

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 630

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

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

Engenheiro-consultor  
**Antonio Carrasco Bossa**

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

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

LISBOA, 16 de Março de 1914

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

## VIAGENS CIRCULATORIAS

Vide noticia importante, pagina 88

### Collecções de 1913

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas 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 375.

### ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

## SUMMARY

Paginas

Linha de Portalegre, por J. Fernando de Sousa.....	81
Classe operaria, por Mello de Mattos.....	84
A questão de Ambaca.....	86
Parte Official: — Portarias pelo ministerio das Colonias.....	87
Entroncamento a Gouveia.....	87
Os caminhos de ferro da Europa.....	87
Viagens e transportes.....	88
As ferias de Paschoa na «Côte d'Argent».....	89
O contracto dos electricos.....	89
Linhas Portuguezas. — Sul e Sueste. — Minho e Douro. — Penafiel a Lixa.....	91
Linhas 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 hespanhoes.....	93
Os Caminhos de ferro em Portugal — I — por A. O.....	94
«Diario 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, á 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 á data dos concursos realizados em janeiro e fevereiro ultimos, que determinou o retrahimento de entidades idoneas, anteriormente dispostas a arcar com o empreendimento.

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 difficuldades burocraticas que offerece a effectivação das isenções de direitos, aliás demasiado restritas, mencionadas nos diplomas de concessão, não eram de molde a animar os capitaes a immobilizar-se n'uma empresa, cuja margem para a operação financeira indispensavel não era demasiado larga.

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

posta attribuida pelo concorrente á 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 mallogro 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 creado pela lei de 14 de julho de 1899 só podem ser applicados 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 occorrer á falta de disponibilidades do fundo especial.

Com effeito, 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 accresceu a annuidade, em oiro, de 143:000\$ do emprestimo do Valle do Sado, ou..... 166:000\$

Annuidade do emprestimo de 4:300\$, em oiro, auctorizado por lei de 3 de abril de 1913.. 306:700\$  
1.012:076\$

Em rigor, deveriamos accrescentar os 90 contos do maximo de garantia do Alto Minho, mas como é de supôr que a garantia não funcione, e, quando haja de ser paga, não attingirá o maximo e será sobejamente compensada pelo affluxo do trafego 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 effeito de consideraveis augmentos 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, teriamos no fim de 4 annos cerca de 886 contos de receitas. Bastaria que as novas receitas, devidas ao Valle do Sado, Barreiro a Caci-lhas, Evora e Reguengos, Portimão a Lagos, e aos troços auctorizados pela lei de abril de 1913, determinassem um augmento de 120 contos para não haver no fundo especial deficit que houvesse de ser coberto por supprimentos do Thesouro, previstos nas leis de 1909 e 1913. Ainda assim, como as receitas actuaes não comportavam novos encargos, seria preciso lei especial para o emprestimo destinado á linha de Portalegre, se não houvesse na legislação vigente preceitos applicaveis, que de facto existem, graças ao *superavit*, em cuja lua de mel nos achamos.

Com effeito, a base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899 destinou ao fundo especial os augmentos de impostos em

CP



todas as linhas então existentes no paiz e o producto total das que de novo se construíssem, 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 conditionalmente 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 legais vigentes, não derogados até hoje.

\*

Recordados assim os antecedentes, vem a proposito 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\$ (oiro 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 supprimentos sahidos dos 750 contos da receita liquida entregue ao Theouro.

A annuidade é fixada no maximo de 131:660\$, devendo-se entender que é em oiro, 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 autorizou aquelle emprestimo de 1:160 contos, sómente quando houvesse disponibilidades no fundo especial.

Faz depois summariamente 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 conjuncto, como foram as leis de 1899 e 1903 e ainda o projecto de lei de 1910, se crie uma legislação fragmentar sem unidade de vistas e que d'ella se resinta.

Devo ainda observar que a annuidade de 131:660\$, devendo ser em oiro, representa 152:700\$ em papel, e como a garantia de 143:000\$ não era em oiro, a economia de 11:340\$ transforma-se n'um aggravamento d'encargos de 9:000\$.

Convem todavia observar que nos parece excessiva a quantia estimada em oiro, pois representa em papel 2.604:000\$. (Em todos estes calculos baseio-me no agio medio actual do oiro, de 16 %).

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

E' certo que a cifra indicada é um limite de auctorição, 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, convem 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 opporiam quasi sempre as condições technicas do traçado approved, allegando-se que eram peiorados.

Quanto ás receitas de impostos e de garantias, é em rigor, inutil determinar por lei nova que se cumpra 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 amizadas cansadas  
Com duas ou tres bordoadas  
Não é mau ir accordando.

Vá lá pois essa bordoadada 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 Theouro 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...

Approved 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 duplicação 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 necessario, é o § unico, destinado a emendar o erro commettido na lei de 1913, que tornou obrigatoria a sahida de Borba.

Conforme aqui expuz já, dois traçados se podem adoptar ou sahir 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 peor 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 communicações. Sob o ponto de vista do tráfego é preferivel este segundo traçado.

Alem d'isso, evita-se a criação de um ramaliculo de Borba a Villa Viçosa, oneroso e incommodo para a exploração e que piorará 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 indispensavel esclarecer que a annuidade é em oiro, resalvar os direitos da zona central, pelo menos em relação ás receitas que já lhe pertencem, e tornar claramente independentes de condicionaes, as reversões de novas receitas attribuidas ao fundo especial.

Já que se não faz o que seria optimo, isto é, delinear um plano methodico, abrangendo todo o paiz, evitem-se quanto possivel n'esta legislação fragmentar que se vae promulgando, inj: sticas e incongruencias.

J. Fernando de Souza.

## Projecto de lei sobre caminhos de ferro

*Senhores:*—A construcção 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 á Beira Baixa, representando um melhoramento de incontestavel alcance economico, pois que da implantação e exploração d'essas linhas exclusivamente depende o desenvolvimento agricola, commercial e industrial de regiões bastante ricas, tem sido bastante protelada, mercê de varias circumstancias, entre as quaes se destaca, principalmente, a insufficiencia 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 emprestimos contrahidos e garantias de juro a companhias, não podendo o Conselho de administração mandar proceder á conclusão das linhas de Amarante e de Evora, emquanto 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 emprestimo de 1.160.000 escudos, necessario para se tornar exequivel tão valioso empreendimento.

A linha de Extremoz a Castello de Vide, não comprehendida no grupo das de que o Governo se reservou a construcção, 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 construcção quando publicado o decreto de 27 de junho de 1907, mas em condições que não satisfaziam plenamente os interesses regionaes, justificando á sociedade as alterações introduzidas n'este diploma e que serviram de base ao contracto adicional de 9 de agosto do anno seguinte.

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

O fallecimento do concessionario veio complicar mais a situação, obrigando á abertura de novo concurso, que ficou deserto, succedendo outro tanto aos de 28 de novembro de 1913 e 24 de janeiro, autorizados pela lei de 3 de abril de 1913.

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

mento 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 construcção 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 (34 km.)..	»	702.000	
Arredondamento.....	»	1.640	
Somma.....	»	910.000	
Juros de 6 % em 18 mezes.....	»	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 mezes.....	»	45.360	
Somma.....	»	549.360	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 mezes.....	»	54.450	659.450
2 % para commissão.....	»		44.000
Total do emprestimo a realizar.....	»		2.244.710
Importancia da annuidade ao juro de 5 3/4 % em 70 annos.....	»		131.660

A importancia da garantia do juro, quando a linha esteja completa e enquanto 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 construcção 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 accrescimento das receitas liquidas do tráfego nas linhas do Sul e Sueste proveniente do affluxo de mercadorias e passageiros da linha construida.

Haverá finalmente em favor da construcção directa pelo Estado a faculdade de regular, conforme convenha, os prazos de construcção dos differentes 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 emprestimo 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 reduções 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 emprestimos de 2.240 contos, destinados á construcção 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)	
Impostos da linha de Guimarães .....	5.525\$22	
Somma.....	238.082\$10(2)	
Importancias dos mesmos impostos em 1912-1913.	519.969\$75(9)	
Importancia que deve reverter para o fundo especial .....	281.887\$65(7)	
A importancia das garantias de juros pagas em 1912 1913 foi de...	316.575\$94(5)	
A differença para.....	622.499\$94(5)	
é de.....	305.924\$00	
Total a reverter para o fundo especial.....	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 divida publica, até 2.244.710 escudos (ouro ou equivalente) e a applica-los successivamente á construcção 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 títulos a que se refere o artigo antecedente serão isentos de impostos, do valor nominal e typo de juro mais accomodados ás condições dos mercados financeiros, de modo que os encargos effectivos, incluindo a amortização, não excedam a annuidade de 131.660 escudos.

A amortização effectuar-se-ha 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 títulos 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 insufficientes para a entrega, á Junta do Credito Publico, de alguma ou algumas das prestações das annuidades, será a quantia necessaria deduzida da prestação mensal da receita liquida a entregar ao Thesouro pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do n.º 2 da base 3.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899, abrindo-se uma conta de subsidios extraordinarios ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em que serão lançadas essas quantias, para serem pagas ulteriormente pelo mesmo fundo especial, não se devendo porém contrahir novo emprestimo emquanto não estiver satisfeito o debito ao Thesouro.

Art. 4.º — A partir de 1 de julho de 1914 tornar-se-hão effectivas as disposições do n.º 4 da base 3.ª 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 autorizado a levantar, a fim de ser applicado á construção dos troços de caminhos de ferro de Amarante 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 for 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 legislação em contrario.



## CLASSE OPERARIA

331

A austera «Revista dos Dois Mundos», como lhe chamava Zola, traz no seu ultimo numero um artigo devido á penna do Sr. Charles Benoist, 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 carissima 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 creações que surgem dos cerebros nem sempre ponderados dos costureiros da «rue de La Paix», esqueceu aquella *humorada* do critico francez, a quem não quiz occorrer que a sciencia nada tem com a crença.

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

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

Em tres periodos se divide o estudo sobre o «mytho da classe operaria», e no primeiro o Sr. Benoist 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 títulos de publicações com que fundamenta o que acaba de escrever, o Sr. Benoist, logo de principio, allude a uma brochura de Trésel senior, engenheiro constructor de machinas, onde se encontra uma epigrapha que não deve esquecer e que resume todo o projecto de «organização e quotização universal» que sustentava o mechanico, de quem, em poucas e enfastiadas linhas, falla o auctor do artigo que se está examinando.

Sustentava o engenheiro, que tão pouco apreciado é pelo academico Sr. Benoist, 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 emtanto, 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 Sciencias Moraes e Politicas que subscrive 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 Philippsberg sobre a reforma social ingleza devida ao movimento operario.

Da noção ainda acceita 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 camponeses 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, iste é, a individuos que só conhecia pelos pesados encargos que lhe faziam sentir por intermedio de agentes seus.

Quasi um seculo levou, até que, em 1649, appareceu a associação dos Levellers ou niveladores, que tentou proseguir um fim democratico que em breve recahiu 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 resurgiram 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 ruraes 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 insufficiente, os proprietarios ruraes reclamaram augmentos. 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. <sup>(1)</sup>

De 1760 a 1820, os salarios em dinheiro dobraram e os em genêro baixaram 33 por cento. Resultou de isto tudo que o paiz ficou submergido pelas massas proletarias. Os camponeses 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, constituíam uma grande massa de esfomeados, á procura de trabalho e de dinheiro, desnorteados pela miseria. Foi assim que o socialismo britannico se constituiu sobre dois acontecimentos economicos: a suppressão da communidade 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-Unido como extranhos, e, se rebuscarmos entre os escriptos da segunda metade do seculo XIX que appareceram em Portugal, mais de um se refere a este phenomeno e aos perigos que póde originar.

Mas já em 1785, Baley, apesar de theologo-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 proposito da tentativa tão conhecida de participação de lucros em que se arruinou Robert Owen, procurando corrigir talvez a affirmativa 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 á quinta parte d'ella». <sup>(2)</sup>

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 creanças, que em numero de 80:000 reclamavam, porque tinham fome.

Foi com effeito 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 contracto de trabalho.

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

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 apoiar 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 emtanto 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 commons, 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 succede, não só na mechanica racional, mas tambem na da sociedade organizada, a esta acção seguiu-se a reacção dos corpos constituídos, 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 eschola de Manchester, com Cobden á frente, prégava 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 Benoist 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 sufficiente para fazer um orador, para legiferar, e para vo-

(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.



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

Mas quão pictoresca não é a recordação com que eternamente, na sua já longínqua mocidade, applaudia quem isto escreve a descripção da «paz universal, n'um amplexo fraterno do mundo inteiro, descansando na harmonia do amor e da felicidade».

Ao passo que florião porém as imagens rhetoricas e que a industria ingleza commanditava com Cockrill, os centros mineiros belgas da provincia 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 allemã, 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 traçoeiros, que durante seculos 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 admitir-se que a emancipação do proletariado ha-de derivar da lucta das classes, como o affirmou 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 mezes de lucta improficua, 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 politica do partido do trabalho, que vinha destruir as antigas modalidades dos liberaes e conservadores e succede 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 emtanto, 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 suffragistas com as suas reclamações violentas sobre o direito de votar tem afastado algumas sympathias do *Labor-Party*, nem por isso menos certo é que a reacção do operariado se desenha pavorosa no Reino-Unido.

Em 1911, deram-se 864 suspensões de trabalho em que tomaram parte 931:050 pessoas. É o dobro da media encontrada para o decennio 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 biliões 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 producção de hulha subiu a 20 milhões de toneladas ou 200 milhões de marcos (45:000 contos).

No emtanto, a despeito do mal-estar que a concorrência estrangeira produz na industria ingleza, entenderam os poderes constituídos que se tornava necessario 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 intervencionismo governativo, que foi norma durante seculos 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 inlavor, 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 enquanto; mas a riqueza da Inglaterra permite, como em nenhum outro paiz, fazer face a taes despesas, por convergir alli quasi a actividade do mundo inteiro.

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

Eis um problema cuja resposta é impossivel, mas quasi que póde prever-se que a influencia das leis de Lloyd-George sobre a industria dos paizes continentaes 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-Unido, 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.



## A questão d'Ambaca

Recebemos, com este titulo, 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 abstinido 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 a 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 a 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 44.588\$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 a 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 COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

PORTARIA 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 assembleia 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 assembleia 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 11 de Março de 1914. — O Ministro das Colónias, *Alfredo Augusto Lisboa de Lima*.

PORTARIA 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 prejuizos 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 11 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 ali com a linha ferrea da Beira Baixa.

Será viavel 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 viavel a sua pretensão. Construidas as linhas previstas do Entroncamento a Gouveia e de Thomar a 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 distancia, não havendo tráfego que a justifique, e não seria barato, tendo uma ponte importante sobre o Zézere.

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

## Os caminhos de ferro da Europa

As estatísticas publicadas no mez 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 kilometros, com o augmento de 4.043 kilometros no anno transacto.

Do ponto de vista da extensão da rede, a Allemanha vem á frente com 62.861 kilometros, 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 Hespanha com 15.337, a Suecia com 14.330, e a Belgica com 8.775.

Considerando-se a importancia superficial da rede nos diversos paizes da Europa, vem em primeiro logar a Belgica: 29 km. por myriametro quadrado; depois o Luxemburgo, 19,9; a Suissa, 11,8; a Allemanha, 11,6; a Dinamarca, 9,7; a França, 9,5.

Em proporção com a população, a classificação é esta: Suecia, 26,2 km. por 10.000 habitantes; Luxemburgo, 21; Dinamarca, 14,4; Suissa, 11,8; Allemanha, 9,7; Austria-Hungria, 8,9; Grã-Bretanha, 8,3; Hespanha, 8,2.

Portugal tem cerca de 3.000 km. de vias ferreas, cerca de 89.000 kilometros quadrados de superficie, e cerca de 5,5 milhões de habitantes, o que dá, tudo approximadamente, as seguintes percentagens: 3,5 kilometros de vias ferreas, por myriametro quadrado; e 2,8 kilometros 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 ás *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

Afim de proporcionar maior commodidade aos passageiros que de Lisboa e principaes estações até Coimbra se destinem ás linha da Beira Alta ou reciprocamente, resolveram 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 granoe 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.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes do typo 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 da 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 districto.

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 provincia lórra onde o camartello da civilização importada do estrangeiro, difficilmente tem entrada.

É 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 chapéo desabado grosseiro, pela mantilha ou pelo chapéo á *Casta Susana*, ou coisa semelhante, como as costureirinhas alfacinhas, teremos perdido as ultimas notas pictorescas dos nossos costumes que tão bem se casam com o bello azul do nosso céu e o verde esme-

ralda do nosso arvoredado, e passaremos a não despertar interesse áquelles que procuram para satisfação 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 augmentarem 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 inclusivê.

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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, podendo-se mudar da 3.<sup>a</sup> para a 2.<sup>a</sup>, pagando a differença entre os respectivos preços.

O bilhete de Coimbra custa 1\$14 em 2.<sup>a</sup> \$86 em 3.<sup>a</sup>; 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 concorrência 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, attrahem sempre áquella linda cidade em avultado numero de turistas que vão alli encontrar um espectáculo que em mais parte alguma do mundo lhes seria dado apreciar.

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

O Portuguez cujo caracter tão bem se differencia 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 ancioso 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 accordo com a Companhia Hespanhola de Madrid-Saragoça e Alicante, dura nada menos que tres mezes, 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 logar 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 hespanhoes 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.<sup>a</sup>; 12\$96 em 2.<sup>a</sup> e 8\$66 em 3.<sup>a</sup>.

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

Os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe podem ser utilizados nos logares de luvo, pagando os seus portadores os respectivos supplementos. Tambem é permittida a mudança de classe, mediante o pagamento das differenças de preços resultantes das tarifas geraes.

Durante o mez de abril circularão entre Lisboa e Se-



vilha comboios rapidos especiaes, que partirão de Lisboa-Rocio nos dias 4, 6, 8, 11, 13, 15, 18, 20, 22, 25 e 27, às 17,2 para chegar no dia immediato 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.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes e de «cama» em todo o percurso. Ha tambem vagão-restaurante, 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 conjunctamente 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 ferias da Paschoa, a partida de Biarritz e de St. Jean-de-Luz, serviços de automoveis que percorrerão através do Paiz-Basco franco-hespanhol dois circuitos ambos extremamente pictorescos: um, entre Biarritz e Bilbao, contornando o golfo da Gasconha, nas provincias de Guipúzcoa e da Biscaya, allia ao encanto das paizagens maritimas, o mago pictoresco das cidades bascas hespanholas; o outro, ligando Biarritz e Pamplona, penetra no amago da região basca franceza e da Navarra hespanhola, n'um territorio accidentado, da maior belleza e cheio de recordações historicas.

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 kilometros, serpenteia ao longo de uma costa com maravilhosos rendilhados, embalsamada pelo aroma dos pinheiros e dos eucalyptos; os pictorescos 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 provincia de Guipúzcoa; Tolosa e S. Sebastião.

No primeiro dia do segundo circuito passar-se-ha por Ascaín, Ainhôa, o collo da Maya (602<sup>m</sup>), o bellissimo valle de Bastan cuja capital é Elizonda (almoço). Pamplona, capital da Navarra, com a sua enorme copia de campanarios, as suas casas com varandas, a sua esplendida cathedral, dará uma attrahente 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 archaica 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.<sup>o</sup>, 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 succede, a area da cidade restringe-se á *actual*, o que não só exclue qualquer utilização além d'ella, se acaso fôr augmentada, mas pôde tornar inuteis os bilhetes de Algés ao Dáfundo.

25 — Fiscalização:

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

Pelo artigo 29.<sup>o</sup> a fiscalização passa a exercer-se tambem sobre a contabilidade, nos termos do artigo 178.<sup>o</sup> do codigo commercial, pagando a Companhia aos empregados da Camara 1.800 escudos por anno. Já a Companhia dos Ascensores, que ella se propõe substituir, tinha a pagar 900 escudos (§ unico da condição 27.<sup>a</sup>) 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.<sup>o</sup> não é bem a reproducção das condições 9.<sup>a</sup> e 10.<sup>a</sup> do contracto de 5 de junho de 1897 com a ampliação consignada na condição 8.<sup>a</sup> de contracto de 16 de agosto de 1908.

b) — Tendo se empenhado capitais na exploração em Lisboa da industria do transporte colectivo de passageiros por tracção electrica com conductores aereos, e tendo contado esses capitais com determinados encargos, n'um momento em que se fundissem n'um contracto «ó, anteriores contractos, sem serem feitas novas concessões, e especialmente obtendo a Camara ou o publico 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 prejuizo da fusão d'esta Companhia com a de Carris.

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

d) — Partindo porém do não augmento d'essa percentagem, convem averiguar se a verba sobre que se applica 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 excluida, pois embora no § do artigo 30.<sup>o</sup> se diga que a receita é a que fôr cobrada em todos os carros, dada a restricção apontada no corpo do artigo, a palavra *todos* pôde querer dizer *todos os que só circulam nas linhas*; pôde pois d'aqui provir uma *primeira diminuição da receita*.

f) — O § 3.<sup>o</sup> da condição 15.<sup>a</sup> 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 annuncios 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.<sup>o</sup> indica que a receita bruta é a que fôr cobrada nos vehiculos. Esta redacção, differente da do § unico da condição 9.<sup>a</sup> do contracto de 1897 acima citado, que chama receita a *proveniente de passagens*, etc., pôde permittir 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 vehiculos*. Esta terceira *diminuição de receita* é importante, pois as assignaturas representam já hoje mais de 200 contos, sendo o prejuizo immediato para a Camara mais de 16 contos annualmente, sem contar que o numero de assignaturas fatalmente muito augmentaria 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 annualmente.

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

b) — A Companhia, é actualmente:

Pelas condições 24.ª e 25.ª do contracto de 1868:

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

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

Pela condição 13.ª do contracto de 1897:

3.º — Responsavel pelo pagamento das contas de calcetamento proveniente de qualquer assentamento de carris nas linhas.

Pela condição 9.ª 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 adiante (alinea b). Na parte que se refere ás despesas de *conservação* dos pavimentos convem mais demoradamente examinar:

1.º — Se a obrigação se modificou.

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

d) — Pelas condições apontadas na alinea b) a Companhia tem actualmente a *responsabilidade inteira* 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 importancia se essas quantias chegarem para o pagamento de *todas* as despesas.

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

f) — As despesas *realmente* feitas pela Camara por conta da Companhia segundo a afirmação da 3.ª 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 effectuadas nos annos anteriores e cuja despesa é representada pelos primeiros termos das sommas indicadas adiante d'esses annos.

Em 1903.....	6.717\$02
" 1904.....	6.940\$23,5
" 1905.....	7.465\$46,2
" 1906.....	9.458\$73,4
" 1907.....	9.442\$59,2
" 1908.....	13.725\$22,9
" 1909 (7.832\$62,5 mais 5.527\$89,6).....	13.380\$52,1
" 1910 (4.449\$47,8 mais 4.123\$69,4).....	8.573\$17,2
" 1911 (2.467\$54,9 mais 10.845\$98,5).....	13.313\$53,4
" 1912.....	10.535\$22,2
" 1913 até 8 de Novembro.....	6.681\$47,5
	106.233\$19,6

g) — Em face d'esta conta póde calcular-se a media da despesa annual por kilometro, referindo-a a 78,310 kilometros 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.ª Repartição, as linhas construídas e em exploração medem:

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

As linhas dos antigos Ascensores (5 a 6 kilometros) e as linhas em construção da Avenida Almirante Reis (menos de 3 kilometros) 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 kilometro

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

A Companhia paga por kilometro.....	Esc. 189\$65
A Camara dispende realmente (alinea g).....	" 123\$32
A Camara lucra.....	Esc. 66\$33

Porém se a Camara debitasse a Companhia, segundo os contractos actuaes, pelas tabellas (dobro do custo).....

Esc. 246\$64	
Pelo novo contracto receberia.....	" 189\$65

Deixaria pois de receber por kilometro 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 kilometro.....	Esc. 100\$00
A Camara dispende realmente (alinea 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 periodo de 75 annos. A fixação de um preço póde ser prejudicial, pois durante tão longo periodo os salarios podem subir, encarecerem os materiaes, 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 tambem para as despesas resultantes da construção e reparação de linhas a que se refere a alinea c) pois, segundo o artigo 15.º o pagamento será feito sempre pelas tabellas *actuaes*.

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 tem 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 tem 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 mez o movimento dos carros. A receita de percentagens attingiu 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 restricções estabelecidas no final do artigo á sua effectivação, abrangendo todos os casos fortuitos, não inutilizassem por completo a garantia offerecida.

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 contracto em projecto, de cujo exame foi incumbida, a Comissão é de parecer que esse projecto, tal como está, não convem nem á Camara nem aos municipes.

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 systema nos comboios Barreiro-Algarve, dando optimo resultado.

— Está concluida a terraplenagem da 2.<sup>a</sup> secção da linha do Valle do Sado, entre Gavião e Alvalade.

Vae 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 rapido Porto-Medina, o novo salão-restaurante, construido nas officinas de Campanhã.

O novo vehiculo é muito confortavel, como o que de melhor existe no genero no estrangeiro, o que honra a industria nacional, e sobretudo o engenheiro que presidiu á sua construcção, o Sr. Duro Sequeira.

As janellas com grandes crystaes, que sobem e descem por um novo processo de equilibrio, guarnecem todo o elegante vehiculo, 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 n'um outro vehiculo que se lhe liga.

**Penafiel á 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» extrahimos a seguinte informação:

«Já está resolvida, em principio, 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 submettido á ratificação dos parlamentos dos dois paizes.

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

Dentro de um prazo de tres mezes deverá ser constituida uma sociedade anonyma, sob o regimen da lei franceza, 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 francez e 40 por cento hespanhol.

O conselho de administração constará de quinze membros, sendo nove francezes e seis hespanhoes.

As duas companhias citadas farão tambem 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, afim de sollicitar a inclusão do caminho de ferro de Valladolid a Vigo no plano dos caminhos de ferro secundarios.

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 consideravel, como tambem encurta a de Vigo a Irun, e estabelece igualmente a comunicação directa de Vigo com as regiões do Arago e da Catalunha por meio da linha de Valladolid-Ariza.

A linha de Vigo a Valladolid dará grande impulso ao commercio de exportação, que se iniciará logo com grande desenvolvimento em seguida á abertura do canal do Panama, e que se effectuará entre a Hespanha e as republicas da America Central banhadas pelo Pacifico.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

## Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

## Serviço de Titulos

(Conclusão)

660 obrigações de 2.<sup>o</sup> grau, juro variavel.

N. <sup>os</sup>	662	663	4.219	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	9.187 a 9.193	9.460 a 9.473	9.707 a		
9.712	10.735	10.736	11.320	11.322 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	20.196	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	
33.186	33.223 a 33.225	34.100 a 34.102	34.274 a 34.281	34.369		
34.370	35.416 a 35.435	35.535 a 35.538	36.180 a 36.105	36.421 a		
36.425	36.945 a 36.949	39.747	42.919	44.313 a 44.316	45.036	
45.389 a 45.396	45.514	45.515	45.745	46.632 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	10.127 a	10.132	10.766	10.767
11.119	11.793	12.353 a	12.358	12.365 a	12.370	13.069
14.129	14.399	16.167	17.167	17.176	17.251	18.231
18.894 a	18.903	25.715	26.526	26.839	26.840	28.649
28.841	29.216	29.234	30.163 a	30.165	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	39.146 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	48.152 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	141.000	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	170.563	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	222.152	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
232.176 a	232.180	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	268.152
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
320.170	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	381.234	384.425 a	384.428	385.177	387.602 a
387.606	388.139	388.383				

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 40 e seguintes.

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro**—Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortização as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu», com os n.ºs 3.736 a 3.740, 4.496 a 4.500, 5.071 a 5.075, 6.396 a 6.400, 7.556 a 7.560, 14.456 a 14.460, 19.546 a 19.550, 19.871 a 19.875.

Estas obrigações deixam de vencer juro, e a importancia do capital nominal de cada uma (90.500 Esc.) será paga a partir do 1.º de abril, na sede da Companhia, em Lisboa, rua de S. Nicolau, 88, 1.º e no Porto, na casa bancaria dos Srs. Pinto da Fonseca e Irmão, praça da Liberdade, 138 e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» relativo ao 2.º semestre de 1913 (coupon n.º 49), começará no dia 1.º de abril e realizar-se-ha: em Lisboa, na sede da Companhia; no Porto, nos estabelecimentos acima referidos; em Berlim, na sede do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlim só se effectua até ao dia 30 de junho do corrente anno.

Nos termos dos artigos 29.º e 30.º dos estatutos, é convocada a reunião da Assembleia geral ordinaria para o dia 30 do corrente, pelas 13 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do Relatorio e Contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação.

Não comparecendo numero sufficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 18 de abril proximo, no mesmo local e hora.

Lisboa, 13 de março de 1914.—O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *Jose Adolpho de Mello e Sousa*.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Março de 1914.

**Companhia dos Phosphoros.**—Devia realizar-se hoje a assembleia geral, a que seria presente o relatorio do anno findo; a qual por falta de numero, ficou adiada para 31 do corrente.

Mostra este documento que o producto das vendas foi inferior ao do anno anterior, o que a Direcção attribue ao uso illegal de accendedores mechanicos e fabrico clandestino de accendalhas notando até que em Lisboa houve uma fabrica completa de isca de que as auctoridades tiveram conhecimento!

Não podemos deixar de, modestamente, pôr um ponto de exclamação.

Com effeito, o lucro do exercicio que em 1911 fôra de 1.254 contos e 1.261 em 1912, desceu em 1913 a 1.251 no que tambem o Estado foi lesado na sua percentagem que de 71.838\$ passou a 67.014\$.

Os lucros liquidos, não obstante as causas desfavoraveis e incluindo 22 contos de saldo do anno anterior, subiram a 480 contos para os quaes o Conselho propõe a seguinte applicação:

25 contos para o fundo de reserva especial creado em 1912, depois de integrada desde 1911 a reserva estatutaria na importancia de 900 contos;

405 contos para um dividendo de 9 % ao capital-acções;

22 contos como percentagens estatutarias aos corpos gerentes;

1 conto para a caixa de soccorros, e 27 para a conta nova.

Apesar do pouco movimento que se tem notado nas diversas operações commerciaes, notamos que os diversos ramos de commercio foram regularmente movimentados. A sahida de mercadorias foi de 500 contos approximadamente e asentradas de 530.

O Sr. ministro das Finanças acaba de apresentar ao Parlamento um projecto de lei de navegação para o Brasil.

E' a nosso ver, uma patriotica iniciativa, de que resultarão largos beneficios para o commercio e para a riqueza nacional.

Muito nos regosijariamos que o Congresso desse rapido parecer sobre tão importante assumpto, afim de podemos ver proxima mente, navios com bandeira nacional atravessarem o Atlantico, transportando mercadorias, e com a grande vantagem de n'elles viajarem os emigrantes que os preferirão, não só pela facilidade que teem em se comprehenderem, como tambem pelo seu amor patriotico, pois sentir-se-hão felizes, lembrando-se que veem um pouco da sua querida terra.

A proposta do Sr. ministro das Finanças representa um avanço dado na reabilitação da nossa situação economica e social.

Realizou-se este mez o sorteio das obrigações 4 % 1890 e 4 1/2 % 1888/89, cuja amortização terá logar no proximo dia 1 de abril.

**Bolsa.**—Inscrições, sempre com bastante movimento, regulando o assentamento a 39\$80 e o coupon a 39\$60.

O 4 1/2 % 1912, ouro, (Valle do Sado) tem manifestado bastante procura, desde que appareceram os novos titulos, chegando-se a cotar a 88\$.

As acções bancarias, tendo-se recebido os respectivos dividendos, estacionaram.

**Lezírias** com vendedor a 900\$. Consta que esta Companhia dá o dividendo de 30\$.



Phosphoros regularam a 595 embora o dividendo esteja proximo.  
Tabacos sem movimento. Os restantes valores abandonados, apenas Moçambique fez 45 para o fim do mez e a 4510 em prime de 10 centavos.

**Cambios.**—Foram as operações cambias quasi nullas esta quinzena, notando-se na pouca azafama dos respectivos corretores, que esta especie de operações registava pouca monta 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 mantem uma certa firmeza desde ha dois dias.

A libra ficou a 5328 comprador e 5331 vendedor.

O Rio s/ Londres fechou a 15 31/32, ou 155029 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 portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MARÇO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
<b>Lisboa:</b> Divida 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	—	—
Divida interna 3% coupon.....	39,60	39,65	39,65	—	39,60	39,60	39,65	39,66	39,70	39,69	39,69	—	—	—
" 4% 1888, c/premios.....	—	21,800	—	—	—	21,800	21,810	—	21,820	21,830	—	—	—	—
" 4% 1888/9.....	—	a 57,880	c 57,880	—	a 58,860	—	—	57,880	58,800	—	—	—	—	—
" 4% 1890.....	—	—	—	—	a 50,850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	9,815	9,815	—	9,820	9,820	9,820	9,820	—	9,820	9,820	9,820	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	c 80,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	c 80,840	c 80,850	—	c 80,800	c 80,800	—	—	—	80,850	—	80,830	c 80,830	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	66,890	66,890	66,890	66,890	66,890	66,880	66,880	66,880	66,880	66,890	66,890	67,810	—	—
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	66,820	66,820	66,820	66,820	66,820	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	—	69,800	—	68,890	68,880	68,880	68,880	—	68,880	—	—	69,840	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2.....	—	—	158,800	158,800	158,800	—	—	—	—	158,860	159,800	159,860	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	100,850	100,850	—	—	100,820	—	100,830	—	100,820	99,850	100,820	—	—	—
" Lisboa & Açores.....	108,850	108,850	—	—	—	—	—	—	107,850	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	65,800	—	—	—	—	64,850	—	64,820	64,820	64,800	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	c 59,800	c 59,800	59,800	—	—	—	—	—	59,800	—	58,880	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	86,850	86,860	87,800	—	87,850	—	87,820	87,820	87,820	87,820	87,820	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	63,830	—	—	63,830	—	—	—	63,850	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	45,850	—	—	45,880	45,890	45,865	45,850	—	—	45,850	—	45,840	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16,880	—	—	16,875	16,870	—	16,860	16,860	—	16,870	16,870	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	74,800	—	—	—	74,800	—	74,820	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%.....	—	—	—	—	87,840	—	—	—	—	—	—	87,830	—	—
" 5%.....	—	—	—	75,800	75,800	—	—	—	75,810	—	75,880	75,880	—	—
" 4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie.....	62,80	62,70	—	62,70	62,70	62,70	62,80	62,85	63	63	63,837	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	28	—	27	26	—	26,50	—	—	—	—	—
" 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.ª grau..	298	299	297	298	298	297	299,50	299	299	298	297	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.ª 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	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez.....	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....	81 7/8	—	81	—	81,50	81 11/16	81,50	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral .....	2 Dezembro	1.073	6.401.191,500	1.073	6.299.873,500	+ 101.318,500	5.965,569	5.871,527	+ 94,542
	Vendas Novas...	" "	70	135.882,500	70	136.169,500	— 287,500	1.941,517	1.945,527	— 4,51
	Coimbra a Louzã	" "	29	31.190,500	29	31.616,500	— 426,500	1.075,551	1.090,520	— 14,56
Sul e Sueste.....	28 Fevereiro	681	295.866,562	681	281.222,521	+ 14.644,541	434,545	412,595	+ 21,550	
Minho e Douro .....	20 "	471	240.743,500	471	238.108,577	+ 2.634,523	511,513	505,553	+ 5,560	
Beira Alta .....	7 Janeiro	253	7.637,533	253	8.510,587	— 873,554	30,518	33,563	+ 3,545	
Companhia Nacional .....	18 Fevereiro	185	18.111,581	185	21.194,525	— 3.082,544	97,590	114,556	— 16,566	
Guimarães .....	30 Novembro	56	138.742,587	56	135.845,510	+ 2.897,577	2.477,555	2.425,580	+ 51,575	
Porto à Pova e Famalicão ...	31 Dezembro	64	174.841,507	64	168.323,544	+ 6.517,563	2.731,589	2.630,505	+ 101,584	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Fevereiro	3.681	19.587.622	3.681	20.353.258	— 765.636	5.321	5.529	— 208	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	7.004.212	3.664	7.330.621	— 326.409	1.911	2.000	— 89	
Andaluzes.....	" "	1.083	4.000.259	1.083	3.623.209	+ 377.050	3.693	3.345	+ 348	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	28 "	777	1.435.563	777	1.500.297	— 64.734	1.847	1.930	— 83	
Lorca a Baza e Aguilas.....	28 "	168	640.442	168	722.819	— 82.377	3.812	4.302	— 490	





# 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 diligências que, para introduzir no nosso paiz 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, levava 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 riqueza 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 construídas 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 attrahir capitaes estrangeiros e para auxiliar qualquer empresa que se abalancasse a tentar a innovação, sem ser preciso lançar novos impostos.

O povo tinha acceitado sem grande repugnancia as contribuições creadas para estradas, porque comprehendia o proveito de poder andar por bons caminhos, livres de precipícios e de perigos, mas de certo não faria o mesmo quando lhe impothessem 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 systema resultavam para ricos e pobres, escreveu a seu primo instigando-a a advogar junto dos seus collegas no ministerio a construção 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 concorrência que lhe fazia a via maritima; mas que, julgando vantajoso fazer-se entre nós uma experiencia do novo systema 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 rápida 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'aquella praça.

Esta activa propaganda chamou a attenção de todos os que se occupavam 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 averiguações 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 incios, em 1844, até á nossa epocha, transcrevendo-os do *Commercio do Porto* que tambem amavelmente nos consentiu a transcrição.

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 construção queriam encarregar-se. Não podémos ver nenhum d'esses mappas; mas, pelas informações insertas na *Revista Universal Lisbonense*, de julho de 1845, reconhece-se que as linhas eram: uma que partia de Lisboa, seguia 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 thesouro 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 quaesquer communicações, mas tambem á construção de grandes edificios para o serviço do Estado, e com essa Companhia contractou o governo a execução de varias obras e entre ellas o caminho de ferro da margem do Tejo á fronteira de Hespanha.

Segundo o contracto que veiu a ser approved 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 construção 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 capitaes portuguezes os lucros que promettia essa linha internacional, abriu o governo concurso em outubro de 1845, por seis mezes, para receber propostas de quaesquer 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 ellas 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 a 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 opinião, 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 axiomático, respondeu-lhe: «Isto é impossi-



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

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

Pouco depois, em outubro, rebentava a guerra civil e as desastrosas consequências 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 occupar-se de viação, apparecendo novas propostas de capitalistas inglezes para a construção das linhas ferreas; mas um delegado d'elles, que veio a Lisboa, não chegou a emprestar coisa alguma e regressou a Londres em janeiro de 1851.

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

A. O.

## Diario da Manhã

Vae apparecer 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)

### ANEXO B

#### Desenvolvimento da conta de Exploração

##### Debito

Material circulante—Valor do existente.....	420:290\$015
Movéis 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:	
Trafego—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	
Ferías e despesas...	83:055\$875	196:649\$278
Direcção e serviços centraes—Vencimento do director, pessoal e despesas ..	31:020\$495	366:916\$004
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)...		374:310\$390
		<u>1.382:996\$745</u>

#### 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
	<u>1.382:996\$745</u>

#### 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.....	204:000\$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.....	216:000\$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\$031	1907-1908.....	870\$049
1896-1897.....	691\$043	1908-1909.....	802\$868
1897-1898.....	591\$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 augmento de 29,66 %.

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 174:000\$000 reis.

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

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

(Continua)

## ARREMATACÕES

### 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 incluído, no caderno de encargos das empreitadas de substituição de taboleiros metallicos annunciadas em 18 de fevereiro proximo passado, os comboios typos 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 prorogado até ao dia 7 do proximo mez de abril.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

**LISBOA G. Mahony & Amaral.**—Commissões, 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.ºs 4, 5, 6, e 7.

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

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

**PORTO Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits a 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.—Iluminação electrica.—Luxuoso pateo.—Sala de jantar para 200 pessoas.—Banhos.

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

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

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

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

Mais os de Cintra, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6	7 8	5 24
7 15	8 6	6 25
7 45	8 36	7 20
8 20	9 11	7 50
9 10	10 1	8 20
9 45	10 21	8 50
10 50	10 58	9 25
11 15	11 51	9 35
11 20	12 28	10 13
12 15	1 8	10 30
12 10	2 1	11 20
1 30	2 33	12 12
2 15	2 51	12 50
2 20	3 28	1 15
3 25	4 16	3 14
3 50	4 58	3 50
4 15	5 6	4 25
4 50	5 46	5 20
5 15	6 6	6 36
5 45	6 36	7 7
6 15	7 6	6 55
6 45	7 21	7 30
7 15	8 6	7 50
7 25	8 33	8 20
8 15	8 51	9 36
8 30	9 38	9 55
9 45	10 21	10 30
10 5	10 55	11 43
10 35	11 38	11 26
11 20	11 56	12 5
11 25	12 33	12 55
12 50	1 40	—
12 55	2 2	—

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
6 50	7 21	7 55
7 50	8 26	8 55
8 43	9 18	9 25
9 19	9 49	10 15
10 23	10 56	11 5
12 40	1 16	2 50
3 5	3 33	3 45
4 30	5 6	5 20
5 20	5 51	6 30
6 50	6 21	6 30
6 19	6 49	7 5
6 48	7 21	8 30
7 20	7 50	8 45
7 49	8 19	9 11 15
8 57	9 21	—
10 8	10 44	—

Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.
6 46	8	5 42
10 13	11 31	6 55
1 44	3 6	8 25
5 8	6 7	11 47
5 42	7 4	3 19
10 36	11 56	9
1 18	2 36	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 27	8 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 32	1 25	2 11
2 52	3 36	2 45	3 29
4 5	4 48	4 2	4 45
5 8	5 40	5 8	5 54
5 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	11 56	12 25
1 18	2 3	—	—

Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.
7 35	7 45	8 40
8 50	9 21	9 25
9 50	10 21	10 50

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

Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.
8 30	2 17	7 4
9 25	9 3	8 35
11 36	11 41	3 48
6 55	12 32	5 54
9 35	1 15	7 57

Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.
11 30	2 45	7 8
12 16	3 54	10 52

Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.
7 25	11 28	7 20
8 5	11 38	4 55
—	—	11 40

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R
5 8	7 20	10 5
—	—	12 25

Entrone	Pampilhosa	Alfarellos
3 22	3 50	9 32
—	—	12 30

Figueira	Porto	Figueira
7 20	12 58	11 29
—	—	5 12

Figueira	Coimbra	Figueira
2	3 50	7 22
6 30	8 15	11 8
10 20	9 12	3
11 25	12 9	4 50
12 5	1 3	7 30
2 5	4 45	11 39
5 40	8 17	—
8 33	10 25	—
10 50	12 20	—

Coimbra	Louza	Coimbra
5 25	6 54	7 10
12 20	1 43	2 50
4 48	6 3	6 18

Figueira	Alfarellos	Figueira
2	2 37	3 10
10 20	10 55	12 9
7 40	8 14	8 36
8 33	9 40	10 10
—	—	10 50
—	—	1 34

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

Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R
7 55	1	1 25
—	—	6 9

Lisboa	T. Vedras	Lisboa
5 54	8 44	6 55
—	—	10

Porto	Aveiro	Porto
7 4	9 10	6 5
10 17	12 47	11 8
11 29	1 21	11 27
2 24	4 51	7 10
6 56	9 25	9 39

Porto	Ovar	Porto
5 50	7 18	5 20
4 14	5 44	8
12 17	1 53	6 14

Porto	Beja	Porto
6 25	11 36	7 10
—	—	9 55

C. Branca	Evora	C. Branca
10 34	11 20	6
12 20	1 6	9 30
2 25	3 5	1 30
8 50	9 36	7
11 57	12 35	1 52

Porto	Montemor	Gadanha
11 52	12 20	10 15
8 22	8 50	7 25
8 40	12	10 25

Lisboa	Casa Branca	Beja
6 25	11 36	7 10
—	—	9 55

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

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.
11 36	7 10	7 50
11 36	9 5	8 30
a 5 2	10 10	a 11 59
aa Mad.	8 17	a 9 48
8 5	8	5 30

Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.
11 36	10 14	6 45
a 5 2	12 10	6 45
8 5	7 40	6 24

Entrone	T. das Var.	Entrone
6 44	11 35	7 9
—	—	12 43

Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.
11 36	11 50	4 55
8 5	10 2	5 43
9 35	—	3 45

Entrone	Guarda	Entrone
5	9 56	5 43
—	—	9 5

Setil	Vendas Novas	Setil
5 40	9 30	6 20
9 16	11 4	12 7
6 45	10 21	7 32

### BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
7 40	9 46	4 30
2 50	4 54	10 50
8 10	10 5	5 30

Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.
10 40	4 58	2 15
a 2 52	7 55	10 6
11 15	8 38	a 2 26

Pampilh.	Guarda	Pampilh.
5	12 54	4
—	—	10

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

### SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
1	1 35	8
g 11 30	12 10	10 25
h 1	1 40	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
6 25	8 32	8 10
8 10	9 45	0 50
11 30	12 55	12
2 35	4 18	5 15
4 30	5 51	7
6 5	7 45	9 15
8 40	10 30	—

Lisboa	Aldegallega	Lisboa
9 10	10 45	7 37
11 30	1	12
2 35	4 20	3 15
6 5	7 47	4 50
8 40	10 30	9

Lisboa	Evora	Lisboa
9 10	1 6	1 52
4 30	9 36	9 30
8 40	12 35	1 30
—	—	7

Gadanha	Montemor	Gadanha
11 52	12 20	10 15
8 22	8 50	7 25
8 40	12	10 25

Lisboa	Casa Branca	Beja
6 25	11 36	7 10
—	—	9 55

C. Branca	Evora	C. Branca
10 34	11 20	6
12 20	1 6	9 30
2 25	3 5	1 30
8 50	9 36	7
11 57	12 35	1 52

Porto	Regoa	Porto
5 25	10 32	4
7 4	11 45	5 8
—	—	12 17

Porto	Penafiel	Porto
5 15	7 2	4 52
10 30	12 15	7 53
—	—	9 48

Porto	Marco	Porto
10	12 39	2 13
—	—	4 52

Porto	Tua	Porto
3 55	8 23	6 26
—	—	—





Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

# AVISO AO PÚBLICO

A partir de 1 de Abril de 1914, o mínimo 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, porém, 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 CAÇA

A partir de 1 de abril de 1914, o mínimo 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 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.

Porto, 26 de fevereiro de 1914.

D. n.º 875

Exp. T. n.º 936

O Engenheiro Director

*F. de Figueiredo e Silva*