

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typographic, L. d'Alagoaria, 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 11 (G. V.); Transportes em vagões frigoríficos de propriedade particular.

Companhia Portugueza. — Tarifa especial interna N. B. n.º 6 (P. V.); Transportes de sal. — 1.º additamento à tarifa especial interna n.º 1 (P. V.). — 2.º additamento à 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 à tarifa especial interna n.º 14 (G. V.). — 1.º ampliação à tarifa especial n.º 9 (P. V.); Transporte de vinho em cascos.

SUMMARIO

Paginas

Estatística 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. — Concurso pela Direcção Fiscal da Exploração de C. de F.	54
O Bairro «Europa»	55
Viagens e transportes	56
Publicações recebidas	56
O contracto dos eléctricos	57
Linhas Portuguezas. — Companhia Portugueza. — Minho e Douro. — Beira Alta. — Valle do Vouga. — Companhia Nacional. — Tomar a Nazareth. — Penafiel a Lixa.	59
Linhas estrangeiras. — Espanha. — Inglaterra. — Suíça	59
Parte financeira	60
Boletim Commercial e Financeiro	61
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	61
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	62
Carreiras de automóveis	62
A greve dos ferro-viários na África do Sul	63
Turbina de 40.000 cavallos	63
Arrematações	63
Agenda do Viajante	64
Horário dos comboios	64

ESTATÍSTICA DE 1912 DAS LINHAS DO SUL E SUESTE

II

«Leitor amigo»:

Assim começavam os nossos antigos autores 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 pleia de 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 briosaente 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 aumento 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 aumento annual no ultimo quinquennio foi de 2:486 toneladas.

Está longe este trasego de ter atingido o limite do crescimento, pois o aproveitamento das condições excepcionalmente favoraveis que oferece o Algarve à cultura de fructas e legumes temporões deve originar avultados transportes.

Convém descriminar as parcellas de comestiveis que n'aquelle 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
Criação....	444	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 notável o incremento tomado pelo trasego 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 assim de seguirem para Espanha e para o Norte. Para as de fructas e hortaliças contribuiram 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 notável incremento do trasego 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 destriňa 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 trasego.

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

Vendas Novas-T expidiu 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 expidiu 477 toneladas e recebeu 1:606.

O mappa do movimento entre estações consecutivas

põe em relevo a importancia do tráfego 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-Valdera	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
Aimancil-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-Algós	2:034	2:548
Estombar-Portimão	522	1:631

O percurso medio da recovagem foi de 133,1 kilómetros 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 tráfego do Algarve, que é o de maior percurso, e portanto as variações que deixo registadas.

As cobranças diversas em grande velocidade (armazém 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. ^a	Peso	Import. ^a
Serviço interno	750 t.	17:226\$	778 t.	18:143\$
» combinado ..	176	2:132\$	177	2:206\$

Este tráfego 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 graphic 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 graphic geral das recovagens desde 1874 accusa dois periodos perfeitamente caracterizados, o primeiro dos quaes vem até 1896 e o segundo tem origem nesse anno. E' certo que o tráfego tem augmentado rapidamente de anno para anno.

A tonelagem foi com effeito a seguinte:

1874	1895	1912
4:494 ^t	8:177 ^t	35:716 ^t

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 tráfego, que os barateamentos de tarifa e as maiores facilidades oferecidas 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 estatística de pequena velocidade accusa a seguinte tonelagem:

1911	1912
555:301 ^t	615:940 ^t

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

Convém pôr em relevo o augmento que tem tido o tráfego 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 lanígero (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 construção (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	8:31
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, te do augmentado de 1890 a 1912 os primeiros 84:379 toneladas e os segundos 65:387.

O graphic respectivo põe em relevo esse rapido crescimento, que se accentuou ultimamente, desde que a rasgada e intelligente iniciativa do Sr. Alfredo da Silva se deveu a criação 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 tráfego de gados, mercê da radical transformação da tarifa realizada em 1898 e da ligação com as linhas da Companhia Real.

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

Os productos da exploração dos montados (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 propósito da grande velocidade, à 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 tráfego.

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

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

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

Convém pôr em relevo as principaes expedições das duas estações.

	Lisboa-J.	Lisboa-S. A.
Comestiveis.....	4:439 ^t	1:333 ^t
Cereaes.....	653	132
Farinhas.....	174	289
Desperdícios.....	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 diferenças de tonelagem são correlativas da localização dos respectivos ramos de commercio. Na falta de uma boa estação central, distinta da de grande velocidade—como estava planeado fazer-se no terrapleno da Alfândega e cuja construção foi impedida pela imbecil e falsoa oposição de alguns comerciantes—capaz de suprir a deficiencia 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 tranquillas 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 elles se desloque parte do do Barreiro, com aumento 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 aumento foi pois, em 1912, 9:374 toneladas, ou 20%, tendo sido de 11% apenas essa percentagem no conjunto 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 tráfego 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	47:447	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 diferença desde 1911.

Com efeito, tendo havido o aumento 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 aumento a expedição de adubos do Barreiro C. U. F., representando 17:313 toneladas, mas, se os abatermos à tonelagem de 1912, ficarão ainda 73:424 toneladas, ou mais 26:017 que em 1910, a que corresponde o aumento annual de 13:000 toneladas em vez de 3:600 do quinquenio 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 aumento 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 iguais (1\$694^{rs}, 1-133, ^{km} 1-12, ^{rs} 7).

A receita foi de 976:929\$420, tendo pois havido o aumento 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\$.

No 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 graficos respectivos e ao mappa das toneladas de pequena velocidade que passaram entre estações consecutivas.

As considerações que elles sugerem 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 luta entre os que possuem o superfluo e os que a elle aspiram dão-se conflitos que hoje se intensificam até à reacção brutal ou até à recusa colectiva de trabalhar.

Ainda está por aparecer 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 comprehensiveis 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 cōrtes, 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 permitido 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 condenadas 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, convém 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 *disponiveis* ás *industriosas*, as que *possuian* ás *salariadas*, as *ricas* ás *pobres*. «Estas tres series de opoções, escreve aquelle auctor, correspondem a distincções fundadas sobre a consideração da attitude 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 for a sua organização e o estabelecimento do seu poder politico, o objecto principal dos que a constituem deve ser a ocupação 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 argentários.

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 definilas, porque, ao representar cada uma de elles, 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 alemão 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 aquilar o trabalho e integrar os individuos na classe para que se prepararam, se não sucedesse que tales classes hoje predominantes, porque assim o exige o meio, amanhã terão que descer para um nível subalterno, embora o não façam sem reagirem, e tanto mais intensa será a luta 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 hereditariiedade, 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 coeternaneos 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 circunstancias, a luta 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 accões 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 Alemães, vemos que os grandes emprehendimentos carecem de numerosos agentes que teem 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 on a doutrina do *laissez faire, laissez passer*, da velha economia politica de Bastiat, ou o interventionismo, 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.

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

Em quanto entre nós se praticavam depredações, attentados contra pessoas, violências, ameaças e finalmente actos de egoismo que hão-de ser o fermento de futuros conflitos, em Inglaterra verificava-se tranquilamente se eram ou não justificadas e principalmente se eram oportunas as reclamações dos descarregadores de carvão.

Convencidas as classes que sofriam com a greve, que ella causava à vida social prejuízos muito superiores aos benefícios 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 substituí-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.

Há dois annos, surgiu em Lisboa uma greve de uma das companhias que mais antipáticas são ao Lisboeta, porque depois de monopolizar os transportes em commun por todos os métodos 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 infligidos que ultrapassavam a medida do delicto commetido, mas em logar 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 violências, as ameaças, as depredações tinham coactus alguns dos elementos ponderados que entendiam justas precisamente as reclamações de que o público 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 época anormal se consentisse os recursos a meios de tracção, para transportes em commun que ella estava inhibida de explorar.

Depois organizou um novo contracto com a câmara municipal, em que mais odioso tornou o monopolio que explora, e por felicidade tal contracto não teve andamento graças a circunstâncias 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 violência.

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

Este porém é que deve inspirar-se em princípios 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, *salaire de famine*, como dizem os Francezes, o que permitta ter em conta o exforço anterior e a reserva para os casos de doença, incapacidade de trabalho, inlabor involuntário e inabilitade, representaria a formula de Engel, que Bella-

my poetizou generalizando-a a todos pelo facto de pertencerem à 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 benefícios que tivesse trazido à 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 benefícios que deve já a navegação à 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 surgiram ainda.

A formula commodista hoje aceita por todos, que o antor 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 incontrovertivelmente a base da photographia, juntamente com a observação do ennegrecimento dos saes de prata pela luz, mas a serie de inventos taes como a reprodução 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 Niépie e de Daguerre.

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

Taes resultados augmentarão o ambito dos conhecimentos da humanidade, permitirão 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 evola.

Os mais raros matizes das flores 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 gozar, por assim dizer gratuitamente, semelhantes bens, foram preciosos todos os resultados até agora obtidos, e ha de ser preciso passar por todos os estadios que pouco e pouco hão de approximar as reproduções incompletas da actualidade, da perfeição a que por enquanto aspiram tão sómente.

Certamente que esses exforços correspondem a muitas tentativas abortadas, hoje possíveis no regimen da *Unternehmung*, mas que se tornariam impossíveis 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 tem preparação scientifica integral, porque, se a possuissem, veriam mais as dificuldades do emprehendimento 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 sociais, 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 aparecem.

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

De facto, os transportes ferro-viarios obrigaram a admittir em toda a parte os direitos de transito, atenuando-os por vezes tanto, que desapparecem, 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 ripariade, 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 *relâmpago* 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 28.298,710, 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 importânciia de 382.510\$.

Pacos 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 fiscais 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 fiscais 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 4.^o do artigo 21.^o, da já citada organização, seja da competência dos inspectores fiscais 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 ocupado, a miúdo, 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 tema 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 sucedido 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 sistema que persistentemente se encontra nas nossas administrações publicas, de se difficultarem 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 roseiraes que teem o arrojo de querer vicejar.

Por isso quem reune algum pecúlio prefere empregá-lo em papeis que, dando um juro certo, tem facil realização de capital, a arriscá-los aos azares de qualquer empresa que, embora de sorridentes promessas, fica pendente do respeitável *empata* oficial, 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 efeitos, prejudicando os que alli empregaram os seus haveres, prejudicando a cidade, prejudicando a camara, os empreiteiros de construeção, os architecos, 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 anunciou-se a venda judicial de uma grande propriedade no Campo Grande, ocupando quasi toda a parte desde a estrada de Palma até à de Telheiras e desde a rua Occidental do Campo até à Azinhaga dos Ameixiaes, com uma area de uns 340.000 metros quadrados.

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

A propriedade foi à 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 benefícios 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 propôz então que se lhe chamassem Bairro da Europa; que ás ruas se dessem os nomes de todos os paizes europeus, quanto possível segundo a sua importancia e posição geographică. Foi aprovado, 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 distinto 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 Suedia, da Suissa, e descendo d'ahi as ruas de Inglaterra, da Alemanha, da Austria-Hungria, Belgica, Hollanda, Hespanha, Russia, Servia, e nem 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 distinca 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 exageradas exigências 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 goso e alargamento.

Parecia que isto devia bastar; mas a sociedade dava mais: dava ás ruas feitas, completas; a Camara só tinha que conservá-las, que iluminá-las, e para isso recebia os adicionaes 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 receiptuario.

Foi a sua perda.

Pouco depois apparecia a famigerada ideia d'un 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 Yellostone, 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 entravar o bairro; e o parque não se fazia, mas o bairro tambem não.

E assim estiveram os iniciadores seis annos até que veiu 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 construisse o bairro em tais 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 aceitar aquella offerta.

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

Para pagar esta exorbitancia á Camara e pagar a construcção das ruas, havia que dispendar 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, *tudo o terreno*, a 4\$065 reis o metro, *em media!* Ora quem é o desvairado que imagina isto possível?

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 accão 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 centenares de operarios, os 5 kilometros de ruas permittiriam a construcção 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 addiccionaes, 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.

A capital 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 beneficiosas para o publico, e que a experiençia 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 à 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, pôde-se sem receio de errar, assegurar um prospéro futuro á linha do Valle do Vouga.

Linha ferrea de Argamasilla a Tomelloso

Foi ultimamente aberta à 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 acordo 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'aquelle 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 gozar uns dias de alegria, para o que bastante teem concorrido os caminhos de ferro com as reducções nos bilhetes de ida e volta que costumam estabelecer.

Este anno é, pois, de esperar que essa afflnencia de forasteiros á formosa rainha do Guadalquivir, 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 frigorificos.

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

P. H. F. G. 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 também distribuimos igual aviso da Direcção do Sul e Sueste, para esta ampliação á tarifa que, n'aquelhas 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, igualmente 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

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

E 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.

«Annuario Commercial de Portugal», 2 volumes, o primeiro de Lisboa, e o segundo das Províncias, cada vez mais desenvolvido, d'esta vez brilhantemente acrescentado 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 Câmara Municipal de Lisboa e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa*, o projecto de contrato, 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 município.

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

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

SENHORES VEREADORES:

A Comissão, por vós incumbida de estudar o projecto de novo contrato entre a Câmara 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 conscientemente possível, e folga de registar que o seu parecer representa a opinião unânime 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 contrato propriamente dito, apreciando na segunda as concessões ou regalias que são ou parecem ser dadas à Companhia, e avaliando na terceira as concessões ou regalias que são ou parecem ser atribuídas á Camara ou aos municípios.

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

I PARTE

Ajuste e liquidação de contas

1—O estado dos débitos 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 contrato de 5 de Junho de 1897, relacionadas com a condição 1.^a do contrato de 27 de Junho de 1892 já denunciado.

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

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

d)—Deve ainda a Companhia á Camara, importâncias que se relacionam com a garantia a que se refere a alínea 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 alínea b).

f)—Apresentou a Companhia á Camara umas contas, que diz baseadas na condição 18.^a do contrato de 1888, cuja importância 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 crê que, a titulo de liquidação final, a Camara podia tomar a obrigação de pagar o credito a que se refere a alínea f) do numero antecedente, credito cuja importância 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 contrato que, ressalvando os justos interesses de ambas as partes, esclareça devidamente os pontos que sejam considerados litigiosos nos contratos que hoje vigoram, de modo a não haver divergências 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 con-

cessões consignadas no projecto de contrato 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 aumento 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.^a 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 fora d'elles (artigo 1.^a § 3.^a), podendo utilizar todas as vias e logares publicos (artigo 1.^a § 4.^a).

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

Diz o citado parágrafo:

“§ unico. — A receita bruta a que esta condição se refere será a proveniente das passagens nos carros da Companhia e a de quaisquer veículos de aluguer para carga ou passageiros.”

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

c)—O reconhecimento de que a Companhia exerce tal industria, nas condições exceptionaes 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.^a reconhece para todos os efeitos legaes 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 proprietários dos predios para n'estes collocar as rosetas a que prende os lios.

b)—Tal medida tem por fim evitar a collocação de postes que desfazem as ruas da cidade, mas, prejudicando os proprietários, beneficia a Companhia, livrando-a de dificuldades 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 fora dos carris:

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

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

- 1.^a—do transporte collectivo de passageiros,
- 2.^a—do transporte não collectivo de passageiros,
- 3.^a—da condução de mercadorias.

c)—sob o ponto de vista de transporte collectivo de passageiros, é necessário combinar o § 3.^a do artigo 1.^a com os §§ 3.^a e 4.^a do artigo 23.^a e com o artigo 33.^a. Assim deduz-se o seguinte:

A—A Companhia poderá explorar o transporte collectivo de passageiros em veículos que circulem fora dos carris: nas mesmas ruas em que tenha as suas linhas estabelecidas ou em quaisquer 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.^a e 4.^a do artigo 23.^a são:

1.^a—Para os carros circulando fora de carris, onde haja linhas da Companhia: tarificação igual á do corpo do artigo 23.^a, isto é por zonas, a 2 centavos a 4.^a e 1 centavo as restantes;

2.^a—para os carros circulando fora de carris, onde não haja linhas da Companhia: tarificação submetida á aprovação da Camara (§ 4.^a artigo 23.^a).

C—N'este ultimo caso, não se fica sabendo qual o criterio de que a Camara deverá usar para poder aprovar ou rejeitar as tarifas que lhe submettam. Nos termos do § 3.^a do artigo 23.^a não pode 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 à Comissão não estar bem explícito 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 rumo de industria fá-lo-há em condições excepcionais, exempta do pagamento dos impostos camarários ou de licenças e não sujeita a posturas. Poderá fazer uma seria concorrência a automóveis e carruagens d'aluguer.

e) — Sob o ponto de vista de condução de mercadorias, fica na mesma situação de privilégio que as apontadas na alínea d) em relação às outras entidades que explorem a mesma industria.

f) — Nestas condições parece à 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 — Área abrangida pelo contrato:

a) — Pela condição 1.º do contrato de 10 de abril de 1888, foi fixado o período de 99 anos para a Companhia conservar e explorar as linhas que então possuía e as novas linhas que se obrigava a construir; e nessas mesmas linhas, a condição 1.º do contrato de 5 de junho de 1897, foi autorizada a substituir o seu sistema de tracção. Pelo contrato de 10 de agosto de 1898 concedeu a Camara licença à Companhia para construir e explorar mais 26 quilometros de linhas, mediante o pagamento de 100 contos de reis.

b) — Pelo artigo 2.º do projecto de novo contrato, é dado à Companhia o direito de construir quaisquer linhas que de futuro lhe convenha explorar. O único obstáculo que poderá oppôr-se a esse direito é algum motivo relevante de ordem ou interesse público, mas a qualificação desse motivo não pertence à Camara, e sim a um juizo arbitral funcionando em condições pouco favoráveis para a Camara.

c) — E assim alargada a toda a cidade a licença concedida á Companhia e, não se especificando que é à área actual da cidade se no período de 73 anos essa área aumentar, com ella aumentará o direito da Companhia.

d) — Como consequência dessa concessão, o artigo 3.º estipula quais as linhas que na época actual se reconhece ser necessário construir. Se toda a viação acelerada é de vantagem para o público, forçoso é reconhecer que algumas das linhas indicadas são de alguma vantagem para a Companhia.

Por exemplo: a do Chiado pelo encurtamento que dá às ligações Rocio-Estrela e Rocio-Praça do Rio de Janeiro, permite à Companhia: uma economia proporcional a 5 ou 7 quilometros de via, suprimir quasi por completo as despesas da exploração do elevador da Estrela que pôde passar a fazer-se com os actuais carros da Estrela e derivar parte do movimento da rua do Arsenal, onde os carros já passam com intervallos de 21 segundos, o que obsta ao aumento das receitas; o mesmo se pôde dizer das linhas da rua da Prata e da rua dos Fanqueiros que servirão para aliviar o trânsito na rua do Ouro, passagem forçada da maior parte das carreiras que já também atingiu o máximo; pelo que diz respeito à linha da Ajuda, protesta a Junta da Parochia d' aquela freguesia contra o traçado indicado, que supõe difficilmente se executará, por exigir considerável 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 eléctricos pelo Chiado, julga a 3.ª Repartição indispensável entre outras coisas rebaixar e todo o pavimento das ruas do Carmo e Garrett e Largo das Duas Igrejas, a que devem acrescentar-se as ruas de S. Nicolau e do Almada. Esse rebaixamento deve trazer notável encargo para a Camara.

f) — Nestes 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 sistema de tracção:

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

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

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

§único — É fixado em 20 annos, a contar da data da aprova-

ção d'este contrato, o período antes do qual a Camara não poderá exigir da Companhia a mudança de sistema de tracção».

Verifica-se que:

1.º — Foi dispensada a autorização da Camara para a mudança do sistema e ainda a apresentação dos respectivos projectos, quando a mudança seja de iniciativa da Companhia.

2.º — 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 aprovação dos projectos o prazo que era de um anno a contar da data do aviso, quando a substituição fosse ordenada pela Camara.

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

5.º — Alonga-se a 25 annos, o período antes do qual a Companhia não pode ser obrigada a proceder à mudança do sistema de tracção, período que findava em 16 de agosto de 1918 para os últimos 26 quilómetros concedidos. Em compensação obtém-se a generalização da obrigação a toda a rede da Companhia, o que tem alguma importância.

6.º — Especifica-se que nos últimos 20 annos do contrato se não pode fazer a mudança do sistema, mas, neste caso, pôde admittir-se que se equilibra o que se concede à Companhia com o que se reserva para a Camara.

b) — Convém notar que os contratos de 1897 e 1898, só concederam (condição 1.º de ambos) licença para explorar linhas utilizando a electricidade por condutores aéreos como motor.

c) — As profundas alterações que neste ponto sofreram os contratos anteriores representam, somadas, um grande accrescimo de benefícios para a Companhia.

9 — Privilegios exclusivos:

O artigo 7.º representa neste contrato a celebre condição 7.º do contrato de 1898, transcripta, legalizada nas suas entrelinhas e ampliada.

10 — Approvação de projectos:

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

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

2.º — 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.º de 1888, na importância de 25250 reis por cada linha e dia além do prazo.

3.º — Nada menciona o projecto acerca da obrigação da Companhia sujeitar na parte técnica os projectos à aprovação do Ministério do Fomento, obrigação estipulada em contratos anteriores (3.º e 4.º de 1897, 14.º 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 observância da lei.

4.º — São muito menos completos os projectos que a Companhia tem de submeter à aprovação da Camara, collocando esta em peores condições de apreciação (9.º de 1888-4.º § único de 1897).

5.º — A Companhia fica dispensada de submeter à aprovação tudo o que diz respeito ao material circulante e das máquinas.

6.º — A Camara deixa de ter a faculdade de rejeitar os projectos, e quando haja desacordo terá de assumir a decisão do tribunal arbitral, que, como ficou dito funciona em condições desfavoráveis para a Camara.

b) — Nestes termos verifica-se que este artigo contém algumas novas vantagens para a Companhia.

11 — Abertura à 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 público que devem ter os trabalhos de construção. Não vê porém esta Comissão qual o meio de tornar efectivas as obrigações que d'este 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 aprovados. Porém o § 3.º do mesmo artigo restringe os casos de recusa. Assim:

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

rial e a segurança do publico, não havendo nenhuma penalidade no caso de deficiencias 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, à largura dos assentos na frente, à superficie da plataforma, etc. Não se pôde verificar a qualidade do material, a solidez da construção, e se estão munidos dos apparelhos necessarios para commodidade e segurança do publico, nem tão pouco se pôde exigir que sejam dos melhores modelos como preceitua a condição 12.^a do contracto de 1888.

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

42—Indemnizações:

a) — A condição 20.^a 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.^a 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.^a e 11.^a do contracto de 31 de Dezembro de 1912 com a Companhia dos Ascensores, prescreve-se tambem:

«10.^a—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 pertenças, ficam a cargo da Companhia, nos termos geraes de direito».

c) — A Companhia é responsavel, nos termos geraes de direito, por todos os prejuizos, quer pessoaes, 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'aquela se pretende integrar.

d) — 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.

43—Assentamento de outras linhas:

Pela clausula 32.^a do contracto de 1912 com a Companhia dos Ascensores, a Camara reservou-se o direito de auctorizar 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 à Companhia Carris de Ferro pela condição 35.^a do contracto de 1888.

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

(Continua)



Companhia Portugueza. — Proseguem activamente os trabalhos da segunda via do Norte entre, Coimbra B e Mogosores, 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 painéis de azulejo pintados pelo grande artista Jorge Colaço.

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

das pontes metalicas 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.

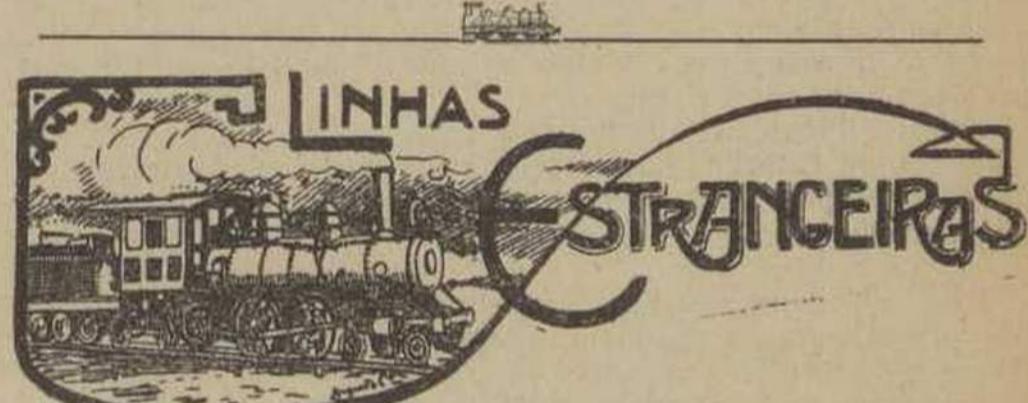
Beira Alta. — Vae passar por importantes reparações a estação de Figueira da Foz.

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 trânsito devido à linha do Vale 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 Públicas dois projectos de lei relativos ás comunicações ferro-viarias franco-hespanholas.

Tem um por fim auctorizar o prolongamento, por meio da construção de uma ponte em Bilbau, do caminho de ferro de S. Sebastião á fronteira francesa.

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 francesa do Midi.

Inglaterra

O troço Kambove-Elisabethvile, 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 Elisabethvile e Kambove, ha 466 kilometros. A partir de Bukama, o Congo forma, com as linhas construidas para evitar os rapidos (cachoeiras), uma via de comunicação da extensão de 1.400 kilometros. Ao norte, a partir de Goz-Abu-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 Rejaf 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 Elisabethvile 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 excellento 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 sistema nas demais linhas que reunam as condições precisas.

A Confederação havia-se preparado de antemão, reservando-se, como medida de prudencia, a facultade de dispôr da força hidraulica 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 difícil. Agora, a Direcção dos caminhos de ferro suíços estudou, primeiro que tudo, a linha do S. Gotthardo, e n'ella começou pelo trajecto de Erstfeld a Bellinzona, determinando a installação de duas estações centraes, uma em cada vertente do monte, de 50.000 e de 60.000 cavallos; o que será suficiente, tendo mesmo em mira a extensão a que deve aplicar-se este serviço.

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

ao Governo: ouro, 2.832.544\$200, bilhetes do thesouro internos tomados ao Governo, 5.280.000\$000; internos descontados, reis 142.500\$000.

Diferença 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 44.935.513\$215. O aumento foi de 5.670 letras, na importancia de 4.385.630\$290.

O saldo da conta de empréstimos sobre penhores, que transiou do anno de 1912, foi de 1.259.188\$219. Realizados em 1913: 1.633.789\$719.

Amortizações e distretos: 330.778\$239. O saldo para 1914 é na totalidade, 1.303.011\$480.

O saldo das contas de crédito e suprimentos 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 contratos com o Estado, etc., 27.563\$890; compensação de juros ao Estado, nos suprimentos 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\$193.

O conselho fiscal propõe a seguinte repartição dos lucros:

A's accções, 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 aumento do fundo de pensões e socorros a empregados do Banco, passando em saldo para o exercicio seguinte, juntamente com o dos exercícios anteriores, o remanescente, na importancia de 9.950\$000.

Banco do Douro — O relatorio d'esta antiga e respeitável instituição apresenta os mesmos resultados do anno anterior, aqui registrados, 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 à importancia de escudos 33.689\$28, o que, em relação ao capital realizado do Banco, corresponde a uma percentagem de 8.51%; e tendo sido já distribuido ás accções o dividendo de 2 1/2% na importancia de 9.886\$50 a Direcção propõe, ao remanescente, a applicação seguinte:

Para completar o dividendo de 5 1/2%, ou 3\$30 por accão, livre do imposto de rendimento.	11:863\$80
Para fundo de reserva, conforme o art. 13º dos Estatutos, 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; anunciou esta Companhia um dividendo supplementar de 1914 — E. 1\$35 — que começou a pagar no dia 13.

Companhias africanas com ligeiros aumentos nos preços anteriores, variando **Mocambique** entre 4\$20 e 4\$10 para o fim do mês 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** (2º grau 3%) a 17\$ para fim de março, em prime de 0.25.

Não permitiu 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.

Câmbios. — Ha meses que os cambios teem mantido, por assim dizer, os mesmos cursos, como é do domínio de todos; a subida do cambio é originada pela especulação de alguns individuos que a manejam conforme a orientação que a nossa política 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 ahí certamente a frouxidão inesperada.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1914.

Salu 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 dificuldades da Republica são grandes no interior, são colossaes no exterior. Enganam-se redondamente os que julgam que é sympathica à Europa uma Republica intolerante e radical, pois a verdade é que a orientação da Europa é francamente monárquica 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 proprietarios serem simples «detentores» do que lhes pertence e que a lei da contribuição predial tem, ali agora, confirmado, pondo de sobreaviso os proprietarios e espalhando o panico, que se vai transformando n'uma ameaçadora crise de trabalho.

As palavras do novo ministro das Finanças deram um pequeno vislumbre de esperança de que se vai, agora, olhar com mais cuidado para os sagrados interesses do paiz do que para os fogos de artificio de grandes efeitos, 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 15/32 ou 5\$278 reis.

O relatorio do Banco de Portugal, respectivo à gerencia de 1913, apresenta os seguintes dados:

A somma do balanço foi na importancia de 208.681.951\$095, menos 2.296.530\$559, que em 1913.

O saldo foi: de 33.814.558\$325, sendo: em notas, 17.440.349\$000, ouro, 7.533.753\$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 diferenças: 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\$483.

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 14.020.598\$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, 3.280.000\$000; bilhetes do thesouro descontados, 339.000\$000 reis.

O saldo de 1912 era de 22.657.797\$162, sendo: em letras descontadas 12.548.807\$5882; tomadas sobre o paiz 60.502.5638; a receber no paiz, 4.771.964\$3062; a receber no estrangeiro, 6.830\$485; letras do estrangeiro a receber, 14.276\$510; adeantamentos de juros de papeis de credito, 374\$385; bilhetes do thesouro tomados

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

No princípio do mês a divisa Londres abriu a $45 \frac{9}{16}$ - $45 \frac{7}{16}$ e Paris a 627 - 629 e encerram hoje a $45 \frac{1}{4}$ - $45 \frac{1}{8}$ e 631 - 634 .

A libra ficou em $5\frac{28}{31}$, o Rio-Londres a $16 \frac{7}{16}$ ou $14\frac{89}{98}$ reis por libra.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE FEVEREIRO	EM 30 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador
			Vendedor
Londres cheque	$45 \frac{1}{4}$	$45 \frac{1}{8}$	$45 \frac{3}{8}$
" 90 d/v.....	$45 \frac{9}{16}$	—	$45 \frac{11}{16}$
Paris cheque.....	631	634	629
Berlim	$259 \frac{1}{2}$	$260 \frac{1}{2}$	258
Amsterdam cheque	439	441	437
Madrid cheque	985	995	985
			995

FEVEREIRO

Bolsas e títulos	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa: 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	39,40	39,40	—	—
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	20,90	20,90	—	—	20,90	20,95	—	—	—	20,80	—	—
" 4% 1888/9.....	—	45,75	—	45,75	—	—	—	—	—	—	—	45,75	—	—
" 4% 1890.....	—	—	45,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	9,805	—	9,805	—	—	9,810	9,810	9,810	9,810	9,810	—	—	—
" 4%, 5% 1905, (C.º de F.º Est).....	—	—	9,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3%, coupon 1.ª serie.....	66,840	66,840	66,830	66,820	66,810	66,810	66,830	66,850	66,870	66,880	66,880	66,880	—	—
" 3% 2.ª serie.....	66,800	66,800	66,800	66,840	66,840	66,840	66,840	66,880	66,880	66,880	66,880	66,880	—	—
" 3% 3.ª serie.....	68,840	68,840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%.....	—	—	—	—	162,600	—	—	—	165,600	165,600	165,600	165,600	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	138,500	—	—	138,800	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	101,890	101,890	101,890	101,890	101,890	101,890	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	—	101,850	101,850	—	—	—	—	—	—	—	109,820	108,880	—
Lisboa & Acores.....	—	115,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	68,600	68,600	—	68,600	67,590	—	67,590	67,690	67,680	67,580	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	58,820	58,820	58,830	58,830	58,850	58,860	59,800	59,800	59,800	59,800	59,806	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	86,850	—	—	—	—	—	—	86,850	86,850	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	—	63,870	—	63,850	—	—	63,830	—	6,540	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	46,800	45,890	45,890	45,880	45,870	—	45,850	45,860	45,870	46,800	46,810	46,810	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	46,895	16,890	16,890	—	16,890	16,880	16,880	16,880	—	16,885	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	63,860	63,860	—	63,860	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	87,840	—	76,800	—	87,800	87,800	—	—	—	—	—
" 5%	—	71,850	71,850	—	—	62,40	—	62,40	62,52	62,50	—	62,552	62,552	—
Paris: 3% portuguêz 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	26,50	29	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	27	30	32	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	435,75	435	432	436	452	452	452	456	451	452	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	324	322	321	319	318	318	320	319	319	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	298	298	298	300	299	300	298	298	300	300	300	300	300	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	216	218	217	216	217	218	217	218	217	217	219	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	63	63	—
Londres: 3% portuguêz.....	—	81,50	—	81,50	—	81,12	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
Portuguesas									
Companhia Caminhos de ferro Portugueses	Rede geral.....	2	Dezembro	1.073	6.401.191\$00	1.073	6.299.873\$00	+101.318\$00	5.965\$69
Vendas Novas.....	" "	70							

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 álem d'estas importantes villas, S. Pedro do Rio Seco, Reigada, Villar Torpim, etc.

Seria de grande conveniencia que se substituissem todos esses horrorosos carros do correio por automoveis, com o que muito teria a lucrar não só o publico, como tambem os empresarios, pois havendo um serviço rapido e commodo 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 desejariamos 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 África 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 permitiu a organização do *picketing* e que a população se aterrassasse 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 tardivamente a proclamar a lei marcial. No dia 5 de julho deu-se um conflito 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 sistema fixo de salarios e estes mais elevados; salarios supplementares para as horas supplementares, que são o trabalho à noite e ao domingo. Os exploradores das minas reconheceram as *trade unions*, accederam ás oito horas, e M. Molan, ministro das Minas, anunciou 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*. Alem disso 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 gara 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, resolven-se a proceder com energia. Convocou 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 constituído 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 atrazava 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 Witbank Spring.

O Governo ocupou-se tambem 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 enviam 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 mineiro 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 autorização. Qualquer oficial podia requisitar animaes, automoveis, carvão, petroleo, alimentos, licores e outros objectos; e os comerciantes não podiam «elevar os seus preços excessivamente». Interdição de qualquer reunião, em lugar publico, de mais de seis pessoas; todo aquele 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 efectiva 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 aprovado as medidas tomadas e tinha posto, em caso de necessidade, as tropas imperiales à disposição do Governo do Transvaal. No dia 14 de janeiro, a polícia querendo prender o Sr. Bain, secretario da federação dos grevistas, foi repellida.

Disparou-se um tiro. A polícia 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. Nesse dia findou a greve.

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

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

No dia 17, o trabalho nas minas tinha recomeçado. 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 sistema de caminhos de ferro do Estado pôde 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 lugar sem penalidades. Com quanto 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 caracter 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: «É 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 lição aproveitou-lhe. D'esta vez, praticou desde o primeiro dia tudo quanto se tornava necessário, 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 possue 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, igualmente 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.^o e à pressão de 13,5 atmosperas. Turbina e commutador formam um todo de 9,8 de comprimento e 4 metros de largura.



ARREMATAÇÕES

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 importâncias das propostas que vierem a ser aceitas devem 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 acordo as condições que devem regular o corte das arvores.

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

Entre os kilometros 52 e 54 existem cortados 154 pinheiros que podem desde já constituir objecto de proposta.

Alexandre Fentes **GRALHOS DE PENNADOS**

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.^o — LISBOA

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — O mais distinto 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 musicais pelo sexteto d'este Salão.

Todas as creanças acompanhadas de suas famílias tem 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 VIÃDANTE

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

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. 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 razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.**

15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcedíveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos Jose Pires.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vindo anuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aeronaves e transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		7 16	8 45	5 30	6 37	7 16	8 45	5 30	6 37	7 16	8 45	5 30	6 37	7 16	8 45	5 30	6 37
				8 37	9 46	7 5	8 6												
a 10 5	11 11	7 55	8 58	a 12 25	1 1	b 8 28	9 9	a 5 8	5 8	5 40	5 8	5 40	5 8	5 40	5 8	5 40	5 8	5 40	5 8
12 38	2 5	10 26	11 21	3	4 9	11 21	12 18	7 47	8 28	8 50	9 34	a 11 59	d Mad.	10 10	11 59	a 5 2	10 10	11 59	d Mad.
b 5 16	5 38	1 18	2 22	9	9 40	9 41	10 24	10 36	11 22	10 42	11 25	a 11 56	12 25	8 5	8 5	8 5	8 5	8 5	8 5
5 33	6 46	3 25	4 28	11 35	12 16	a 11 56	12 25	1 18	2 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		11 5	11 38	12 53	1 23	11 56	8 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				1 58	2 39	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																			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		6	7 8	5 24	6 30	6	8 6	8 25	7 31	6	8 6	8 25	7 31	6	8 6	8 25	7 31
d 7 15	g 8 36	d 7 20	8 25	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 10 1	10 1	10 1	10 1	a 10 1	10 1	10 1	10 1	a 10 1	10 1	10 1	10 1
d 7 45	g 9 19	d 9 25	10 1	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23
d 9 10	10 1	d 8 20	9 2	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23
d 9 45	10 21	d 8 50	9 37	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23
9 50	10 58	a 9 25	10 1	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23	a 10 21	11 21	12 22	13 23
a 11 15	11 51	d 9 35	10 25	a 11 15	12 28	13 29	14 30	a 11 15	12 28	13 29	14 30	a 11 15	12 28	13 29	14 30	a 11 15	12 28	13 29	14 30
h 12 20	12 28	d 10 13	11	h 12 5	1 8	a 10 30	11 6	h 12 5	2 1	11 20	12 26	h 12 5	2 1	11 20	12 26	h 12 5	2 1	11 20	12 26
h 12 30	12 33	a 12	12 36	h 12 35	1 8	a 10 30	11 6	h 12 35	2 1	11 20	12 26	h 12 35	2 1	11 20	12 26	h 12 35	2 1	11 20	12 26
h 12 45	12 45	—	—	h 12 45	—	—	—	h 12 45	—	—	—	h 12 45	—	—	—	h 12 45	—	—	—
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		6	7 21	7 55	8 30	6	8 26	8 55	9 30	6	8 26	8 55	9 30	6	8 26	8 55	9 30
d 7 15	g 8 36	d 7 20	8 25	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 10 1	10 1	10 1	10 1	a 10 1	10 1	10 1	10 1	a 10 1	10 1	10 1	10 1
d 7 45	g 9 19	d 9 25	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 10 1	10 1	10 1	10 1	a 10 1	10 1	10 1	10 1	a 10 1	10 1	10 1	10 1
d 9 10	10 1	d 8 20	9 2	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1
d 9 45	10 21	d 8 50	9 37	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1	a 9 16	10 1	10 1	10 1
h 10 5	11 56	a 12 5	12 41	a 11 56	12 55	12 55	12 55	a 11 56	12 55	12 55	12 55	a 11 56	12 55	12 55	12 55	a 11 56	12 55	12 55	12 55
h 10 35	11 38	11 26	12 31	a 10 21	11 26	12 31	13 33	a 10 21	11 26	12 31									



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO 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, requieijões
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 peso na mesma estabelecido.

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

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 esse efeito, entender-se directamente com o Serviço da Fiscalização e Estatística desta Administração.

Vagões vazios

Pelo transporte de vagões vazios 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 préviamente o plano geral e detalhado dos vagões à aprovação desta Administração tendo em vista que em nenhum caso o peso desses 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 esse 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 fração 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 debitárá 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 fosse 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.^a — No caso de paralisação 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.^a — Se os vagões carecerem, em trânsito, de qualquer reparação urgente, seja de que natureza for, 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 aquele 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.^a — 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.^a — 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.^a — 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 deste requisito, por parte daquêles, entender-se há que se conformam com as declarações dos ditos agentes.

§ 4.^º — CONDIÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE

1.^a — 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.^a — 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 peso 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 peso que falte para completar esse mínimo o preço correspondente à mercadoria que o tenha mais elevado dentre as que constituem a remessa.

3.^a — 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 peso e pelos preços que correspondam à estação donde tiverem sido expedidas, mas sem que o seu peso possa ser tido em conta para completar o mínimo exigido para a remessa primitiva.

4.^a — A Administração concederá uma dedução de 10% sobre o peso 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 destes 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 destes 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.^a — 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 desses 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.^a— 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.^a— 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.^a— Por cada vagão vazio ou carregado fornecerá esta Administração, à pessoa que o acompanhe, um passe gratuito de 3.^a classe, válido para o percurso que o vagão tenha de efectuar. O passe ficará sujeito aos impostos correspondentes aos bilhetes ordinários e será válido únicamente 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.^a— Ao portador do passe só será permitido o transporte da bagagem de mão em harmonia com as disposições em vigor.

10.^a— 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.^a— 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.^a— 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 trasbordo 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.^a— 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.^a— 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.^a— 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 por ... (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 ofício 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.^a— 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

DIRECCÃO 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 Cáceres 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

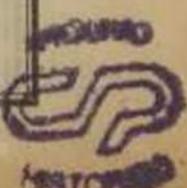
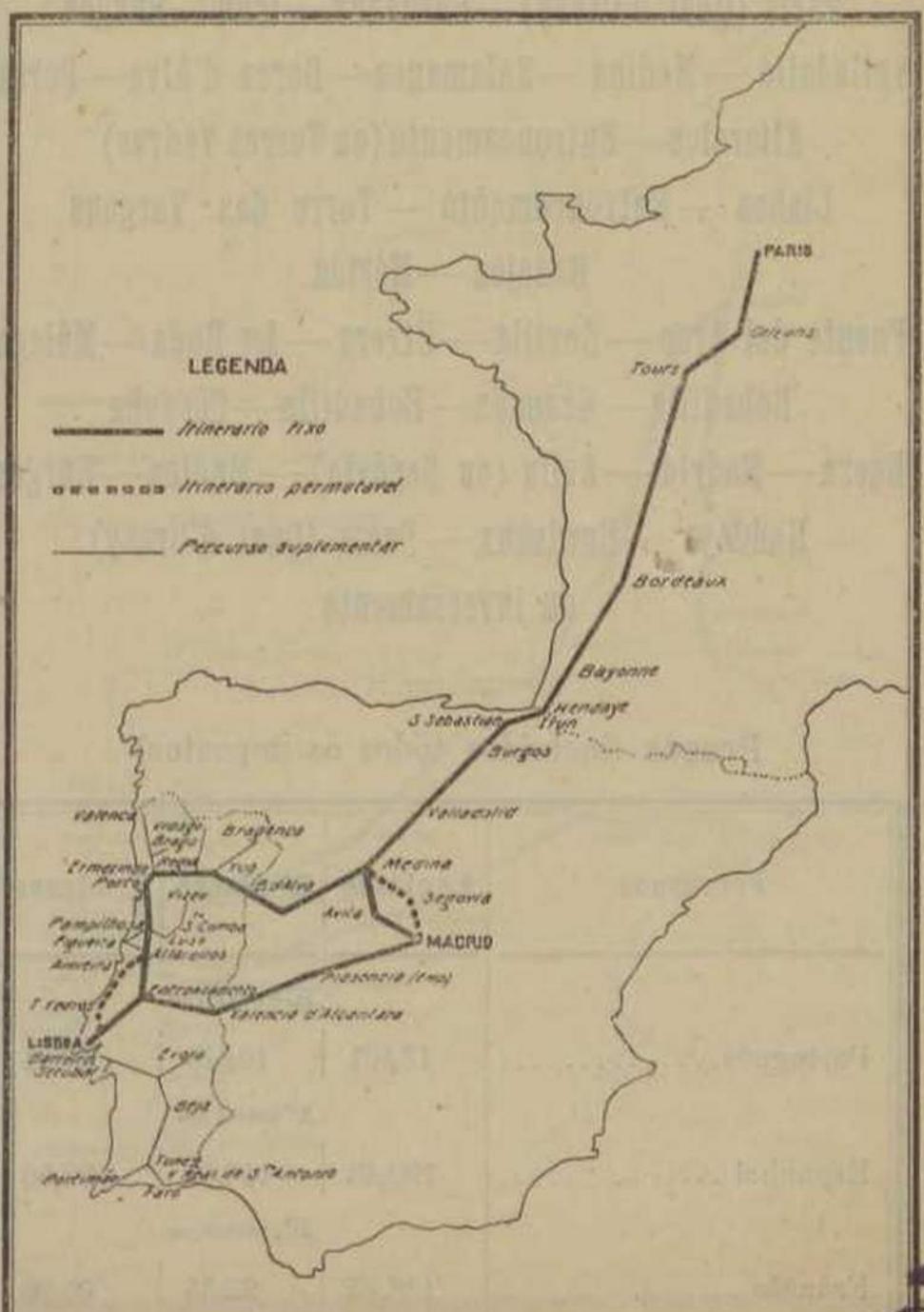
BILHETES CIRCULATÓRIOS COM ITINERÁRIOS FIXOS A PREÇOS REDUZIDOS

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 (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	12\$38	9\$63	6\$90
Pesetas			
Espanhol	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

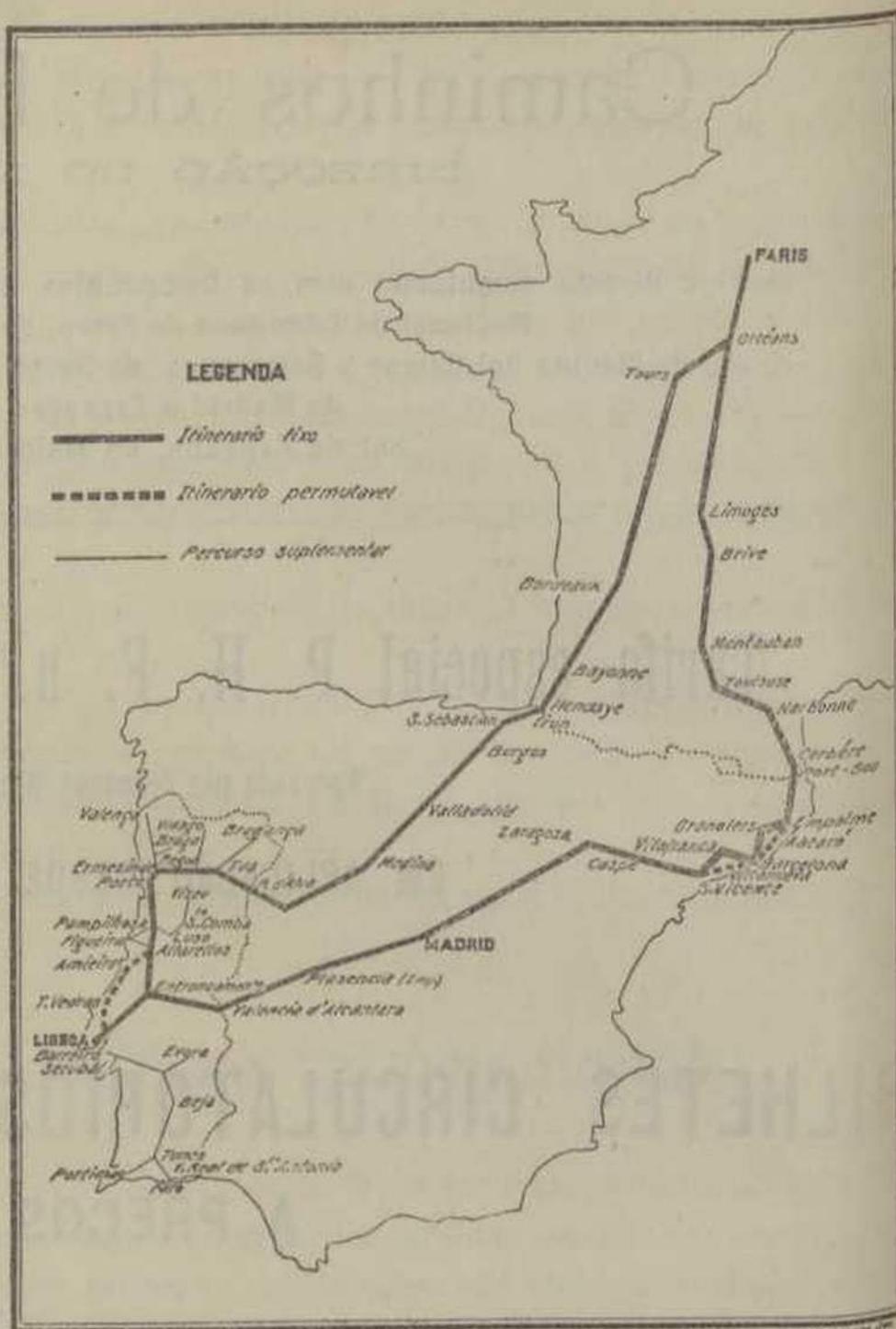


2.^o — Itinerário B — Percurso total: 4.566 quilómetros

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 (incluidos todos os impostos)

Percursos	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Escudos			
Português	12\$38	9\$63	6\$90
Pesetas			
Espanhol	152,75	118,65	71,95
Francos			
Francês	150,65	101,65	66,30

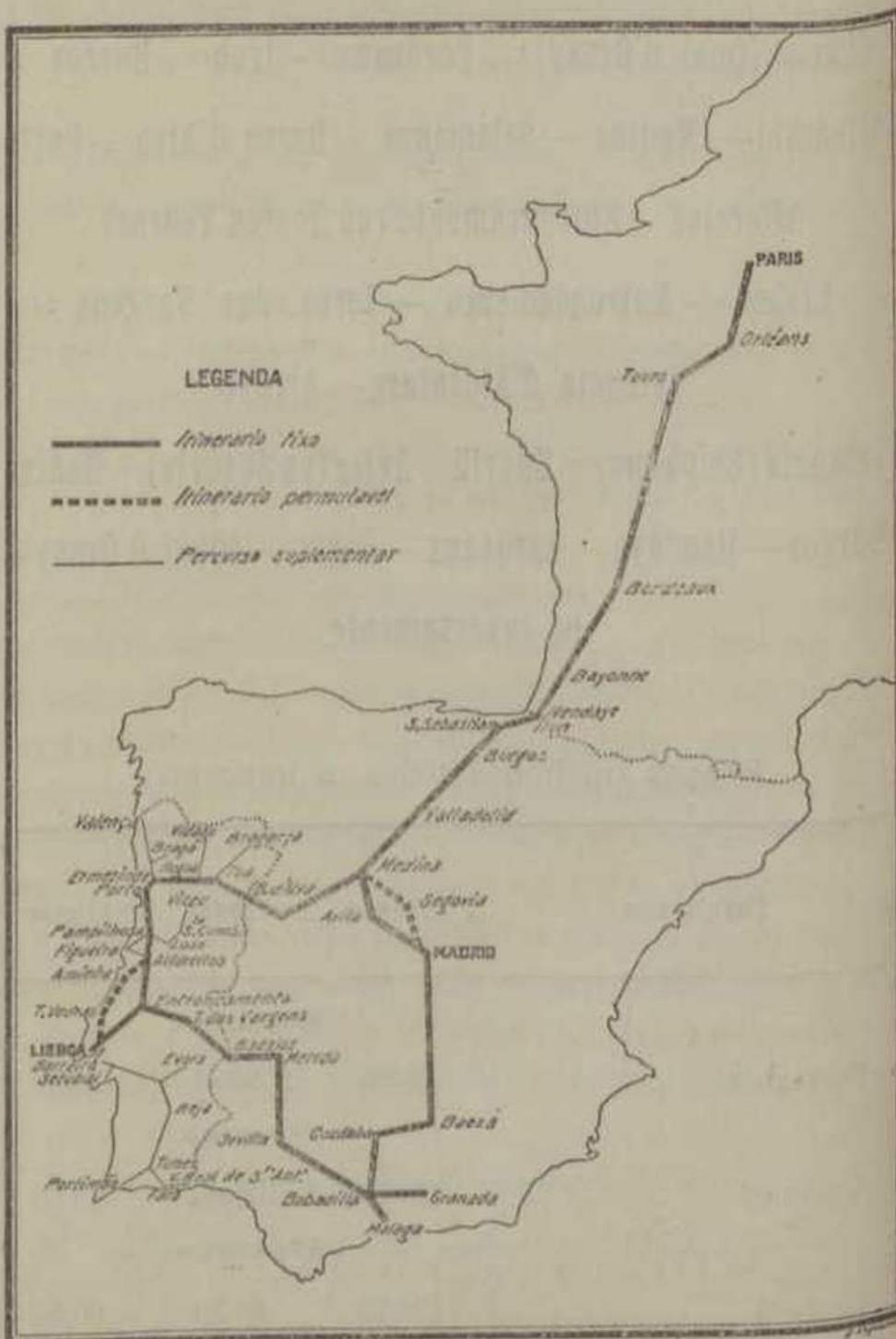


3.^o — Itinerário C — Percurso total: 5.233 quilómetros

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 (incluidos todos os impostos)

Percursos	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Escudos			
Português.....	13\$01	10\$13	7\$24
Pesetas			
Espanhol	190,40	148,60	92,50
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

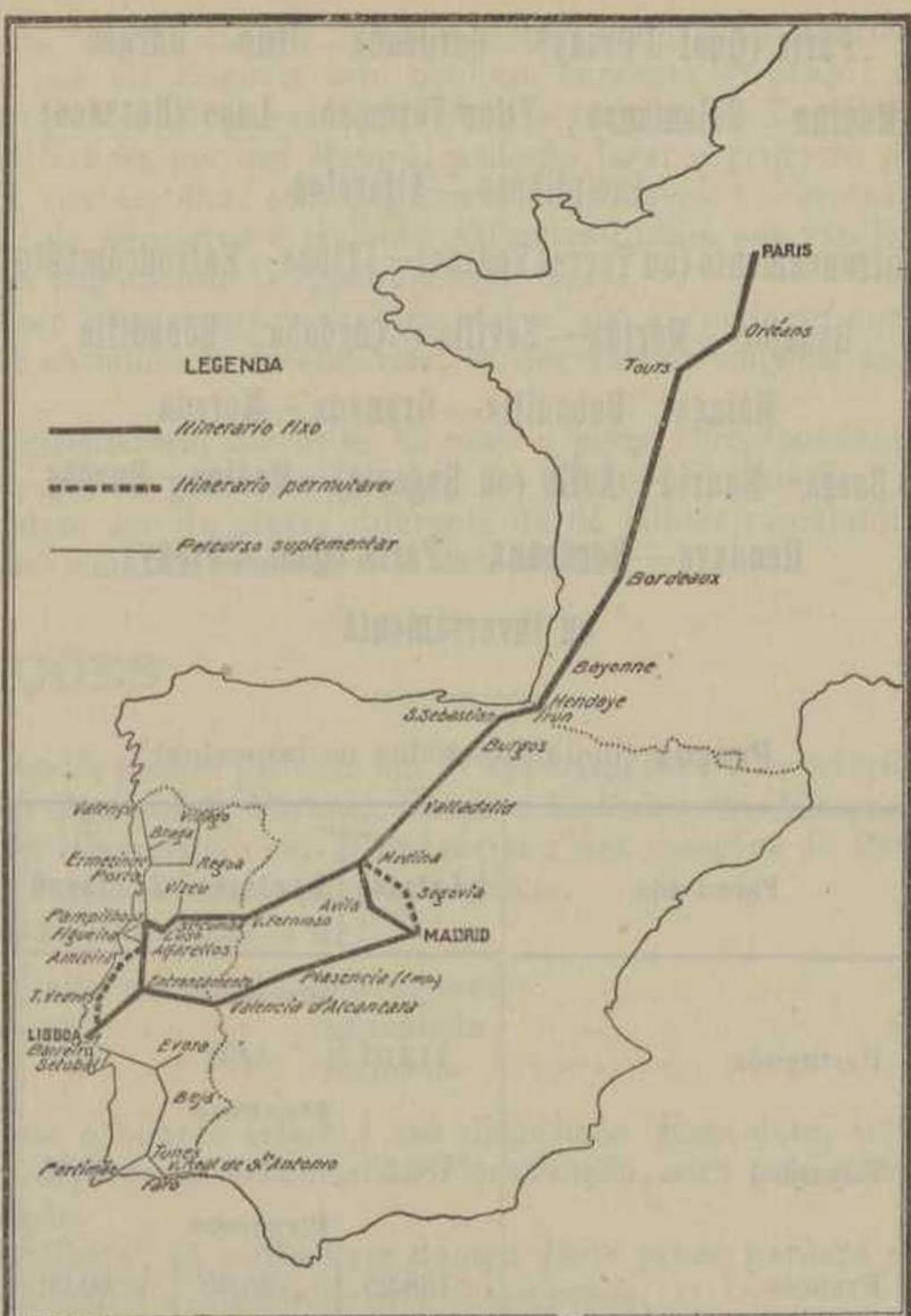


4.^º — Itinerário D — Percurso total: 4.053 quilómetros

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 (incluídos todos os impostos)

Percursos	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

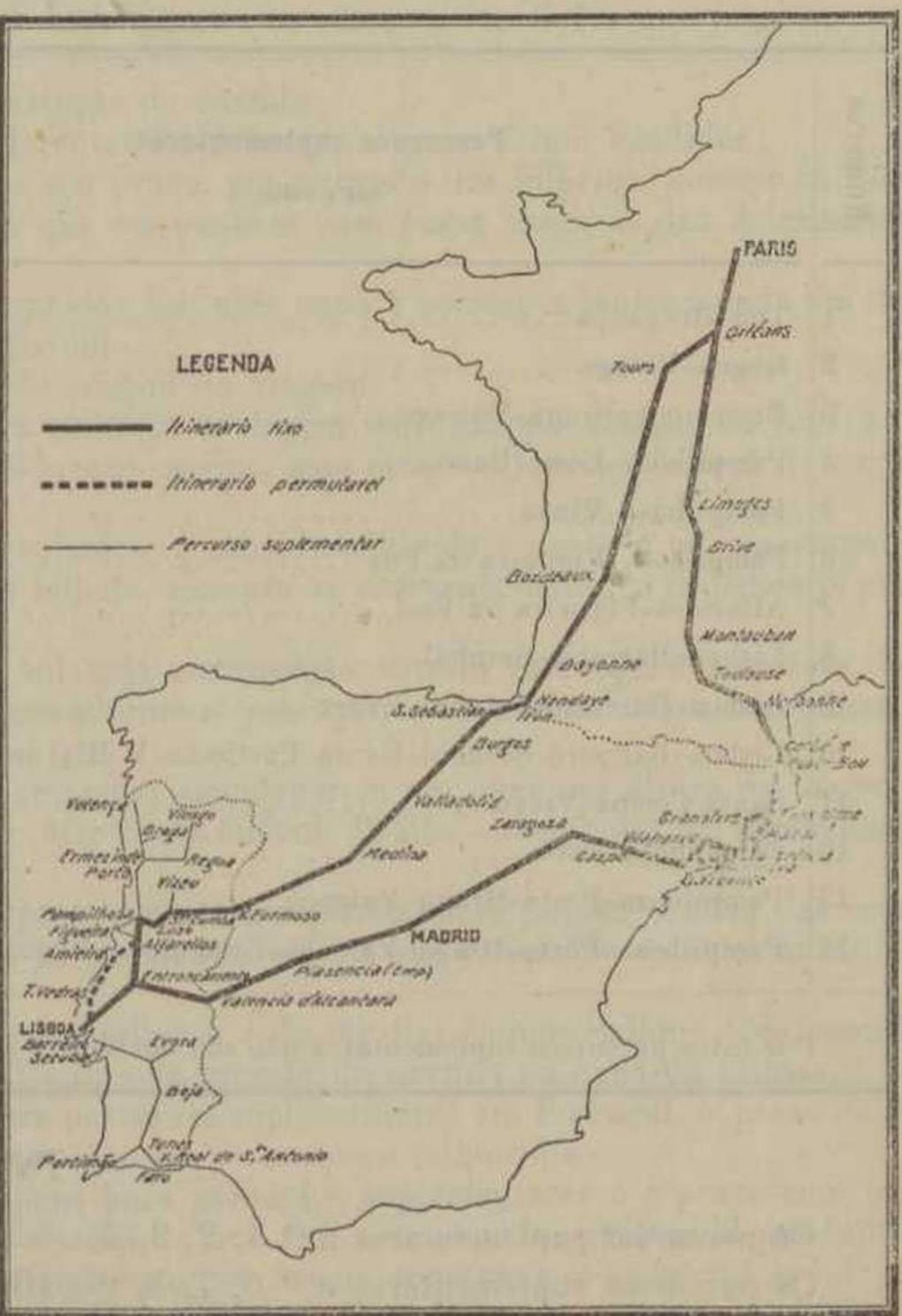


5.^º — Itinerário E — Percurso total: 4.441 quilómetros

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 — Briève — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	151,40	117,30	71,10
Francos			
Francês	150,65	101,65	66,30

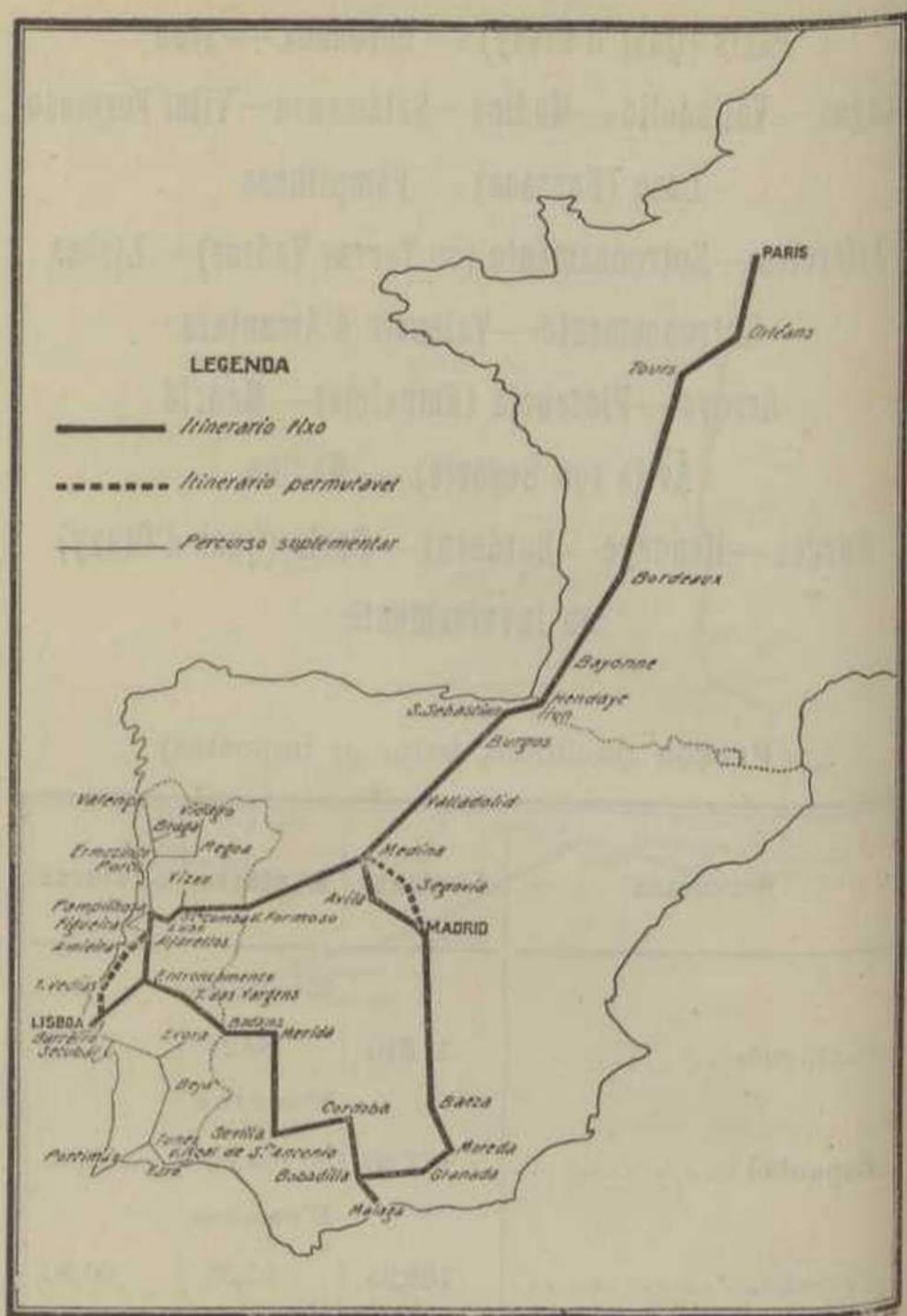


6.^o — Itinerário F — Percurso total: 4.999 quilómetros

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
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	185,50	144,80	89,80
Francos			
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)	Kilómetros (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\$24	2\$43	1\$62	5 dias
2	Regoa-Vidago	158	1\$90	1\$43	\$95	5 "
3	Ermezinde-Braga-Valença	278	3\$34	2\$51	1\$67	10 "
4	Pampilhosa-Luso (Bussaco)	18	\$22	\$17	\$11	5 "
5	Pampilhosa-Vizeu	172	2\$07	1\$55	1\$04	5 "
6	Pampilhosa-Figueira da Foz	102	1\$23	\$92	\$62	5 "
7	Alfarelos-Figueira da Foz	46	\$56	\$42	\$28	5 "
8	Lisboa-Barreiro-Setubal	78	\$94	\$71	\$47	5 "
9	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora	284	3\$41	2\$56	1\$71	10 "
10	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora-Portimão-V. Rial de S. ^o António	954	11\$45	8\$59	5\$73	15 "
11	Santa Comba-Vizeu	100	1\$20	\$90	\$60	5 "
12	Pampilhosa-Porto	224	2\$69	2\$02	1\$35	10 "
13	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença	520	6\$24	4\$68	3\$12	15 "
14	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença-Ermezinde-Regoa-Vidago....	868	10\$42	7\$82	5\$21	15 "

Por estes percursos suplementares não são devidos os impostos de sêlo 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.

Observações importantes

1.^a— Os portadores de bilhetes para os itinerários A, C, D e F, que compreendem o trajecto de Madrid a Hendaye por via Avila, poderão efectuar esse trajecto por via Segóvia sem nenhum aumento de preço; da mesma forma os portadores de bilhetes para os itinerários B e E que compreendem o trajecto de Zaragoza-Barcelona por via Caspe-Vila Franca e o de Barcelona-Cerbere por via Mataró, poderão fazer o primeiro por via Caspe-Villanueva e o segundo por via Granollers á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

2.^a— Os portadores d'estes bilhetes teem a faculdade de percorrer o trajecto Alfarelos-Lisboa por via Entroncamento ou por via Torres Vedras á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

3.^a— Os passageiros que desejem em Portugal fazer os percursos suplementares que se incluem nesta tarifa podem para esse efeito pedir no acto de requisitar os bilhetes circulatórios, os necessários coupons para os percursos suplementares escolhidos.

Neste caso, além do preço do respectivo bilhete circulatório cobrar-se ha mais o preço correspondente, segundo a tabela respectiva, aos percursos suplementares que se pretendam anexar ao bilhete circulatório.

4.^a— Os coupons para percursos suplementares pôdem ser de classe diferente da do bilhete circulatório respectivo, mas não terão valor se não fôrem apresentados simultâneamente com este último.

CONDIÇÕES

1.^a— **Requisição dos bilhetes.**— Os bilhetes desta tarifa podem pedir-se em **Portugal:** Nas estações de Lisboa, Entroncamento, Coimbra, Pampilhosa, Pôrto-Campanhã, Pôrto-S. Bento e Guarda; em **Espanha:** em qualquer das estações das linhas situadas nos itinerários; em **França:** nas estações de Paris (Quai d'Orsay e Austerlitz) e nos despachos centraes de Paris da Companhia de Orleans.

No acto do pedido do bilhete o interessado depositará a importância de:

Escudos 1880	se a requisição é feita em estação portuguesa
Pesetas 10 »	» » » » espanhola
Francos 10 »	» » » » francesa

da qual se passará recibo com indicação da data em que o bilhete estará à sua disposição. Essa data, salvo extravio do pedido que é remetido pelas estações aos respectivos Serviços de Fiscalização, será pelo menos cinco dias úteis depois daquele em que foi feita a requisição.

O passageiro terá também cinco dias para retirar o bilhete; se o não fizer dentro d'este prazo perderá direito ao depósito tendo de fazer novo depósito se quiser adquirir o bilhete depois desse prazo.

Os depósitos que não se restituam revertem a favor da Administração que tenha fornecido os bilhetes.

O preço do bilhete será pago integralmente pelo passageiro quando este lhe fôr entregue pela estação, deduzindo-se, porém, a importância do depósito e recolhendo a estação o recibo que desta tenha passado.

2.^a— **Bilhetes**— Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis e devem ser assinados pelos seus portadores que não poderão recusar-se a apresentá-los e a reproduzir a sua assinatura sempre que isso lhes seja pedido pelos agentes das Administrações os quaes poderão apôr nos bilhetes os sêlos ou inscrições que julguem convenientes, considerando-se nulos e sem valor:

- a) quando não tenham a data e o carimbo da estação de partida;
- b) quando encontrados em poder de pessoas diferentes daquelas para quem foram vendidos;

c) quando não tenham sido utilizados dentro do seu prazo, por extravio dos bilhetes, doença ou falecimento do interessado ou por qualquer outra causa, sem que em nenhum caso possa exigir-se das Administrações o reembolso de qualquer importância.

Os bilhetes são constituídos por vários «coupons» reunidos sob uma capa e correspondentes a cada um dos percursos parciais em que o percurso total se encontra dividido.

Na capa deve figurar a data da partida da estação de origem da viagem.

3.^a— **Utilisação dos bilhetes**— O passageiro poderá começar a viagem em qualquer estação do itinerário ainda que não seja a indicada na requisição e no sentido que queira, mas uma vez começada terá de continuar na direcção escolhida.

Todo o coupon desligado do caderno do bilhete circulatório é considerado nulo e cassado se o passageiro não apresentar ao mesmo tempo todas as suas partes do bilhete, excepto as correspondentes a trajectos já percorridos.

Os passageiros poderão utilizar qualquer comboio em cuja composição entrem carruagens da classe dos seus bilhetes, sempre que para o percurso a efectuar possam admitir-se passageiros da mesma classe com bilhetes de tarifa geral.

4.^a— **Abandono de percurso**— É permitido aos passageiros abandonarem em qualquer altura da viagem, qualquer parte do percurso do seu bilhete sem que por esse facto tenham direito a reembolso da importância correspondente ao percurso abandonado.

Se o passageiro deixar de utilizar alguns coupons para percursos suplementares passando além das estações de entroncamento correspondentes, considerar-se há para todos os efeitos que renunciou voluntariamente a essa parte da viagem.

5.^a— **Prazo de validade**— O prazo de validade d'estes bilhetes é de 60 dias compreendidos o da partida e o da chegada e começará a contar-se desde a data indicada pela estação de partida na capa do bilhete.

Quando o passageiro adquirir algum dos coupons para percursos suplementares em Portugal, o prazo de 60 dias será aumentado do numero de dias que corresponda ao coupon ou coupons adquiridos.

No bilhete circulatório serão anotados todos os coupons para percursos suplementares e o prazo com que por cada um deles se aumente o seu prazo de validade a fim de que este se considere prorrogado por tantos dias quantos represente a duração dos coupons suplementares os quais devem conservar-se anexados ao bilhete circulatório até final utilisação d'este último para servirem de justificação ao aumento do respectivo prazo de

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

Os prazos de validade são improrrogáveis.

6.^a — **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 terminus 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.^a — **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.^a 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.^a e 3.^a classe serão válidos para viajar no Sud-Express e para ocupar lugares de luxo se os seus portadores pagarem préviamente a diferença por mudança para a 1.^a classe e as respectivas sobretaxas.

8.^a — **Meios bilhetes** — Não se vendem meios bilhetes desta tarifa.

9.^a — **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 terminus 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.^a 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.^a — **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.^a — **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.^a — **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 número 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.^a para o caso de suspensão de serviço.

13.^a — **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.^a — **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

ITINERARIO A

	Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
		Escudos		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguesa...	606	9\$08,6	7\$06,6
	Minho e Douro	213	3\$19,4	2\$48,4
	Sélo e Assistência	-	\$10,0	\$08,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0
				6\$90,0
Participe espanhol.....	Pesetas	1:714	137,90	104,60
Participe francês	Francos	1:645	138,25	93,35
				60,90

ITINERARIO B

	Quilómetros	Escudos		
		Pesetas		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguesa...	606	9\$08,6	7\$06,6
	Minho e Douro	213	3\$19,4	2\$48,4
	Sélo e Assistência	-	\$10,0	\$08,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0
				6\$90,0
Participe espanhol.....	Pesetas	1:954	152,75	118,65
Participe francês	Francos	1:793	150,65	101,65
				66,30

ITINERARIO C

	Quilómetros	Escudos		
		Pesetas		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguesa...	635	9\$66,7	7\$52,6
	Minho e Douro	213	3\$24,3	2\$52,4
	Sélo e Assistência	-	\$10,0	\$08,0
	Total.....	848	13\$01,0	10\$13,0
				7\$24,0
Participe espanhol.....	Pesetas	2:740	190,40	148,60
Participe francês	Francos	1:645	138,25	93,35
				60,90

ITINERARIO D

	Quilómetros	Escudos		
		Pesetas		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguesa...	500	7\$81,3	5\$82,4
	Beira Alta	204	3\$18,7	2\$37,6
	Sélo e Assistência	-	\$10,0	\$08,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0
				5\$56,0
Participe espanhol.....	Pesetas	1:704	137,90	104,60
Participe francês	Francos	1:645	138,25	93,35
				60,90

ITINERARIO E

	Quilómetros	Escudos		
		Pesetas		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguesa...	500	7\$81,3	5\$82,4
	Beira Alta	204	3\$18,7	2\$37,6
	Sélo e Assistência	-	\$10,0	\$08,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0
				5\$56,0
Participe espanhol.....	Pesetas	1:944	151,40	117,30
Participe francês	Francos	1:793	150,65	101,65
				66,30

ITINERARIO F

	Quilómetros	Escudos		
		Pesetas		
Participe português.....	Quilómetros			
	Companhia Portuguesa...	529	7\$93,8	5\$91,8
	Beira Alta	204	3\$06,2	2\$28,2
	Sélo e Assistência	-	\$10,0	\$08,0
	Total	733	11\$10,0	8\$28,0
				5\$56,0
Participe espanhol.....	Pesetas	2:621	185,50	144,80
Participe francês	Francos	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					
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

DIRECCÃO 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 Povoa 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 1915)

Preços para percursos superiores a 3:500 quilómetros

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

“Para percursos superiores a 3:500 quilómetros, cobrarse há, alem dos preços estipulados para este número de quilómetros, mais **2\$00** em 1.^a, **1\$50** em 2.^a e **1\$00** em 3.^a 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, requiços 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 peso na mesma estabelecido.

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

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 esse efeito, entender-se directamente com o Serviço da Fiscalização e Estatística desta Administração.

Vagões vazios

Pelo transporte de vagões vazios 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 préviamente o plano geral e detalhado dos vagões à aprovação desta Administração tendo em vista que em nenhum caso o peso desses 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 esse 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 fração 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 fosse 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.^a — No caso de paralisação dos vagões vazios, quer por não serem requisitados pelos expeditores, 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.^a — 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 expeditor, 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 expeditor terá de fornecer outro para o trasbordo da mercadoria, operação que será de conta do mesmo expeditor.

8.^a — 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.^a — 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.^a — O expeditor 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.^º — CONDIÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE

1.^a — A carga será feita pelo expeditor 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 expeditor 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 expeditor 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.^a — Cada vagão carregado será expedido por um só expeditor para um só consignatário e para um único destino, constituindo uma só remessa.

Quando a remessa tenha peso 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 peso que falte para completar esse mínimo o preço correspondente à mercadoria que o tenha mais elevado dentre as que constituem a remessa.

3.^a — 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 expeditor.

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

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

O gêlo depositado nas paredes dos vagões para produzir o frio no interior dos mesmos, será considerado como um acessório destes 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 gêlo nos recipientes, as portas destes 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 gêlo.

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

5.^a — 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 desses 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.^a—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.^a—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.^a—Por cada vagão vazio ou carregado fornecerá esta Administração, à pessoa que o acompanhe, um passe gratuito de 3.^a classe, válido para o percurso que o vagão tenha de efectuar. O passe ficará sujeito aos impostos correspondentes aos bilhetes ordinários e será válido únicamente 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.^a—Ao portador do passe só será permitido o transporte da bagagem de mão em harmonia com as disposições em vigor.

10.^a—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.^a—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.^a—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 à França, caso em que é indispensável o trasbordo 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.^a—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.^a—As Administrações declinam toda a responsabilidade pelos atraços, 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.^a—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 ofício 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.^a—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 Público****Aviso ao Público****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 ás 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**

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1—PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Fevereiro de 1914 serão incluidas 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, incluidas as despezas 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 aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 28 de Janeiro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.298

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente 866

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde : Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO**2.º ADITAMENTO**

A

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:

§ I.º — Preços por tonelada

Procedencia	Estações de ou vice-versa	Destino	SÉRIES			
			1.º	2.º	3.º	4.º
Gaia ou Porto Campanhã.....		Monte Redondo ou Monte Real.....	5510	4564	4518	3562
		Bemfica.....	5516	4555	3569	3508
Monte Real ou Monte Redondo		Lisboa—Caes dos Soldados até Braço de Prata e Alcantara Terra	5523	4562	3576	3517
		Caes do Sodré até Pedrouços	5533	4572	3586	3527

A partir da mesma data serão incluidas na concessão especial d'este paragrafo para o transporte anual do minimo de 400 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 2580 por tonelada, incluidas as despezas 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 aplicação 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

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

Aviso ao Público**TARIFA ESPECIAL P. N.º 4—GRANDE VELOCIDADE****A Preços para percursos superiores a 3:500 kilómetros**

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-ha além dos preços estipulados para este numero de quilómetros, mais 2\$00 em 1.^a classe, 1\$50 em 2.^a classe e 1\$00 em 3.^a classe por cada fracção indivisível de 250 quilómetros.»

Lisboa, 2 de Fevereiro de 1914.

Lisboa, 29 de Janeiro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

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

Sede: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PÚBLICO

AVISO AO PÚBLICO
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 difícil 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 período de amamentação) ou como «porco», recorrer-se-há 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 espécie não pesem mais de 40 quilogramas cada um e só aos que tiverem mais de 40 quilogramas se aplicará 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 Público**ADITAMENTO****A****TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14 — GRANDE VELOCIDADE**

A partir de 15 de Fevereiro de 1914 considerar-se-há incluída no artigo 4.º desta tarifa mais a seguinte condição:

CONDICÃO 11.º

Como exceção ao disposto no n.º 1 da condição 10.º permitir-se-há 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 prazo total (normal ou prolongado) em que a assinatura era válida e o preço correspondente ao prazo a que, segundo o disposto no quadro a seguir, a mesma assinatura se considera reduzida:

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

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

Todavia, se nisso tiverem vantagem, poderão os titulares sobreviventes continuar a utilizar as suas assinaturas até o fim do respectivo prazo 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 contrato de assinatura o titular falecido não fizesse parte do grupo de assinantes pertencentes á mesma família.

As disposições desta condição 11.º 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

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 322

950 exemplares

O Diretor Geral da Companhia

L. Forquenot

Aviso ao Público

ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14 — GRANDE VELOCIDADE

A partir de 15 de Fevereiro de 1914 considerar-se-há incluida no artigo 4.º desta tarifa mais a seguinte condição:

CONDICÃO 11.^a

Como exceção ao disposto no n.º 1 da condição 10.^a permitir-se-há 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 prazo total (normal ou prolongado) em que a assinatura era válida e o preço correspondente ao prazo a que, segundo o disposto no quadro a seguir, a mesma assinatura se considera reduzida:

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

(a) Quando se trate de bilhetes do artigo 1.º ou 3.º, válidos 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-há 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-há 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-há, 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 prazo 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 contrato 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

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 322

950 exemplares

O Diretor Geral da Companhia

L. Forquenot

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

PEQUENA VELOCIDADE

I.^ª 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 incluidas as despezas accessórias

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Figueira	Alhadas	Montemór	Arazeade e Li- mude-Cadima	Cantanhede	Murtedé	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 efectuadas de conta
do expedidor e consignatario.

Ficam em tudo mais em vigor as condições da tarifa especial n.^º 9 de pe-
quena 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.^ª 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 incluidas as despezas accessórias

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Figueira	Alhadas	Montemór	Arazede e Li- mude-Cadima	Cantanhede	Murtedo	Pampilho sa
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 efectuadas de conta
do expedidor e consignatario.

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

Lisboa, 31 de janeiro de 1914.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.