

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

R E V I S T A Q U I N Z E N A L

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

S U M A R I O :

A linha de Oeste e o novo horário, por CARLOS D'ORNELLAS. — Inauguração do Caminho de Ferro de Benguela. — O grande desenvolvimento da rede ferroviaria na Turquia, por CALADO RODRIGUES. — Revisão do Decreto 15.829 sobre concessões. — Vidé annexos neste numero paginas 195 e 196. — Linhas estrangeiras. — Os nossos mortos.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre).	30\$00
Estrangeiro . (ano) £	1.00
Espanha (>) pesetas.	35.00
França (>) francos.	100
Africa (>)	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

A LINHA DE OESTE
E O
NOVO HORARIO

EM virtude da modificação que sofreu o novo horario de verão, os comboios da linha de Oeste, na sua maioria, passaram desde o dia 1 do corrente, a ter o seu terminus na estação de Alcantara-terra.

No proprio dia em que entrou em vigor o referido horario o auctor destas linhas que sahira de Lisboa-Rocio no comboio de Cintra 1329 que tem ligação com o 205 que segue para a linha de Oeste, bem como os distintos engenheiros que acompanhavam o mesmo comboio, foram insultados por alguns passageiros da linha de Oeste e devido á intervenção pacifica d'outros salvou-se de ser agredido um factor da estação do Cacem que com ordem e disciplina fazia o seu serviço habitual não se salvando porém de receber insultos imerecidos.

Repudiando os insultos que foram dirigidos pelos referidos passageiros, na mesma estação, á minha pessoa e á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que, nada tem que vêr com o *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro*, só temos a lamentar o sucedido.

Quanto á carta que recebemos assignada por doze passageiros da linha de Oeste, sentimos ter que informar que a não podemos publicar pois a falta de espaço nos impede de o fazer, e mesmo que assim não fosse, a mesma não está em condições de ser publicada.

Quanto á ideia que recebemos para a supressão do comboio 1316 que sai de Queluz apóz a ligação do 200 e de este seguir directamente de Queluz a Lisboa-Rocio, com paragem em todas as estações, nada podemos dizer por não ser das nossas atribuições, e limita-mo-nos sómente a informar que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está tratando de beneficiar, quanto possivel, a linha de Oeste, não deixando por isso de empregar todos os esforços para continuar o descongestionamento de comboios na estação de Lisboa-Rocio.

CARLOS D'ORNELLAS.



General Machado

PORTUGAL ERGUEU
MAIS UM GRANDE PADRÃO
DE GLORIA
NA SUA VIDA COLONIAL



Sir Robert Willians

COM A

INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

E MARCOU O SEU LOGAR PRIMACIAL
NESSA SOLENIDADE DE CONFRATERNI-
SAÇÃO COM A INGLATERRA E A BELGICA

UM dos factos mais notáveis da nossa historia colonial dos ultimos anos foi, sem duvida, a inauguração do caminho de ferro de Benguela que teve logar com grande brillantismo no dia 11 do mez corrente.

Da interessante e esplendidamente impressa e ilustrada publicação intitulada *Caminho de Ferro de Benguela — Notas sobre a construção deste Caminho de Ferro e seu grande valôr para o desenvolvimento da Africa do Sul e Central*, extraímos as notas que seguem, relativas a esse grande empreendimento de que, sem duvida, resultarão enormissimos beneficios para a nossa acção colonial.

Das cinco partes do mundo a Africa tem sido a ultima a receber a civilisação cujo avanço os grandes desertos do Sahará e da Lybia, verdadeiros oceanos de areia que de oeste a leste, ao norte dela se estendem, interceptaram, atrazando a sua penetração para o Centro e para o Sul.

Aqueles desertos não ofereciam incitamento a qualquer grande industria que, como bem preconizou Livingstone, teria sido o meio de levar a civilisação á Africa; e a demonstrá-lo vieram as descobertas mineiras de Kinberley, do Rand, da Rhodesia, seguidas da que talvez possa ser considerada a maior de quantas se tem feito, a dos jazigos de cobre da Katanga.

Pêrtence aos Governos como um dever de boa administração a construção de estradas e de pontes; mas as descobertas de minas, exigindo para essas facilidades de transportes que ponham os produtos em contacto com os mercados mundiais, conduzem por sua vez á execução dos grandes planos de Caminhos de Ferro, quer prolongando os existentes, quer construindo linhas novas, quando aqueles já não garantem uma economica saída para o mar.

A grande linha ferrea que saíndo da Cidade do Cabo e

seguido atravez da Africa central se dirige ao Cairo deixou de ser uma possibilidade remota; mas o seu prolongamento por successivos lances tem obedecido ás exigencias do desenvolvimento industrial das regiões servidas por esse Caminho de Ferro.

No entanto, á medida que a construção do Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo proseguia em direcção do norte, a distancia entre o seu terminus e o mar aumentava. E assim as regiões mineiras, no interior, reconhecendo que o Cabo da Boa Esperança já não poderia fornecer-lhes uma economica passagem para o mar, viram-se forçadas, cada uma por sua vez, a procurar outras vias de comunicação.

Felizmente a estrutura da Africa permitiu a realização destes objectivos. Lourenço Marques e Durban forneceram uma saída para o Rand; e, enquanto os campos da Rhodesia exportam os seus productos pela Beira, a Katanga poderá exportar o seu cobre, aos milhares de toneladas, pela Baía do Lobito, graças á construção do Caminho de Ferro de Benguela.

Este Caminho de Ferro, que é o mais recente dos complementos existentes á via principal do Cabo ao Cairo, proporciona á Katanga uma economica saída para os mercados do mundo e muito concorrerá para facilitar o rápido desenvolvimento industrial d'Angola e dos distritos da Africa Central que lhe são visinhos. Alem da manifesta economia no custo dos transportes que directa ou indirectamente affectam o custo da produção, o Caminho de Ferro de Benguela assegura o fornecimento essencial de combustivel e outros productos necessarios a esses distritos, no caso de qualquer acidente no Caminho de Ferro da Rhodesia, de greves nas minas de Wankie ou de outra contingencia semelhante.

O melhor carvão do Paiz de Gales chegará agora á Katanga por um preço insignificante, em nada ou pouco superior ao custo do combustivel de Wankie, ao qual é manifestamente superior.

E' muito difficil desde já prever com segurança o efeito geral que a construção desta linha poderá produzir nas vias de comercio existentes em Africa; mas basta considerar que

ela coloca muitas regiões em ligação com um porto na costa ocidental, a Baía do Lobito, que está alguns milhares de milhas mais perto dos portos Europeus do que os portos que actualmente os servem, para se avaliar a influencia que ela virá a exercer.

Todavia, á medida que o desenvolvimento destes territorios se acentuar, todos os sistemas de Caminhos de Ferro em Africa, serão beneficiados pelas crescentes exigencias de facilidades de transportes.

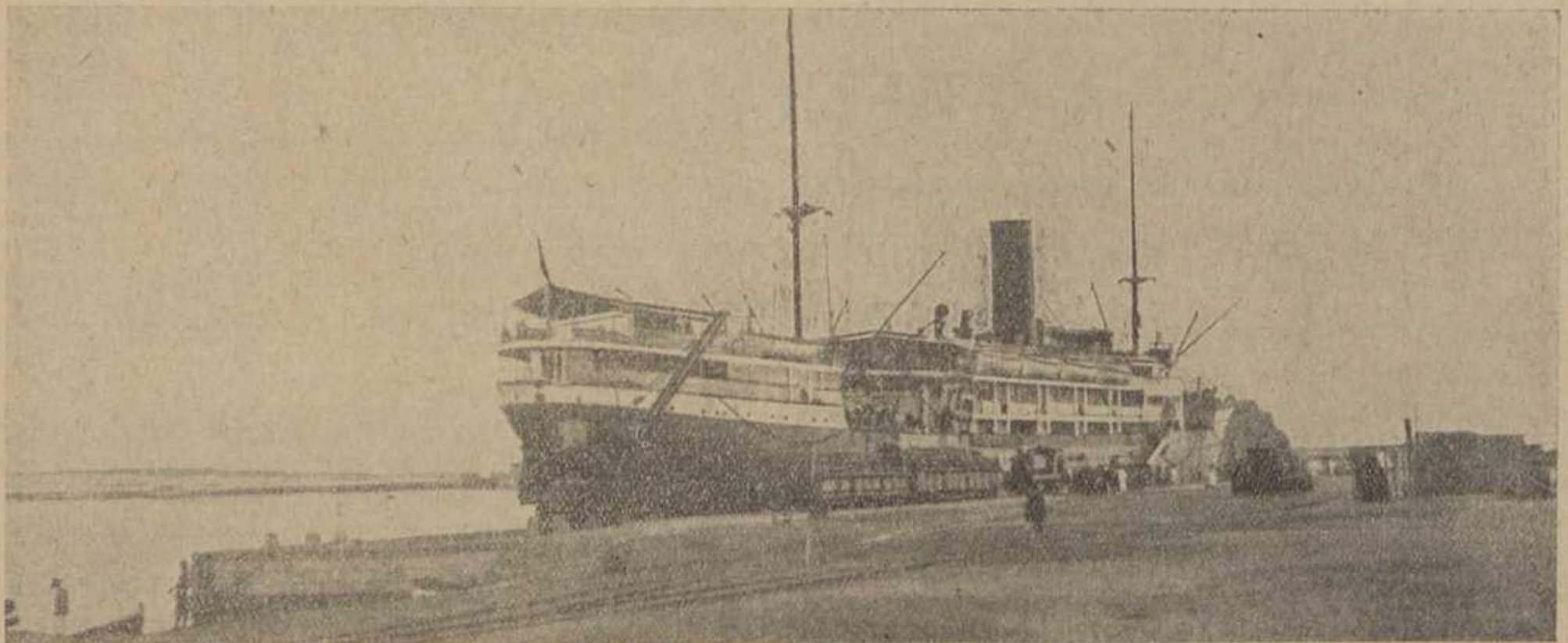
A concepção do Caminho de Ferro de Benguela e o desenvolvimento da Baía do Lobito são devidas a um escocês, Sir Robert Williams, a quem foi conferido o titulo de «Baronet» em 1923 pela sua acção no desenvolvimento da Africa durante os ultimos 50 anos.

Foi Williams quem descobriu os jazigos de cobre na Katanga e que prolongou secção do Caminho de Ferro do Cabo ao Cairo, desde Broken Hill até ao Congo Belga, alcançando por conseguinte para os produtos da Rhodesia o valioso mercado da Katanga e creando trafego para os seus Caminhos de Ferro.

Felizmente Robert Williams escolheu a Baía do Lobito, magnifico porto natural, situada aproximadamente 50 kilometros ao norte de Benguela.

O porto é formado por uma lingua de areia correndo paralelamente á costa escarpada da terra firme, com a extensão de 5 kilometros aproximadamente e com a largura média de 400 metros, que limita uma area de cêrca de 4 milhas quadradas, de aguas profundas, capaz de servir de ancoradouro ás maiores esquadras. Nesse porto as marés não se fazem sentir e os maiores navios podem com todo o tempo demandar o seu abrigo completamente protegidos contra as tempestades. Os fundos permitem que mesmo os navios de grande tonelagem possam chegar-se a alguns metros apenas da terra. Quando o tenente da Marinha de Guerra Inglesa Cecil Learmouth foi mandado pela Tanganyika Concessions fazer as primeiras sondagens na Baía, na restinga do Lobito não existiam mais do que algumas cabanas de pescadores.

Estando a Katanga a uma distancia de 2.470 milhas do Cabo da Boa Esperança, a nova via de comunicação encurtaria mais de 1.200 milhas o trajecto por terra, ao passo que ficando a



O vapor «Angola» atracado ao caes do Lobito

Sem aquella descoberta o terminus dessa linha ferrea poderia ter ficado em Broken Hill até hoje, como um membro atrofiado por falta de exercicio, visto que o seu extremo estaria paralisado á mingua do trafego; assim, e pelo contrario, desde o inicio as minas de cobre da Katanga contribuíram aproximadamente com 14.000.000 Libras para as receitas das Companhias de Caminhos de Ferro, dos navios e das carvoeiras de Wankie, á custa do trafego do cobre e do combustivel por eles transportados.

Sir Robert Williams compreendeu imediatamente a imperiosa necessidade para o desenvolvimento dos minerais da Katanga de assegurar uma comunicação com o mar mais curta e directa do que a que lhe era facultada pela linha principal do Cabo ao Cairo ou pelo ramal que a Beira poderia fornecer. E pelo estudo do Mapa dessas regiões concluiu que tal linha de comunicação teria que estender-se na direcção ocidental atravez dos jazigos de cobre, pela divisoria do Congo-Zambeze até qualquer ponto da costa do Atlantico na Colonia Portuguesa de Angola. A linha efectivamente teria que seguir a antiga estrada comercial do interior ao ocidente que terminava em Benguela, cidade fundada pelos portugueses ha 400 anos e noutros tempos notavel pela sua actividade comercial. Mas Benguela tem sómente uma enseada e era manifesto que com tais condições nunca poderia satisfatoriamente servir de testa na Costa Ocidental a uma linha ferrea destinada a dar vazão a um trafego de milhares de toneladas.

Baía do Lobito 1.450 milhas mais perto da Europa, reduziria proporcionalmente o caminho maritimo relativamente á cidade do Cabo.

Enquanto se procedia ao trabalho de unir o Oceano Atlantico com Katanga por um Caminho de Ferro, a exportação dos minérios fez-se pelo porto da Beira na Costa Oriental, a 1.800 milhas da Katanga; mas desde que se estabeleça a ligação pelo Caminho de Ferro de Benguela, a Katanga e as minas ocidentais encontrar-se-hão apenas ás distancias de 1.200 e 1.000 milhas, respectivamente, da Baía do Lobito da qual a viagem maritima para a Europa será ainda muito mais reduzida em confronto com aquele porto.

Como o trajecto da Katanga a Benguela se efectua em parte atravez do Congo Belga e em parte por territorio português, Sir Robert expoz primeiramente o seu plano ao Rei Leopoldo. Tendo obtido a seu acôrdo e a promessa da sua cooperação encetou seguidamente negociações com o Governo Português, do qual obteve a concessão por 99 anos, a contar de 23 de Novembro de 1902, para construir e explorar uma linha ferrea partindo da Baía do Lobito até á fronteira Oriental d'Angola, perto do paralelo 12º 5', com o direito de construir e utilizar tambem uma ponte cais privativa.

O Contrato de Concessão, incluindo o direito á construção de ramais, foi aprovado por Decreto de 28 de Novembro de 1902, tendo-se formado a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, com um capital de 3.000.000 Libras para realizar

esse projecto. Desse capital, 90 por cento foi subscrito pela Tanganyika Concessions Ltd., e 10 % constituem a participação gratuita do Estado Português.

Os Estatutos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, foram aprovados por Decreto de 25 de Maio de 1903 e foram registados no Tribunal do Comercio em 28 de Maio de 1903 por escritura publica de 25 de Maio de 1903.

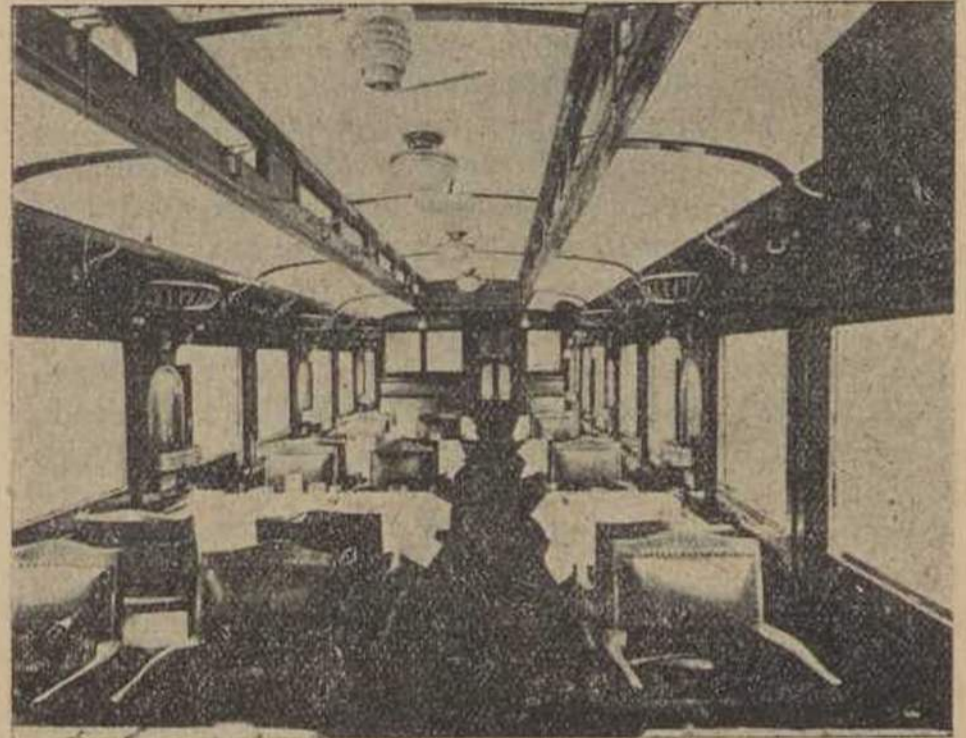
A bitola do Caminho de Ferro de Benguela é de 1^m. 067, igual portanto á da linha ferrea do Cabo ao Cairo. Atravessa a Provincia de Angola na direcção Este Oeste numa extensão de 1.347 quilómetros.

A sua construção apresentou muitas dificuldades de engenharia devido á topografia da região atravessada.

Subindo através das montanhas e gargantas apertadas, chega a uma altitude de 1.935 metros nos primeiros 320 quilómetros a partir do Lobito e finalmente alcança a uma altitude de 1.854 metros o grande planalto de Angola. Continua então o seu trajecto para o Oriente através da divisoria dos Rios Congo e Zambeze até que atinge a fronteira do Congo Belga no Rio Luao. Os carris são d'aço com 10 metros de comprimento pezando 27 kilos e assentes em travessas tambem d'aço.

As obras da construção começaram no 1.º de Março de 1903.

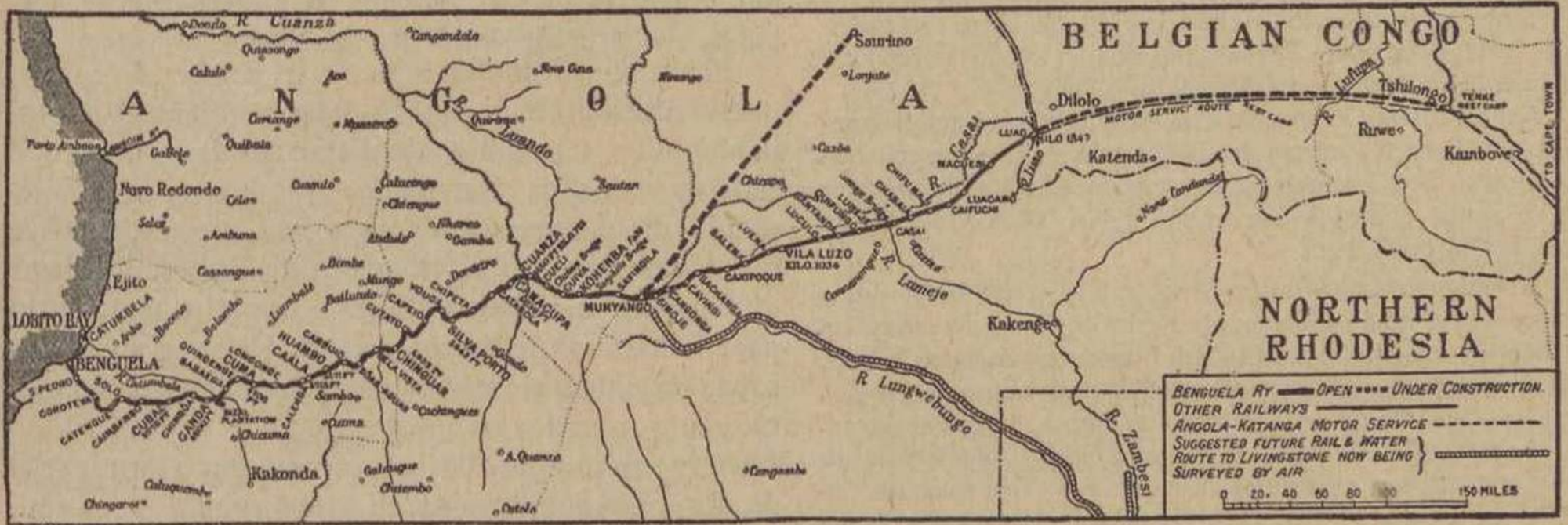
De Lobito a linha dirige-se para o Sul ao longo da costa onde existem extensas plantações de palmares e de cana de assucar, em direcção a Benguela, atravessando o Rio Catum-



Interior do Salão Restaurante

Governador do Distrito, os Tribunais, e o Hospital Militar, e onde ainda se apruma uma antiga fortaleza. E' considerada bastante saudavel.

Seguindo o vale de Coroveta a linha atravessa o rio por nove vezes, e assim continua salvando rios, rodeando precipi-



Mapa do Caminho de Ferro de Benguela

bela por uma ponte de aço de 66 metros de largura que foi inaugurada em Março de 1905.

Benguela é uma cidade com 4.000 habitantes, possuindo bons edificios entre os quais se destacam a residencia do

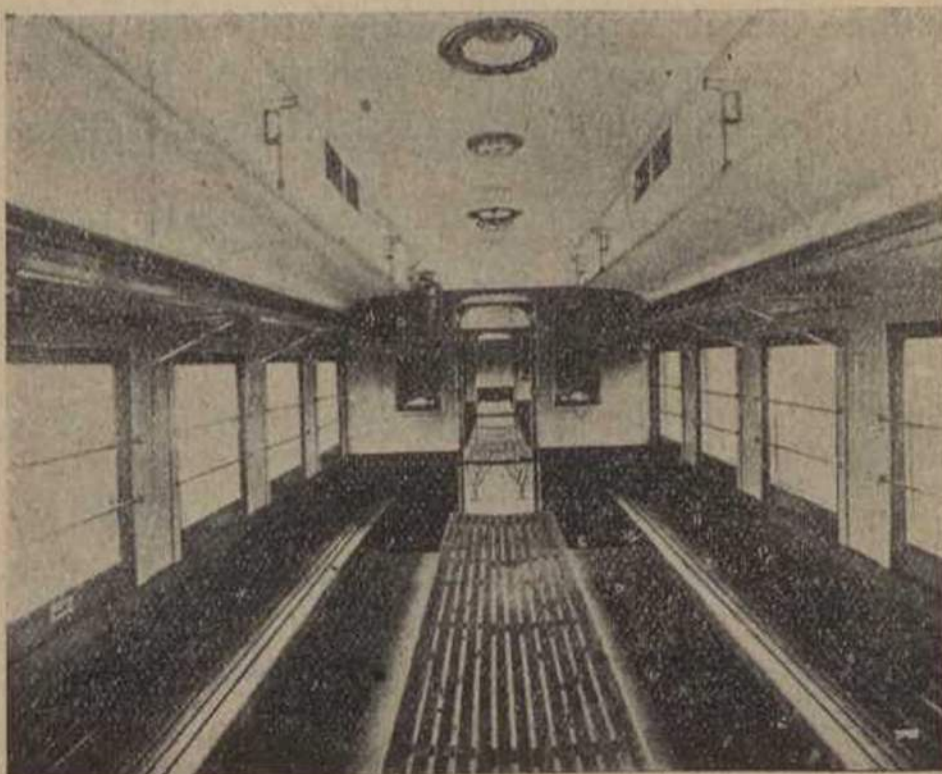
cios, evitando o vale de Catengue muito arborizado, descendo uma outra vez, mas subindo sempre no seu longo trajecto gradualmente para Cubal a uma altitude de 907 metros, onde o algodão, o milho, o trigo e o arroz são largamente cultivados.

Em 1908 foi a linha aberta á exploração até ao Cubal, Klm. 197; e nas proximidades do fim desse ano a firma Pauling & Co, foi encarregada, por contracto, de continuar a construção até Cuma (Klm. 322), importante centro comercial. Nesta secção a linha sobe rapidamente e atinge a altitude de 1.400 metros através uma bela região esplendidamente adaptavel á criação de gado e á agricultura.

Fez-se depois o segundo contracto com a firma Pauling & Co. para a construção desde o Cuma até ao sopé do Monte Lepi (Klm. 360), secção esta que foi aberta á exploração em 31 de Julho de 1911.

Em 19 de Dezembro de 1911 fez-se um novo contrato para a construção pe 163 kilometros de linha em duas secções; a primeira até Huambo (klm. 426), e a segunda do Huambo a Chinguar, (klm. 519). A primeira secção passando na maior altitude da linha, na Portela do Lepi, a 1.854 metros acima do nivel do mar, foi aberta á exploração em 21 de Setembro de 1911.

O Huambo está destinado a tornar-se um centro importante desde que a Séde da Direcção do Caminho de Ferro seja para ali transferida, o que se fará logo que estejam con-



Interior duma carruagem de 3.ª classe

cluidas as necessarias acomodações. O Governo Geral tem tambem a intenção de ali estabelecer a sua Séde.

A linha chegou ao Chinguar em 1913 sendo aberta á exploração em 18 de Outubro desse ano.

Devido á declaração da guerra, que entre varios contratempos ocasionou que um carregamento de carris embarcado em um navio que se refugiou num porto Brasileiro ali ficasse retido até que essa nação se ligou com os aliados, a construção ficou suspensa durante alguns anos tendo recommçado apenas em 1920. Nessa época ainda os materiais eram dificeis de obter e portanto o progresso foi vagozoso. Silva Porto (quilometro 627) só foi alcançado nos fins de 1925, sendo esta secção da linha aberta á exploração em 31 de Janeiro de 1924.

Entretanto, apesar daquelas dificuldades, a firma Pauling and Co. continuou a construção entregando á Companhia em Setembro de 1925 a Secção até ao Quanza (kilometro 725).

A linha depois de atravessar o rio Quanza por uma ponte de ferro de 160 metros de comprimento, que tambem dá serventia a carros, automoveis e peões, passa atravez do Vale do Cuiva na devisoria dos rios Quando e Quanza atingindo a divisoria do Zambeze que segue até chegar á antiga fronteira entre Angola e o Congo Belga ao kilometro 1.234, com a altitude de 1.087 metros.

Nesta secção de 527 kilometros ha 26 Estações e 26 pontes das quais as mais importantes são a do Quanza, atraz referida, e a do Quiva com 80 metros de comprimento variando as outras entre 20 e 40 de comprimento. De entre estas convem destacar a ponte sôbre o Rio Kuelli (kilometro 746) e a ponte sôbre o Rio Lumeji (kilometro 1.134).

Apezar destes obstaculos, a linha chegou á antiga fronteira em 27 de Novembro de 1927, tendo sido feita a construção á razão de 1 kilometro e algumas vezes 1 klm. e meio por dia, e sendo aberta á exploração até ao kilometro 1.156 no dia 1 de Março de 1928.

A antiga fronteira entre Angola e o Congo Belga era o terminus original do Caminho de Ferro de Benguela; mas, em virtude de um contrato feito em Loanda em Agosto de 1927, a Governo Belga cedeu a Portugal 3.000 kilometros quadrados aproximadamente do seu territorio no Congo. Esta transferencia de territorio fez recuar a fronteira Congo Angolense para Leste 100 kilometros aproximadamente e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela continuou a construção da sua linha até á nova fronteira, sendo proporcionadamente reduzida de 640 para 540 kilometros a secção em territorio Belga.

A linha chegou á nova fronteira, que será atravessada por uma ponte internacional sobre o Rio Luao, em 28 de Agosto de 1928. A construção desse ponto para diante está sendo feita com grande actividade pela Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga, afim de se completar a ligação entre a testa do Caminho de Ferro de Benguela e a linha principal do Cabo ao Cairo, em Tshilongo, em harmonia com os termos do acordo de cooperação entre os caminhos de ferro aprovado pelo Rei Leopoldo.

Como já dissemos, o acto da inauguração revestiu-se dum grande brilhantismo de que dá ideia o relato que segue:

O comboio chegou a Luau, na fronteira, ás onze horas do dia 11, precisamente á tabela, depois de quarenta e seis horas de marcha.

Durante o percurso, nas estações embandeiradas foram prestadas honras militares, ouvindo-se canticos patrioticos por orfeons de indigenas, que os missionarios ensaiaram.

A' chegada a Luau os convidados eram aguardados pelo governador da Katanga, primeiro ministro

da Rodesia e representantes do governo da União Sul Africana.

Entre a assistencia viam-se numerosas senhoras, tendo sido feitas aos visitantes calorosas manifestações.

Depois do desembarque foi descerrada uma lapide de bronze, colocada num rochedo em frente do rio Luau e na qual se encontram inscritas as datas da concessão, formação da companhia, começo da construção e inauguração.

Em seguida foi lido o auto da inauguração, sendo a leitura feita precisamente na fronteira oriental luso-belga, na margem esquerda do rio Luau, junto da ponte internacional.

O almoço realizou-se num local muito pitoresco, junto á margem do rio.

Presidiu o sr. ministro das Colonias, que tinha á sua direita o duque de Connaught e á esquerda o sr. Filomeno da Camara. Do outro lado, em frente, estava madame Borges de Sousa. A' direita do sr. Bacelar Bebiano sentava-se a esposa do governador de Katanga e á esquerda a esposa do primeiro ministro da Rodesia. Ao almoço assistiram, em logar de honra tambem, o governador de Katanga e o primeiro ministro da Rodesia.

Falou, em primeiro logar, o sr. Borges de Sousa, presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, que saudou todos os convidados que honraram a cerimonia da inauguração com a sua presença. Disse que foi no cerebro privilegiado de Robert Williams que nasceu a ideia de traçar o caminho mais curto para o transporte do minerio de Katanga até á Europa, seguindo a antiga via comercial das caravanas. O plano ousado levou-o a pedir a concessão ao Govêrno português. E, para comemorar a terminação da obra, encontravam-se ali todos reunidos no centro do continente africano, regosijando-se os convidados, decerto, com a conclusão duma das mais formidaveis emprezas que ao homem tem sido dado conceber.

Salientou a importancia dos serviços prestados ao desenvolvimento da provincia de Angola pelo caminho de ferro que foi construido sem o mais pequeno encargo para o govêrno português.

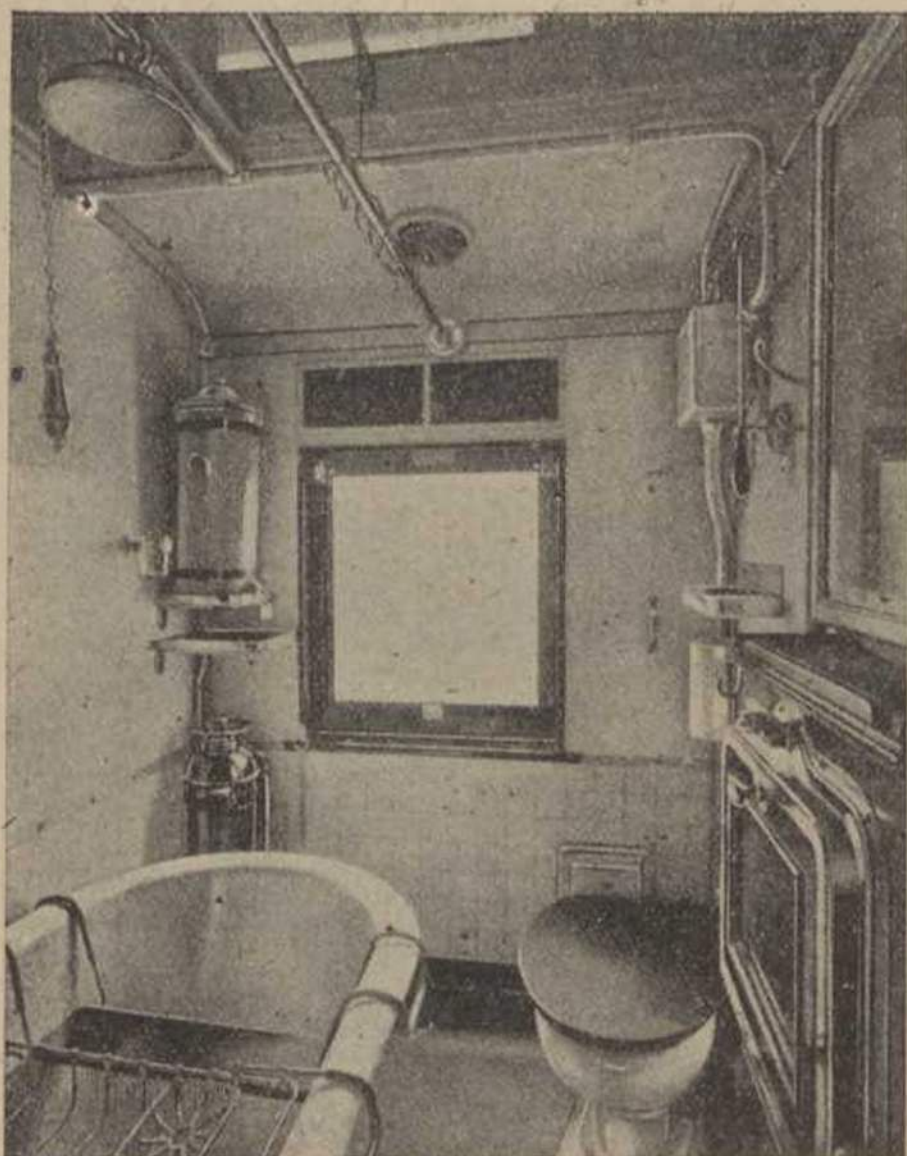
Dirigiu saudações calorosas a Robert Williams, que um dia disse:

— «A nossa politica é a reter nas mãos dos ingleses o que é inglês, nas mãos dos portugueses o que é português e nas mãos dos belgas o que é belga».

Ele triunfou de todas as dificuldades, algumas das quais pareciam insuperaveis.

Prestou homenagem á memoria do general Machado, colaborador de Williams, e cujo nome figurará nas paginas da nossa historia colonial.

Referiu-se á satisfação que sentia por ver presente na cerimonia o filho do general Machado, comandante Alvaro Machado, que tanto tem sabido honrar a memoria de seu pai!

Interior da casa de banho duma carruagem de 1.^a classe

Agradeceu o apoio dispensado pelos governos e a presença do ministro das Colónias, facto unico na vida de todas as companhias coloniais. Agradeceu por fim a presença de Filomeno da Camara e do duque de Connaught.

Falaram, em seguida, os representantes da Sociedade de Geografia, Associação Industrial de Lisboa, imprensa de Angola, Associação Comercial do planalto de Benguela e da Associação dos Engenheiros, exaltando todos a importancia e significado da conclusão do caminho de ferro.

O governador de Katanga, em nome do governo belga, saudou o ministro das Colonias pela feliz conclusão do caminho de ferro, associando nas suas saudações, todos os que colaboraram na realização de tão vasta empresa.

Disse que a visita do ministro á Katanga é uma grande honra para o Congo Belga, assegurando aos convidados um acolhimento conforme com os sentimentos de amizade que os belgas nutrem por Portugal. Salientou a importancia que para a economia do continente africano tem o novo caminho de ferro.

O sr. Williams afirmou-se um verdadeiro amigo de Portugal e dos portugueses. Agradeceu ao governo português a honra de o ter condecorado com a Comenda de Cristo, tendo usado as respectivas insignias pela primeira vez no banquete do Lobito.

Fez a historia do caminho de ferro, como conseguiu obter a concessão por intermedio do marquês do Soveral e o auxilio importante que lhe prestou o grande português general Machado.

Sente-se feliz por ver que a realização do seu projecto contribuirá para o desenvolvimento de uma vasta região que pertence ao mais velho aliado do seu pais.

Salientou a importancia da ligação do caminho de ferro de Benguela com o resto da vasta rede ferroviaria da Africa. Desde a sua chegada a Africa, em 1891, tem advogado a necessidade da continuação do caminho de ferro como o mais seguro meio de introduzir a civilização no continente negro.

O caminho de ferro de Benguela terá o seu quinhão no movimento progressivo da civilização africana.

Terminou associando sua esposa á grande alegria que o pessiua, pelos encorajamentos que dela sempre recebeu. O Caminho de Ferro de Benguela é a resultante da cooperação amigavel de Portugal e da Inglaterra e da generosa hospitalidade com que os portugueses sempre receberam aqueles que veem trabalhar nas suas colonias.

Citou o Brasil como exemplo de colonização portuguesa e disse que em toda a Africa se encontram vestigios de exploradores portugueses. Levantou a sua taça pelas prosperidades de Angola.

O sr. Filomeno da Camara afirmou a imperecível gratidão da provincia por todos os que contribuíram para que a construção do caminho de ferro de Benguela pudesse ser levada a bom termo.

Agradeceu em nome da colonia a presença do duque de Connaught e manifestou a sua profunda admiração por Williams, dizendo que aquela festa lhe era dedicada. Levantou a sua taça pelo soberano belga.

O ministro das Colonias disse que a inauguração do caminho de ferro marca uma data notavel na historia de Angola. O facto de o govêrno português se fazer representar na cerimonia significa a importancia que Portugal liga a este empreendimento. Pôs em relêvo o significado de importancia do duque de Connaught cuja amizade por Portugal ficou bem marcada quando da sua passagem pelo governo geral da União Sul-Africana.

Enalteceu o formidavel empreendimento de Williams que procedeu sempre de maneira a ser considerado um grande amigo de Portugal. Isto demonstra que Portugal recebe de braços abertos todas as iniciativas nacionais e estrangeiras desde que



Estação de Benguela

se apresentem com lealdade e com sincero espirito de colaboração.

Historiou a chegada dos exploradores portugueses ás minas de Katanga e as *demarches* efectuadas para conseguir a concessão do caminho de ferro.

Logo que se conclua a parte da linha que passa por territorio belga ficará realizado o primeira transafricano, ligando os portos portugueses do Lobito e da Beira.

Afirmou que se apenas uma parte relativamente pouco consideravel do capital da Companhia esta subscrita em Portugal, lhe é grato registrar que é com o trabalho de uma maioria enormissima de portugueses que o caminho de ferro se tem feito e a sua exploração se mantem.

Disse que da execução que se está realizando resultará uma propaganda util e três importantes colonias portuguesas. Terminou, afirmando que a festa não podia deixar de ser a apoteose de Williams. Bebeu pelo duque de Connaught, governador de Katanga e prosperidades do caminho de Ferro.

O duque de Connaught agradeceu as referencias que lhe haviam sido feitas, dizendo que, quando governador da União mantivera sempre as melhores relações com portugueses.

Os convidados belgas e ingleses regressaram ao

Lobito, e os portugueses seguiram, de automovel, para a travessia do Congo Belga.



Caminho de Ferro de Benguela



REVISTA INSULAR E DE TURISMO

SAI NO PROXIMO DIA 1 DE JULHO O NÚMERO ESPECIAL QUE A REVISTA INSULAR E DE TURISMO DEDICA À EXPOSIÇÃO DE

:: :: SEVILHA :: ::

O GRANDE DESENVOLVIMENTO
DA
REDE FERROVIARIA
NA TURQUIA
E AS
REFORMAS AUDACIOSAS
DE
MUSTAPHÁ KEMAL

OLHANDO para a primeira gravura que acompanha este artigo não se lhe encontra nada de notavel. E' o retrato dum homem de aspecto banal.

Na nossa imaginação tanto poderá ser um comerciante gosando o seu domingo junto da sua casita dos arredores de Lisboa, sem que o repouso lhe tire da fisionomia a preocupação dos negocios, como poderá sêr um empregado publico modesto ou um empregado ferroviario em folga, aguardando que lá de dentro da casita modesta, o chamem para o almoço. Tem um ar de boa pessoa e a afeição que se lhe deve supôr pelos cãesitos que estão junto dele serve de confirmação á sua bondade. Nada, pois, de notavel, nos aspectos da gravura. Tudo é comum; tudo é banal. O homem; os cães; o que se vê da casa, sem qualquer nota de luxo. Um homem que veste e se senta como qualquer outro homem; três cães que se deitam e se levantam e se conservam de pé como quaisquer outros cães; uma porta modesta que se abre como qualquer outra porta modesta e que nos dá a impressão de que dentro da casa se desenrolam placidamente as scenas modestas de todas as vidas placidas.

E, no entanto, pôde ser, e certamente será, que os três cães, sejam como todos os outros cães; que a casa seja como todas as outras casas modestas. Mas o homem é que não é como todos os outros homens. Não é um comerciante gosando o seu domingo, não é um modesto funcionario publico ou empregado ferroviario, gosando placidamente a sua folga. E' alguém cujo nome sôa pelo mundo e especialmente pelo Oriente como um dos mais audaciosos reformadores de todos os tempos.

E' Mustaphá Kemal Pachá.

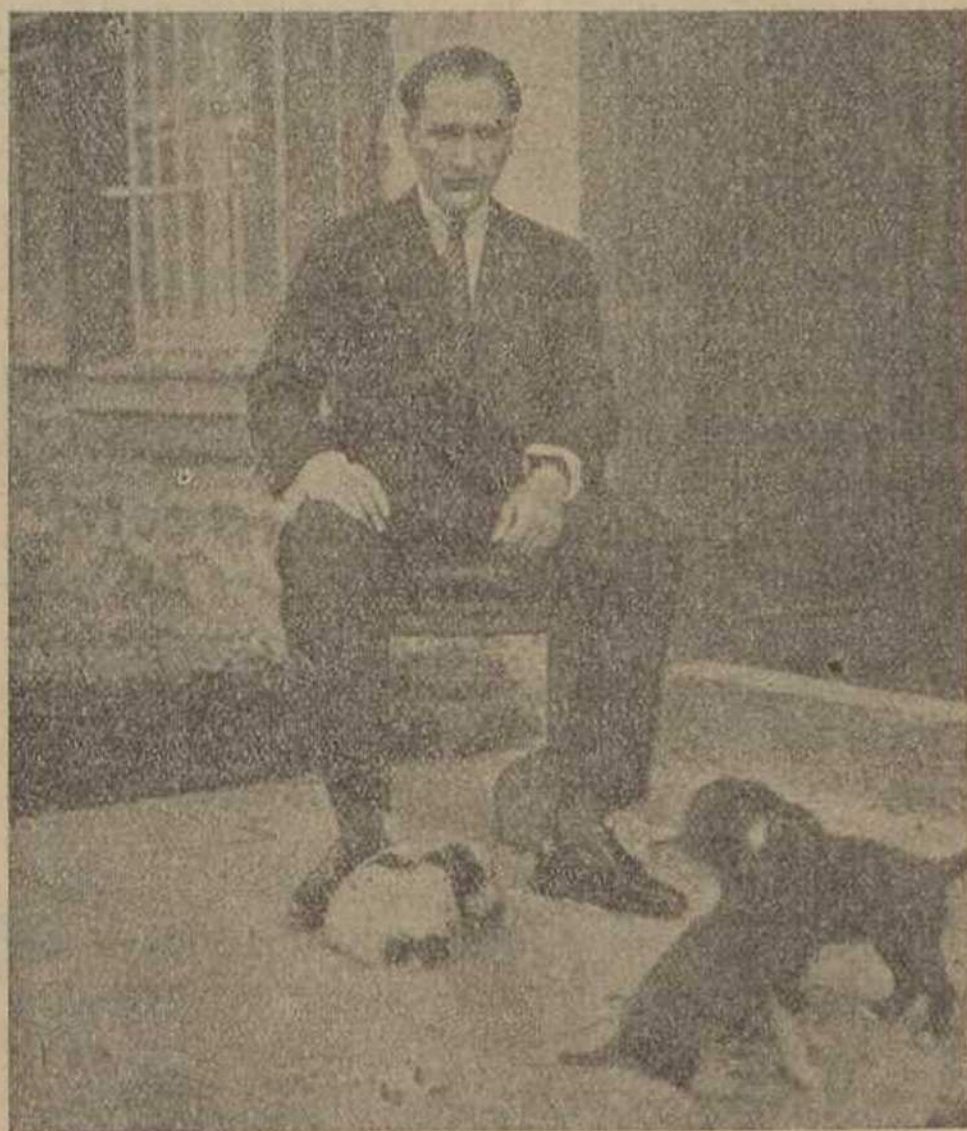
Os contractos recentemente feitos pelo governo turco com uma companhia americana para o desenvolvimento dos caminhos de ferro e dos portos constituem factos dos mais importantes entre a longa sé-

rie de reformas com que Mustapha Kemal tem modificado radicalmente a vida da Turquia.

Paralelo para estas modificações profundissimas, só o podemos encontrar olhando a Russia no reinado de Pedro o Grande, ou o Japão nos tempos que se seguiram á abertura dos portos ao commercio estrangeiro.

A transferencia da capital da Turquia de Constantinopla, na Europa, para Angora, na Asia; a deposição do sultão e a expulsão do califa; a substituição do fêz pelo chapéu de côco; a supressão dos harems e dos veus das mulheres; a instituição do divorcio, a adopção do código civil suíço, do código penal italiano e do código commercial suíço-germanico; a separação da religião e do estado; tudo isto é alguma coisa cuja audacia só pode ser bem compreendida por quem conhecesse, directamente ou por estudo, a Turquia de antes de Mustaphá Kemal.

O novo espirito revelado e creado por estas auda-

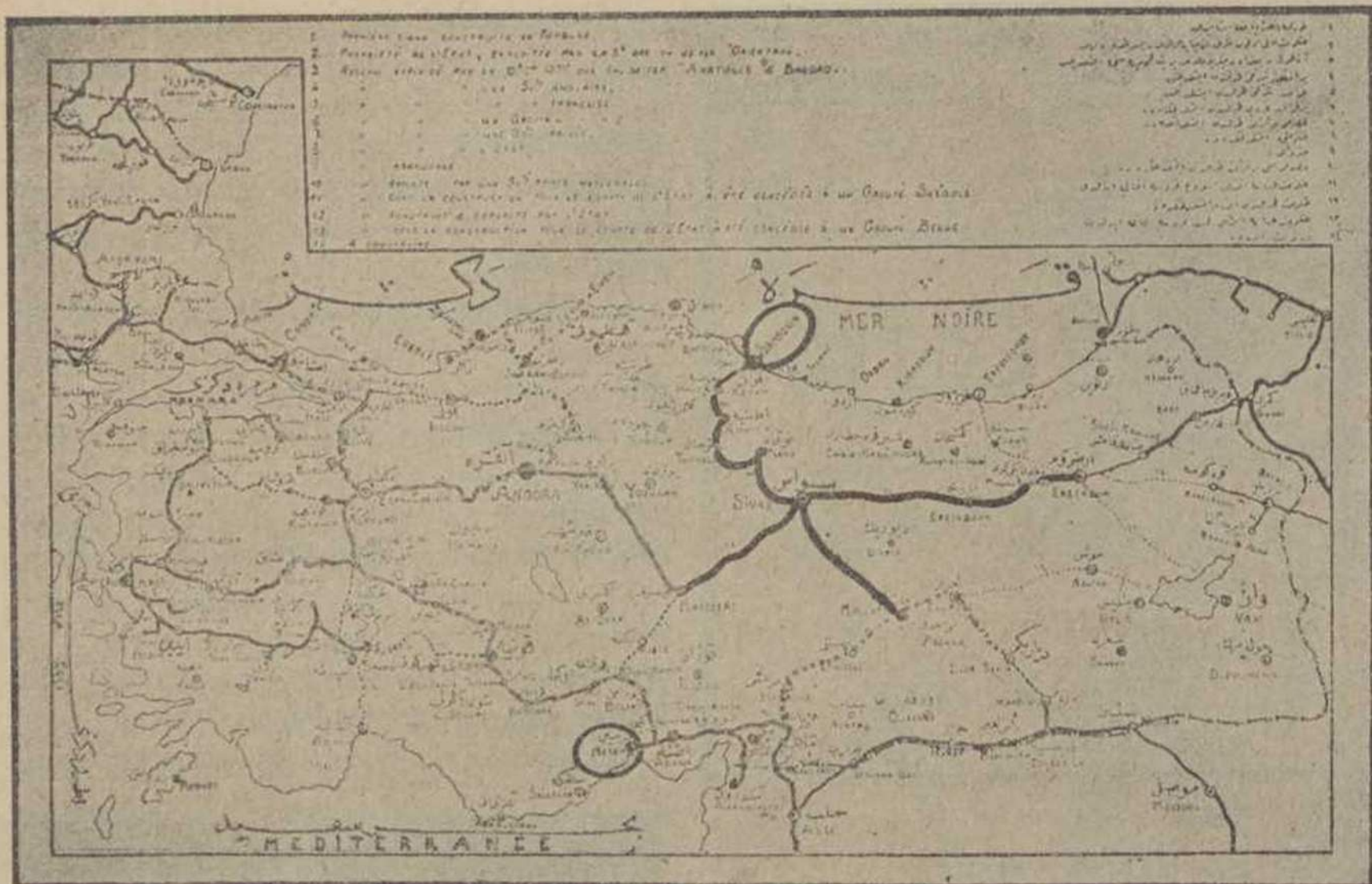


Mustaphá Kemal

cias reformas tem-se manifestado em importantes progressos materiais sobretudo no fomento da agricultura e do commercio por todas as formas possiveis, d'onde derivam, naturalmente, os projectos do desenvolvimento dos caminhos de ferro e dos portos, em que será empregado material de procedencia americana que custará aproximadamente 60 milhões de dollars.

O projecto ferroviario abrange a construção de 1.250 quilometros de linhas. Um dos ramais ligará Kaiseri, Sivas e Tourhall, sendo por ahi o inicio dos trabalhos. Outro ramal ligará Sivas com Malatia e Erzeroum servindo uma região cujos aspectos agricola e mineral são dos melhores do mundo.

Os trabalhos cuja conclusão facilitará sem duvida,



duma maneira extraordinaria a exploração do petroleo, do carvão e do minerio de cobre em que o subsolo turco é rico, estarão terminados, nos termos do contracto, dentro de 6 a 7 anos.

Os progressos já realizados e todos os outros cuja realisação resultará dos trabalhos em marcha, são evidentemente obra desse reformador audacioso que é Mustaphá Kemal, que teve o arrojo espantoso de investir contra os habitos e os sentimentos fortemente enraizados no povo-turco.

A sua audacia revela-a Mustaphá Kemal no retrato cuja reprodução acompanha este artigo.

Esses homem de aspecto banal em que a nossa imaginação poderia vêr um comerciante, um funcionario, um empregado modesto, gozando placidamente a sua folga domingueira junto da sua casita modesta dos arruicres de Lisboa tem aos pés três cães, circunstancia esta que parecendo, á primeira vista, servir apenas para reforçar a banalidade do quadro, dá, duma maneira intensa, a nota da audacia reformadora de Mustaphá Kemal, pois que outr'ora os cães eram declarados impuros, não devendo ser tocados pelos crentes.

Calado Rodrigues.



Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

REVISÃO DO DECRETO 13.829

SOBRE CONCESSÕES

VEIU a lume o texto do novo decreto sobre concessões de caminhos de ferro proposto pela maioria do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

São recebidas até o fim do mez as reclamações e representações acêrca desse projecto que será em seguida apreciado pelo Governo.

As Companhias de Caminhos de Ferro estão-no estudando.

Parece-nos pois util a sua publicação integral.

Nas *Gazetas* de 1 e 15 de maio e 1 de junho reproduzimos as declarações de voto do nosso director em que mostrou a sua divergencia de algumas das principaes innovações do projecto.

Damos a seguir o texto do decreto a que acima nos referimos:

Titulo I — Dos Caminhos de Ferro em Geral

Capitulo unico

Conceito e regime juridico

Artigo 1.º — Para efeito dêste decreto, lei, são considerados caminhos de ferro todos os meios de transporte sobre linhas fixas no solo, ou em suspensões aéreas, qualquer que seja o seu motor.

Art. 2.º — Os caminhos de ferro dividem-se em caminhos de ferro de interesse geral e caminhos de ferro de interesse particular.

§ 1.º — São considerados de interesse geral os destinados ao serviço publico de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros e mercadorias.

§ 2.º — São considerados de interesse particular os destinados exclusivamente ao serviço privativo de estabelecimentos agricolas, comerciais e industriais.

§ 3.º — Os caminhos de ferro de interesse particular podem ser classificados de interesse geral, por lei ou diploma de igual força quando os seus proprietarios o requeiram e o Governo o julgue conveniente.

Art. 3.º — Fazem parte da viação publica e são do dominio publico todos os caminhos de ferro de interesse geral, com todos os seus edificios, dependencias e instalações fixas de qualquer natureza.

Art. 4.º — O estudo, construção e concessão de caminhos de ferro de interesse geral ficam sujeitos ás disposições do presente diploma e ás mais que por ele não forem revogadas.

§ unico. — Exceptuam-se os dos caminhos de ferro de viação urbana, que ficam sujeitos á legislação privativa; considerando-se como tais os que servem povoações, sem ultrapassar os limites destas, ou que, ultrapassando-os, para serviço das mesmas com os seus arredores, mantêm as mesmas características.

Art. 5.º — A construção e exploração de caminhos de ferro de interesse particular ficam apenas sujeitas ás prescrições policiaes que interessam á salubridade e segurança.

Art. 6.º — A concessão, construção e exploração de caminhos de ferro mineiros ficam sujeitos á respectiva legislação especial.

Tit. II — Dos Caminhos de Ferro de Interesse Geral—

Cap. I — Classificação de linhas

Art. 7.º — A construção destes caminhos de ferro será precedida de classificação, por decreto que os declare de utilidade publica, de que derivará o direito ás expropriações necessarias e á constituição de servidões, tendo-se em atençaõ o disposto no artigo 2.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864.

Art. 8.º — A verificação da utilidade publica será efectuada nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898, competindo á Direcção Geral de Caminhos de Ferro proceder ao respectivo inquerito administrativo.

§ 1.º — O inquerito administrativo efectuar-se-ha enviando os documentos abaixo indicados, aos governadores civis, juntas gerais dos distritos, associações agricolas, comerciais e industriais da região, legalmente constituídas, administrações dos portos e empresas ferroviarias interessadas, a fim de apresentarem as reclamações, alvitres ou considerações que entenderem convenientes:

1.º — Carta corografica com indicação do traçado;
2.º — Memoria justificativa, indicando a bitola da linha, se é de leito proprio, se assenta, total ou parcialmente, no leito das estradas, condições técnicas do traçado, pontos a servir e serviço a que se destina.

§ 2.º — Estudadas as reclamações, alvitres e considerações que sejam apresentadas, e ouvida a Direcção Geral de Estradas, no caso da linha aproveitar o leito destas, será o processo, com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, submetido sucessivamente á apreciação da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra, e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro; em face dos pareceres destes conselhos, o Governo decretará ou não a classificação.

Art. 9.º — Será decretado pelo Governo, como diploma de classificação das linhas necessarias, o plano da rede de caminhos de ferro de interesse geral, resultante da revisão dos planos decretados anteriormente.

§ unico. — Os respectivos trabalhos preparatorios da revisão, a que se refere o presente artigo e que estão em andamento, serão continuados até á sua conclusão, nos termos dos artigos 5.º, 6.º e 7.º do decreto n.º 13.829.

Art. 10.º — O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, dentro do prazo dum ano, a contar da data da publicação do diploma a que se refere o artigo 9.º, com a colaboração da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e ouvidas as empresas ferroviarias existentes, proporá ao Governo o plano de agrupamento das linhas ferreas do País, já construidas, em construção ou apenas classificadas, por forma á que fique bem assegurada a unidade de exploração de cada grupo, tendo em atenção as afinidades geograficas e economicas das linhas ferreas que o formam.

Art. 11.º — Só podem fazer parte dos agrupamentos as linhas de interesse geral, com excepção daquelas que constituam viação urbana, nos termos do § unico do artigo 4.º.

Art. 12.º — Estabelecido pelo Governo, mediante diploma com força de lei, o plano de agrupamento a que se refere o artigo anterior, procurará o mesmo realiza-lo, tendo em atenção as disposições deste diploma e as condições dos contratos existentes.

Capitulo II — Recursos para a construção de linhas

Art. 13.º — Continua existindo o fundo criado pelo decreto 13.829, denominado Fundo Especial de Caminhos de Ferro, que abrange e substitui o Fundo Especial de Caminhos de Ferro do Estado criado por lei de 14 de Julho de 1899 e reformado por decreto n.º 8.924, de 18 de Junho de 1923.

Art. 14.º — Constituem receita do Fundo Especial:

1.º — A parte do produto do imposto ferroviario cobrado em todas as linhas do País, depois de deduzida para o Tesouro a quantia equivalente a 20 por cento.

2.º — As receitas fora do trafego dos caminhos de ferro explorados do Estado, excluindo-se os juros de capitais e as receitas destinadas pelo Governo a fins de assistencia ao pessoal;

3.º — O excesso das receitas liquidas dos caminhos de ferro explorados pelo Estado, além da quantia fixada para ser entregue ao Tesouro Publico;

4.º — Todos os reembolsos de adiantamentos para complemento de juro ou de anuidade garantidos, e respectivos juros, para a construção de linhas portuguezas do continente, que tenham sido ou venham a ser concedidos por conta do Fundo Especial ou pelo antigo Fundo Especial de Caminhos de Ferro do Estado;

5.º — A participação do Estado nas receitas das linhas cuja exploração seja confiada a empresas por arrendamento, ou por outra especie de contracto, depois de deduzida a parte que deve reverter para o Tesouro, como renda fixa;

6.º — Os depositos de garantia de quaesquer contractos de concessão, construção ou fornecimentos relativos a caminhos de ferro quando revertam para o Estado;

7.º — O producto de operações de crédito para obras e aquisições de conta de estabelecimento de caminhos de ferro, contraídas pelas fôrças do Fundo Especial;

8.º — O producto de multas impostas ás empresas, qualquer que seja a sua origem, deduzida a parte que por lei pertença ao pessoal;

9.º — Os subsidios com que as corporações locais resolvam contribuir para a construção de novas linhas, e que o governo decida aceitar;

10.º — As quantias que lhe forem destinadas extraordinariamente pelo Governo.

§ 1.º — As percentagens e outras receitas, a que se refere este artigo, poderão ser revistas, tendo em atenção a situação financeira do Fundo Especial e os encargos provaveis a satisfazer, derivados tanto de operações já efectuadas, como das previstas.

§ 2.º — As operações de crédito referidas no n.º 7.º serão reguladas sob proposta da Comissão Administrativa, aprovada pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, por forma a que a totalidade dos encargos de qualquer especie, sucessivamente contraídos, caiba nas disponibilidades do Fundo Especial, sem se terem em conta os productos de emprestimos nem os aumentos que acidentalmente elas possam ter.

Art. 15.º — O Fundo Especial é exclusivamente destinado:

1.º — A construções, obras complementares e aquisição de material de qualquer especie que devam figurar em conta de estabelecimento de linhas construidas por conta do Estado, exploradas pelo mesmo ou por empresas arrendatarias;

2.º — Adiantamentos reembolsaveis para complemento de juro e anuidades garantidas ou outras subvenções que, nos termos do presente diploma ou de contractos anteriormente efectuados, sejam ou tenham sido concedidas a empresas ferroviarias do continente;

3.º — A estudos de novas linhas mandados fazer pelo Governo;

4.º — A encargos de operações de crédito que recaiam sobre o Fundo Especial de Caminhos de Ferro do Estado, e aos das previstas no n.º 7 do artigo 14.º;

5.º — A subsidiar a construção e grande reparação das estradas de acesso ás estações de caminhos de ferro até 10 quilometros das mesmas, e a subsidiar conjunctamente a Junta Autonoma das Estradas, ou Camaras Municipais, ou empresas ferroviarias, a construção de variantes de estradas para supressão de

passagens de nível de reconhecida importancia, e quaesquer melhoramentos comportados na dotação annualmente fixada, que o Governo, ouvidas as estações officiais, determinar, sob proposta do Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

6.º — A cobrir as despesas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e da Delegação do Govêrno no contracto de arrendamento da exploração das linhas do Estado.

Art.º 16.º — A gerencia do Fundo Especial é confiada á Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por delegação do Ministro do Comercio e Comunicações; e será exercida por uma comissão administrativa presidida pelo respectivo director geral e composta: dos chefes das divisões — Central, de Via e Obras, de Construção, de Material e Tracção, e de Exploração; do vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que é director dos Serviços da 8.ª Repartição da Contabilidade Publica; de dois vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sendo um escolhido de entre os delegados das Associações de Agricultura, Comercio e Industria, e outro de entre os representantes das empresas ferroviarias no mesmo Conselho; e do engenheiro vogal secretario, a que se refere o decreto 14.452, de 11 de Outubro de 1927.

§ 1.º — As funções desta comissão são gratuitas; os seus membros gosam, porem, de todas as regalias a que têm direito os funcionarios superiores da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 2.º — Os membros da comissão administrativa serão substituidos nos seus impedimentos, pelos seus substitutos, funcionais ou electivos.

Art. 17.º — A comissão administrativa terá a sua séde em Lisboa, funcionará numa das salas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, reunindo sempre que seja convocada pelo seu presidente, e com a presença da maioria absoluta dos seus membros.

Art. 18.º — As resoluções da comissão administrativa constarão de actas que serão assinadas por todos os membros presentes; e serão executadas por intermedio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a cujo cargo fica todo o seu expediente e contabilidade.

Art. 19.º — A distribuição dos recursos disponiveis do Fundo Especial será feita, para cada ano economico, com a devida antecedencia, no orçamento das suas receitas e encargos; e este será proposto á apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e, acompanhado do parecer desse Conselho, aprovado por diploma legal e publicado.

§ unico — Nesse orçamento, que será anexo ao Orçamento Geral do Estado, serão discriminadas as receitas presumiveis e os encargos contraídos, e prevista a applicação das disponibilidades.

Art. 20.º — As receitas do Fundo Especial serão depositadas nos termos legais e pela forma seguinte:

1.º — O produto liquido do imposto ferroviario a entregar pelas empresas será depositado mensalmente mediante guias passadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

2.º — O produto integral do imposto ferroviario, as receitas fora do trafego e o excesso da receita liquida prevista no art. 14.º n.º 3, nos caminhos de ferro explorados pelo Estado, serão mensalmente depositados pelas respectivas direcções, que imediatamente enviarão nota do depósito á Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

3.º — Os reembolsos, as participações de receitas e os depósitos a que se refere o art. 14.º n.ºs 4.º, 5.º e 6.º, serão depositados pelas respectivas entidades mediante guia da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que providenciará sobre a transferencia dos depósitos para a conta do Fundo Especial;

4.º — Os subsidios previstos no n.º 9 do art. 14.º serão depositados pela entidade que os conceda, e notificado o depósito á Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 21.º — A comissão administrativa fará escriturar devidamente as receitas e despesas do Fundo Especial, por partidas dobradas.

Art. 22.º — Para pagamento de despesas urgentes poderá a Direcção Geral de Caminhos de Ferro ter á sua ordem, na respectiva tesouraria, um fundo permanente de 30.000\$00.

Art. 23.º — Em Janeiro de cada ano a comissão administrativa apresentará o relatorio e contas documentadas da gerencia do Fundo Especial do ano economico anterior ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro; este nomeará uma comissão de três membros para as examinar e emitir o seu parecer, que, depois de aprovado por este Conselho, será submetido a exame do Conselho Superior de Finanças.

§ unico — Estas contas e relatorio, depois de julgadas pelo Conselho Superior de Finanças, serão publicadas juntamente com o respectivo acordão, no «Diário do Governo».

Cap. III — Concessões de linhas fora dos grupos de exploração

Art. 24.º — As concessões de Caminhos de Ferro podem ser de linhas por grupos de exploração, constituidos nos termos do art. 10.º, e de linhas fóra dos grupos de exploração.

Por grupos de exploração

Art. 25.º — A concessão de cada grupo de exploração será, feita por concurso limitado ás empresas ferroviarias do País, devendo ser fixadas nos respectivos cadernos de encargos, tanto a obrigação de a concessionaria construir e explorar as linhas complementares desse grupo, classificadas e não construidas, em prazos e condições determinados, como a de fazer a exploração do conjunto das linhas, de modo a ficar assegurada a unidade de exploração. Para tanto, se já houver empresa ou empresas explorando linhas que façam parte do grupo, ficará obrigada a concessionaria, ou a celebrar com essas entidades ou acordos necessarios, ou, se os não conseguir realizar, a

tomar a si a responsabilidade dos encargos financeiros das operações a que o Governo tenha de proceder.

§ unico — O Governo poderá, quando o julgue conveniente, e precedendo parecer justificado do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, contratar directamente a concessão de grupos de exploração, com uma das empresas concessionarias de linhas já em exploração nesse grupo.

Art. 26.º — Para serem admitidos ao concurso limitado, os concorrentes prestarão as garantias que o Governo fixará de harmonia com a importancia do grupo.

Art. 27.º — Das propostas apresentadas o Governo escolherá, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, a que mais vantajosa fôr aos interesses do Estado.

§ unico — Em igualdade de circumstancias terão preferencia as empresas que explorem linhas pertencentes ao grupo.

Art. 28.º — O Governo reserva-se o direito de não fazer a adjudicação, e bem assim o de tornar dependente a concessão de modificações a introduzir nos contratos em vigor com as empresas concorrentes, tendentes a subordinar estas, quanto possivel, aos preceitos do presente diploma.

Art. 29.º — Em caso de deserção do concurso limitado a que se refere o art. 25.º ou de o Governo não ter aceitado as propostas apresentadas pelas empresas concorrentes, abrir-se-ha concurso publico; para a admissão a este, deverão os concorrentes prestar as garantias que o Governo determinar.

Art. 30.º — Em caso de deserção do concurso a que se refere o art. 29.º, o Governo poderá abrir concurso ou para sub-divisões do grupo, ou para linhas isoladas.

Art. 31.º — Se depois de feita a concessão o Governo julgar de conveniencia alterar a ordem fixada no contrato, para a construção das linhas complementares, dando prioridade a uma delas, e a empresa concessionaria não concordar com a alteração, poderá o Governo construir a referida linha por sua conta, entregando a exploração á concessionaria nas condições do seu contrato.

Art. 32.º — Se numa futura revisão do plano da rede ferroviaria vierem a ser classificadas linhas que possam e devam fazer parte dum dos grupos já existentes, o Governo fará a sua concessão á empresa que explora o grupo, se o julgar conveniente e esta a quizer.

Art. 33.º — No caso de o Governo não julgar conveniente fazer a concessão a que se refere o art. 32.º, ou da empresa exploradora do grupo não a aceitar, o Governo abrirá concurso para a sua concessão, com direito de opção a favor da empresa concessionaria do grupo.

Fora dos grupos de exploração

Art. 34.º — A concessão de qualquer linha que não

faça parte do grupo, mesmo que não esteja classificada, póde ser feita, quando requerida nos termos do presente diploma, ou quando o Governo por si a promova.

Art. 35.º — Os pedidos de concessão devem ser dirigidos ao ministro do Comercio e Comunicações, e entregues na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, acompanhados, quando se trate de linhas não classificadas, dos documentos a que se refere o § 1.º do artigo 8.º.

Art. 36.º — Recebido o requerimento, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro passará guia para o requerente, no prazo de 8 dias a fazer o deposito de 10.000\$00 sem o qual o requerimento não terá seguimento.

Art. 37.º — Satisfeitas as prescrições dos artigos anteriores, será o processo, quando se trate de linhas «não classificadas», submetido com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro successivamente á apreciação da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministerio da Guerra e Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em face de cujos pareceres o ministro do Comercio e Comunicações indeferirá o pedido ou mandará proceder ao inquerito de utilidade publica; quando se trate de linhas já classificadas, será o processo com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro submetido apenas ao parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em face do qual o ministro do Comercio e Comunicações decidirá se deve ou não fazer-se a concessão.

§ unico. — Quando a linha pedida tenha de utilizar qualquer estrada, no todo ou em parte, será previamente ouvida a Direcção Geral de Estradas.

Art. 38.º — Resolvida a conveniencia de fazer a concessão, o requerente fará á sua custa os estudos e projecjos da linha pedida, sob fiscalização do Estado, num prazo que lhe fôr determinado e segundo indicações que para cada caso forem estabelecidas, a não ser que o Estado resolva fazer directamente esses estudos.

§ 1.º — Se o requerente não concluir os estudos no prazo fixado, perderá o deposito exigido no artigo 36.º (salvo caso de força maior, devidamente justificado).

§ 2.º — Se depois de concluidos os estudos pelo requerente, o Governo entender conveniente introduzir-lhes qualquer modificação, mandará proceder por sua conta aos estudos respectivos.

§ 3.º — Se os estudos apresentados não merecerem aprovação será concedido ao requerente prazo para os modificar segundo indicações que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro lhe proporcionará se, findo esse prazo o projecto ainda não estiver em condições de ser aprovado, será retirado ao requerente a faculdade concedida no corpo deste artigo.

Art. 39.º — Aprovados os estudos pelo Governo serão avaliados e verificados pelas estações competentes, e ficarão depositados na Direcção Geral de Caminhos de Ferro em substituição do deposito a

que se refere o artigo 36.º que será restituído ao requerente.

§ unico. — Se a linha não vier a ser concedida ao requerente a entidade a quem for concedida, pagar-lhe-ha a importancia em que tiverem sido avaliados esses estudos.

Art. 40.º — O Governo fixando as bases para a concessão da linha ou linhas pedidas, abrirá concurso publico para a sua construção e exploração, sendo condições de preferencia na adjudicação: a diminuição da taxa de garantia, caso essa vantagem tenha sido assegurada á linha; a diminuição do custo previsto no orçamento; e, de uma maneira geral, qualquer vantagem ou diminuição de encargo para o Estado; e, em igualdade de circunstancias, ser o concorrente já explorador de caminhos de ferro.

Art. 41.º — Para serem admitidos ao concurso a que se refere o artigo 40.º deverão os concorrentes fazer um deposito provisorio de 2 1/2 por cento da importancia do orçamento aprovado para a linha respectiva.

§ unico — Ao requerente da concessão será levado em conta o deposito a que se refere o artigo 36.º caso não o tenha levantado, e o valor dos estudos aprovados que á sua custa tenha efectuado; e ás empresas que já exploram caminhos de ferro será facultado substituir esta caução por outra que o Governo considere equivalente.

Art. 42.º — No caso de não haver concorrentes ou de não convir ao Estado fazer a adjudicação, poderá o Governo mandar construir a linha por sua conta, abrindo depois concurso para a sua exploração.

Art. 43.º — No caso de não haver requerente e do Governo entender conveniente e urgente a construção de uma linha nas condições do artigo 38.º, poderá mandar proceder, aos respectivos estudos, abrindo depois concurso para a sua construção e exploração ou só para esta se resolver fazer a construção por sua conta.

Disposições comuns ás concessões por grupos e fora dos grupos de exploração

Art. 44.º — As entidades requerentes de concessão terão de se constituir sob a forma de sociedade anonima de responsabilidade limitada, por acções subordinadas aos seguintes preceitos:

1.º — Serem portugueses ou nacionalizados;

2.º — Terem a sua sede social em territorio portuguez e não possuírem quaisquer organismos dirigentes com sede no estrangeiro;

3.º — Terem o presidente e, pelo menos, dois terços dos vogais do conselho de administração e fiscal portuguezes e bem assim ser portuguez todo o pessoal superior, quer tecnico, quer administrativo.

§ unico. — Quando o numero de vogais dos conselhos de administração ou fiscal não fôr multiplo de três, para o calculo dos dois terços, arredondar-se-há para o multiplo de três imediatamente superior.

4.º — Possuírem, realisado o capital minimo correspondente a 50 % da verba necessaria para iniciar a exploração da linha, objecto da concessão, compreendendo material circulante e provimentos, que será fixado pelo Governo, mediante parecer do Conselho Superior do Caminho de Ferro.

§ unico. — Os Estatutos e subseqüentes alterações serão aprovados pelo governo sob informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sem o prejuizo do cumprimento de quaisquer outras formalidades legais.

Art. 45.º — A importancia do deposito o fazer para garantia da concessão, não pode ser inferior a 5 % da importancia da adjudicação, sendo levado em conta para esse efeito o deposito provisorio, a que se refere o art. § unico — Os depositos podem ser feitos em papel de credito segundo a cotação official, ou em dinheiro. No primeiro caso o concessionario terá direito ao juro dos titulos, e no segundo ao juro corrente dos depositos á ordem, a levantar quando a linha esteja concluida.

Art. 46.º — A duração das novas concessões não poderá exceder 90 anos; será fixada no diploma que as autorizar e figurará nas condições dos respectivos concursos.

§ unico. — A duração das subseqüentes concessões a fazer á mesma Empresa será fixada de modo que todas as concessões terminem na data da primeira. Porém o Governo fica autorizado, em caso de conveniencia e, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, a aumentar ou diminuir o prazo das anteriores concessões, mantendo o principio de todas terminarem na mesma data.

Art. 47.º — Os diplomas da concessão estabelecerão em cada caso as vantagens que o Estado concede, as obrigações que a empresa concessionaria toma, as sanções, as condições tecnicas e outras que foram fixadas de harmonia com as disposições deste diploma, os preços de construção e da concessão, e bem assim quaisquer outras condições não previstas e que o Governo entenda dever incluir.

§ unico — Serão expressamente estabelecidas as obrigações das empresas concernentes ao serviço publico de correios, telegrafos, telefones e transportes officiais que não podem ser inferiores ás que impendem nas linhas já em exploração, bem como as obrigações de transporte que interessam á Junta Autonoma das Estradas quando as linhas sejam assentes total ou parcialmente no leito das estradas publicas.

Art. 48.º — Todos os contratos de concessão devem conter a clausula do recurso ao juizo arbitral e os termos da sua constituição e funcionamento.

Cap. IV — Vantagens concedidas ou a conceder ás empresas concessionarias e correlativas obrigações

Art. 49.º — São isentos de qualquer contribuição ou imposto, excluindo o de selo, os contratos de concessão, constituição, transformação ou fusão de em-

presas, para efeitos de concessão, ou arrendamento de linhas e os contratos-alvarás, ou quaisquer diplomas ou convenções relativas á concessão, construção e exploração de linhas.

Art. 50.º — São isentos de quaisquer contribuições ou impostos presentes e futuros, os dividendos das acções das empresas que venham a constituir-se e os juros das obrigações destas Empresas e das já existentes, destinadas á construção de novas linhas e á aquisição do material circulante a que se refere o art. 53.º.

§ unico — A isenção a que se refere este artigo durará quanto ás acções, pelo prazo de 40 anos, a contar da data da constituição da empresa, e quanto ás obrigações, pelo prazo da respectiva amortização.

Art. 51.º — Serão cedidas ás Empresas concessionárias para a construção e exploração das linhas, e sem encargo algum, os terrenos necessarios que pertençam ao Estado e não estejam occupados pelos serviços deste.

Art. 52.º — Será pelo Governo autorizado o aproveitamento parcial do leito das estradas para o assentamento de linhas ferreas e bem assim o de pontes de estrada quando as circumstancias o aconselhem, mediante parecer das Direcções Gerais das Estradas e de Caminhos de Ferro, e dos Conselhos Superiores de Obras Publicas e de Caminhos de Ferro.

Art. 53.º — Será concedido ás Empresas de Caminhos de Ferro, já constituídas, ou que vierem a constituir se, a isenção de direitos alfandegarios e consulares e do imposto suplementar da Lei n.º 1.368, pela importação de todo o material fixo e circulante que deva figurar na conta de estabelecimento e que não possa ser produzido na industria nacional, ou cujo preço, quando fabricado por esta, seja superior ao valor de analoga mercadoria estrangeira, despachada para consumo, acrescida de 10 %. O material a isentar será apenas o especificado nas memorias que acompanharem os projectos respectivos aprovados pelo Governo.

§ unico — Será igualmente concedida a isenção de direitos pela importação temporaria dos maquinismos precisos para a construção das linhas.

Art. 54.º — Serão autorisadas as empresas concessionárias, actualmente existentes ou que de futuro se constituam, a emitir obrigações amortizaveis dentro do prazo maximo de 40 anos, sem sujeição ao limite imposto pelo art. 196.º do Codigo Commercial,

§ 1.º — A autorização será dada pelo Governo, sob parecer das direcções gerais de Caminhos de Ferro e do Comercio e Industria, ouvidos os respectivos conselhos superiores.

Art. 55.º — Quando o prazo que faltar para o termo da concessão fôr inferior a 40 anos, á data da emissão das obrigações, a realização desta emissão ficará dependente de especial autorização do Governo, que tomará a si o encargo das correspondentes anuidades, depois de finda a concessão.

§ 1.º — No caso de ser feita nova concessão, esse

encargo passará para a respectiva concessionaria.

§ 2.º — As empresas entregarão ao Governo, no fim da concessão, a parte do produto da emissão não applicada e as obrigações em carteira, relativas a emissões autorizadas nos termos do presente artigo.

Art. 56.º — E' autorizado o Governo a garantir, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, ás linhas que façam ou venham a fazer parte do plano da rede complementar de caminhos de ferro, o complemento de anuidade necessaria para juro e amortização, no prazo fixado no art. 54.º das obrigações representativas do custo da construção (incluindo expropriações), tendo a taxa como limite a do desconto do Banco Emissor, acrescida de um ponto, que vigorar no trimestre em que fôr feita a emissão de cada uma das séries. Tendo em vista que:

a) — O Governo fica com o direito de opção, pelo valor nominal, na subscrição de cada uma destas séries, de obrigações;

b) — A primeira emissão de obrigações só poderá ser autorizada quando estejam já applicadas três quartas partes do capital-acções em obras e materiais.

§ 1.º — A anuidade será calculada sobre a importancia do orçamento aprovado da linha, devidamente actualizado e compreendendo o custo dos estudos quando estes não sejam feitos pelo Estado, acrescida:

1.º — Dos juros intercalares, á taxa estipulada, correspondentes á duração da construção prevista no contrato de concessão.

2.º — Da percentagem de 3 % do mesmo orçamento para despesa de constituição do capital.

§ 2.º — Para efeitos deste artigo, o estudo e projecto das linhas serão elaborados pelo Estado ou, sob fiscalização deste, pelas empresas concessionárias, se elas assim o requererem.

§ 3.º — Se, durante o periodo da construção, houver alterações sensiveis nos preços simples dos orçamentos aprovados, podem estes ser revistos por iniciativa do Estado ou a pedido das concessionárias, não podendo o prazo entre duas revisões successivas, ser inferior a seis meses.

§ 4.º — Se, durante o periodo da construção, o Governo reconhecer vantagem em impôr quaisquer variantes, o orçamento-base será modificado de harmonia com os orçamentos aprovados para essas variantes.

§ 5.º — Quando, finda a construção, se verificar que das alterações indicadas nos §§ 3.º e 4.º resultou diminuição, relativamente ao orçamento-base, o capital representativo da economia realizada será abatido á importancia do capital garantido, fazendo as empresas a amortização das obrigações correspondentes. Se das alterações resultar excesso de custo, o Governo autorizará nova emissão de obrigações para ocorrer a esse excesso.

§ 6.º — A verba correspondente ao custo das obras complementares julgadas necessarias, segundo projectos aprovados pelo Governo, e que devam ser lançadas á conta de estabelecimento, adicionar-se-ha ao

capital resultante das obrigações, representativo do custo da linha, sendo-lhe extensiva a garantia de anuidade.

Art. 57.º — E' autorizado o Governo a garantir ás empresas concessionarias de linhas, até ao fim da concessão, nos termos do artigo anterior, um juro variavel ao capital-acções, necessario para iniciar a exploração, compreendendo a aquisição de material circulante e provimentos; capital este que será fixado pelo Governo, mediante parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

§ 1.º — A taxa de juro será a média da taxa de desconto do Banco Emissor, no ano anterior.

§ 2.º — A importancia das aquisições complementares que o Governo julgue necessarias e que devam ser lançadas á conta de estabelecimento, adicionar-se-ha ao capital-acções, sendo-lhe extensiva a garantia de juro.

Art. 58.º — A quantia que o Fundo Especial adiantará anualmente para efectivação das vantagens concedidas nos termos dos artigos 56.º e 57.º, será igual á diferença entre a soma da anuidade e de juro garantido, respectivamente nos artigos 56.º e 57.º e a receita liquida; não podendo aquella garantia em caso algum, exceder a soma da anuidade e juro.

§ unico — O calculo da receita liquida, far-se-ha multiplicando a receita do trafego liquida de impostos e reembolsos, por um coeficiente de exploração, que será determinado préviamente para cada quinquenio e por acordo entre o Governo e as empresas, tendo em conta os coeficientes de exploração das linhas similares de igual bitola.

Art. 59.º — Quando a receita liquida exceder a importancia prevista no artigo 58.º, metade do excesso será destinada a reembolso ao Fundo Especial, das quantias adiantadas, adicionadas dos seus juros simples, á taxa garantida.

Art. 60.º — Quando o Estado concorra para as novas linhas com material fixo e circulante, receberá em troca, no primeiro caso, obrigações e no segundo, acções, de valor correspondente ao desse material.

Art. 61.º — As condições tecnicas das linhas serão fixadas, tendo em vista o seu trafego provavel e as condições do material circulante moderno.

§ unico. — Quando as empresas concessionarias pretendam construir as linhas concedidas em melhores condições de planta e perfil, modificando as que pelo Governo foram julgadas necessarias para assegurar a sua exploração economica, poderão ser autorizadas a essa alteração, sem aumento de encargos para o Estado.

Art. 62.º — Fica reservado ao Estado o direito de construir, ou conceder linhas que entronquem nas linhas concedidas ou com elas cruzem.

Art. 63.º — As empresas concessionarias ficam sujeitas aos preceitos dos regulamentos de policia e exploração e dos mais destinados á fiscalisação da fórmula como cumprem as disposições legais, regulamentares ou contratuais a que são obrigadas.

Art. 64.º — As empresas concessionarias ficam obrigadas ás disposições do presente diploma e mais disposições legais e ainda em especial:

1.º — A sujeitar-se ao resgate da concessão, por parte do Estado, a partir do 15.º ano da exploração das linhas.

2.º — A entregar ao Governo, findo o prazo da concessão, e em bom estado de conservação:

a) — As linhas com todos os seus edificios, dependencias e instalações fixas.

b) — O material circulante necessario á exploração da linha mediante o pagamento da Importancia em que fôr avaliado.

Cap. V — Transmissão de concessões

Art. 65.º — As concessões não poderão ser transferidas por qualquer titulo ou fórmula no todo ou em parte, ainda mesmo por arrendamento, sem prévia autorização do Governo.

Cap. VI — Resgate de concessões

Art. 66.º — Em qualquer epoca, depois de terminados os 15 primeiros anos, a contar da data estabelecida para a conclusão da linha, terá o Governo o direito de resgatar a concessão, mediante:

1.º — O pagamento duma anuidade, durante tantos anos quantos os que faltarem para terminar a concessão, denominada «anuidade de resgate», calculada pela média da receita liquida dos 5 anos mais produtivos dentro dos 7 ultimos, ou pela do ultimo ano, se este acusar rendimento liquido mais elevado do que a referida média.

2.º — O pagamento anual, até findar o prazo da concessão, da importancia que em cada ano faltar áquella anuidade para complemento dos encargos que o Estado contraiu para com a empresa concessionaria.

3.º — O pagamento duma anuidade durante o tempo que faltar para a concessão, que no caso de á linha ter sido assegurada a garantia de juro a que se refere o artigo 57.º, será calculada por fórmula que produza ao fim desse numero de anos a quantia: $V-(R+D)$, em que V é o valor do material circulante na ocasião do resgate, acrescido do valor dos materiais de consumo que o Governo resolva adquirir.

R: a soma dos adiantamentos feitos pelo Estado e seus juros e ainda não reembolsada.

D: quaisquer outras dividas do Estado sendo a taxa de capitalização a taxa de capitalização a taxa media do desconto do Banco emissor no ano anterior ao do resgate.

Art. 67.º — No caso de não ter sido garantido ás acções o juro a que se refere o artigo 57.º o valor do material circulante na data do resgate, deduzido da soma dos adiantamentos e seus juros não reembolsados e de quaisquer outras dividas ao Estado será pago em globo na data do resgate, ou em tantas prestações quantos os anos que faltarem para a concessão, vencendo os respectivos juros.

Cap. VII — Caducidade das concessões

Art. 68.º — As concessões caducam nos casos seguintes:

1.º — Quando sejam excedidos sem terem sido prorrogados; os prazos fixados nos contratos para estudos, construção e início da exploração das linhas concedidas, salvo caso de força maior devidamente justificado;

2.º — Quando a exploração da linha fôr interrompida e a concessionaria não provar que está habilitada para a continuar, e não a recommençar no prazo de dois meses;

3.º — Quando, tendo-se já dado uma interrupção nos termos do n.º 2.º, a exploração seja novamente interrompida, sem motivo de força maior que o justifique;

4.º — Quando a concessionaria não cumprir qualquer das condições estipuladas no contracto de concessão;

5.º — Quando seja decretada a falencia da empresa concessionaria, com audição da mesma nos termos do decreto de 9 de Novembro do 1893, e mais legislação vigente.

Art. 69.º — Nos 2.º, 3.º e 4.º casos do artigo antecedente o Govêrno, se assim o entender, fará avaliar o material circulante e provimentos da linha, para que o seu valor sirva de base de licitação, e porá em hasta publica a concessão respectiva pelo tempo que restar da sua duração, e nas condições que julgar convenientes.

Serão entregues á nova concessionaria não só as obras executadas pela anterior, como tambem todo o material fixo e suas dependencias, material circulante e provimentos.

§ 1.º — Se a linha estiver em exploração o Govêrno providenciará para que esta não seja interrompida, correndo qualquer despesa, que não seja coberta pela receita, por conta da concessionaria.

§ 2.º — Se a linha tôr assente sobre o leito da estrada e o Estado não quizer continuar a exploração, a concessionaria será obrigada a levantar a via e responder pelas despesas necessarias para repor a estrada em condições de transito.

Art. 70.º — Quando não houver adjudicataria depois de duas praças successivas, (com redução na segunda, dum terço da base de licitação adoptada para a primeira), o Govêrno tomará posse provisoriamente das obras e de todos os materiais, e continuará a exploração da linha por conta da concessionaria na parte já aberta ao transito publico. Se, findo o prazo de dezoito meses a mesma concessionaria se não mostrar habilitada para continuar a construção ou exploração, e não pagar ao mesmo tempo todas as despesas que tiveram sido feitas por sua conta e não tenham sido saldadas com as receitas, entrará o Govêrno na posse definitiva da linha e de todas as suas dependencias.

1.º — Declarada caduca a concessão, o Estado continuará apenas a assumir a responsabilidade dos encargos provenientes de quaisquer garantias de ordem financeira que tenha assegurado ás obrigações da con-

cessionaria distribuirá pelo capital-acções, em globo ou em tantas anuidades quantos os anos que faltariam para terminar a concessão, o participe P. de valôr de material circulante e de consumo até então adquirido como este ultimo capital, dado pela formula $P = V - (R + D)$ em que será: V = valor do material circulante, e de consumo de conta do capital-acções. R = soma dos adiantamentos e seus respectivos juros, feitos pelo Estado e ainda não reembolsados. D = quaisquer outras dividas ao Estado.

§ 2.º — Se a linha ou parte da linha estiver em construção e pelo Estado lhe tiver sido assegurada a vantagem a que se refere o artigo e seus paragrafos, a empresa concessionaria, na data em que fôr declarada a caducidade, entregará integralmente ao Estado a parte do capital provindo das obrigações, que não esteja aplicado em construções ou cativo de obras ou fornecimentos para as mesmas, dentro do previsto no citado artigo e paragrafos, ou as proprias obrigações emitidas a mais.

Neste caso o Estado tomará igualmente posse da construção executada e bem assim de todos os materiais em deposito, maquinismos, ferramentas e utensilios, destinados á construção, sem qualquer especie de indemnização.

§ 3.º — Se a linha ou parte da linha estiver em construção, mas o Estado não tiver assegurado qualquer garantia da ordem financeira do capital levantado por obrigações e destinado á sua construção, o Governo tomará posse das obras executadas, sem qualquer especie de indemnização, mas mandará proceder á avaliação dos materiais em depósito, maquinismos, ferramentas, e utensilios destinados a essa construção, e, ou os pagará por esse valor á empresa concessionaria, ou os entregará a esta, como julgar de mais conveniencia.

Art. 71.º — No caso de caducidade por falencia proceder-se-ha em harmonia com as prescrições do decreto de 9 de Novembro de 1893, e de mais legislação em vigor.

Disposições transitorias

Art. 72.º — O Governo promoverá a efectivação do resgate ou conversão de todos os emprestimos a cargo do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, mediante parecer da respectiva comissão administrativa.

Art. 73.º — As actuais empresas concessionarias de caminhos de ferro não são applicaveis as disposições do artigo 44.º, n.º 4.º e outras que sejam contrarias ao estipulado nos respectivos contratos, porém, a requerimento dessas empresas e quanto ás concessões a que o Estado concedeu garantia de juro e amortização do capital representativo do custo efectivo da construção das linhas poderá o Governo autorizar que se lhe tornem applicaveis as disposições deste diploma, celebrando-se os necessarios contratos adicionais.

Art. 74.º — Fica revogada a legislação em contrario, e, em especial, o decreto com força de lei n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

9.º ADITAMENTO

— AO —

**Complemento á Tarifa Especial Interna n.º 1
de Pequena Velocidade****Em vigor na antiga rêde****CAPITULO I**

Transportes de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; bõrras de resina; breu vegetal ou mineral; colofónia; pez louro cu negro; agua-raz; essências de terebentina e terebentina sêca, destinados a exportação pelas barras do Tejo e do Douro (1)

Concessão Especial

Aos consignatários que, em seu nome e durante o *prazo máximo de um ano*, contado da data da primeira remessa, tiverem transportado, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade, remessas de resinas de pinheiro, em bruto ou refinadas; bõrras de resina; breu vegetal ou mineral; colofónia; pez louro ou negro, por expedições de vasão completo ou pagando como tal, e de agua-raz, essências de terebentina e terebentina sêca, por expedições de peso mínimo de 500 quilogramas ou pagando como tal, expedidas de qualquer estação portuguesa para Lisboa-Cais dos Soldados e suas dependencias, Alcantara Terra ou Mar, Entrepósitos de Santos, de Alcantara e de Santa Apolónia e Doca de Santo Amaro, destinados a exportação pela barra do Tejo, concede esta Companhia, a partir de 15 de Junho de 1929, nos preços dos transporte propriamente dito, correspondentes ao trajecto na sua rêde antiga, os abatimentos a seguir indicados:

10 %	quando tenham atingido o mínimo de	500 toneladas
15 %	»	»
20 %	»	»

Tambem desfrutam de igual concessão as remessas das mercadorias acima indicadas quando expedidas de qualquer estação portuguesa para as de Gaia ou Alfandega, *quando destinadas a exportação pela barra do Douro*.

Para a formação destes mínimos consideram-se quaisquer das mercadorias citadas neste aditamento pelos pesos que tiverem servido de base ás taxas de transporte.

Não poderão, porém, agrupar-se, para efeito dos bonus a que o presente se refere, as remessas exportadas por um consignatario pela barra de Lisboa com as que o mesmo exporta pela barra do Douro.

Para esta concessão ter efeito é necessaria a apresentação, no Serviço de Fiscalização e Estatística desta Companhia (edifício de Santa Apolonia dentro do prazo máximo de 3 meses a contar da data da ultima remessa, das cartas de porte e documentos comprovativos de embarque, tudo devidamente relacionado, das remessas feitas nas condições indicadas, a fim de se proceder á liquidação que será feita logo que seja findo o prazo de 6 meses decorridos após a apresentação daqueles documentos.

Em virtude desta concessão as rúbricas acima designadas devem ser assinaladas com o sinal (⊙) na Classificação Geral desta Companhia, em vigor na rêde antiga.

(1) — Desfrutam deste beneficio não só as mercadorias destinadas ao Estrangeiro como tambem as que se destinem ás Ilhas Adjacentes e Provincias Ultramarinas.

O presente anula e substitui o 5.º aditamento á Tarifa Especial interna n.º 1 de pequena velocidade de 20 de Agosto de 1925 bem como o Aviso ao Publico A 117 de 16 de Setembro de 1926.

Lisboa, 6 de Junho de 1929.

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
FERREIRA DE MESQUITA

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

2.º ADITAMENTO

Á

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14
GRANDE VELOCIDADE

ARTIGO 4.º

Bilhêtes de assinatura de 3.ª classe válidos para uma só viagem de ida e volta (semanais e mensais)

Desde a data do presente os portadores de bilhêtes de assinatura acima indicados, válidos entre Lisboa-Rocio e os destinos de Cruz da Pedra até Malveira, podem tambem utilizar êsses bilhêtes desde ou até á estação de Alcântara-Terra.

Na estação de Alcântara-Terra podem ser adquiridos os referidos bilhêtes para os mesmos destinos e aos preços fixados para Lisboa-Rocio.

Lisbõa, 11 de Junho de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

3.º ADITAMENTO

Á

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 11
GRANDE VELOCIDADE

Desde a data do presente considera-se incluída na tabela de preços do § 6.º da referida tarifa a estação de Alcântara-Terra, sendo os preços dos respectivos bilhêtes a vender de ou para aquela estação os mesmos que estão estabelecidos de ou para a estação de Lisboa-Rocio.

Lisbõa, 11 de Junho de 1929,

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

4.º Aditamento**TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 5
GRANDE VELOCIDADE**

Pela utilização das carruagens-camas da Companhia Internacional dos « Wagons-Lits » que circularem entre Lisboa e Vila Real de Santo Antonio e entre Lisboa e Badajoz cobrar-se-hão os seguintes « suplementos »:

Lisboa-Rocio a Vila Real de Santo Antonio (via Vendas Novas-Beja) ou vice-versa...	Por cada lugar	60\$00
Lisboa-Rocio a Badajoz ou vice-versa.....		55\$00

Êstes preços compreendem todos os encargos que actualmente oneram os transportes ferroviários e estão isentos de qualquer sobretaxa adicional.

Lisboa, 11 de Junho de 1929.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Linhas estrangeiras

Hespanha — Foi estabelecido o seguro obrigatorio dos passageiros que viajam no caminho de ferro, sendo de 5 % sobre o preço de passagem.

A lei que estabelece esse seguro atinge todos os funcionarios publicos e militares que viajem ou não em serviço.

— Realisou-se no mez passado, na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, uma reunião a que assistiram representantes das Companhias de Caminho de Ferro para estudarem a melhor maneira de desenvolver o turismo no meio ferroviário.

Resultante desta reunião foi deliberado estabelecer um vagon-cama, directo de Irun a Argreiras, por Madrid, reserva antecipada de marcação de logares, nos combóios, mediante uma pequena taxa e aumento de carruagens de 2.ª classe nos combóios rápidos e expressos, para estímulo do turista que modestamente viaja.

FALTA DE ESPAÇO

Apesar do aumento de paginas n'este numero, luctamos ainda com falta de espaço, pelo que somos forçados a retirar parte da secção « Linhas estrangeiras », e as secções « Linhas portuguezas », e « Ha quarenta anos », assim como outros artigos, prometendo publicá-los no proximo numero.

OS NOSSOS MORTOS**Conselheiro Luiz Antonio dos Reis**

Faleceu no dia 12 deste mês em Lisboa, tendo o seu cadaver sido inhumado no cemiterio do Alto de S. João no dia 13, o sr. Conselheiro Luiz Antonio dos Reis, antigo chefe de serviço das Alfandegas, que por ter atingido o limite de idade fôra ha pouco aposentado.

O illustre finado que faleceu com 78 anos de idade, era natural de Angra do Heroísmo, e tendo vindo ainda muito novo para Lisboa, entrou para o quadro dos empregados aduaneiros onde a breve trecho se distinguuiu nos concursos aos postos superiores, tendo desempenhado os lugares mais importantes nas Alfandegas do continente, das ilhas adjacentes e de Africa, pois exerceu com distinção e raro zêlo o lugar de director de quasi todas as alfandegas portuguezas, tendo tambem desempenhado, por vezes, interinamente, o de Director Geral das Alfandegas.

Em todas as comissões de serviço de que foi incumbido, houve-se sempre por forma a merecer o louvor dos seus superiores, tendo sido, no antigo regime, agraciado com a carta de Conselho.

Havia longos anos que desempenhava o cargo de chefe da 2.ª repartição da Direcção Geral das Alfandegas, quando ha meses foi atingido pela lei de limite de idade, que o fez afastar, com bastante desgosto seu, do serviço a que zelosamente se consagrara.

Character integro e bondoso, a noticia da sua morte causou funda consternação no meio aduaneiro, onde era muito estimado, tendo o seu funeral sido uma emocionante manifestação de saudade.

O sr. Conselheiro Luiz dos Reis era casado com a sr.ª D. Cristina Lima da Camara Reis, irmã do falecido jornalista Camara Lima, e pai da sr.ª D. Maria Cristina da Camara Reis e do sr. dr. Luiz da Camara Reis, distinto escritor e professor da Escola Normal Superior.

À familia do illustre extinto envia a *Gazeta* sentidas condolências.

AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assignantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos.



Ermida de Nossa Senhora da Piedade — Serra da Louzã