

## ADITAMENTO

A

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14 — GRANDE VELOCIDADE

A partir de 15 de Fevereiro de 1914 considerar-se-ha incluída no artigo 1.º desta tarifa mais a seguinte condição:

## CONDIÇÃO 11.ª

Como excepção ao disposto no n.º 1 da condição 10.ª permitir-se-ha contudo o seguinte:

1.º — Quando o bilhete de assinatura deixe de ser utilizado por morte do respectivo titular, ou por doença ou mudança de situação ou de residencia, devidamente comprovadas, poderão os assinantes ou os seus herdeiros obter, a pedido seu e mediante entrega do respectivo bilhete de assinatura, o reembolso da diferença entre o preço que segundo esta tarifa corresponda ao praso total (normal ou prolongado) em que a assinatura era válida e o preço correspondente ao praso a que, segundo o disposto no quadro a seguir, a mesma assinatura se considera reduzida:

Praso total do bilhete incluídas as ampliações que tenha sofrido	Praso em que o bilhete foi utilizado	Praso a que o bilhete se considera reduzido
3 meses .. .. .	Menos de 1 mês. .. .. .	Reduzido a 1 mês. (a)
	Mais de 1 mês .. .. .	Não se faz redução alguma.
6 meses .. .. .	Menos de 1 mês. .. .. .	Reduzido a 1 mês. (a)
	Menos de 3 meses .. .. .	Reduzido a 3 meses.
	Mais de 3 meses .. .. .	Não se faz redução alguma.
1 ano.. .. .	Menos de 1 mês. .. .. .	Reduzido a 1 mês. (a)
	Menos de 3 meses .. .. .	Reduzido a 3 meses.
	Menos de 6 meses .. .. .	Reduzido a 6 meses.
	Menos de 9 meses .. .. .	Reduzido a 9 meses (b)
	Mais de 9 meses. .. .. .	Não se faz redução alguma.

(a) Quando se trate de bilhetes do artigo 1.º ou 3.º, validos para percursos não compreendidos na tabela do artigo 2.º, o preço da assinatura por 1 mês será computado em um terço do preço que a tarifa 14 de grande velocidade estabelece para os bilhetes de 3 meses de validade.

Tratando-se de quaisquer bilhetes para percursos compreendidos no artigo 2.º entender-se-ha que o preço da assinatura por 1 mês será o estipulado pela tarifa n.º 14-bis de grande velocidade.

(b) Neste caso o reembolso a fazer será o que corresponda a metade da diferença entre o preço de 6 meses e o preço de um ano.

**NOTA IMPORTANTE** — A aplicação destas disposições far-se-ha sempre partindo da hipótese de que o bilhete foi utilizado até a data em que fôr devolvido á Companhia acompanhado do respectivo pedido de rescisão da assinatura.

2.º — Quando se trate de bilhetes de assinatura para pessoas da mesma familia, tomados nos termos da condição 3.ª do artigo 2.º da tarifa 14 de grande velocidade a rescisão da assinatura motivada pelo falecimento de um dos titulares far-se-ha, simultaneamente para todos os assinantes da mesma familia, nos termos indicados no n.º 1 desta condição (11.ª)

Todavia, se nisso tiverem vantagem, poderão os titulares sobreviventes continuar a utilizar as suas assinaturas até o fim do respectivo praso de validade desde que satisfaçam a diferença entre o preço por que pagaram cada um dos primitivos bilhetes e aquele por que teriam de os pagar se ao tempo em que foi feito o primitivo contracto de assinatura o titular falecido não fizesse parte do grupo de assinantes pertencentes á mesma familia.

As disposições desta condição 11.ª são extensivas aos bilhetes dos artigos 2.º e 3.º da tarifa especial n.º 14 de grande velocidade e os pedidos de aplicação desta condição devem ser dirigidos ao Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas desta Companhia acompanhados dos respectivos bilhetes de assinatura.

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1914.

B. 2.304

O Diretor Geral da Companhia

L. Forquenot

Exploração — Serviço do Trafego  
Expediente n.º 322



## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

## Aviso ao Publico

## ADITAMENTO

A

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14 — GRANDE VELOCIDADE

A partir de 15 de Fevereiro de 1914 considerar-se-ha incluída no artigo 1.º desta tarifa mais a seguinte condição:

## CONDIÇÃO 11.ª

Como excepção ao disposto no n.º 1 da condição 10.ª permitir-se-ha contudo o seguinte:

1.º — Quando o bilhete de assinatura deixe de ser utilizado por morte do respectivo titular, ou por doença ou mudança de situação ou de residência, devidamente comprovadas, poderão os assinantes ou os seus herdeiros obter, a pedido seu e mediante entrega do respectivo bilhete de assinatura, o reembolso da diferença entre o preço que segundo esta tarifa corresponda ao praso total (normal ou prolongado) em que a assinatura era válida e o preço correspondente ao praso a que, segundo o disposto no quadro a seguir, a mesma assinatura se considera reduzida:

Praso total do bilhete incluídas as ampliações que tenha sofrido	Praso em que o bilhete foi utilizado	Praso a que o bilhete se considera reduzido
3 meses .. .. .	Menos de 1 mês. .. .. .	Reduzido a 1 mês. (a)
	Mais de 1 mês .. .. .	Não se faz redução alguma.
6 meses .. .. .	Menos de 1 mês. .. .. .	Reduzido a 1 mês. (a)
	Menos de 3 meses .. .. .	Reduzido a 3 meses.
	Mais de 3 meses .. .. .	Não se faz redução alguma.
1 ano.. .. .	Menos de 1 mês. .. .. .	Reduzido a 1 mês. (a)
	Menos de 3 meses .. .. .	Reduzido a 3 meses.
	Menos de 6 meses .. .. .	Reduzido a 6 meses.
	Menos de 9 meses .. .. .	Reduzido a 9 meses (b)
	Mais de 9 meses. .. .. .	Não se faz redução alguma.

(a) Quando se trate de bilhetes do artigo 1.º ou 3.º, validos para percursos não compreendidos na tabela do artigo 2.º, o preço da assinatura por 1 mês será computado em um terço do preço que a tarifa 14 de grande velocidade estabelece para os bilhetes de 3 meses de validade.

Tratando-se de quaisquer bilhetes para percursos compreendidos no artigo 2.º entender-se-ha que o preço da assinatura por 1 mês será o estipulado pela tarifa n.º 14-bis de grande velocidade.

(b) Neste caso o reembolso a fazer será o que corresponda a metade da diferença entre o preço de 6 meses e o preço de um ano.

NOTA IMPORTANTE — A aplicação destas disposições far-se-ha sempre partindo da hipótese de que o bilhete foi utilizado até a data em que fôr devolvido á Companhia acompanhado do respectivo pedido de rescisão da assinatura.

2.º — Quando se trate de bilhetes de assinatura para pessoas da mesma família, tomados nos termos da condição 3.ª do artigo 2.º da tarifa 14 de grande velocidade a rescisão da assinatura motivada pelo falecimento de um dos titulares far-se-ha, simultaneamente para todos os assinantes da mesma família, nos termos indicados no n.º 1 desta condição (11.ª)

Todavia, se nisso tiverem vantagem, poderão os titulares sobreviventes continuar a utilizar as suas assinaturas até o fim do respectivo praso de validade desde que satisfaçam a diferença entre o preço por que pagaram cada um dos primitivos bilhetes e aquele por que teriam de os pagar se ao tempo em que foi feito o primitivo contracto de assinatura o titular falecido não fizesse parte do grupo de assinantes pertencentes á mesma família.

As disposições desta condição 11.ª são extensivas aos bilhetes dos artigos 2.º e 3.º da tarifa especial n.º 14 de grande velocidade e os pedidos de aplicação desta condição devem ser dirigidos ao Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas desta Companhia acompanhados dos respectivos bilhetes de assinatura.

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1914.

B. 2.304

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

Exploração — Serviço do Trafego  
Expediente n.º 322



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

## PEQUENA VELOCIDADE

### I.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 9

#### PARA O TRANSPORTE DE

Vinho em cascos, barris ou odres por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal

Em applicação desde 8 de fevereiro de 1914

Preços por 1.000 kilogrammas incluídas as despesas accessorias

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Figueira	Alhadas	Montemór	Arazede e Li- mede-Cadima	Cantanhede	Murtede	Pampilhosa
Celorico . . . . .	2\$70	2\$70	2\$70	2\$556	2\$394	2\$286	2\$20
Villa Franca . . . . .	2\$90	2\$90	2\$90	2\$808	2\$646	2\$538	2\$376
Pinhel . . . . .	3\$00	3\$00	3\$00	2\$898	2\$736	2\$628	2\$466
Guarda . . . . .	3\$20	3\$20	3\$20	3\$20	3\$078	2\$97	2\$808
Cerdeira . . . . .	3\$60	3\$60	3\$60	3\$60	3\$438	3\$33	3\$168
Freineda . . . . .	3\$90	3\$728	3\$664	3\$60	3\$60	3\$60	3\$492
Villar Formoso . . . . .	4\$00	3\$856	3\$792	3\$616	3\$60	3\$60	3\$60

As operações de carga e descarga das remessas serão effectuadas de conta do expedidor e consignatario.

Ficam em tudo mais em vigor as condições da tarifa especial n.º 9 de pequena velocidade de 30 d'abril de 1913.

Lisboa, 31 de janeiro de 1914.

O Administrador Delegado

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

## PEQUENA VELOCIDADE

### I.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 9

#### PARA O TRANSPORTE DE

Vinho em cascos, barris ou odres por wagón completo de 8.000 kilos ou pagando como tal

Em applicação desde 8 de fevereiro de 1914

Preços por 1.000 kilogrammas incluídas as despesas accessorias

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Figueira	Alhadas	Montemor	Arazedo e Li- mede-Cadima	Cantanhede	Murtede	Pampilhosa
Celorico . . . . .	2\$70	2\$70	2\$70	2\$556	2\$394	2\$286	2\$20
Villa Franca . . . . .	2\$90	2\$90	2\$90	2\$808	2\$646	2\$538	2\$376
Pinhel . . . . .	3\$00	3\$00	3\$00	2\$898	2\$736	2\$628	2\$466
Guarda . . . . .	3\$20	3\$20	3\$20	3\$20	3\$078	2\$97	2\$808
Cerdeira . . . . .	3\$60	3\$60	3\$60	3\$60	3\$438	3\$33	3\$168
Freineda . . . . .	3\$90	3\$728	3\$664	3\$60	3\$60	3\$60	3\$492
Villar Formoso . . . .	4\$00	3\$856	3\$792	3\$616	3\$60	3\$60	3\$60

As operações de carga e descarga das remessas serão effectuadas de conta do expedidor e consignatario.

Ficam em tudo mais em vigor as condições da tarifa especial n.º 9 de pequena velocidade de 30 d'abril de 1913.

Lisboa, 31 de janeiro de 1914.

O Administrador Delegado

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*