

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 27.º ANNO

NUMERO 630

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)

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Março de 1914

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

VIAGENS CIRCULATORIAS

Vide noticia importante, pagina 88



Collecções de 1913

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham prompta as encadernações da *Gazeta* de 1913, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de \$75.



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: Transporte de cães.
Minho e Douro. — Idem, idem.



SUMMARIO

Paginas

| | |
|---|----|
| Linha de Portalegre, por J. Fernando de Sousa..... | 81 |
| Classe operaria, por Mello de Mattos..... | 84 |
| A questão de Ambaca | 86 |
| Parte Oficial:—Portarias pelo ministerio das Colônias | 87 |
| Entroncamento a Gouveia..... | 87 |
| Os caminhos de ferro da Europa..... | 87 |
| Viagens e transportes..... | 88 |
| As férias de Paschoa na «Côte d'Argent»..... | 89 |
| O contracto dos eléctricos..... | 89 |
| Linhos Portuguezas. — Sul e Sueste. — Minho e Douro. — Penafiel à Lixa..... | 91 |
| Linhos estrangeiras. — Hespanha..... | 91 |
| Parte financeira | |
| Carteira dos Accionistas..... | 91 |
| Boletim Commercial e Financeiro..... | 92 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 93 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes..... | 93 |
| Os Caminhos de ferro em Portugal - I — por A. O..... | 94 |
| «Diário da Manhã»..... | 95 |
| Companhia através d'Africa. — Relatorio (Continuação)..... | 95 |
| Arrematações..... | 95 |
| Agenda do Viajante..... | 96 |
| Horario dos comboios..... | 96 |



Linha de Portalegre

Noticiámos no anterior numero que ficara deserto o segundo concurso aberto para a concessão da linha de Extremoz, por Portalegre e Castello de Vide, à linha da Beira Baixa.

A situação dos mercados financeiros mudou por tal forma no periodo relativamente largo decorrido desde a promulgação da lei de 11 de julho de 1913 até à data dos concursos realizados em janeiro e fevereiro ultimos, que determinou o retrahimento de entidades idoneas, anteriormente dispostas a arcar com o emprehendimento.

Nem só a situação financeira deve ser tida em conta. Importa não esquecer que as ameaças de greve, que se traduziram em factos lamentaveis de *sabotage*, os encargos da lei de accidentes de trabalho, e as dificuldades burocraticas que oferece a efectivação das isenções de direitos, aliás demasiado restricos, mencionadas nos diplomas de concessão, não eram de molde a animar os capitais a immobilizar-se n'uma empresa, cuja margem para a operação financeira indispensavel não era demasiado larga.

Chegou ainda a ser feito um deposito provisório no primeiro concurso, sendo a falta da apresentação da pro-

posta atribuída pelo concorrente à impossibilidade em que a greve da Companhia Portugueza posera um dos associados do grupo de comparecer em Lisboa. Pediu por isso a prorrogação do concurso, e pena foi que não fossem esses os precisos termos do decreto de abertura do novo concurso, sem restituição do deposito já feito, que ficaria como garantia de seriedade de aquelle.

E' natural que o malogro da tentativa representada pela lei de 1913 suscitasse o alvitre da construcção directa pelo Estado. Para isso era preciso auctorização legislativa, pois os recursos obtidos com o fundo especial criado pela lei de 14 de julho de 1899 só podem ser aplicados a obras auctorizadas por lei, e não se achava n'esse caso a construcção directa da linha de Portalegre.

Haveria quem julgasse necessaria tambem lei especial para ocorrer á falta de disponibilidades do fundo especial.

Com efeito, em 31 de dezembro de 1910, pesavam sobre os seguintes encargos:

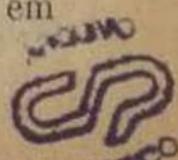
| | |
|---|-------------|
| Garantias de juro, participações de receitas .. | 100:000\$ |
| Annuidades dos emprestimos de 1905 a 1909 .. | 406:000\$ |
| » » » 1910 | 27:376\$ |
| | 539:376\$ |
| Posteriormente acresceu a annuidade, <i>em oiro</i> , de 143:000\$ do empréstimo do Valle do Sado, ou | 166:000\$ |
| Annuidade do empréstimo de 4:300\$, <i>em oiro</i> , auctorizado por lei de 3 de abril de 1913 .. | 306:700\$ |
| | 1.012:076\$ |

Em rigor, deveríamos acrescentar os 90 contos do maximo de garantia do Alto Minho, mas como é de suppor que a garantia não funcione, e, quando haja de ser paga, não atingirá o maximo e será sobejamente compensada pelo affluxo do tráfego podemos fixar em 1:000 contos os encargos auctorizados por lei.

As receitas do fundo especial foram, em 1909-1910, 610:734\$51 e d'então para cá, apesar do seu crescimento se ter tornado mais curto por efeito de consideraveis aumentos de despesa, devem-se ter elevado em 1912-1913 a cerca de 730 contos.

Se o seu crescimento annual se mantivesse igual á media de 39 contos do ultimo triennio, teríamos no fim de 4 annos cerca de 886 contos de receitas. Bastaria que as novas receitas, devidas ao Valle do Sado, Barreiro a Cacilhas, Evora e Reguengos, Portimão a Lagos, e aos troços auctorizados pela lei de abril de 1913, determinassem um aumento de 120 contos para não haver no fundo especial deficit que houvesse de ser coberto por suprimentos do Thesouro, previstos nas leis de 1909 e 1913. Ainda assim, como as receitas actuais não comportavam novos encargos, seria preciso lei especial para o empréstimo destinado á linha de Portalegre, se não houvesse na legislacão vigente preceitos applicaveis, que de facto existem, graças ao *superavit*, em cuja luta de mel nos achamos.

Com efeito, a base 3.º da lei de 14 de julho de 1899 destinou ao fundo especial os aumentos de impostos em



todas as linhas então existentes no paiz e o producto total das que de novo se construissem, sob a clausula, porém, que das linhas actuaes só se tornaria desde logo efectiva a reversão nas do Minho e Douro, e nas outras ficaria dependente, assim como a das economias de garantias de juro, de haver saldo positivo no orçamento das receitas e despesas ordinarias do Estado.

Mais tarde a lei de 1 de julho de 1903 isentou d'essa condição restrictiva os impostos do Sul e Sueste.

Raiou emfim a rosea aurora do *superavit*, ou antes, vae alto esse sol financeiro, deslumbrando-nos com a sua luz. O fundo especial tem pois direito á reversão prevista condicionalmente na lei de 1899, sem dependencia de nova lei, reversão que deve ser effectuada por mero acto do poder executivo, o qual tem obrigação de se conformar na gerencia financeira com os preceitos legaes vigentes, não derogados até hoje.

*

Recordados assim os antecedentes, vem a propósito apreciar um projecto de lei, que adeante reproduzimos, apresentado ha dias pelo Sr. Antonio Maria da Silva.

Auctoriza-se n'elle o Governo a levantar 2.244.710\$ (ouro ou equivalente) para a construcção da linha de Portalegre.

As condições financeiras são identicas ás das leis anteriores de 1909 e 1913, salvo a amortização em setenta annos, ficando a annuidade garantida por suprimentos sahidos dos 750 contos da receita liquida entregue ao Thesouro.

A annuidade é fixada no maximo de 131.660\$, devendo-se entender que é em ouro, embora o projecto se esqueça de o dizer.

O artigo 4.º determina que a partir de 1 de julho de 1914 se tornem effectivas as disposições do n.º 4 da base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899 (que manda reverter para o fundo especial os augmentos de impostos de todas as linhas e as economias de garantias de juro).

O artigo 5.º manda pagar os encargos do emprestimo de 1.160 contos para os troços de Amarante a Mondim e de Borba a Elvas pelos recursos supplementares, obtidos para o fundo especial em virtude do artigo anterior. Um § unico deixa a liberdade de fazer partir a linha de Borba ou de Villa Viçosa.

Outro artigo prevê o pagamento, pelo Governo, de 86.300\$ aos herdeiros de J. P. de Mattos pelos trabalhos feitos na linha de Portalegre.

O relatorio recorda que a lei de 3 de abril de 1913 auctorizou aquelle emprestimo de 1.160 contos, sómente quando houvesse disponibilidades no fundo especial.

Faz depois sumariamente a historia da linha de Portalegre e calcula em 2.244.710\$ a quantia necessaria para a construir, incluindo os juros intercalares, indicando a annuidade correspondente, de 131.660\$.

Como a garantia de juro da lei de 1913 era de 143.000\$, haveria uma economia de 11.340\$.

Segue depois a analyse de recursos dos caminhos de ferro do Estado, calculando-se que de garantias e impostos devem reverter cerca de 588 contos mais para o fundo especial, pela applicação integral da lei de 1899.

*

E' util o projecto e se fôr transformado em lei, representará consideravel impulso dado á viação accelerada.

O fundo especial attingirá tal importancia, que poderão ser construidas, não só todas as linhas auctorizadas, mas outras ainda.

Ha porém não pouco que criticar e rectificar n'esse trabalho.

Primeiro que tudo lamentamos que em vez de um plano de conjunto, como foram as leis de 1899 e 1903 e ainda o projecto de lei de 1910, se crie uma legislacão fragmentar sem unidade de vistas e que d'ella se resinta.

Devo ainda observar que a annuidade de 131.660\$, devendo ser em ouro, representa 152.700\$ em papel, e como a garantia de 143.000\$ não era em ouro, a economia de 11.340\$ transforma-se n'um aggravamento d'encargos de 9.000\$.

Convém todavia observar que nos parece excessiva a quantia estimada em ouro, pois representa em papel 2.604.000\$. (Em todos estes calculos baseio-me no agio medio actual do ouro, de 16%).

Se igual base tivesse sido oferecida á iniciativa privada, isto é, se a garantia fosse em ouro, não teria ficado com certeza deserto o concurso.

E' certo que a cifra indicada é um limite de autorização, que pôde deixar de ser attingido, e o Estado pôde adiar, pelo tempo que lhe convier, a ligação com a Beira Baixa, se bem que, a meu ver, convém fazer o sacrificio por completo e construir rapidamente a linha.

O que ha que fazer, e com isso se pôdem realizar economias apreciaveis, é elaborar novo projecto indo resolutamente aos limites previstos para curvas e rampas, modificando o ponto de passagem na linha de Leste e a posição da estação de Portalegre, levando a linha pelo valle da Escusa para a approximar de Marvão e Castello de Vide, e escolhendo judiciosamente o ponto de ligação com a Beira Baixa.

E' claro que o Estado tem mais facilidade para o fazer que um concessionario, a cujas variantes se oponiam quasi sempre as condições technicas do traçado aprovado, allegando-se que eram peiorados.

Quanto ás receitas de impostos e de garantias, é em rigor, inutil determinar por lei nova que se compra uma lei vigente e não revogada. Desde que o magico *superavit* nasceu, a cedencia de aquellas receitas era obrigatoria, sem mesmo ter que esperar que o robusto menino engordasse e crescesse.

N'esta boa terra e com o ministerio das Finanças, é, porém, bom proceder conforme a maxima preconizada pelo Sganarello para as suas relações com a Martinha:

As amizades cansadas
Com duas ou tres bordoadas
Não é mau ir accordando.

Vá lá pois essa bordoada do artigo 4.º do projecto.

O alcance d'esse artigo está em eliminar implicitamente a condicional do *superavit*. Desde que prescreve que a partir de 1 de julho de 1914 se tornem effectivas as disposições respectivas da lei de 1899, segue-se que a reversão condicional se torna absoluta, haja ou não o robusto menino.

Esse artigo 4.º revoga, sem dar por tal, uma disposição (que os governos da Republica se teem esquecido de cumprir) da lei de 27 de outubro de 1909, segunda a qual o imposto da pequena velocidade do Norte e Leste seria destinado, desde que para o Governo começasse a reverter, para os encargos de diversas linhas da zona central classificadas por decreto de 1907.

Essa receita, superior a 100 contos por anno, pertence ao Thesouro desde abril de 1911. São pois cerca de 300 contos que deveriam ter tido a applicação especial prevista na lei, ou ser conservados para esse fim.

Pois lá se tem sumido na voragem...

Approvado o projecto do Sr. Silva tal qual está, absorvem os caminhos de ferro do Estado todos os augmentos de receitas provenientes de zona que não é a sua e em prejuizo d'esta, injustiça que o projecto de lei de 1910 procurou evitar, creando o fundo especial da zona central.

O artigo 5.º da lei é desnecessario, constituindo uma duplcação da lei de 3 de abril de 1913. Pois se esta auctoriza o emprestimo de 1.160 contos para as linhas do Tamega e de Borba a Elvas, quando haja disponibilidades, e estas existirão forçosamente logo que se dê a rever-

são total de impostos e garantias, inutil é legislar para o que está já previsto na lei.

Do artigo, o que é útil e necessário, é o § unico, destinado a emendar o erro commettido na lei de 1913, que tornou obrigatoria a saída de Borba.

Conforme aqui expuz já, dois traçados se podem adoptar ou sair de Borba ou mais detraz para ter a linha mais curta e com melhor perfil, ou seguir de Villa Viçosa, servindo Alandroal, tendo, proximo de Juromenha, uma estação para o tráfego de Olivença e subindo depois a Elvas. O troço é assim mais comprido e portanto mais caro, e terá peior perfil. Em compensação, em vez de ir do lado da estrada n'uma zona já drenada pelos caminhos de ferro e servir apenas Villaboim, vae ser utilizada por uma vasta zona, portugueza e hespanhola, falta de comunicações. Sob o ponto de vista do tráfego é preferivel este segundo traçado.

Alem disso, evita-se a criação de um ramalículo de Borba a Villa Viçosa, oneroso e incommodo para a exploração e que peiorará o serviço de Villa Viçosa.

O confronto dos dois traçados deve, pois, ser objecto de ponderado estudo, em vez de se impôr de animo leve uma resolução, como fez a lei de 1913.

*

Assim pois, e para concluir, reconhecendo as vantagens do projecto de lei, parece-me que é indispensável esclarecer que a annuidade é em ouro, ressalvar os direitos da zona central, pelo menos em relação ás receitas que já lhe pertencem, e tornar claramente independentes de condicões, as reversões de novas receitas atribuídas ao fundo especial.

Já que se não faz o que seria optimo, isto é, delinejar um plano methodico, abrangendo todo o paiz, evitem-se quanto possível n'esta legislação fragmentar que se vai promulgando, inexistências e incongruencias.

J. Fernando de Souza.

Projecto de lei sobre caminhos de ferro

Senhores:—A construção dos caminhos de ferro de Amarante a Mondim de Basto, de Borba ou Villa Viçosa a Elvas e de Extremoz por Portalegre a Castello de Vide e seu prolongamento até à Beira Baixa, representando um melhoramento de incontestável alcance económico, pois que da implantação e exploração d'essas linhas exclusivamente depende o desenvolvimento agrícola, comercial e industrial de regiões bastante ricas, tem sido bastante protelada, mercê de varias circunstancias, entre as quaes se destaca, principalmente, a insuficiencia das disponibilidades das receitas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado. Estas receitas são consignadas na sua maior parte ao pagamento de annuidades e juros dos empréstimos contrahidos e garantias de juro a companhias, não podendo o Conselho de administração mandar proceder á conclusão das linhas de Amarante e de Evora, enquanto as referidas disponibilidades, livres do onus a que se refere o artigo 2.º da lei de 3 abril de 1913, não completarem os encargos do empréstimo de 1.160.000 escudos, necessário para se tornar exequível tão valioso empreendimento.

A linha de Extremoz a Castello de Vide, não comprehendida no grupo das de que o Governo se reservou a construção, foi adjudicada a José Pedro de Mattos, precedendo concurso publico, por portaria de 29 de outubro de 1903, de que derivou o contracto de 9 de dezembro do mesmo anno, e achava-se em construção quando publicado o decreto de 27 de junho de 1907, mas em condições que não satisfaziam plenamente os interesses regionaes, justificando a saciedade as alterações introduzidas n'este diploma e que serviram de base ao contracto adicional de 9 de agosto do anno seguinte.

Soffrendo diferentes vicissitudes, lá se foi arrastando a construção d'aquella linha na vigencia do contracto de 1907, e de modo tal que nem o pequeno troço de Extremoz a Souzel (18 quilometros) se encontra concluido, sendo mister para o abrir á exploração dispender ainda 120.000 escudos, approximadamente.

O falecimento do concessionario veiu complicar mais a situação, obrigando á abertura de novo concurso, que ficou deserto, sucedendo outro tanto aos de 28 de novembro de 1913 e 24 de janeiro, auctorizados pela lei de 3 de abril de 1913.

Importante factor da riqueza nacional, a «linha de Portalegre», quando concluída, relacionará o alto Alemtejo e a Beira Baixa com o medio e baixo Alemtejo e Algarve; e, pelo seu entroncamento

no ramal de Caceres, ligará a rede ferro-viaria do sul com toda a Europa.

Uma unica solução, pois, se recommenda: a construcção d'essa linha pelo Estado. De resto, os encargos da construção directa são inferiores aos resultantes da concessão da linha nos termos da lei de 11 de julho de 1913, como facilmente se verifica pelos seguintes algarismos:

1.º troço — Extremoz á linha de leste (km. 72)

| | |
|---|-------------|
| Valor dos estudos e trabalhos executados na vigencia dos contractos de 1903 e 1907... | Esc. 86.360 |
| Extremoz a Souzel, conclusão (18 km.)... | » 120.000 |
| Souzel á linha de leste 13.000\$00 (54 km.)... | » 702.000 |
| Arredondamento..... | » 1.640 |
| | |
| Somma..... | » 910.000 |
| Juros de 6 % em 18 meses..... | » 81.900 |
| | 991.900 |

2.º troço — Linha de leste a Castello de Vide

| | |
|---------------------------------|--------------|
| 36 kilometros a 14.000\$00..... | Esc. 504.000 |
| Juros de 6 % em 18 meses..... | » 45.360 |
| | 549.360 |

3.º troço — Castello de Vide á Beira Baixa

| | |
|---------------------------------|--------------|
| 25 kilometros a 11.000\$00..... | Esc. 275.000 |
| 10 kilometros a 25.000\$00..... | » 250.000 |
| Ponte sobre o Tejo..... | » 80.000 |
| | |
| Somma..... | » 605.000 |
| Juros de 6 % em 18 meses..... | » 54.450 |
| 2 % para commissão..... | » 44.000 |
| | 659.450 |

Total do empréstimo a realizar.....

Importancia da annuidade ao juro de 5 $\frac{3}{4}$ % em 70 annos.....

2.244.710

131.660

A importancia da garantia do juro, quando a linha esteja completa e em quanto o rendimento liquido não exceder 1.000 escudos por kilometro, sendo 143.000 escudos, haverá uma economia de 11.340 escudos para o Estado, fazendo este a construção por administração directa, á qual se deverá accrescentar a totalidade do excesso em vez da partilha a que se faz referencia na citada lei de 11 de julho de 1913, e o accrescimo das receitas liquidas do tráfego nas linhas do Sul e Sueste proveniente do affuxo de mercadorias e passageiros da linha construída.

Haverá finalmente em favor da construção directa pelo Estado a faculdade de regular, conforme convenha, os prazos de construção dos diferentes troços da linha.

Senhores.—As receitas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado estão, é certo, actualmente consignadas a encargos no valor de 628.693\$32, não incluindo n'esta quantia o pagamento á Caixa Geral dos Depositos dos juros de 1.300 contos, quantia que foi levantada por conta do empréstimo de 4.300 contos, auctorizado pela lei de 3 de abril de 1913.

Considerando, porém, que o fundo especial deve actualmente ser augmentado com o producto dos impostos de sello e transito sobre o calculado para 1898-1899 e as reducções das garantias de juro em relação á quantia de 622.500 escudos orçada para 1898-1899, nos termos do numero quarto da base terceira da lei de 14 de julho de 1899, conclue-se facilmente que as receitas do referido fundo terão as disponibilidades necessarias para tomar completamente a seu cargo o serviço dos empréstimos de 2.240 contos, destinados á construção da linha de Portalegre até entroncar na da Beira Baixa, e ainda os de 1.160 contos, calculado para a linha de Evora — troço de Borba ou Villa Viçosa a Elvas — e de 4.300 contos que foram auctorizados com a garantia supplementar da renda de 750 contos paga ao Thesouro. Com effeito, a importancia dos impostos em 1898-1899 de todas as linhas a que se refere aquella base, com excepção da linha de Guimarães, é de.....

232.556\$88(2)
5.525\$22

Impostos da linha de Guimarães.....

238.082\$10(2)
519.969\$75(9)

Somma.....

281.887\$65(7)

Importancias dos mesmos impostos em 1912-1913.....

316.575\$94(5)

Importancia que deve reverter para o fundo especial.....

622.499\$94(5)

A importancia das garantias de juros pagas em 1912-1913 foi de...

305.924\$00

A diferença para.....

305.924\$00

é de.....

587.811\$65(7)

Em vista do que deixei exposto e attendendo á grande conveniencia que haveria em construir sem delonga os prolongamentos das linhas de Evora e de Amarante e concluir a de Portalegre, submetto ao vosso criterio o seguinte:

Projecto de lei

Artigo 1.º — E' auctorizado o governo a levantar, mediante a emissão dos necessarios titulos da dívida publica, até 2.244.710 escudos (ouro ou equivalente) e a applicá-los successivamente á construção da linha ferrea de Extremoz por Portalegre a Castello

de Vide e o seu prolongamento desde Castello de Vide até o entroncamento na da Beira Baixa, no ponto que os estudos designarem.

Art. 2.º — Os titulos a que se refere o artigo antecedente serão isentos de impostos, do valor nominal e tipo de juro mais accommodados ás condições dos mercados financeiros, de modo que os encargos efectivos, incluindo a amortização, não excedam a annuidade de 131.660 escudos.

A amortização efectuar-se-há semestralmente, por sorteio ou compra no mercado, no prazo maximo de setenta annos.

A respectiva annuidade será paga pela Junta do Credito Publico, para o que lhe serão entregues mensalmente as quantias necessarias.

A emissão será feita por uma só vez ou em series, a começar em 1 de julho de 1914, podendo o governo vender ou mobilizar os titulos nas melhores condições, quando o julgar opportuno.

Art. 3.º — Os encargos d'este emprestimo serão satisfeitos pelas receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

§ unico. Quando as disponibilidades d'essas receitas forem accidentalmente insuficientes para a entrega, á Junta do Credito Publico, de alguma ou algumas das prestações das annuidades, será a quantia necessaria deduzida da prestação mensal da receita líquida a entregar ao Thesouro pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do n.º 2 da base 3.º da carta de lei de 14 de julho de 1899, abrindo-se uma conta de subsídios extraordinarios ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em que serão lançadas essas quantias, para serem pagas ultimamente pelo mesmo fundo especial, não se devendo porém contrahir novo emprestimo em quanto não estiver satisfeito o debito ao Thesouro.

Art. 4.º — A partir de 1 de julho de 1914 tornar-se-hão efectivas as disposições do n.º 4 da base 3.º da lei de 14 de julho de 1899.

Art. 5.º — Os encargos do emprestimo, que pela lei de 3 de abril de 1913 o governo foi auctorizado a levantar, a fim de ser applicado á construcção dos troços de caminhos de ferro de Amanante a Mondim de Basto e de Borba a Elvas, também serão pagos pelo augmento de disponibilidades obtido nos termos do artigo antecedente.

§ unico. O prolongamento da linha de Evora a Elvas poderá ser executado a partir de Borba ou Villa Viçosa, conforme fôr julgado mais conveniente em vista dos estudos a que se está procedendo.

Art. 6.º — O governo pagará, a quem de direito pertencer, a quantia de 86.300 escudos, valor dos estudos e trabalhos executados na vigencia dos contractos de 9 de dezembro de 1903 e de 9 de agosto de 1907.

§ unico. A quantia fixada accrescerão os juros legaes desde a data da promulgação d'esta lei até aquella em que o pagamento se realize.

Art. 7.º — O governo dará conta annualmente ás camaras do uso que fizer d'esta auctorização.

Art. 8.º — Fica revogada a legislacão em contrario.



CLASSE OPERARIA

331

A austera «Revista dos Dois Mundos», como lhe chama Zola, traz no seu ultimo numero um artigo devido á pena do Sr. Charles Bénoist, que não desdiz da tendencia geral com que todos os quinze dias vae levar ás classes conservadoras, a doutrina que desde François Buloz mal tem variado.

E singular como se tem conservado n'um longo periodo de oitenta e seis annos, esta caríssima publicação, que, de vez em quando, vulgariza asserções como a de aquella «fallencia da sciencia», que, passando quasi despercebida álem da Mancha, teve repercussão unica, graças a Brunetière e á mencionada revista, que elle então dirigia.

Depois de uma voga, como só podem ter as saias travadinhas ou quaesquer outras creaçoes que surgem dos cerebros nem sempre ponderados dos costureiros da «rue de La Paix», esqueceu aquella humorada do critico francez, a quem não quiz ocorrer que a sciencia nada tem com a crença.

No entanto, o artigo do Sr. Bénoist não deve passar sem reparo, não só porque prosegue um estudo subordinado ao título geral *La crise de l'Etat moderne*, mas por-

que, bem documentado como se encontra, pode induzir em erro aquelles que ainda aceitam, sem maior exame, as afirmativas que quinzenalmente, sahem envolvidas n'uma capa cõr de salmão, que tambem não tem variado de matiz nem de formato ao encontro dos que mais admiram o passado do que o exforço para o melhoramento da humanidade.

Em tres periodos se divide o estudo sobre o «mytho da classe operaria», e no primeiro o Sr. Bénoist historia as tendencias dos publicistas e dos politicos durante a revolução de 1848 e a segunda republica.

Para dar ideia da orientação d'este trabalho basta transcrever esta passagem «as duas palavras cuja fortuna se seguiu através do seculo: *associação*, *organização*, principalmente esta ultima, enchem agora milhares de cerebros. Por toda a parte, em todas as praças, em todos os cruzamentos de ruas, só se encontram pessoas que «organizam» ou que «reorganizam» todas as coisas».

Na serie de titulos de publicações com que fundamenta o que acaba de escrever, o Sr. Bénoist, logo de principio, allude a uma brochura de Trésel senior, engenheiro constructor de machinas, onde se encontra uma epígrafe que não deve esquecer e que resume todo o projecto de «organização e quotização universal» que sustentava o mechanico, de quem, em poucas e enfatizadas linhas, falla o auctor do artigo que se está examinando.

Sustentava o engenheiro, que tão pouco apreciado é pelo academic Sr. Bénoist, que o «homem nasceu para trabalhar e descansar ao abrigo da necessidade quando lhe faltam as forças» e comtudo esta doutrina tão justa parece repugnar ao collaborador da Revista dos Dois Mundos.

No entanto, o direito ao trabalho e á sua justa remuneração vae impondo-se á humanidade, e se ainda não está organizado o repouso livre de cuidados para os que labutaram em toda a vida, é para esse ideal que vão caminhando todas as formas de governo, a despeito das doutrinas do conspicuo membro da Academia das Scienças Moraes e Pol ticas que subscreve o artigo a que se allude, e que, dada a auctoridade de que ainda gosa a revista que o edita, merece alguns commentarios n'esta passagem.

A contrapôr ás imagens de batalha, construidas para assegurar o triumpho de uma causa que a «Revista dos Dois Mundos» denomina de mythos, para os applicar á classe operaria, vejamos o que se apura de um estudo do professor da universidade de Vienna, Sr. Philippovich von Philipsberg sobre a reforma social ingleza devida ao movimento operario.

Da noção ainda aceita na Inglaterra no seculo XVI, de que os campos e as florestas eram, em geral, propriedade do rei, como representante da comunidade, derivou a noção do individualismo dos grandes proprietarios ruraes.

Não foi comtudo, sem que se produzissem violentas reacções, como o conflicto de Norfolk, capitaneado por Robert Ket, e que, durando muitos annos, provocou o levantamento geral dos camponezes de 1552.

Afogado em sangue este movimento, d'elle derivou um proletariado agrario, que procurou organizar-se, sujeitando-se ao encargo da pastoreação de grandes rebanhos que pertenciam aos lords, isto é, a individuos que só conheciam pelos pesados encargos que lhe faziam sentir por intermedio de agentes seus.

Quasi um seculo levou, até que, em 1649, apareceu a associação dos Levellers ou niveladores, que tentou prosegui um fim democratico que em breve recabiu no comunismo agrario.

Perseguidos e confundidos com os «Diggers», cujas culturas são destruidas por tal modo que, n'aquelle mesmo anno, procuraram reagir contra as demasias do poder, ainda uma vez fracassaram as doutrinas socialistas pré-

gadas por Winstanley, mas que dez annos mais tarde ressurgiram com Pedro Corneille Blockboy.

Dos meados do seculo XVII para cá, cresceu a miseria na Gran-Bretanha, a ponto tal que o professor austriaco escreve: «Desde 1660, os proprietarios rurais acharam-se protegidos, sob o ponto de vista agrario, por meio de medidas coercivas internas. Em 1689, vieram juntar-se impostos de protecção e premios de exportação. O imposto subia a 5 shillings por *quarter* (290 litros), quando o preço d'este regulava por 48 shillings. Como acharam isto insuficiente, os proprietarios rurais reclamaram aumentos. De 1750 a 1790 o preço do *quarter* regulava por 36 shillings, que subia a 91 1/2 de 1810 a 1819. Cresceu a pobreza. Em 1803, a taxa dos pobres elevava-se a 100 milhões de corôas, de 1814 a 1815 a 125 milhões e de 1817 a 1818 a 200 milhões. (1)

De 1760 a 1820, os salarios em dinheiro dobraram e os em gênero baixaram 33 por cento. Resultou de isto tudo que o paiz ficou submerso pelas massas proletarias. Os camponezes expulsos do campo, os industriaes trabalhando em casa, os artistas que não podiam aguentar a concorrência, os operarios das fabricas arruinados pelo desenvolvimento dos machinismos, constituiam uma grande massa de esfomeados, à procura de trabalho e de dinheiro, desnorteados pela miseria. Foi assim que o socialismo britannico se constituiu sobre dois acontecimentos economicos: a suppressão da comunidade do solo e do regimen agrario e a revolução industrial».

Este aspecto da extrema miseria a par da enorme riqueza da Gran-Bretanha provocou reparos em todos os publicistas, tanto do Reino-Unionido como estranhos, e, se rebuscarmos entre os escriptos da segunda metade do seculo XIX que apareceram em Portugal, mais de um se refere a este phemoneno e aos perigos que pôde originar.

Mas já em 1785, Baley, apesar de theólogo-conservador, escrevia: «Se considerarmos os homens, vemos que 99 por cento se matam a trabalhar, se estafam a colher os fructos do seu trabalho, para que afinal vivam na abundancia alguns d'elles apenas, e para que passem uma vida de privações, exactamente os que trabalharam».

Copiosa é a bibliographia socialista apontada pelo professor austriaco, e não menos dignas de interesse são as observações que faz a propósito da tentativa tão conhecida de participação de lucros em que se arruinou Robert Owen, procurando corrigir talvez a afirmativa sentimental que Hall exprimia em 1805, nos seguintes termos: «A oitava parte da producção da Inglaterra é distribuida pelos quatro quintos da sua população e os sete oitavos restantes aproveitam a quinta parte d'ella». (2)

Após reacções violentas por parte do operariado, o parlamento comprehendeu em 1825 que não podia nem devia reagir-se por mais tempo contra as reivindicações dos sem-trabalho, suffocando-as em sangue como se fizera no primeiro quartel do seculo XIX em Manchester, em Nottingham e especialmente em todo o Lancashire, onde os hussaros trucidaram homens, mulheres e crianças, que em numero de 80:000 reclamavam, porque tinham fome.

Foi com efeito no começo do segundo quartel do seculo XIX que as camaras inglezas deixaram cahir no esquecimento as leis contra os conluios operarios, quando incidissem sobre a discussão das condições do contrato de trabalho.

Tomou corpo desde então uma das ideias a que consagrara a sua fortuna e a sua vida o illustre Ricardo Owen tão injustamente esquecido quasi, hoje em dia.

(1) A corôa austriaca «krone» de 100 hellers ou 50 kreutzers vale ao par em moeda portugueza \$188,82. Os valores apontados no texto correspondem em contos de réis a 18.882, 23.602,5 e 37.764.

(2) O auctor citado computa em 472.796 contos a producção ingleza n'aquella epocha.

De facto, aquelle benemerito orientou as classes productoras para o associacionismo sob a sua dupla forma de cooperação para melhoria das condições da existencia e para o aperfeiçoamento dos contractos do trabalho, resultando da sua propaganda desinteressada, a ponto tal que n'ella perdeu toda a sua fortuna, o *cooperativismo*, cuja formula mais perfeita é ainda essa associação dos tecelões de Rochdale e o *trade-unionismo* que hoje se impõe revestindo já uma forma legal.

Após aquelle primeiro passo, do parlamento inglez, os *whigs* procuraram appoiar a sua influencia eleitoral no operariado, na campanha chamada dos burgos podres (*rotten towns*) e é notavel, no dizer do allemão Otto von Leixner, (*Unsere Centurie*) a cordura com que o povo britannico reivindicou os direitos ao eleitorado.

No entanto se Manchester, Leeds, Huddersfield, Bradford e outros centros industriaes conseguiram que o criterio da representação nacional se baseasse na importancia numerica dos povoados e não nos seus pretensos direitos historicos nem por isso logrou o operariado fazer cumprir pelo partido liberal os compromissos que para com elle tomara.

O fracasso da tentativa de 1832 não desanimou porém o socialismo britannico, que em 5 de fevereiro de 1839 expoz n'um programma, que denominou a *carta (the chart)*, as suas reclamações, onde figurava em primeira linha o suffragio universal e equalitario, como meio de ter representantes na camara dos communs, para provocar a elaboração de leis de que resultasse a egualdade material de todos.

Foi importante o movimento dos cartistas, que reuniu mais de um milhão de adherentes; mas, por carencia de educação, as massas operarias preferiram lançar mão da violencia, do incendio e d'outros meios analogos para se fazerem ouvir.

Como sempre sucede, não só na mechanica racional, mas tambem na da sociedade organizada, a esta accão seguiu-se a reacção dos corpos constituidos, de modo que as corporações operarias pouco mais obtiveram do que a lei do trabalho mineiro para as mulheres e as creanças em 1842, o dia normal de dez horas em 1847, a suppressão dos impostos sobre os cereaes em 1846 e o reconhecimento official das corporações operarias.

Extincta esta agitação, começou em Inglaterra um periodo de tranquillidade no movimento operario, como raro se observa.

A industria ingleza dominava em todo o mundo. A escola de Manchester, com Cobden à frente, pregava o livre cambio em nome da liberdade, que escravizaria os mais fracos, os que não podessem produzir muito por não terem largo mercado e por isso não conseguissem produzir barato.

Data d'essa epocha a renovação das bellas phrases retumbantes e as formulas do *laissez faire*, *laissez passer* e outras mais que são a contra-partida de aquelle *sublime* do Sr. Denis Poulot a que se refere a «Revista dos Dois Mundos» e a reedição do physiocratismo de Gournay.

E n'aquella epocha que nos meios operarios parisienses se affirma ocamente que «o futuro se encontra nos grandes preceitos, nos principios», sem os definir, sem os examinar, considerando como dogmas intangiveis as formulas que se não apreciam, por exemplo a «paz universal pela solidariedade das nações» e outras tão vazias de sentido como esta.

Por isso, facil é a critica que o Sr. Charles Bénoist faz aos palavrosos da segunda metade do seculo XIX, classificando com o Sr. Poulot o «sublime simples», o «sublime murcho», o «sublime verdadeiro» e o «sublime dos sublimes», repleto de theorias politicas, economicas e sociaes, expostas emphaticamente, defendidas com vehemencia, por quem leu muito, reputando que isto é bagagem suficiente para fazer um orador, para legiferar, e para vo-

tar. «Não estuda questão alguma, escreve o Sr. Poulot a propósito d'este sublime, e repete a «Revista dos Dois Mundos», discute sempre generalidades».

Mas quão pictoresca não é a recordação com que enternecidamente, na sua já longinqua mocidade, aplaudia quem isto escreve a descrição da «paz universal, n'um amplexo fraternal do mundo inteiro, descansando na harmonia do amor e da felicidade».

Ao passo que floriam porém as imagens rhetoricas e que a industria ingleza commanditava com Cockrill, os centros mineiros belgas da província de Liège, a Alemanha esquecia os seus idealismos philosophicos, e deliberadamente ia investigando as necessidades dos mercados até então subordinados à industria britannica, amoldava a forma ao gosto da clientela, subordinava a qualidade à barateza, abria largos prazos ao credito, até que ahi por 1900 surgiu na Inglaterra o grito de alarme com o livro intitulado «Made in Germany».

Muitos paizes haviam sido conquistados pela industria alema, a ponto tal, que Sheffield em toda a parte se via batido por Solingen nas cutellarias, a ponto tal que até as cuchillas sevilhanas, que o Inglez sempre se recusara a fabricar, hoje veem da Alemanha, que se não importa de concorrer para a fraternidade universal com aquelles instrumentos traiçoeiros, que durante séculos foram objecto de fabrico especial dos nossos vizinhos europeus.

Começaram então além da Mancha a ter vulgarização as ideias de Karl Marx e de Engels, já expressas, após a revolução de 1848, na nova gazeta do Rheno (Neue Rheinische Zeitung) e a admittir-se que a emancipação do proletariado ha-de derivar da lucta das classes, como o afirmou o economista germanico, quando se ensaiava ainda na algebra socialista com que escreveu o seu *Das Kapital*.

Da lucta commercial entre a Inglaterra e a Alemanha, resultou o inicio de uma crise nas industrias britannicas e por isso o correlativo mal-estar da classe operaria, que se manifestou n'uma politica de hostilidade entre os conservadores e as *trade-unions*.

Na greve de 1897 e 1898 dos machinistas e mineiros do paiz de Galles, não alcançaram as classes trabalhadoras resultado algum, e, pelo contrario, depois de largos meses de lucta improficia, os tribunaes declararam que era illegal a constituição de fundos de greve, pronunciando a responsabilidade collectiva das corporações.

Mas o operariado inglez respondeu a esta decisão judiciaria, dois annos depois, com a organização política do partido do trabalho, que vinha destruir as antigas modalidades dos liberaes e conservadores e sucede por isso que os membros do historico partido liberal, que vêem mais longe do que a lucta contra os *tories*, mal auguram para a constituição ingleza pela intrusão do *Labor-Party* na politica e portanto buscam congregar entre os *whigs* a maioria das reivindicações do operariado.

No entanto, o facto é que de 78 candidatos apresentados nas eleições de 1910 pelo partido do trabalho, 40 foram eleitos, e se o incidente Osborne o enfraqueceu, e ultimamente as sufragistas com as suas reclamações violentas sobre o direito de votar teem afastado algumas sympathias do *Labor-Party*, nem por isso menos certo é que a reacção do operariado se desenha pavorosa no Reino-Union.

Em 1911, deram-se 864 suspensões de trabalho em que tomaram parte 931.050 pessoas. É o dobro da media encontrada para o decenio que finda em 1910 e o maior valor que se depara em Inglaterra desde que se faz a estatística das greves.

Esta importancia é devida, segundo o Sr. Philippovich, antes de tudo a alguns conflictos em assumptos da industria transportadora, 111.000 maritimos e operarios das docas fizeram greve em 1911 nos portos principaes da Inglaterra; em agosto, 77.000 carregadores das docas de

Londres e 48.000 estivadores de Liverpool, assim como 148.000 empregados ferro-viarios, e em dezembro 150.000 operarios algodoeiros».

Em 1912 deu-se a greve gigantesca dos operarios das minas de carvão, em que entraram 1.031.969 grevistas, que fizeram ficar sem trabalho 408.000 operarios fabris, obrigaram 50 vapores a não partir de Glasgow por falta de combustivel e determinaram no patrimonio nacional um prejuizo que o Sr. Philippovich computa em dois bilhões e meio de marcos (562.500 contos). N'esta greve, os operarios mineiros perderam salarios no valor approximado de 240 milhões de marcos (54.000 contos), e o prejuizo resultante da perda de produção de hulha subiu a 20 milhões de toneladas ou 200 milhões de marcos (45.000 contos).

No entanto, a despeito do mal-estar que a concorrência estrangeira produz na industria ingleza, entenderam os poderes constituidos que se tornava necessário exigir-lhes sacrificios por meio de leis sociaes com que satisfaz a maior parte das reivindicações do operariado.

Assim promulgou leis allusivas ao salario minimo, creando as agencias de salarios, onde se vê que o dogma do não interventionismo governativo, que foi norma durante séculos além da Mancha, desapareceu inteiramente nas novas leis sociaes britannicas.

Formulou as leis do descanso periodico, da inspecção do trabalho em domicilio, referente ao salario minimo, à protecção operaria e aos seguros por inlabor, doença, invalidez e velhice.

A falta de estatísticas para calcular os premios na maioria d'estes seguros trouxe ao Estado um encargo de muitos milhões esterlinos, cujos resultados sobre a economia geral do paiz nas suas relações com o estrangeiro não podem ser computadas por em quanto; mas a riqueza da Inglaterra permite, como em nenhum outro paiz, fazer face a tais despesas, por convergir alli quasi a actividade do mundo int'iro.

Poderão todavia as outras nações industriaes acompanhar o movimento socialista britannico?

Eis um problema cuja resposta é impossivel, mas quasi que pôde prever-se que a influencia das leis de Lloyd-George sobre a industria dos paizes continentais europeus ha-de dar resultados bem mais funestos para a maioria d'ellas, e do que as doutrinas da escola de Manchester quando vulgarizadas por Bastiat e outros hoje quasi esquecidos e ha bons quarenta annos considerados como revolucionarios.

O que porém se deve concluir do que se passa no Reino-Union, e um pouco em toda a parte, é que, em vez de reagir contra as tendencias do operariado, se impõe aos governos a obrigação de se aperceberem com largos inqueritos e estudos continuados e profundos, para a resolução dos problemas que dependem do que hoje se chama em toda a parte a *previdencia social* e que já que se não contenta com phrases dos *sublimes* como nos tempos em que longe estavam de embranquecer os cabellos de quem isto escreve.

Mello de Mattos.

Desol

A questão d'Ambaca

Recebemos, com este título, um folheto de *informações e documentos* relativos à importante questão da arbitragem que foi objecto d'uma proposta ao Parlamento e que tão debatida tem sido na imprensa e nas camaras.

E' assumpto em que a politica tem tomado a mais activa parte e em que, por isso, nos temos abstdo de intervir, sendo, para o seu esclarecimento, muito valiosos os documentos que, n'este folheto, a Companhia nos fornece.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao primeiro semestre do ano económico de 1913 a 1914, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 14.465\$23 como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 5 de Março de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e referente ao 1.º semestre do ano económico de 1913-1914, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga, pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 14.588\$49, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 5 de Março de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba-Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao primeiro semestre do ano económico de 1913-1914, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 13.522\$65.

Paços do Governo da República, em 5 de Março de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves Fernandes.

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral das Colónias

PORTRARIA N.º 124

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, pedido para lhe ser permitido emitir a 4.ª série das obrigações autorizadas em assembléa geral extraordinária de 6 de Setembro de 1909, nos termos do artigo 3.º do contrato de concessão de 28 de Novembro de 1902, e pela que consta da acta daquela assembléa geral;

E atendendo a que a emissão, cuja autorização a Companhia solicita, está nos termos de ser aprovada e conforme as disposições da lei;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, autorizar a referida Companhia a criar e emitir, nos termos e para os fins por ela propostos, 790.000 libras ou 3.555 contos (ouro) de obrigações que constituem a 4.ª série (série D), de 7.900 obrigações nominativas ou ao portador, do valor nominal de 100 libras ou 450\$ cada, com as seguintes condições:

1.ª Que desta emissão nenhuma responsabilidade, de qualquer natureza ou espécie, resultará para o Estado.

2.ª Que a referida emissão só possa realizar-se, depois de cumpridas as disposições do artigo 11.º do regulamento de 27 de Agosto de 1896.

Ourossim, manda o Governo da República Portuguesa declarar que o valor das 650.000 libras de obrigações em títulos de 100 libras ou 450\$ da série A, cuja emissão foi autorizada em portaria de 22 de Abril de 1910, é de 2.925 contos em vez de 2.950 contos (ouro), como se lê na referida portaria.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 41 de Março de 1914. — O Ministro das Colónias, Alfredo Augusto Lisboa de Lima.

PORTRARIA N.º 125

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, ao qual foi presente o projecto do contrato adicional ao

contrato de curadoria, para emissão de obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, aprovado por portaria de 15 de Abril de 1910, conceder a aprovação ao mencionado projecto de contrato adicional, que faz parte integrante d'esta portaria, introduzindo-lhe, porém, a cláusula de que a Companhia toma plena e inteira responsabilidade pelo pagamento dos prejuízos que possa ter a linha férrea, quando porventura tenha de ficar na posse dos curadores, e ficando bem estabelecido que da interpretação ou cumprimento das disposições d'este contrato não poderá resultar, em hipótese alguma, ofensas aos direitos e interesses do Estado, que estão afirmados expressamente no decreto de concessão e subsequentes diplomas que o modificam.

O que o mesmo Governo manda comunicar, pela Direcção Geral das Colónias, ao comissário do Governo junto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, para os devidos efeitos.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 41 de Março de 1914. — O Ministro das Colónias, Alfredo Augusto Lisboa de Lima.

Entroncamento a Gouveia

De um dos nossos assignantes recebemos as seguintes perguntas:

Não só a Camara Municipal de Abrantes, como também a de Sardoal, teem representado ao Governo, sollicitando que o ramal Nazareth-Thomar se prolongue até Alferrarede, ligando aí com a linha férrea da Beira Baixa.

Será viável esse ramal?

Ou as condições do terreno seriam um estorvo a tal empreendimento?

Muito desejava ouvir a opinião da... «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Não nos parece que seja viável a sua pretenção. Construídas as linhas previstas do Entroncamento a Gouveia e de Thomar à Nazareth, ou mesmo sómente a segunda, ficam asseguradas as comunicações por caminho de ferro entre Thomar e Abrantes. O ramal indicado constituiria uma duplicação da linha a pequena distância, não havendo tráfego que a justifique, e não seria barato, tendo uma ponte importante sobre o Zezere.

Pois se a construção da linha de Thomar à Certã não passa, por enquanto, de vaga aspiração, apesar de servir uma região afastada das linhas ferreas construídas ou classificadas, ha-de se pedir uma linha que apenas se recomenda por encurtar de alguns quilometros o percurso entre duas povoações que não são centros de primeira ordem?

Os caminhos de ferro da Europa

As estatísticas publicadas no mês passado no *Officiel* francez davam a situação dos caminhos de ferro da Europa no 1.º de janeiro de 1913.

A extensão total das vias ferreas europeias era de 342.923 quilometros, com o aumento de 4.043 quilometros no anno transacto.

Do ponto de vista da extensão da rede, a Alemanha vem á frente com 62.861 quilometros, e depois a França com 50.993, a Austria-Hungria com 45.452, a Grã-Bretanha e a Irlanda com 37.795, a Italia com 17.387, a Espanha com 15.337, a Suecia com 14.330, e a Belgica com 8.775.

Considerando-se a importância superficial da rede nos diversos países da Europa, vem em primeiro lugar a Belgica: 29 km. por myriametro quadrado; depois o Luxemburgo, 19,9; a Suissa, 11,8; a Alemanha, 9,7; Austria-Hungria, 8,9; Grã-Bretanha, 8,3; Espanha, 8,2.

Portugal tem cerca de 3.000 km. de vias ferreas, cerca de 89.000 quilometros quadrados de superfície, e cerca de 5,5 milhões de habitantes, o que dá, tudo aproximadamente, as seguintes percentagens: 3,5 quilometros de vias ferreas, por myriametro quadrado; e 2,8 quilometros de vias ferreas por 10.000 habitantes.

VIAGENS E TRANSPORTES

A' ultima hora

Viagens circulatorias

Acabamos de assegurar-nos de que em breve poderemos fornecer aos nossos leitores *bilhetes directos até Medina del Campo*, e vamos estabelecer mais um itinerario:

M—Lisboa-Villa Real de Santo Antonio-Badajoz-Lisboa, para utilizar aos excursionistas que vão às festas de Sevilha.

Esperamos ainda poder fornecer a esses excursionistas, e aos que queiram fazer qualquer digressão no vizinho reino, **bilhetes kilometricos**, para o que vão muito adeantadas as nossas negociações.

Serviço de carruagens directas entre Lisboa e Villar Formoso

A fim de proporcionar maior comodidade aos passageiros que de Lisboa e principaes estações até Coimbra se destinem ás linhas da Beira Alta ou reciprocamente, resolvem as duas Companhias interessadas estabelecer, desde hontem 15 do corrente até 31 de outubro, o serviço de carruagens directas entre Lisboa e Villar Formoso, á semelhança do que já estavam fazendo no percurso entre Porto e Villar-Formoso.

Esta combinação é de grano e vantagem para o publico, principalmente no sentido de Lisboa ou Porto para as estações da Beira-Alta, porque assim se evita aos passageiros o incommodo de, na estação da Pampilhosa, terem de fazer de noite o trasbordo do comboio da Companhia Portugueza para o da Beira-Alta.

Para este serviço directo serão utilizadas carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classes do tipo mais moderno, com corredor lateral. A circulação d'estas carruagens directas, terá lugar pelos seguintes comboios:

De Lisboa para Villar Formoso, pelo comboio rapido n.^o 55 da Companhia Portugueza e pelo comboio n.^o 5 da Beira-Alta. No sentido inverso pelo comboio n.^o 2 da Beira-Alta e pelo rapido n.^o 52 da Companhia Portugueza.

Do Porto para Villar Formoso pelo comboio n.^o 3 da Companhia Portugueza e pelo n.^o 5 do Beira-Alta; e no sentido inverso, pelos comboios n.^o 2 da Beira-Alta e n.^o 17 da Companhia Portugueza.

Feira de Março em Aveiro

E' nos dias 25 e 29 d'este mez e 5 e 12 de abril proximo, que se realiza na formosa cidade de Aveiro, a mais importante feira annual do distrito.

Uma feira em qualquer povoação portugueza, especialmente no norte do paiz, é sempre um encanto, e se pelo lado commercial e economico se tornam necessarias, pelo lado artistico não o são menos. Porque, a verdade é esta, onde ainda vamos encontrar alguma coisa caracteristicamente portugueza, cheia d'esses encantos que a ingenuidade das almas simples inconscientemente imprime aos seus costumes, é por essa provicia fóra onde o camartelo da civilização importada do estrangeiro, difficilmente tem entrado.

E oxalá que não entre muito; pois que no dia em que se percorram todos os costumes genuinamente portuguezes; quando em vez da feira portugueza nos appareça por toda a parte a terrivel *kermesse* que tanto nos persegue n'esta Lisboa; quando as tricanas deixarem de traçar graciosamente o chale para envergarem uma *écharpe* de seda, e trocarem o chapéu desabado grosseiro, pela mantilha ou pelo chapéu à *Casta Susana*, ou coisa semelhante, como as costureirinhas alfacinhas, teremos perdido as ultimas notas pictóreas dos nossos costumes que tão bem se casam com o bello azul do nosso céo e o verde esme-

ralda do nosso arvoredo, e passaremos a não despertar interesse áquelles que procuram para satisfacção do seu espirito a variedade.

Para isso são magnificos pretextos as feiras, como a de Março em Aveiro, e a que as empresas de caminhos de ferro, aproveitando-as para aumentarem as suas receitas prestam um magnifico serviço, não só ao commercio como ao paiz em geral.

Como nos annos anteriores, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes faz serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos nos dias da feira de Março, os quaes são vendidos por todas as estações e apeadeiros, desde Coimbra até Quintans, ambas inclusivè.

Esses bilhetes são validos para ida nos dias da venda (25 e 29 do corrente mez e 5 e 12 de abril) e para volta n'esses mesmos dias e no immediato.

Só haverá bilhetes de 2.^a e 3.^a classes, podendo-se mudar da 3.^a para a 2.^a, pagando a diferença entre os respectivos preços.

O bilhete de Coimbra custa 1\$14 em 2.^a \$86 em 3.^a; de Pampilhosa, \$90 e \$68 e de Mogofores, \$66 e \$50; preços em que estão incluidos os impostos.

Com preços tão reduzidos, sem duvida, a concorrença será enorme.

Excursões a Sevilha na Primavera

As festas da Semana-Santa, e a grande feira annual que em abril costumam realizar-se em Sevilha, atrahem sempre áquella linda cidade em avultado numero de turistas que vão alli encontrar um espectaculo que em mais parte alguma do mundo lhes seria dado apreciar.

Não se pôde descrever bem o que é Sevilha; é preciso vê-la, sentir-lhe as palpitacões, viver uns dias com ella e dentro d'ella.

O Portuguez cujo caracter tão bem se diferencia do Andaluz, menos alegre do que este, mas tão sentimentalista ou mais do que elle, gosta, como gosta de tudo quanto é bello e agradável, de tomar de vez em quando um banho sevilhano. Por isso todos os annos, está anioso porque chegue a epocha das maiores festas n'aquella cidade para lá dar uma saltada, aproveitando os preços economicos que os caminhos de ferro lhe proporcionam.

Este anno o serviço especial que sob esse pretexto os Caminhos de Ferro Portuguezes estabelecem de acordo com a Companhia Hespanhola de Madrid-Saragoça e Alicante, dura nada menos que tres meses, isto é, toda a primavera, de forma que o viajante comprando um bilhete baratissimo, tem tempo para assistir ás festas da Semana-Santa, que teem lugar de 2 a 12 de abril, á feira de 18 a 20, sobrando-lhe ainda muito tempo para ver os arredores da cidade que são encantadores; e, querendo, ir visitar Granada ou qualquer outra cidade tão digna de ser visitada como aquella, e para as quaes os caminhos de ferro hespanhóes tambem estabelecem bilhetes reduzidos.

Os preços dos bilhetes, cuja validade, por todos os comboios ordinarios e rapidos, é para a ida de 1 de abril a 15 de maio e para o regresso até 30 de junho, são os seguintes:

De Lisboa ou do Entroncamento a Sevilha e volta, ou vice-versa, 18\$30 em 1.^a; 12\$96 em 2.^a e 8\$66 em 3.^a.

Do Porto-Campanhã a Sevilha e volta, ou vice-versa: 21\$36 em 1.^a; 14\$96 em 2.^a e 10\$16 em 3.^a.

Os bilhetes de 1.^a classe podem ser utilizados nos lugares de luvo, pagando os seus portadores os respectivos supplementos. Tambem é permitida a mudança de classe, mediante o pagamento das diferenças de preços resultantes das tarifas geraes.

Durante o mez de abril circularão entre Lisboa e Se-

vilha comboios rápidos especiais, que partirão de Lisboa-Rocio nos dias 4, 6, 8, 11, 13, 15, 18, 20, 22, 25 e 27, às 17,20 para chegar no dia imediato às 9,20; e de Sevilha nos dias 5, 7, 9, 12, 14, 16, 19, 21, 23, 26 e 28 às 23,50, para chegar às 14,45.

O numero de logares n'estes comboios é limitado, havendo em todo o percurso logares de 1.^a e 2.^a classes e de «cama» em todo o percurso. Ha tambem vagão-restaurant, mas só no percurso entre Lisboa e Torre das Vargens.

A sobretaxa por cada logar de cama é 3\$89 (21,60 pesetas), ida ou volta.

Com tantas vantagens quem não ha-de ir a Sevilha...

Transporte de cães de caça nas linhas do Estado

A partir do dia 1 do proximo mez de abril, o minimo de cobrança estabelecido na tarifa geral dos caminhos de ferro do Estado—linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste—para o transporte de cães é reduzido a 5 centavos por cabeça, quando sejam cães de caça, devendo, porém, os caçadores que queiram aproveitar d'esta redução, apresentar nas bilheteiras das estações a respectiva licença e comprar conjuntamente com o seu bilhete e para o mesmo destino, o do cão ou cães que os acompanhem.



As ferias de Paschoa na "Côte d'Argent"

Serviço de automoveis da Companhia dos Caminhos de Ferro do MIDI

Acabamos de saber que a Companhia dos Caminhos de Ferro do «Midi» organizará durante as proximas férias da Paschoa, à partida de Biarritz e de St. Jean-de-Luz, serviços de automoveis que percorrerão através do Paiz-Basco franco-hespanhol dois circuitos ambos extremamente pitorescos: um, entre Biarritz e Bilbao, contornando o golfo da Gasconha, nas províncias de Guipúzcoa e da Biscaya, allia ao encanto das paisagens marítimas, o mago pitoresco das cidades bascas hespanholas; o outro, ligando Biarritz e Pamplona, penetra no amago da região basca francesa e da Navarra hespanhola, n'um teritorio accidentado, da maior beleza e cheio de recordações históricas.

Qualquer d'estes circuitos será percorrido em dois dias.

As paragens do primeiro circuito serão, á ida:

Hendaya; S. Sebastião; Zarauz (almoço); Deva, onde começa a soberba estrada da *Corniche cantabrica*, que, durante 50 kilómetros, serpenteia ao longo de uma costa com maravilhosos rendilhados, embalsamada pelo aroma dos pinheiros e dos eucalyptos; os pitorescos portos de pesca de Motrico e de Ondarrôa, abrigados em enseadas rochosas, e Quernica.

A volta, passar-se-ha por Eibar, a cidade santa da região basca hespanhola; o celebre mosteiro de Loyola, maravilha da província de Guipúzcoa; Tolosa e S. Sebastião.

No primeiro dia do segundo circuito passar-se-ha por Ascaín, Ainhôa, o colo da Maya (602^m), o bellissimo valle de Bastan cuja capital é Elizonda (almoço). Pamplona, capital da Navarra, com a sua enorme copia de campanários, as suas casas com varandas, a sua esplendida cathedral, dará uma atraente visão da Hespanha. Á volta, a estrada, após haver percorrido o planalto e os soutos de Burguete, transpõe a crista do historico desfiladeiro de Roncesvalles ou de Ibanêta (1.057 m. — celebre mosteiro) e desce pelo lindissimo valle de Valcarlos (almoço). Realcançar-se-ha Biarritz pela encantadora e arcaica villa de St. Jean-Pied-de-Port, Cambo e St. Jean-de-Luz.

O contracto dos electricos

Parecer da Comissão incumbida de estudar o projecto de contracto entre a Camara Municipal de Lisboa e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa

(Conclusão)

24—Validade dos bilhetes de assignatura para todas as linhas:

a)—A doutrina do artigo 28.^o, que mantem o preço de 50 escudos aos bilhetes de assignatura e os torna utilizaveis em todas as linhas, tem valor para os assignantes.

Desde que foi denunciado em 1909 o contracto de 1892, a Companhia considerou-se desobrigada de conceder passes ao preço de 50 escudos. E' facto porém que os manteve e que esses bilhetes lhe dão uma receita *anticipada* de mais de 200 contos, que muito cresceria dadas as vantagens que os bilhetes ficavam usufruindo.

b)—Deve-se notar que, em contrario do que em outros artigos sucede, a area da cidade restringe-se á *actual*, o que não só exclui qualquer utilização além d'ella, se acaso fôr aumentada, mas pode tornar inuteis os bilhetes de Algés ao Dafundo.

25—Fiscalização:

A disposição do artigo 29.^o é vantajosa para a Camara, que de resto pela condição 28.^o do contracto de 1888 já podia fiscalizar os trabalhos de construção e conservação, o serviço de exploração e material, e, pela condição 27.^o do contracto de 1912 com a Companhia dos Ascensores, tinha eguaes direitos a respeito d'esta Companhia.

Pelo artigo 29.^o a fiscalização passa a exercer-se tambem sobre a contabilidade, nos termos do artigo 178.^o do código comercial, pagando a Companhia aos empregados da Camara 1.800 escudos por anno. Já a Companhia dos Ascensores, que ella se propôe substituir, tinha a pagar 900 escudos (§ unico da condição 27.^o) de modo que é de outros 900 escudos o encargo que a Companhia Carris agora toma.

26—Percentagens sobre as receitas:

a)—O artigo 30.^o não é bem a reprodução das condições 9.^o e 10.^o do contracto de 5 de junho de 1897 com a ampliação consignada na condição 8.^o do contracto de 16 de agosto de 1908.

b)—Tendo se empenhado capitais na exploração em Lisboa da indústria do transporte colectivo de passageiros por tracção eléctrica com condutores aéreos, e tendo contado esses capitais com determinados encargos, n'um momento em que se fundissem n'um contracto só, anteriores contractos, sem serem feitas novas concessões, e especialmente obtendo a Camara ou o público maior somma de vantagens, poderia não se exigir modificação das percentagens para a Camara. Tanto mais que tendo a Companhia ultrapassado 700 contos de receita, a percentagem sobre o excesso é de 8 %, e sendo igual a percentagem que a Companhia dos Ascensores tem de pagar, não advinha prejuízo da fusão d'esta Companhia com a de Carris.

c)—O aumento da percentagem poderia porém ser caso a estudar, se do novo contracto resultassem novas concessões para a Companhia.

d)—Partindo porém do não aumento d'essa percentagem, convém averiguar se a verba sobre que se aplica continua sendo a mesma.

e)—O corpo do artigo referindo-se ás receitas brutas da Companhia, indica que estas receitas são as resultantes da exploração das suas linhas, palavras que não figuram nos contractos anteriores. Como a Companhia explorará tambem carros fóra das linhas, a receita d'estes carros poderia ser excluída, pois embora no § do artigo 30.^o se diga que a receita é a que fôr cobrada em todos os carros, dada a restrição apontada no corpo do artigo, a palavra todos pode querer dizer todos os que só circulam nas linhas; pode pois d'aqui provir uma *primeira diminuição da receita*.

f)—O § 3.^o da condição 15.^o do contracto com a Companhia dos Ascensores, especifica que a receita sobre que recae a percentagem é a proveniente da exploração das linhas, incluindo a receita proveniente da affixação de anuncios nos carros e dos reclamos para que os mesmos carros forem utilizados. Esta receita seria pouco importante, referida só aos carros que transitam pelas linhas dos antigos Ascensores, mas deveria ter algum valor applicando-se a todos os carros da Companhia Carris, se no projecto as palavras exploração das linhas fossem esclarecidas como no contracto dos Ascensores.

Verifica-se aqui uma segunda diminuição de receitas.

g)—O § unico do artigo 30.^o indica que a receita bruta é a que fôr cobrada nos veículos. Esta redacção, diferente da do § unico da condição 9.^o do contracto de 1897 acima citado, que chama receita a proveniente de passagens, etc., pode permitir que a Companhia não inclua nas receitas brutas sobre que tem de dar percentagem, a proveniente dos bilhetes de assignaturas que não é cobrada nos veículos. Esta terceira diminuição de receita é importante, pois as assignaturas representam já hoje mais de 200 contos anualmente, sem contar que o numero de assignaturas fatalmente muito aumentaria com as novas vantagens.

h) — Não dá o projecto nenhuma indicação sobre a forma de cobrança, que pelo contracto com a Companhia dos Ascensores é mensal.

27 — *Pagamento das despesas com a conservação dos pavimentos das ruas:*

A Companhia obriga-se:

Pelo artigo 15.º:

1.º — A pagar todas as despesas que a Camara fizer com a reposição ou concerto de pavimentos das ruas, resultantes de obras de *construção e reparação* das linhas.

Pelo artigo 31.º:

2.º — A contribuir para a *conservação* dos pavimentos das ruas onde tenha linhas.

3.º — A pagar por essa conservação relativamente ás linhas construídas, em exploração e em construção, 22 contos anualmente.

4.º — A pagar pela conservação relativamente ás linhas futuras, 100 escudos anualmente.

b) — A Companhia, é actualmente:

Pelas condições 24.º e 25.º do contracto de 1888:

1.º — Responsável pelos estragos que faça nas ruas.

2.º — Obrigada a conservar em bom estado a faxa das linhas a faxa da entre-via e a zona de meio metro de cada lado anterior dos carris.

Pela condição 13.º do contracto de 1897:

3.º — Responsável pelo pagamento das contas de calcetação proveniente de qualquer assentamento de carris nas linhas.

Pela condição 9.º do contracto de 1898:

4.º — Obrigada a pagar todas as despesas causadas por estragos nos pavimentos, pela construção, conservação e reparação das novas linhas.

c) — A obrigação da Companhia evidentemente não variou no que diz respeito ás despesas resultantes das obras de construção e reparação das linhas, salvo a excepção consignada adeante (alínea l). Na parie que se refere ás despesas de *conservação* dos pavimentos convém mais demoradamente examinar:

1.º — Se a obrigação se modifícou.

2.º — Se a quantia por que a obrigação é remida, é suficiente.

d) — Pelas condições apontadas na alínea b) a Companhia tem actualmente a *responsabilidade integral* de todas as despesas com os estragos nos pavimentos. Pelo projecto passa apenas a *contribuir* para essa despesa. O grau de responsabilidade evidentemente diminui.

Comtudo, como a Companhia passa a pagar á Camara *quantias certas*, a diminuição de responsabilidade não terá importância se essas quantias chegarem para o pagamento de *todas* as despesas.

e) — As contas dos concertos de pavimentos teem sido feitas, como mandam os contractos, *pelas tabellas camarárias*. Affirma-se que essas tabellas deixam á Camara 50% de lucros.

f) — As despesas *realmente* feitas pela Camara por conta da Companhia segundo a affirmation da 3.º Repartição (e que portanto devem ter sido debitadas á Companhia approximadamente pelo dobro, segundo a tabella) foram nos ultimos 11 annos as que vão a seguir mencionadas, devendo notar-se que em 1909, 1910 e 1911, se fizeram reparações que deviam ter sido efectuadas nos annos anteriores e cuja despesa é representada pelos primeiros termos das sommas indicadas adeante d'esses annos.

| | Annos | Receitas | Percentagens |
|--|---------------|-------------------------------------|----------------|
| Em 1903 | 6.717\$02 | 1.368.477\$32(1) | 70.106\$48(3) |
| » 1904 | 6.940\$23,5 | 1.454.045\$84(3) | 76.846\$61(5) |
| » 1905 | 7.465\$46,2 | 1.472.478\$19(4) | 86.229\$25(6) |
| » 1906 | 9.458\$73,4 | 1.499.318\$33(8) | 88.821\$47(2) |
| » 1907 | 9.442\$59,2 | 1.569.590\$45 | 94.312\$68(8) |
| » 1908 | 13.725\$22,9 | 1.614.410\$04(6) | 97.827\$28 |
| » 1909 (7.852\$62,5 mais 5.527\$89,6) | 13.380\$52,1 | 1.676.302\$65(8) | 102.596\$99 |
| » 1910 (4.549\$47,8 mais 4.123\$69,4) | 8.573\$17,2 | 1.641.181\$85(1) | 96.947\$48(1) |
| » 1911 (2.467\$54,9 mais 10.845\$98,5) | 13.313\$53,4 | ? | 109.447\$97(1) |
| » 1912 | 10.535\$22,2 | (total calculado pela media mensal) | 119.399\$71(1) |
| » 1913 até 8 de Novembro | 6.681\$47,5 | | |
| | 106.233\$19,6 | | |

g) — Em face d'esta conta pode calcular-se a media da despesa anual por kilómetro, referindo-a a 78,310 quilómetros das linhas a que diz respeito.

A media é de Esc. 123\$32 devendo notar-se que se entra com o anno de 1913 incompleto.

h) — A Camara pelo projecto receberá escudos 22.000\$ para a conservação dos pavimentos das ruas onde estão estabelecidas as linhas actualmente construídas em exploração e em construção.

Segundo informação da 3.º Repartição, as linhas construídas e em exploração medem:

| | |
|--|---------|
| Rede antiga (anterior a 1898) quilómetros..... | 78,310 |
| Rede nova (posterior a 1898) " | 29,525 |
| Somma..... | 107,835 |

As linhas dos antigos Ascensores (5 a 6 quilómetros) e as linhas em construção da Avenida Almirante Reis (menos de 3 quilómetros) podem computar-se para arredondar em..... 8,165

Sommando, teremos um total de..... 116,000

Corresponde portanto o pagamento de 22 contos ao pagamento de escudos 189\$65 por quilómetro.

Tomemos o numero de 116 quilómetros e vejamos o lucro para a Camara:

| | |
|---|--------------|
| A Companhia paga por quilómetro..... | Esc. 189\$65 |
| A Camara dispende realmente (alínea g)..... | " 123\$32 |
| A Camara lucra..... | Esc. 66\$33 |

Porém se a Camara debitasse a Companhia, segundo os contractos actuais, pelas tabellas (dobro do custo)..... Esc. 246\$64

Pelo novo contracto receberia..... " 189\$65

Deixaria pois de receber por quilómetro approximadamente..... Esc. 56\$99

j) — Devemos porém notar que a Companhia se tem julgado desobrigada de pagar a conservação dos pavimentos referentes á concessão de 1898, e que pelo projecto reconhece absolutamente essa obrigação.

k) — Examinemos agora a condições de pagamento da conservação dos pavimentos em relação ás linhas futuras:

| | |
|---|--------------|
| A Companhia obriga-se a pagar por quilómetro..... | Esc. 100\$00 |
| A Camara dispende realmente (alínea g)..... | " 123\$32 |

A Camara perde..... Esc. 23\$32

Porém se a Camara debitasse a Companhia pela tabella (dobro do custo)..... Esc. 246\$64

A Companhia pagava..... " 100\$00

A Camara deixava de receber..... Esc. 146\$64

l) — Se não é possível calcular agora com exactidão as despesas de conservação, ainda o é menos para um período de 75 annos. A fixação de um preço pode ser prejudicial, pois durante tão longo período os salários podem subir, encarecerem os materiais, estabelecerem-se pavimentos melhores mas mais caros, etc. Os contractos anteriores consideram essa hypothese, pois estabeleceram o pagamento pelas tabellas que *ao tempo estiverem em vigor*. Essa hypothese deixou de ser considerada não só para a conservação dos pavimentos mas também para as despesas resultantes da construção e reparação de linhas a que se refere a alínea c) pois, segundo o artigo 15.º o pagamento será feito sempre pelas tabellas *actuais*.

m) — O projecto estabelecendo a forma de pagamento das despesas resultantes da construção nada fixa para o das despesas da conservação, que actualmente deve ser mensal.

28 — *Garantia de um minimo de rendimento:*

a) — As receitas da Companhia e as percentagens para a Camara teem sido desde 1905:

| | Annos | Receitas | Percentagens |
|---------------------------------------|------------------|----------------|--------------|
| 1905 | 1.368.477\$32(1) | 70.106\$48(3) | |
| 1906 | 1.454.045\$84(3) | 76.846\$61(5) | |
| 1907 | 1.472.478\$19(4) | 86.229\$25(6) | |
| 1908 | 1.499.318\$33(8) | 88.821\$47(2) | |
| 1909 | 1.569.590\$45 | 94.312\$68(8) | |
| 1910 | 1.614.410\$04(6) | 97.827\$28 | |
| 1911 | 1.676.302\$65(8) | 102.596\$99 | |
| 1912 | 1.641.181\$85(1) | 96.947\$48(1) | |
| 1913 (Até Novembro) | ? | 109.447\$97(1) | |
| " (total calculado pela media mensal) | 119.399\$71(1) | | |

Vê-se que as receitas da Companhia teem subido de uma forma segura e constante, e, do mesmo modo, a quantia recebida de percentagens pela Camara havendo só um pequeno decrescimento no anno de 1912, em que uma greve paralyzou durante quasi um mês o movimento dos carros. A receita de percentagens atingiu já os 100 mil escudos, que pelo artigo 32.º do projecto, ficam garantidos como um minimo e ultrapassou já essa quantia no anno findo, tudo levando a crer que a progressão crescente se manterá. Não deve pois representar um encargo para a Companhia.

b) — O minimo estabelecido seria no em'anto valioso para a hypothese de uma inesperada diminuição de receitas no futuro, se as restrições estabelecidas no final do artigo à sua efectivação, abrangendo todos os casos fortuitos, não inutilizassem por completo a garantia oferecida.

29 — *Como remate do seu trabalho julga a Comissão dever tirar a seguinte:*

CONCLUSÃO

Tendo comparado a situação actual, perante a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, da Camara Municipal e dos habitantes da mesma cidade, situação derivada dos contractos existentes entre a Camara e a referida Companhia, com a situação em que uma e outros ficariam collocados pelo contrato em projecto, de cujo exame foi incumbida, a Comissão é de parecer que esse projecto, tal como está, não convém nem à Camara nem aos municipios.

Lisboa, 24 de Janeiro de 1914.

A COMISSÃO

*Eduardo Alberto Lima Basto, Relator
Ernesto Julio Navarro
Feliciano Rodrigues de Sousa
Fernando Brederode
Francisco Nunes Guerra
João Pires Correia
Levy Bensabat
Mathias Boleto Ferreira de Mira
Zacharias Gomes de Lima*



Sul e Sueste.—Estes caminhos de ferro estão montando iluminação electrica nas suas carruagens, sendo a energia produzida por um motor em cada comboio. Funciona já este sistema nos comboios Barreiro-Algarve, dando óptimo resultado.

— Está concluída a terraplenagem da 2.ª secção da linha do Valle do Sado, entre Gavião e Alvalade.

Vai começar já o assentamento da via, empregando-se carris de 18 metros, de 36 kilos.

Minho e Douro.—Está prestes a entrar em serviço no rápido Porto-Medina, o novo salão-restaurant, construído nas oficinas de Campanhã.

O novo veículo é muito confortável, como o que de melhor existe no gênero no estrangeiro, o que honra a indústria nacional, e sobretudo o engenheiro que presidiu à sua construção, o Sr. Duro Sequeira.

As janellas com grandes crystaes, que sobem e descem por um novo processo de equilíbrio, garnecem todo o elegante veículo, que comporta mesas para 32 pessoas.

Lustres com lampadas electricas illuminam o salão durante a noite, e o melhor processo de aquecimento foi utilizado para completar o conforto.

A cozinha não está installada no salão, mas num outro veículo que se lhe liga.

Penafiel à Lixa.—Foi inaugurado no dia 8 do corrente, o troço d'este caminho de ferro, entre Louzada e Santa Margarida.

Houve grande regosijo da parte do povo das terras proximas.

Ficam fazendo serviço tres comboios ascendentes e tres descendentes, entre Santa Margarida e a estação de Penafiel.



Hespanha

Da «France Militaire» extraihemos a seguinte informação: «Já está resolvida, em princípio, a questão do caminho de ferro de Tanger a Fez. O projecto de convenio foi aprovado pe-

los governos da França e Hespanha e em breve será submetido à ratificação dos parlamentos dos dois países.

Os governos frances e hespanhol concederam os estudos definitivos do caminho de ferro de Tanger a Fez, à Compagnie Générale du Maroc, com sede em Paris, e à Companhia General Espanola de Marruecos, que tem em Madrid a sua sede social.

Dentro de um prazo de tres meses deverá ser constituída uma sociedade anonyma, sob o regimen da lei francesa, com um capital de 15.000.000 francos.

Denominar-se-ha: Companhia Franco-Hespanhola do Caminho de Ferro de Tanger a Fez. Terá a sua sede social em Mequinez, a sua administração central em Paris e uma delegação especial em Madrid.

O capital será 60 por cento frances e 40 por cento hespanhol.

O conselho de administração constará de quinze membros, sendo nove franceses e seis hespanhóis.

As duas companhias citadas farão também os estudos definitivos da transformação do porto de Tanger.

As obras do caminho de ferro começarão ao mesmo tempo, em Fez e em Tanger».

Esteve em Madrid uma comissão, de que faziam parte todas as forças vivas de Valladolid, assim de sollicitar a inclusão do caminho de ferro de Valladolid a Vigo no plano dos caminhos de ferro secundários.

Esta via ferrea tem 404 kilometros e porá em comunicação o grande porto de Vigo com a florescente cidade de Valladolid, encurtando a distancia de Vigo a Madrid de modo considerável, como também encurta a de Vigo a Irun, e estabelece igualmente a comunicação directa de Vigo com as regiões do Aragão e da Catalunha por meio da linha de Valladolid-Ariza.

A linha de Vigo a Valladolid dará grande impulso ao comércio de exportação, que se iniciará logo com grande desenvolvimento em seguida à abertura do canal do Panamá, e que se efectuará entre a Hespanha e as repúblicas da America Central banhadas pelo Pacífico.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço de Títulos

(Conclusão)

660 obrigações de 2.º grau, juro variável.

| N.º | 662 | 663 | 4.249 | 4.272 a 4.276 | 4.466 | 4.467 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|----------|
| 4.938 | 1.940 | 3.994 | 4.413 | 4.907 a 4.921 | 5.288 a | 5.326 |
| 5.604 a 5.612 | 5.810 a | 5.813 | 6.072 a 6.075 | 6.343 a | 6.362 | |
| 6.864 a 6.871 | 7.244 a | 7.268 | 7.587 a 7.598 | 7.636 a | 7.643 | |
| 7.668 | 8.370 a 8.375 | 8.603 a 8.612 | 8.855 a 8.860 | 8.868 a | | |
| 8.872 | 9.142 a 9.144 | 9.487 a 9.493 | 9.460 a 9.473 | 9.707 a | | |
| 9.712 | 10.735 | 10.736 | 11.320 a 11.335 | 11.773 a 11.780 | | |
| 11.980 | 11.981 | 12.012 a 12.014 | 12.492 a 12.495 | 12.542 a 12.544 | | |
| 12.555 | 12.556 | 12.567 | 12.583 a 12.596 | 12.602 | 12.603 | 12.741 a |
| 12.744 | 13.962 | 13.963 | 17.377 a 17.401 | 17.569 | 17.745 a | 17.747 |
| 18.832 | 19.682 a 19.684 | 20.496 | 22.273 a 22.289 | 22.939 | 22.993 | |
| 23.003 a 23.006 | 23.350 a 23.363 | 23.392 | 23.393 | 23.398 a 23.404 | | |
| 23.551 a 23.553 | 26.380 | 30.251 a 30.254 | 32.098 | 32.100 | 32.101 | |
| 32.252 a 32.272 | 32.495 | 32.611 | 32.624 | 32.776 a 32.780 | 33.185 | |
| 33.486 | 33.223 a 33.225 | 34.400 a 34.402 | 34.274 a 34.281 | 34.369 | | |
| 34.370 | 35.416 a 35.433 | 35.535 a 35.538 | 36.180 a 36.105 | 36.421 a | | |
| 36.425 | 36.945 a 36.949 | 39.747 | 42.919 a 44.313 | 45.036 | | |
| 45.389 a 45.396 | 45.514 | 45.515 | 45.745 a 46.635 | 51.842 a | | |
| 51.856 | 52.647 a 52.671 | 52.792 a 52.795 | 53.291 | 53.292 | 53.521 | |
| 53.522 | 54.637 a 54.645 | 58.767 | 59.203 | 59.367 a 59.371 | 59.560 | |
| 59.678 a 59.685 | 60.249 a 60.253 | 60.259 a 60.262 | 60.818 | 61.700 a | | |
| 61.703 | 61.789 a 61.797 | 62.382 | 65.186 a 65.188 | 65.190 | 65.912 a | |
| 65.914 | 65.926 a 65.929 | 66.298 | 68.642 a 68.650 | 69.075 a 69.077 | | |
| 70.165 a 70.168 | 71.055 a 71.064 | 71.824 | 72.121 a 72.124 | 74.548 | | |
| 76.046 a 76.051 | 76.973 | 77.224 | 77.618 a 77.620 | 77.662 a 77.666 | | |
| 77.969 | 78.320 | 78.626 a 78.629 | 81.017 | 82.594 | 83.021 | 83.040 a |
| 83.044 | 83.216 | | | | | |

Lisboa, 19 de Fevereiro de 1914. — O Administrador Delegado, Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 2.º semestre de 1913

4.140 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau.

| | | | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| N.º | 1.318 | 3.151 | 3.152 | 3.978 | 3.979 | 4.425 |
| 5.713 a | 5.716 | 5.905 | 5.977 | 7.235 a | 7.244 | 7.250 a |
| 7.252 | 7.278 a | 7.284 | 10.427 a | 10.432 | 10.766 | 10.767 |
| 11.419 | 11.793 | 12.353 a | 12.358 | 12.365 a | 12.370 | 13.069 |
| 14.429 | 14.399 | 16.167 | 17.167 | 17.176 | 17.251 | 18.231 |
| 18.894 a | 18.903 | 25.745 | 26.526 | 26.839 | 26.840 | 28.649 |
| 28.841 | 29.216 | 29.234 | 30.463 a | 30.465 | 30.314 | 30.442 |
| 30.443 | 31.429 | 31.430 | 33.607 a | 33.610 | 35.215 a | 35.217 |
| 37.235 | 37.236 | 38.248 | 38.249 | 38.262 | 38.842 | 39.446 a |
| 39.149 | 39.671 | 39.672 | 40.561 | 40.562 | 40.575 | 41.473 |
| 41.474 | 41.520 a | 41.522 | 41.674 a | 41.683 | 43.173 | 43.754 |
| 43.755 | 43.900 | 44.423 | 46.368 a | 46.370 | 47.601 | 48.452 a |
| 48.156 | 49.006 a | 49.015 | 50.732 | 51.505 a | 51.508 | 52.217 |
| 54.809 a | 54.812 | 55.735 | 56.365 | 60.079 | 62.919 | 63.505 |
| 67.786 | 72.847 | 73.375 | 80.401 | 80.402 | 85.024 | 138.503 a |
| 138.509 | 140.999 | 144.000 | 141.016 a | 141.018 | 141.069 a | 141.075 |
| 141.085 a | 141.092 | 143.918 | 145.477 | 145.679 | 145.696 | 148.036 |
| 148.037 | 148.203 | 148.789 | 148.820 | 149.798 | 151.020 a | 151.023 |
| 151.049 | 151.050 | 151.172 | 151.189 | 151.190 | 151.280 a | 151.294 |
| 152.722 | 153.683 | 153.918 a | 153.920 | 154.285 | 154.286 | 165.631 |
| 166.769 | 167.346 a | 167.353 | 168.035 | 168.741 a | 168.750 | 169.067 |
| 169.267 | 169.475 | 170.554 a | 170.553 | 171.414 | 175.044 a | 175.046 |
| 177.316 | 180.586 a | 180.590 | 180.976 | 181.763 | 182.042 | 182.222 |
| 182.226 | 182.228 | 182.229 | 182.248 | 182.249 | 182.993 | 182.994 |
| 183.448 | 183.923 | 183.924 | 184.203 | 189.106 | 194.766 a | 194.769 |
| 195.134 | 195.730 | 196.520 | 196.951 | 197.192 | 198.335 a | 198.339 |
| 198.933 a | 198.937 | 199.111 | 200.541 | 201.319 | 201.401 | 201.839 |
| 201.859 | 202.958 | 202.959 | 203.963 | 203.964 | 205.185 a | 205.199 |
| 205.219 a | 205.222 | 205.225 a | 205.229 | 206.756 a | 206.760 | 208.623 |
| 208.624 | 208.997 a | 208.999 | 209.474 | 210.016 a | 210.020 | 211.467 a |
| 211.471 | 212.678 | 212.679 | 212.822 | 212.833 a | 212.841 | 214.987 |
| 214.993 | 215.262 a | 215.270 | 215.310 | 215.311 | 215.313 a | 215.319 |
| 216.435 | 217.997 | 217.998 | 218.021 | 218.215 | 218.216 | 220.021 |
| 220.022 a | 220.027 | 220.352 | 220.353 | 220.947 | 221.553 | 221.554 |
| 222.064 a | 222.066 | 222.068 | 222.070 | 222.452 | 224.950 | 224.951 |
| 225.064 | 226.392 | 226.882 a | 226.895 | 227.190 | 227.441 | 227.483 |
| 227.995 | 227.996 | 228.718 | 228.975 | 229.612 | 230.159 | 230.160 |
| 232.476 a | 232.480 | 232.723 | 237.590 | 237.591 | 238.560 | 238.561 |
| 240.378 a | 240.380 | 240.641 a | 240.647 | 241.375 | 242.010 | 242.011 |
| 243.454 | 243.457 | 243.458 | 244.571 | 244.572 | 245.670 | 247.794 |
| 247.864 | 248.387 | 248.791 a | 248.800 | 248.988 a | 248.993 | 249.902 |
| 251.425 | 251.426 | 251.439 | 251.708 | 251.755 | 251.961 | 251.962 |
| 252.373 a | 252.376 | 252.380 | 252.381 | 252.435 | 252.437 | 252.502 a |
| 252.511 | 252.776 | 252.922 | 252.924 a | 252.926 | 254.547 | 254.596 a |
| 254.598 | 255.507 a | 255.509 | 255.677 a | 255.679 | 255.918 a | 255.922 |
| 256.780 | 256.892 | 258.081 a | 258.083 | 260.067 a | 260.072 | 260.124 |
| 261.465 | 261.476 | 261.477 | 262.753 | 263.054 a | 263.060 | 263.245 |
| 266.307 | 266.485 | 267.269 | 267.270 | 267.292 | 268.149 a | 268.452 |
| 268.409 | 270.121 | 270.157 | 270.158 | 271.096 a | 271.110 | 271.334 |
| 271.466 | 273.770 | 274.278 a | 274.285 | 274.523 | 275.304 a | 275.307 |
| 275.923 | 277.720 | 278.223 | 278.740 | 278.794 | 278.834 | 278.837 a |
| 278.839 | 278.841 | 279.404 | 279.405 | 279.446 | 280.625 | 280.775 |
| 281.967 | 282.661 | 283.590 | 283.591 | 284.483 | 286.587 | 286.801 |
| 286.998 a | 287.000 | 288.225 | 288.714 | 288.716 a | 288.720 | 291.287 a |
| 291.313 | 294.487 | 294.488 | 294.639 | 295.278 | 295.429 a | 295.431 |
| 295.614 a | 295.616 | 297.118 | 297.119 | 297.724 | 298.096 | 300.076 a |
| 300.082 | 301.996 | 303.430 | 303.431 | 303.567 | 303.706 | 303.707 |
| 304.566 | 304.883 | 304.955 a | 304.957 | 305.079 | 306.165 | 306.373 |
| 306.374 | 306.441 | 306.700 a | 306.704 | 306.952 a | 306.958 | 308.622 a |
| 308.627 | 308.764 | 311.023 | 311.727 a | 311.731 | 312.895 | 313.209 |
| 314.567 a | 314.569 | 315.701 | 316.655 | 317.226 | 317.469 | 317.470 |
| 317.700 | 318.144 | 318.684 | 318.916 | 318.962 | 319.662 | 319.666 |
| 320.470 | 321.581 | 322.717 a | 322.721 | 323.857 | 323.858 | 323.935 |
| 326.833 | 326.834 | 328.497 | 328.713 a | 328.716 | 329.067 | 329.068 |
| 332.046 | 333.143 | 334.147 | 334.148 | 334.188 a | 334.204 | 334.361 a |
| 334.374 | 334.382 | 336.679 | 336.700 | 336.896 a | 336.898 | 337.658 |
| 337.866 a | 337.869 | 338.227 a | 338.229 | 338.417 a | 338.428 | 339.916 |
| 340.859 | 344.261 a | 344.263 | 344.681 a | 344.694 | 345.612 | 349.076 |
| 349.079 | 350.671 a | 350.701 | 350.705 a | 350.710 | 351.055 | 351.524 |
| 352.355 a | 352.359 | 352.880 a | 352.886 | 354.885 | 355.697 a | 355.712 |
| 355.964 | 356.624 | 356.868 | 357.099 a | 357.101 | 357.285 | 357.959 a |
| 357.962 | 360.305 | 360.734 | 361.703 a | 361.706 | 361.768 | 361.769 |
| 361.949 | 362.436 | 362.825 a | 362.840 | 363.408 a | 363.410 | 363.412 |
| 363.570 | 363.571 | 364.425 a | 364.427 | 365.385 | 366.462 | 367.025 |
| 368.069 | 368.070 | 368.170 a | 368.177 | 368.188 a | 368.191 | 368.376 |
| 371.309 | 372.340 a | 372.342 | 372.609 a | 372.611 | 372.682 a | 372.684 |
| 373.959 a | 374.014 | 374.020 a | 374.028 | 374.030 | 374.050 | 374.051 |
| 374.054 a | 374.059 | 374.075 a | 374.094 | 374.423 | 375.492 | 376.046 a |
| 376.051 | 376.137 | 376.139 | 376.597 a | 376.599 | 376.806 | 377.075 |
| 377.328 a | 377.830 | 378.069 | 379.586 | 379.591 a | 379.615 | 380.233 |
| 380.234 | 380.652 a | 380.654 | 380.954 | 381.240 a | 381.243 | 381.360 |
| 381.361 | 382.045 | 384.234 | 384.425 a | 384.428 | 385.177 | 387.602 a |
| 387.606 | 388.139 | 388.383 | | | | |

Phosphoros regularam a 59\$ embora o divivendo esteja proximo. Tabacos sem movimento. Os restantes valores abandonados, apenas Moçambique fez 4\$ para o fim do mez e a 4\$10 em prime de 10 centavos.

Cambios.—Foram as operaçoes cambiaes quasi nullas esta quinzena, notando-se na pouca azafama dos respectivos corretores, que esta especie de operaçoes registava pouca munta de negocios.

Os cambios que se cotavam no principio do mez a 45 9/16 - 45 7/16, 626-629, cotam-se hoje a 45 3/8 - 45 1/4, 629-632, parecendo que manteem uma certa firmeza desde ha dois dias.

A libra ficou a 5\$28 comprador e 5\$31 vendedor.

O Rio s/ Londres fechou a 45 31/32, ou 15\$029 por esterlino.

Curso de cambios, comparados

| | EM 14 DE MARÇO | | EM 28 DE FEVEREIRO | |
|------------------------|----------------|----------|--------------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 45 1/4 | 45 1/8 | 45 3/4 | 45 5/8 |
| " 90 d/v. | 45 9/16 | — | 46 1/8 | — |
| Paris cheque..... | 630 | 633 | 624 | 626 |
| Berlim | 259 1/2 | 260 1/2 | 256 1/2 | 257 1/2 |
| Amsterdam cheque | 438 | 440 | 434 | 436 |
| Madrid cheque | 985 | 995 | 975 | 85 |

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

| Bolsas e títulos | MARÇO | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|---------|--------|---------|---------|---------|----------|---------|---|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | — | — |
| Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento | 39,85 | 39,85 | 39,80 | — | 39,75 | 39,80 | 39,80 | 39,80 | 39,80 | 39,80 | 39,80 | 39,80 | — | — |
| Dívida interna 3%, coupon | 39,60 | 39,65 | 39,65 | — | 39,60 | 39,60 | 39,65 | 39,66 | 39,70 | 39,69 | 39,69 | 39,69 | — | — |
| " 4 1/2%, 1888, c/premios | — | 21\$00 | — | — | 21\$00 | 21\$10 | — | — | 21\$20 | 21\$30 | — | — | — | — |
| " 4 1/2%, 1888/9 | — | a 57\$80 | c 57\$80 | — | a 58\$60 | — | — | — | 57\$80 | 58\$00 | — | — | — | — |
| " 4 %, 1890 | — | — | — | — | a 50\$50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 3 1/2%, 1905 c/premios | — | 9\$15 | 9\$15 | — | 9\$20 | 9\$20 | 9\$20 | 9\$20 | — | 9\$20 | 9\$20 | 9\$20 | — | — |
| " 5 1/2%, 1905, (C.º de F.º Est) | c 80\$00 | c 80\$50 | — | c 80\$00 | c 80\$00 | — | — | — | 80\$50 | — | 80\$30 | c 80\$30 | — | — |
| Externa 3%, coupon 1.ª serie | c 80\$40 | c 80\$50 | — | c 80\$00 | c 80\$00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 1/2%, 2.ª serie | 66\$90 | 66\$90 | 66\$90 | 66\$90 | 66\$80 | 66\$80 | 66\$80 | 66\$80 | 66\$80 | 66\$90 | 66\$90 | 67\$10 | — | — |
| 3 1/2%, 3.ª serie | — | 60\$00 | — | 68\$00 | 68\$80 | 68\$80 | 68\$80 | 68\$80 | — | — | — | 69\$40 | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4 1/2%, | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 102\$00 | — | — |
| Acções Banco de Portugal | — | — | 158\$00 | 158\$00 | 158\$00 | — | — | — | — | — | 158\$50 | 159\$00 | 159\$60 | — |
| Commercial de Lisboa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Nacional Ultramarino | 100\$50 | 100\$50 | — | — | 100\$20 | — | 100\$30 | — | 100\$20 | 99\$50 | 100\$20 | — | — | — |
| Lisboa & Açores | 108\$50 | 108\$50 | — | — | — | — | — | — | — | 107\$50 | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon | — | 65\$00 | — | — | — | — | 64\$50 | — | 64\$20 | 64\$20 | 64\$00 | — | — | — |
| Obrig. Companhia Através d'Africa | c 59\$800 | c 59\$800 | 59\$800 | — | 87\$50 | — | 87\$20 | 87\$20 | 87\$20 | 87\$20 | 87\$20 | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Por., 3 1/2%, 1.º grau | 86\$50 | 86\$60 | 87\$600 | — | 63\$30 | — | 63\$30 | — | — | — | — | 63\$50 | — | — |
| Companhia Cam. F. Por., 3 1/2%, 2.º grau | 45\$50 | — | — | 45\$80 | 45\$90 | 45\$65 | 45\$50 | — | — | 45\$50 | — | 45\$40 | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.º grau | 16\$80 | — | — | 16\$75 | 16\$70 | — | 16\$60 | 16\$60 | — | 16\$70 | 16\$70 | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta, 3 1/2%, 2.º grau | — | 74\$00 | — | — | 74\$00 | — | 74\$20 | — | — | — | — | — | 87\$30 | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª serie | — | — | — | — | — | 87\$40 | — | — | — | — | — | 75\$80 | 75\$80 | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª serie | — | — | — | — | 75\$00 | 75\$00 | — | — | 75\$10 | — | — | — | — | — |
| prediaes 6 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4 1/2 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3 1/2%, portuguez 1.ª serie | 62,80 | 62,70 | — | 62,70 | 62,70 | 62,70 | 62,80 | 62,85 | 63 | 63 | 63 | 63,837 | — | — |
| Acções Companhia Cam. F. Port. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Madrid-Caceres-Portugal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | 453 | 455 | — | 452 | 451 | 450 | 449 | 450 | 446 | — | — | — | — | — |
| Andaluzes | 323 | 327 | — | 324 | 323 | 323 | 322 | 321 | 320 | — | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port., 1.º grau | 298 | 299 | 297 | 298 | 297 | 297 | 299,50 | 299 | 298 | 298 | 297 | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port., 2.º grau | 218 | 216 | 218 | 218 | 218 | 218 | 216 | 216 | 216 | 216 | 216 | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Madrid-Caceres-Portugal | — | 159 | — | 158 | — | 158,25 | 158,25 | 158 | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3 1/2%, portuguez | 63 | — | 81 | — | 81,50 | 81 11/16 | 81,50 | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterdam: Obrig. Através d'Africa | 81 7/8 | — | 81 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | MEDIA KILOMETRICA | | | |
|---|------------------------------|------------------|---------|---------------|---------|-------------------------|---------|---------|-------------------------|
| | | Km. | Totaes | Km. | Totaes | Diferença em 1914 | 1914 | 1913 | Diferença em 1914 |
| | | | | | | | | | |
| Portuguezas | | | Escudos | | Escudos | | Escudos | Escudos | Escudos |
| Companhia Caminhos de ferro Portuguezes | Rede geral | 2 | 1.073 | 6:401.191\$00 | 1.07 | | | | |

Os caminhos de ferro em Portugal

I(*)

As noticias mais antigas que temos ácerca de caminhos de ferro em Portugal datam de 1844, e referem-se ás diligencias que, para introduzir no nosso paizes se notavel melhoramento, empregou Benjamim de Oliveira, subdito britannico, membro do parlamento inglez, mas de familia portugueza, que circumstancias bem extraordinarias, no principio do seculo XIX, levara para longe da patria, onde ficaram vivendo alguns dos seus membros.

Um dos que mais tarde voltaram a Portugal era o conde do Tojal, ministro da Fazenda no gabinete que, em seguida á restauração da Carta, em 1842, se organizou sob a direcção effectiva de Costa Cabral, e que pretendia pôr em pratica importantes reformas, com o fim de augmentar a riquëza nacional e tirar o paiz do abatimento a que chegara.

Precisava o governo, antes de mais nada, remediar a falta quasi absoluta que havia de communicações, e para isso publicou, em 1843, uma lei, fixando a rede de estradas que deviam ser construidas dentro de curto prazo, e creando, para isso, recursos especiaes; mas n'esse diploma não transparece a menor ideia de que se pensasse na possibilidade de, em breve, estabelecer entre nós a viação accelerada, como já havia em alguns paizes da Europa.

A agitação politica em que viviamos ha tantos annos era pouco propria para atrahir captaes estrangeiros e para auxiliar qualquer empresa que se abalançasse a tentar a innovação, sem ser preciso lançar novos impostos.

O povo tinha aceitado sem grande repugnancia as contribuições creadas para estradas, porque comprehendia o proveito de poder andar por bons caminhos, livres de precipicos e de perigos, mas de certo não faria o mesmo quando lhe impossem mais sacrificios para uma novidade, que elle não sabia bem o que era, e que considerava uma coisa de luxo, de que só poderiam aproveitar-se os ricos.

Benjamim de Oliveira, que de perto apreciava as vantagens que do novo sistema resultavam para ricos e pobres, escreveu a seu primo instigando-a a advogar junto dos seus collegas no ministerio a construcção de uma linha ferrea de Lisboa ao Porto. Respondeu o conde do Tojal que o rendimento d'esse caminho de ferro havia de ser sempre muito escasso por causa da concorrença que lhe fazia a via maritima; mas que, julgando vantajoso fazer-se entre nós uma experientia do novo sistema de viação, lhe parecia mais conveniente começar por uma linha que, unindo Alcacer do Sal com Evora, mais tarde se podesse prolongar até á fronteira, para nos pôr em communicação rapida com toda a Europa.

Longe de desanimar, Benjamim de Oliveira fez publicar na *Cronicle Railway* um artigo encarecendo a importancia das relações entre Lisboa e Porto, e, valendo-se das relações que tinha com muitos capitalistas de Londres, tratou de formar uma companhia para realizar o seu projecto e obteve a adhesão de alguns dos jornaes mais acreditados d'aquelle praça.

Esta activa propaganda chamou a atenção de todos os que se ocupavam de negocios ferro-viarios, e d'ahi nasceu a ideia de se constituir uma outra empresa, de vistas mais largas, e que, com o capital de tres milhões de libras, se propunha construir varios caminhos de ferro no nosso paiz e continuá-los para além da fronteira.

(*) Com a devida auctorização do seu auctor, um dos mais intelligentes officiaes superiores do nosso exercito e um investigador minucioso de averiguacões historicas, começamos hoje a publicar esta serie de artigos que são do maior interesse para a historia dos caminhos de ferro em Portugal, porque n'elles se faz o resumo da vida e desenvolvimento da nossa rede ferro-viaria, desde os primeiros inícios em 1844, até á nossa epocha, transcrevendo os do *Commerce do Porto* que tambem amavelmente nos consentiu a transcripção.

Os promotores d'essa empresa mandaram a Portugal um engenheiro, e depois apresentaram a sua proposta, fazendo tambem distribuir um mappa, no qual estavam indicadas as linhas, de cuja construcção queriam encarregar-se. Não podemos ver nenhum d'esses mapas; mas, pelas informações insertas na *Revista Universal Lisbonense*, de julho de 1845, reconhece-se que as linhas eram: uma que partia de Lisboa, segnia a margem norte do Tejo, atravessava o rio na Barquinha, acompanhava a margem sul até Talavera e continuava até Madrid; outra no Alemtejo que, começando n'um ponto que desconhecemos, ia por Evora, Beja e Mertola unir-se á linha hespanhola de Sevilha, tendo uma ramificação para Extremoz e Elvas; e ainda uma terceira por Alhandra, Valle do Sobral, Caldas da Rainha, Leiria e Coimbra até ao Porto.

A Companhia obrigava-se a fazer um deposito de 100 contos de réis, tomava á sua conta todas as expropriações, querendo do governo isenção de direitos para o material que precisasse importar e a garantia do juro de 6% para o capital que dispendesse, repartindo com o tesouro portuguez o excesso do rendimento liquido sobre aquella importancia. Os trabalhos começariam quatro mezes depois de obtida a concessão, uma parte consideravel das linhas contractadas estaria prompta dentro de dois annos e a totalidade d'ellas dentro de quatro, sendo de esperar que fosse aberta á circulação a parte de Lisboa a Santarem até o fim do verão de 1846.

N'este meio tempo, Costa Cabral, para abreviar as construcções das estradas, promoveu a fundação de uma Companhia Nacional, cujo campo de acção foi depois alargado não só no melhoramento de quaisquer communicações, mas tambem á construcção de grandes edifícios para o serviço do Estado, e com essa Companhia contractou o governo a execução de varias obras e entre elles o caminho de ferro da margem do Tejo á fronteira de Hespanha.

Segundo o contracto que veiu a ser aprovado por lei de 19 de abril de 1845, a Companhia, que se denominava das Obras Publicas de Portugal, devia ter o caminho aberto á circulação dentro de dez annos, a contar d'essa data, com o direito de o usufruir por 99 annos, com o privilegio de transporte de passageiros e mercadorias, a garantia de 6% de juro para o capital dispendido, isenção de direitos do material importado para a construcção e primeiro estabelecimento do serviço, e licença para tirar das mattas e propriedades de nação tudo o que precisava para as obras.

Tendo assim reservado para captaes portuguezes os lucros que promettia essa linha internacional, abriu o governo concurso em outubro de 1845, por seis mezes, para receber propostas de quaisquer empresas nacionaes ou estrangeiras que quizessem construir outros caminhos de ferro, fixando ao mesmo tempo os privilegios e vantagens que o Estado lhes offerecia e as obrigações a que elles ficariam sujeitas.

Assim, chegou o anno de 1846, e Costa Cabral, já então agraciado com o titulo de conde de Thomar, esperava proseguir nas reformas com que pretendia restaurar a vida economica da nação, mas algumas d'ellas, embora fossem acertadas, eram prematuras. Na parte relativa á viação, o que todos queriam era boas estradas, e em quanto estas não existissem a maioria considerava um desperdicio abrir caminhos de ferro n'um paiz pequeno como o nosso, e que, ficando no extremo da Europa, era pouco visitado por estrangeiros e tinha um commercio de transito quasi nullo.

Esta opiniao, que a todo o passo apparecia na imprensa, foi tambem sustentada no parlamento. N'uma sessão da camara dos pares, o conde do Lavradio, affirmava que o caminho de ferro de Lisboa ao Porto não transportaria, com certeza, durante um anno, nem 6:000 passageiros, e, como o ministro lhe redarguisse: «E se forem 300:000?», elle, em tom axiomatico, respondeu-lhe: «Isto é impossí-

vel porque não ha no paiz viajantes para tanto movimento».

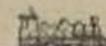
A precipitação com que o conde de Thomar queria modificar profundamente a sociedade portuguesa e, mais ainda, os meios violentos a que recorria, levantaram contra elle tais odios que, em maio de 1846, teve de deixar o poder. O governo que lhe sucedeu revogou varias leis por elle promulgadas e entre elles as das novas contribuições que asseguravam a dotação da Companhia das Obras, pelo que esta suspendeu imediatamente todos os seus trabalhos, que, na parte relativa ao caminho de ferro, se reduziam ao projecto da linha de Lisboa a Sacavém, feito por um engenheiro belga de nome Du Pré.

Pouco depois, em outubro, rebentava a guerra civil e as desastrosas consequencias d'esta e da crise financeira que se manifestou abertamente e com grande intensidade, fizeram com que, por bastante tempo, se não pensasse em melhoramentos materiaes.

Com o regresso do conde de Thomar ao poder, em meado de 1848, o governo tratou de liquidar as contas com a Companhia das Obras Publicas e voltou a ocupar-se de viação, aparecendo novas propostas de capitalistas ingleses para a construção das linhas ferreas; mas um delegado d'elles, que veiu a Lisboa, não chegou a emprestar coisa alguma e regressou a Londres em janeiro de 1851.

D'ahi a tres meses uma nova resolução afastava do poder, e d'esta vez para sempre, o energico e intelligente estadista que tanto se exforçara para introduzir em Portugal os caminhos de ferro, mas que não o conseguiu, ficando reservada aos seus sucessores a gloria de implantarem na nossa terra esse grande agente de civilização e progresso.

A. O.



Diario da Manhã

Vae aparecer com este titulo um novo jornal cujo fundador, o Sr. Dr. José d'Arruella, reuniu no dia 11 algumas centenas de convidados, expondo-lhes, n'um brilhante discurso, o seu programma hasteando a bandeira monarchica.

Agradecemos o amavel convite que nos foi dirigido e desejamos prosperidade ao novo campeão.



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1913.

(Continuado do n.º 629)

ANNEXO B

Desenvolvimento da conta de Exploração

Debito

| | |
|--|--------------|
| Material circulante—Valor do existente..... | 420:290\$015 |
| Moveis e utensilios—Valor do existente, a mais do caderno de encargos | 52:866\$143 |
| Machinas e accessorios—Idem, idem | 41:334\$633 |
| Combustivel—Existente | 1:384\$752 |
| Contas a liquidar—Importancia d'estas..... | 25:396\$483 |
| Via e obras—Material existente... | 9:095\$804 |
| Armazens geraes—Material existente | 91:402\$521 |
| Gastos geraes de exploração—a saber: | |
| Trasfego—Cartazes, horarios, etc... | 386\$115 |
| Lubrificação e iluminação—Oleos, azeite, petroleo, sebo, etc..... | 4:312\$340 |
| Combustivel—Carvão..... | 23:084\$820 |
| Passagens—Do pessoal para Loanda | 1:949\$600 |
| Tracção e officinas—Material meudo, vencimento do pessoal e despesas | 54:239\$400 |
| Armazens geraes — Vencimento do pessoal e despesas..... | 5:525\$795 |
| Movimento—Vencimento do pessoal e despesas..... | 45:750\$811 |
| Servico medico e do hospital — Vencimento do medico, pessoal e despesas..... | 3:997\$350 |

| | |
|--|----------------|
| Via e obras: | |
| Material diverso..... | 27:530\$303 |
| Substituição das travessas de madeira por travessas de aço..... | 77:074\$570 |
| Grandes reparações dos estragos das inundações de 1909 | |
| 1910..... | 8:988\$530 |
| Ferias e despesas... | 83:055\$875 |
| Direcção e serviços centraes—Vencimento do director, pessoal e despesas | 196:649\$278 |
| Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)... | |
| | 31:020\$495 |
| | 366:916\$004 |
| | 374:310\$390 |
| | 1.382:996\$745 |
| Credito | |
| Rendimento da linha..... | 374:310\$390 |
| Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração)..... | 366:916\$004 |
| Saldo..... | 644:770\$351 |
| | 1.382:996\$745 |

Exploração

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

O rendimento da linha foi, em:

| | | | |
|----------------|--------------|----------------|--------------|
| 1889-1890..... | 17:000\$000 | 1901-1902..... | 308:000\$000 |
| 1890-1891..... | 35:000\$000 | 1902-1903..... | 299:000\$000 |
| 1891-1892..... | 62:000\$000 | 1903-1904..... | 336:000\$000 |
| 1892-1893..... | 97:000\$000 | 1904-1905..... | 318:000\$000 |
| 1893-1894..... | 120:000\$000 | 1905-1906..... | 300:000\$000 |
| 1894-1895..... | 163:000\$000 | 1906-1907..... | 316:000\$000 |
| 1895-1896..... | 201:000\$000 | 1907-1908..... | 316:000\$000 |
| 1896-1897..... | 208:000\$000 | 1908-1909..... | 292:000\$000 |
| 1897-1898..... | 177:000\$000 | 1909-1910..... | 343:000\$000 |
| 1898-1899..... | 246:000\$000 | 1910-1911..... | 437:000\$000 |
| 1899-1900..... | 306:000\$000 | 1911-1912..... | 289:000\$000 |
| 1900-1901..... | 288:000\$000 | 1912-1913..... | 374:000\$000 |

em numeros redondos.

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

| | | | |
|----------------|-----------|----------------|------------|
| 1890-1891..... | 254\$270 | 1902-1903..... | 820\$159 |
| 1891-1892..... | 332\$836 | 1903-1904..... | 923\$159 |
| 1892-1893..... | 432\$009 | 1904-1905..... | 875\$419 |
| 1893-1894..... | 476\$678 | 1905-1906..... | 825\$587 |
| 1894-1895..... | 577\$972 | 1906-1907..... | 870\$244 |
| 1895-1896..... | 670\$5031 | 1907-1908..... | 870\$549 |
| 1896-1897..... | 691\$5043 | 1908-1909..... | 802\$5868 |
| 1897-1898..... | 594\$320 | 1909-1910..... | 944\$076 |
| 1898-1899..... | 674\$236 | 1910-1911..... | 1:202\$881 |
| 1899-1900..... | 846\$003 | 1911-1912..... | 795\$185 |
| 1900-1901..... | 793\$827 | 1912-1913..... | 1:028\$325 |
| 1901-1902..... | 846\$685 | | |

e que n'este exercicio com relação ao anterior houve um aumento de 29,66 %.

O aumento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 171:000\$000 reis.

A applicação d'este aumento produziu em media 80,47 %.

Comparado o rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 84:000\$000 reis para mais.

(Continua)



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Additamento aos annuncios de 18 de Fevereiro de 1914

Pelo presente se faz publico que não tendo sido incluido, no caderno de encargos das empreitadas de substituição de taboleiros metálicos anunciadas em 18 de fevereiro proximo passado, os comboios tipos que devem servir de base aos calculos, estes se acham desde esta data annexos aos referidos processos e que por esse facto fica o prazo prorrogado até ao dia 7 do proximo mês de abril.

AGENDA DO VIADANTE

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

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz 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. Iluminacão electrica. Telephone n.º 15. Preços razoaveis. — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel. — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

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

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

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. 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 — Iluminacão electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanaas y transportes.

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

| CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES | | | | Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R. | | | | Porto Espinho Porto | | | | Lisboa Villa Viçosa Lisboa | | | | Regoa Barca d'Alva Regoa | | | |
|---------------------------------|---------|-----------|--------|-----------------------------|-------|---------|-------|---------------------|-------|-------|-------|----------------------------|-------|-------|-------|--------------------------|-------|--|--|
| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | | |
| Lisboa-R. | Cintra | Lisboa-R. | | 1 44 | 2 32 | 1 25 | 2 11 | | | | | | | | | | | | |
| 7 16 | 8 45 | 5 30 | 6 37 | 2 52 | 3 36 | 2 45 | 3 29 | | | | | | | | | | | | |
| 8 37 | 9 46 | 7 5 | 8 6 | 4 5 | 4 48 | 4 2 | 4 45 | | | | | | | | | | | | |
| 10 5 | 11 11 | 7 55 | 8 58 | a 5 8 | 5 40 | 5 8 | 5 54 | | | | | | | | | | | | |
| a 12 25 | 1 1 | b 8 28 | 9 9 | a 5 42 | 6 30 | 6 42 | 7 29 | | | | | | | | | | | | |
| 12 58 | 2 5 | 9 23 | 10 26 | 7 8 | 7 45 | 7 57 | 8 37 | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 4 9 | 11 21 | 12 18 | 7 47 | 8 28 | 8 50 | 9 34 | | | | | | | | | | | | |
| b 5 16 | 5 58 | 1 18 | 2 22 | 9 | 9 40 | 9 41 | 10 24 | | | | | | | | | | | | |
| 5 33 | 6 46 | 3 25 | 4 28 | 10 36 | 11 22 | 10 42 | 11 26 | | | | | | | | | | | | |
| 6 35 | 7 14 | b 4 14 | 4 53 | 11 35 | 12 15 | a 11 56 | 12 25 | | | | | | | | | | | | |
| 7 16 | 8 22 | 5 25 | 6 20 | 1 18 | 2 3 | 3 | — | | | | | | | | | | | | |
| 9 8 | 10 19 | b 5 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 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 58 | 2 20 | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 7 15 | 8 6 | 6 25 | 7 31 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 7 45 | g 8 36 | d 7 20 | 8 7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 8 20 | 9 11 | g 7 50 | 8 57 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 9 10 | 10 1 | d 8 20 | 9 9 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 9 45 | 10 21 | d 8 50 | g 9 37 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 50 | 10 58 | a 9 25 | 10 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 11 15 | 11 51 | d 9 35 | 10 22 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 20 | 12 28 | d 10 13 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| h 12 5 | 1 8 | a 10 30 | 11 5 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 1 10 | 2 1 | 11 20 | 12 26 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| h 1 30 | 2 33 | a 12 | 12 36 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 2 15 | 2 51 | 12 50 | 1 55 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 28 | d 2 15 | 3 2 | — | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 25 | 4 16 | h 3 14 | 4 15 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| h 3 50 | 4 58 | 3 50 | 4 56 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 4 15 | g 5 6 | a 4 25 | 5 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 5 10 | 5 46 | d 5 20 | 6 7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 5 15 | g 6 6 | d 6 36 | 7 7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 6 15 | g 6 36 | d 6 20 | 7 7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 6 | 7 6 | 6 55 | 8 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 6 45 | 7 21 | a 7 30 | 8 6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 7 15 | 8 33 | d 7 50 | 8 37 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 8 15 | 8 51 | a 9 | 9 36 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 8 38 | 9 38 | 9 55 | 11 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 9 45 | 10 21 | a 10 30 | 11 6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 10 5 | 10 55 | h 10 43 | 11 45 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| h 10 35 | 11 38 | 11 26 | 12 31 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a 11 20 | 11 56 | a 12 5 | 12 41 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 25 | 12 33 | h 12 55 | 1 55 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 11 55 | h 12 45 | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d 12 50 | 1 40 | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | |



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

A partir de 1 de Abril de 1914, o minimo de cobrança estabelecido na tarifa geral em vigor para o transporte de cães, é reduzido a \$05 (5 centavos) por cabeça, quando sejam cães de caça, devendo, porem, os caçadores que queiram utilizar-se desta regalia, apresentar na bilheteira a respectiva licença e comprar conjuntamente com o seu bilhete, e para o mesmo destino, o do cão ou cães que os acompanhem.

Lisboa, 2 de Março de 1914.

B n.º 270

Exp. n.º 1371

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

TRANSPORTE DE CÃES DE CACÃA

A partir de 1 de abril de 1914, o minimo de cobrança estabelecido na tarifa geral em vigor para o transporte de cães, é reduzido a 5 centavos por cabeça, quando sejam cães de caça, devendo, porém, os caçadores que queriam utilizar-se desta regalia, apresentar na bilheteira a respectiva licença e comprar, conjuntamente com o seu bilhete, e para o mesmo destino, o do cão ou cães que os acompanhem.

Porto, 26 de fevereiro de 1914.

D. n.º 875

Exp. T. n.º 936

O Engenheiro Director

F. de Figueiredo e Silva