

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

12.º DO 21.º ANNO **ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO** NUMERO 492

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES :

Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro
Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro

Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro
Commercio e Industria — Conse.º José M. d'Oliveira Simões, Engen h.

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
T. do Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 16 de Junho de 1908

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Beira Alta — Tarifa especial B. S. M. N.º 11, p. v.
Sul e Sueste — 2.ª ampliações à Classificação geral de mercadorias e à tarifa especial interna N.º 8, p. v.

Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	188
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	189
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	189
Congresso internacional de caminhos de ferro	190
Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (conclusão)	190
Avisos de serviço	191
Arrematações	191
Agenda do Viajante	192
Horario dos combolos	192



Pânhard-Levassor, racer da série dos grandes

SUMMARIO

	Paginas
Compensação do movimento das terras no traçado dos caminhos de ferro em terreno difficil, por Ezequiel de Campos	177
A linha do Valle do Lima, por J. Fernando de Souza	179
Parte official — Decreto de 30 de maio do Ministerio das Obras Publicas	180
Tarifas de transporte	181
Consultorio sobre viagens	181
A proposito do Cincoentenario — XXXVII	181
Notas de viagem — XXI — A segunda capital da Noruega — Sistema de cobrança nos carros electricos — Como se vae ao Polo — Os fiords — O lago gelado (illustrado)	182
ELECTRICIDADE	
Commentarios sobre as prescrições de segurança para o serviço em instalações electricas com correntes fortes	184
Tração electrica	185
AUTOMOBILISMO	
Meeting de Monaco (illustrado)	185
Concurso de veiculos industriaes	185
O arrojio d'uma rapariga	186
O culto da bandeira	186
Os tunnels de Fancille	186
Os caminhos de Ferro da Russia	186
A telegrafia a bordo	186
Linhas portuguezas — Companhia Real — Valle do Vouga — Mossamedes	
Lobito	187
As novas carruagens da Companhia de Orleans	187
Assembleia da Companhia Real	187
Commercio Portuguez	187

Compensação do movimento das terras no traçado dos caminhos de ferro em terreno difficil

A simples inspecção do perfil longitudinal do terreno, depois de traçado o sistema de traneis que melhor satisfaz às condições do movimento dos combolos, mostra, em geral, as modificações que convém introduzir nelle para uma regular compensação do movimento das terras. Em terrenos facéis, onde foi possível traçar a directriz com extensos alinhamentos rectos e inclinações pequenas, uma ajuizada combinação de traneis resolve muitas vezes o problema da compensação das excavações e aterros.

O mesmo não se dá em terrenos difficéis, nos caminhos de ferro de via reduzida, onde se recorreu a todos os ex-

pedientes de curvatura e aos limites de inclinação: para se conservar o melhor sistema de traneis, torna-se indispensavel adaptar o melhor possivel o perfil longitudinal do terreno á linha das inclinações do projecto, isto é, fazer uma inscrição cuidada do caminho de ferro no terreno, de modo a afforá-lo o melhor possivel. Limitado é então o trabalho de gabinete na escolha dos traneis que ficam *invariaveis*; mais longo o trabalho de campo para a aquisição d'um perfil de terreno, *variavel* até que se obtenha uma linha com minimo movimento de terras para a melhor curvatura e inclinação do traçado.

Se á primeira vista se nota a accumulção de grande aterro ou excavação num certo ponto, basta estudar uma variante nesse ponto, trabalho simples quando o terreno é inclinado e o traçado vae a meia encosta, ou a desenvolver, pois, um insignificante deslocamento em planta, que não altera d'um modo sensivel o desenvolvimento, dá logo a eliminção do defeito. E até muitas vezes, quando o terreno é coberto de vegetação arborea, nas culturas ricas do Equador, por exemplo, nem é necessario retomar a piquetagem das curvas e alinhamentos: basta introduzir graphicamente a modificação na planta; medir os novos alinhamentos e calcular os novos elementos das curvas alteradas; determinar as deslocções em planta, e por meio d'um nivel manual—o eclimetro de Otto Fennel, por ex.—determinar, no terreno, as altitudes dos novos pontos do projecto por simples nivelamentos segundo as normas approximadas ao primeiro traçado.

Marcam-se com estacas esses pontos; e com o mesmo eclimetro determina-se d'elles os novos perfis transversaes. Temos todos os elementos para modificarmos o traçado que então melhor rasará a linha dos traneis.

Convém sempre proceder assim antes de desenhar os perfis transversaes do projecto e calcular minuciosamente o movimento das terras, para não termos de inutilizar trabalho longo, para o que algumas vezes falta a coragem.

Sirva de exemplo o perfil longitudinal do caminho de ferro de S. Thomé, 1.º troço, entre P. 8.170 m. e P. 9.170. Esta trincheira, que chega a atingir 6,39 m. de altura no eixo, dá um volume de 27.99,145 m. cubicos, que não tendo compensação completa em aterro, terá logo de dar 10.824,28 m. cubicos para serem removidos a deposito a uma distancia média superior a 8.600 metros, com um momento de transporte igual a 93.661.757, d'entre o P. 8.500 e P. 8.895, em 395 m. de traçado apenas, isto é, a cerca de 30 m. cubicos por m. de linha. (1)

Não convinha fazer qualquer modificação no sistema de traneis primeiramente tentado.

A partir do P. 6.360, tinhamos até a Reversão, e no segundo lanço, que começava então ao P. 7.700:

Perfil longitudinal da 1.º troço além do P. 6.360

Designação dos traneis entre perfis	Comprimento das rampas	Inclinação por metro das rampas	Elevações	Altitudes nos extremos dos traneis
6.360 ^m — 6.600 ^m	240 ^m	24,60	5,90	(126,10) m. 132,00
6.600 — 7.700	1.100	26,81	29,50	161,50
Reversão em patamar de estação				
7.700 — 9.290,28	1.590,28	26,90	42,90	(161,50) 204,40
9.290,28 — 12.300	3.009,72	26,00	78,25	282,65
12.300,00 — 12.400	100,00	3,50	0,35	283,00
(Trindade)				
12.400 — 13.000	600,00	25,00	15,00	298,00

Foi modificado, para peor nas inclinações, com o fim de diminuir a excavação pelo *alteamento* da linha dos traneis, *sem modificação* na planta e perfil longitudinal do projecto traçado no terreno.

(1) Aquella altura no eixo, se considerarmos os nossos caminhos de ferro do continente, parece insignificante; mas em S. Thomé, num caminho de ferro de 75 cm. de bitola, é um exagero. Conheço minuciosamente mais de 100 kilometros de caminho de ferro em S. Thomé: em nenhuns houve necessidade de uma trincheira como esta.

Novo perfil longitudinal do projecto do 1.º troço além do P. 6.360 eliminando a Reversão

Designação dos traneis entre perfis	Comprimentos		Inclinação por metro das rampas	Elevações	Altitudes nos extremos dos traneis
	das horizontaes	das rampas			
6.360 ^m — 6.600,28 ^m		240,28	24,6	5,9	(126,10) m. 132,00
6.600,28 — 7.258,72		658,44	26,81	19,07	150,07
7.258,72 — T ₁		16,14	26,81	5,81	155,88
T ₁ — T ₃ T ₁		200,56	29,00	5,81	155,88
T ₃ T ₁ — 7.592,32	116,90				155,88
7.592,32 — 9.190,28 ¹		165,00	29,00	47,85	203,72
9.190,28 — 9.290,28		100,00	6,70	0,67	204,40
9.290,28 — 10.650,28		1.360,00	29,00	39,44	243,84
10.650,28 — 10.731,28	81,00				284,38
10.731,28 — 12.291,28		1.560,00	26,00	40,54	284,70
12.291,28 — 12.371,28		80,00	4,00	0,32	284,70
12.371,28 — 12.991,28		620,00	25,00	15,50	300,20
	197,90	620,00			
	6.683,32				

A rampa maxima de 26,9 mm. por metro teve de ser augmentada para 29 mm. que, coincidindo com as curvas de raio 50 metros além do P. 7.364,68, do P. 7.663 a P. 7.687; do P. 7.700 a 7.784; do P. 7.935 a P. 7.988; do P. 8.064 a P. 8.094, e mais alguns metros em curva de 50 m. de raio além do P. 9.190, dá como resultado pôr o traçado fóra das condições do programma — além da inclinação maxima 30 mm. por metro. Já a rampa de 26,9 mm. por m. na frente do patamar da Reversão era um maximo que seria muito conveniente evitar (Vº Caminho de ferro do Norte da Ilha de S. Thomé, por E. de Campos, pag. 62).

Se o primeiro sistema de traneis era mais conveniente, e ainda devia ser melhorado, evidentemente podia-se quando muito, deixá-lo intacto, e proceder a modificações do traçado em planta que trouxessem a substituição do perfil longitudinal defeituoso por outro melhor.

A curva de Bruckner, mostra que do P. 8.470 a P. 9.170 ha um volume accumulado de 23.497,96 m. cubicos de excavação; e que d'ahi por diante a linha das excavações e aterros accumulados segue em ondulações frequentes e pouco elevadas, até o minimo de 6.396,66 m. cubicos de excesso de excavação ao P. 11.831,28. Isto é, o defeito do traçado está entre P. 8.170 e P. 9.170 como á primeira vista se nota.

O exame da planta geral, e dos cadernos dos perfis transversaes mostra que é facil melhorar o traçado: basta subir a cumiada de Lemos a uma altitude menor, e descer um pouco tambem no contorno do Cafini. Desapparecerá o deposito de 17.000 metros cubicos que, embora justificado (?) no projecto, não é toleravel. De facto, não ha razão nenhuma que force até a excavação de 6 metros no eixo, e mais, quando vamos a desenvolver numa lombada e a meia encosta. A compensação até o P. 6.360 (2), seis vezes renovada, tendo obrigado sómente a — 6.857,8 m. cubicos de volume accumulado como ordenada maxima da curva de Bruckner, continuava até o fim; ou quando muito deviamos ter um excesso *conveniente* de excavações, se não fosse a trincheira funda entre aquelles perfis citados. Não é justificavel que para utilizar as terras no pantano, etc., não se elimine aquella trincheira. As areias da bahia de Anna de Chaves *dragadas* aterram todos os pantanos em torno da cidade.

Mas não convinha, por tentativas feitas no gabinete, alcançar a compensação no movimento das terras pela modificação do sistema dos traneis, difficilmente melhoravel; mas sim pelas modificações do traçado no terreno, conservando o sistema de traneis primitivamente proposto.

(2) Deve-se considerar os perfis seguintes augmentados de 52,004 para estarem referidos á origem.

(3) A compensação dá-se um pouco antes do P. 6.360. Arredondei o numero do P. como tal se podia continuar a fazer, e não complicar com o emprestimo de 149,3 m. cubicos (Vº Caminhos de ferro S. Thomé pag. 93).

É assim que se evita a impertinencia da linha sinuosa do terreno que não se amolda ao projecto, e ao mesmo tempo a semsaboria de inutilizarem os perfis transversaes e os graphics do movimento das terras tão fastidiosos de organizar, bem como o mau effeito do deposito consideravel e da trincheira funda.

Por isso, na primeira tentativa do projecto d'um lanço, convém sempre estudar ao menos summariamente o movimento das terras sem desenhar os perfis transversaes, com a vantagem de se fazer esse trabalho muito rapidamente e com mais exactidão do que pelo planimetro. Empreguei com muito bom resultado as tabellas das areas dos perfis transversaes, quando o terreno se póde considerar horizontal, e o perfilometro de Siegler, quando elle é inclinado. Só os perfis extraordinarios com muros de suporte exigem que sejam desenhados.

O perfilometro de Siegler calcula-se e desenha-se com rapidez—em poucas horas; e tendo escolhido bem as escalas, dá grande exactidão nas areas dos perfis simples e mixtos, e ao mesmo tempo fornece a largura da faixa occupada. Faz-me lembrar na determinação dos perfis transversaes em comparação com o classico processo de desenho e planimetro, o tachymetro de Wagner-Fennel comparado com o classico tacheometro de coefficiente stadimetrico 1:200 nos trabalhos topographicos.

Só depois de verificar pelo calculo, embora summario, feito com o auxilio do perfilometro, ou dos graphics correlativos, e pela curva de Brukner, que o movimento das terras é toleravel, é que se deve começar os desenhos definitivos do projecto.

Ezequiel de Campos

A linha do Valle do Lima

Está pendente de resolução governativa uma proposta dos concessionarios da linha do Alto Minho para a fixação da directriz da linha do Valle do Lima, Vianna a Ponte da Barca, pela margem direita do Lima.

Questão importante é esta, que muito convém esclarecer.

Quando se procedeu aos estudos das linhas complementares ao norte do Mondego, devidos á rasgada iniciativa de Emygdio Navarro, elaborou-se o ante-projecto d'aquella linha, saindo de Vianna e indo pela margem direita até Lanhezes por uma região de população densissima. O atravessamento da extensa veiga de Bertandos, coberta pelas cheias, determinou apreensões, que juntas á conveniencia d'estabelecer em Lanhezes ligação das estradas das duas margens, originaram a adopção do traçado com uma ponte em Lanhezes para estrada e caminho de ferro, subindo a linha o valle do Lima pela margem esquerda até Ponte da Barca e passando por detraz de Ponte do Lima.

Mais tarde, em 1899, a commissão technica, nomeada por Elvino de Brito para propór o plano da rede complementar ao norte do Mondego, adoptou a directriz que serviu de base ao ante-projecto. O decreto de 15 de fevereiro de 1900, que classificou a linha, indica a directriz: *Vianna (pela margem esquerda do Lima), Ponte da Barca, Lindoso.*

Em 1902, o sr. conde de Paçõ-Vieira, quando procurou dar vigoroso impulso á construcção de caminhos de ferro, pensou, e muito bem, que convinha conceder a uma empresa o grupo de linhas de via estreita do Alto Minho, Braga a Monsão e a Guimarães e Vianna a Ponte da Barca, com trafego certo, formando sistema sufficientemente importante para constituir objecto de uma concessão. Mandou, pois, abrir concurso com as vantagens previstas nas bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho de 1899, isto é, cendencia de impostos durante 30 annos, diversas isenções tributarias e nomeadamente dos direitos de importação do

material fixo e circulante, e participação no augmento de receita liquida das linhas do Minho e Douro pelo affluxo de trafego das novas linhas.

No caderno de encargos do concurso foi adoptada a directriz do ante-projecto, sob a preocupação de evitar o atravessamento da veiga de Bertandos e de ligar por ponte-estrada as duas margens.

Apesar dos valiosos auxilios offerecidos, ficaram desertos os dois concursos mandados abrir por decretos de 27 de junho e 10 de setembro de 1903. O capital não se decide por calculos de rendimento provavel, por mais fundamentados que sejam; o juro certo, ainda mesmo modico: eis o que elle exige. Por decreto de 24 de dezembro de 1903 foi mandado abrir terceiro concurso com garantia de juro de 5 % sobre o custo kilometrico de 20:000\$000 réis, limitando-se, porém, a 3 % o maximo desembolso do governo.

E como para os effeitos de garantia se fixava em 150^{km} a extensão maxima das linhas, o adeantamento do Estado nunca poderia ultrapassar 90:000\$000 réis; de facto a garantia não seria paga ou reduzir se-hia a quantia minima, muito inferior ao augmento de receita das linhas do Estado, para o qual nunca seria gravosa a concessão.

A ponte de Lanhezes deve porém ser obra tão extensa e dispendiosa, que perante esse encargo se apavoraram as iniciativas, resultando haver um concorrente unico, Temple George Blackwood, que offereceu a base de licitação de 19:999\$000 réis por kilometro, sem ter ido percorrer o terreno e decidindo-se apenas por informações.

Depois de lhe ter sido feita a adjudicação provisoria, mandou elle o seu engenheiro reconhecer o terreno, convencendo-se desde logo que a ponte de Lanhezes ia ser o principal obice do empreendimento.

A adjudicação fôra feita em 28 de março de 1904. Em 2 de maio era promulgado um decreto com força de lei auctorizando o governo a contratar definitivamente. Assim se remediava a falta de lei, pendente da resolução das camaras, cujas commissões tinham dado voto favoravel, a que a dissolução não permittiu dar seguimento.

Cumpria desde logo ao concessionario reforçar o deposito provisorio, elevando-o á cifra de 24:000\$000 réis. Surgiu então a sua pretensão de aproveitar onde lhe conviesse o leito das estradas, de elevar as rampas a 4 %, de suprimir a ponte de Lanhezes, utilizando de Vianna até Darque o leito da linha do Minho e seguindo depois até Ponte da Barca pela margem esquerda, com a obrigação de construir tambem na margem direita o troço isolado de Vianna a Lanhezes.

Ao tempo todos os concelhos interessados pediam vivamente o começo dos trabalhos, tendo determinado as suas solicitações a promulgação do decreto dictatorial, emquanto o concessionario recorria a expedientes dilatorios para demorar o reforço do deposito.

Entendeu o illustre titular das obras publicas que nem devia aceder ás suas exigencias, nem annullar a concessão com as consequentes perdas de tempo e difficuldades de ordem politica. Mandou, pois, proceder a negociações, que foram laboriosas e das quaes resultou, depois de varias peripetias, que o sr. conde de Paçõ-Vieira referiu no seu excellente livro *Caminhos de Ferro Portuguezes*, um acôrdo sobre as seguintes bases: extensão do limite de 30 ‰ de rampas aos troços de excepcional difficuldade de toda a linha; faculdade de adiamento da construcção da ponte de Lanhezes, até o rendimento liquido attingir 8 %, seguindo a linha a margem esquerda, devendo porém, no caso de ser utilizada esta faculdade, ser construido tambem o troço de Vianna a Lanhezes; aproveitamento do leito das estradas, onde fosse possivel e conveniente, comtanto que a estas se mantivesse a largura legal.

Em 27 de outubro de 1904 foi afinal celebrado o contrato definitivo, a que a carta de lei de 20 de dezembro

de 1906 deu sanção, relevando o governo da responsabilidade em que incorrera, tanto pela promulgação do decreto de 2 de maio de 1904, como pela alteração das clausulas do concurso.

Começaram os estudos, mas não conseguiu o concessionario angariar os capitães precisos. Em 24 de agosto de 1905 foi retirada a transferencia da concessão para Herbert Whitell Holt e em 1 de outubro do mesmo anno foi prorogado o prazo para conclusão dos estudos para a a construção.

Em 26 de outubro d'esse anno tinha sido apresentado o projecto do 1.º lanço de Braga a Guimarães, em condições inadmissíveis, com rampas de 40^m/m que nada justificava, estações deficientísimas, etc, tendo sido mandado modificar. O mesmo succedia com o projecto do 1.º lanço de Braga a Monsão, que só foi aprovado por portaria de 26 de janeiro de 1906 mediante numerosas modificações.

Em 27 de fevereiro foi novamente transferida a concessão para Ch. Wall & Franck Wall, depois de se ter assegurado o governo da sua idoneidade pelas mais favoráveis e autorizadas referencias.

Tudo parecia entrar afinal numa fase de realização das obras, quando o pessoal retirava subitamente, constando que havia grandes complicações provenientes da ingerencia de uma companhia constructora, constituída sem prévia auctorização do governo e que portanto segundo o contrato nenhuns direitos podia allegar.

Por portaria de 31 de janeiro de 1907 foi concedida prorrogação do prazo mediante a elevação do depósito de 24:000\$000 a 50:000\$000 réis. Por portaria de 5 de fevereiro do mesmo anno foi auctorizada a transferencia para a firma Canha & Formigal, que encarregou o distincto engenheiro Vasconcellos e Sá de dirigir os estudos e construção.

Todos os trabalhos feitos pelos inglezes foram postos de parte, elaborando-se proficientemente novos projectos em que até hoje se não desceu de 100^m nos raios das curvas, nem se ultrapassaram 25^m/m nas inclinações. Com estes trabalhos technicos tem coexistido activas e perseverantes diligencias para se angariarem os capitães necesarios.

Surgiu porém a mesma difficuldade que os anteriores concessionarios encontraram: o enorme encargo da construção da ponte do Lima em Lanhezes, ou, na alternativa, a de um troço em cada margem a partir de Viana, com o consequente reforço, bastante dispendioso, da ponte da linha do Minho em vista da desigual largura das vias.

Vem pois os interessados propôr a solução que torna viavel o seu empreendimento construir a linha do Lima pela margem direita, ficam aliviados do consideravel onus da duplicação da via. Menor será o capital immobilizado e portanto menor tambem o tempo preciso para o rendimento liquido attingir a percentagem de 8 % fixada no contrato para a construção da ponte, percentagem cuja redução a 7 % aceitam.

Construída assim a linha, a ponte só é precisa para estrada ordinaria, o que ainda diminue o encargo.

Que exige o interesse geral e regional? Que a linha se construa quanto antes e em condições de bem servir.

Ora até Lanhezes é a margem direita indubitavelmente a mais importante. Entre Lanhezes e Ponte da Barca a linha é egualmente util indo por qualquer das margens, porque ambas tem população densa. Se alguma tem jus a preferencia, é talvez a margem direita, tanto mais que a estação de Ponte do Lima fica muito mais bem situada nella. Convém ainda à região que se antecipe o mais possível a construção da ponte para estrada.

A duplicação de linhas no lanço inferior do Lima não se justifica e representaria consideravel embaraço para a ex-

ploração da linha do Minho e constituiria desperdicio de capital.

Póde-se porém objectar que o Estado vae conceder uma vantagem importante modificando o contrato. *Quid inde?*

Qual o seu interesse, senão tornar viavel a concessão, de modo que com o minimo encargo se accrescentem à rede ferroviaria linhas tão importantes? Se os actuaes concessionarios declaram não poderem com o onus da construção da ponte—e a lição, dos factos occorridos desde 1906 mostra bem que assim deve ser—póde o Estado rescindir o contrato e abrir novo concurso. Terá provavelmente que elevar a garantia de juro, perdendo tempo e dinheiro.

Mas se á vantagem de se assegurar a construção das linhas se juntar a modificação favoravel da clausula relativos á ponte, a redução de dois annos no prazo da construção do troço de Arcos a Monsão, as melhores condições de rampas e a obrigação imposta á empresa de promover a criação de uma estancia de recreio em Santa Luzia, elaborando o respectivo projecto, vê-se desde logo quanto convém ao Estado a modificação do contrato.

E que outra cousa tem sido a historia das relações do Estado com as empresas ferroviarias, senão uma série de convenções e modificações de contratos tendentes a amparar as suas iniciativas?

De quem a vantagem, senão do Estado, que além dos beneficios directos e indirectos da viação accelerada, entrará na posse de todas as linhas quando expirem os prazos das concessões?

Depende de sanção legislativa a modificação do contrato de 27 de setembro de 1904. Oxalá que governo e camaras examinem o assunto com largueza patriótica de vistas e o resolvam, por fórma que dentro em pouco os povos do Alto Minho vejam realizadas as suas legítimas aspirações e construídas as linhas complementares por que anseiam.

J. Fernando de Souza.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para execução dos trabalhos de construção do ramal do caminho de ferro do Pinhal Novo a Aldeia Gallega, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de uma parcella de terreno foreiro ao casal em partilha por morte da esposa de D. Francisco de Noronha e de que é emphyteuta José Macovio, com a superficie de 1.790 metros quadrados, sita no districto de Lisboa, concelho de Aldeia Gallega, freguezia do Espírito Santo, com as confrontações indicadas na planta respectiva: Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 14 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella de terreno marcada na planta parcelar que baixa com o presente decreto assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Pago, em 30 de maio 1908. — REI. — João de Souza Calvet de Magalhães.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial combinada B. S. M. N.º 11 — pequena velocidade. — Vae junta a este numero esta tarifa da Beira Alta applicavel ao transporte de madeiras para Madrid, directamente pela linha de Salamanca.

E' tarifa nova, destinada a desenvolver a exportação das madeiras cortadas nas zonas em que ellas abundam, servidas por aquella linha, e obedece a uma larga concessão de abatimento de preços em todas as linhas que nella se combinam.

Estuque-marmore. — A direcção do Sul e Sueste incluiu esta mercadoria na 4.ª classe da sua classificação geral e a isso se refere o aviso que juntamos ao presente numero.

A' mesma mercadoria fica sendo tambem applicavel a tarifa 8, por equiparação a pirites, concedendo-se o bonus de 20 por cento aos transportes por vagon completos de 12 toneladas.

A isso se refere o outro impresso que vae annexo a este numero.

Consultorio sobre viagens

Decididamente temos que abrir secção e installar banca de consultas, porque as primeiras não só agradaram aos interessados como despertaram em outros leitores o desejo de viajar, e veem bater-nos à porta a pedir informes.

Escusam bater; como nos escritorios francezes se diz «*tournez le bouton*», assim lhes diremos—a porta está aberta.

Mas cuidado em não nos imporem condições que nos collocam na posição de ter que lhes recusar o serviço.

Assim succede ao sr. A. C. B. de Coimbra que nos diz: «Se v. me dá estas informações eu assigno-lhe a *Gazeta*»

Não senhor.

Esta secção, de informações e todos os serviços que possamos prestar, não são para angariar assignantes.

São, sim, para os manter, para lhes sermos uteis. Se acceitassemos aquella condição transformar-se-hia o nosso consultorio em serviço publico, onde qualquer, mediante os modestos 1\$400 de uma assignatura por semestre, obtinha uma informação com que economizava dezenas de mil réis, e não mais pensava no jornal.

Que nos desculpe pois o sr. A. C. B. não o servimos.

*

O sr. A. Silva, assignante n.º 276 (da primitiva do nosso jornal) esse está no caso de ser attendido com o nosso maior prazer.

Pergunta-nos se, indo a Inglaterra, lhe vale a pena economizar, tomando a via Dieppe-Newhaven em vez da de Calais-Dover.

Parece-nos bem que sim, se o nosso consulente não enjôa com mais duas horas de travessia.

A viagem por Calais custa em 1.ª classe 70,80 frs, ida e volta 119,75 e faz-se com duas horas de travessia. A por Dieppe custa 48,29 frs. e tem um trajecto maritimo de quatro horas.

Tratando-se de familia de 5 pessoas a economia é importante, 112,75 frs. nos bilhetes simples ou 185 frs. nos de ida e volta.

São tambem 2 horas a mais no tempo total: indo por Calais, no comboio das 9^h 50' da manhã chega-se a Londres às 5^h 12' da tarde=7^h 22'; indo no do meio dia chega-se a às 7^h 10' da tarde=7^h 10'.

Indo por Dieppe, parte às 10^h 20' da manhã e chega às 7 da tarde=8^h 50'.

Nos trens da noute, desaconselhamos-lhes por completo que façam a viagem, porque, mesmo para os que dormem bem, resulta incommodo.

Como poucos se deitam no vapor, o ruído de falácia, o saltar de rolhas de champagne, que muitos bebem contra o enjôo, desasocegam bastante.

«De Londres a Liverpool póde-se ir por uma linha e voltar por outra?» pergunta-nos.

Ja se vê que sim. Tem mesmo quatro caminhos diferentes. O que lhe aconselhamos é a ida por Nottingham a Manchester e d'ahi a Liverpool, e a volta directamente por Derby.

E' o caminho mais bonito.

A' ida ou à volta, em França, não deixar de vêr Rouen, que é muito interessante. Veja o nosso jornal de 1906, pagina 255.

À proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXXVII

Eram de tão reconhecida vantagem os fornecimentos que o engenheiro Maghermann obtinha para as linhas da Companhia Real que todas as administrações não só dos caminhos de ferro de Portugal, incluindo as do Estado, como até as de Espanha que communicavam com a nossa linha aproveitavam dos mesmos fornecedores para os seus abastecimentos.

Não se limitava a competencia do engenheiro Maghermann ao bom desempenho do seu cargo exclusivo de chefe de serviço de armazens geraes, evidenciando-se a sua aptidão no ramo de construcção.

Tornando-se excessivamente difficil o trasbordo de materiaes de bordo dos navios que os transportavam para os vagon e vice-versa não se podendo muitas vezes, apesar do trabalho insano de noute e de dia, evitar a despendiosa exigencia de pagamento de demoras (*surestaries*) aos vapores que nessa epoca, para descarga de carvão, carris e outros materiaes, tinham que atracar aos caes da estação do Caes dos Soldados, crescendo o movimento de embarque de fosfatos procedentes das minas de Caceres, azougues das minas de Almaden, cortiça e outras mercadorias destinadas a portos portuguezes e estrangeiros, sendo insufficientes para estes serviços os exiguos meios de que a estação de Lisboa dispunha para as exigencias de embarque e desembarque de tão avultado trafego, projectou o engenheiro Maghermann, com plena aprovação da direcção a construcção de uma ponte-caes de ferro que, ligando-se em curva às vias de serviço de mercadorias, permitisse o acostamento de mais de um navio de grande lotação e podesse supportar o peso de um comboio carregado e sua respectiva locomotiva.

Bem fornecida de placas giratorias, guindastes de força, um dos quaes para vinte toneladas, um aparelho a vapor para o funcionamento dos guindastes, e amplos baldes de ferro e vastos caixões de madeira para carga e descarga de mercadorias a granel, foi de certo um dos mais valiosos serviços que Maghermann prestou ao caminho de ferro.

Esta construcção que tem sempre sido utilizada com grande proveito da exploração da rede de E. e N. de Portugal constitue um verdadeiro monumento que recorda por modo bem evidente o merito do distincto engenheiro e a gratidão que pela companhia lhe é, com justiça e direito, devida.

A ponte-caes foi construida em Inglaterra e contratada pelo comité de Paris que, apesar de composto por importantes banqueiros francezes, deu com vantagem da companhia de que defendia os interesses, preferencia á industria ingleza sobre a franceza, de exigencias mais onerosas.

O engenheiro Ladame cuja admiração pelo merecimento do seu subordinado Maghermann publicamente manifestava, ocupava-se com a maior actividade na substituição dos carris «champignon» pelos «vignole», e com o chefe de secção Gil no estudo do local mais apropriado para a construção da ponte sobre o Douro que foi definitivamente escolhido onde mais tarde aquella construção se effectuou sob outra direcção.

A casa Rotschild que possui a exploração das antigas e inexgotáveis minas de azougue na povoação de Almaden, no trajecto da linha de Badajoz e Ciudad Real, e que utilizava o porto de Sevilha para a sua exportação para Londres, effectuou um contrato com a Companhia Real para os transportes directos de Almaden a Londres, ficando a cargo da companhia portugueza a liquidação com a companhia espanhola de Ciudad Real a Badajoz pelo percurso na sua rede de Almaden a Elvas e com Eduardo Pinto Basto pela parte marítima de Lisboa a Londres.

A responsabilidade para os caminhos de ferro foi estipulada em £ 10 por cada frasco de azougue do peso de 50 kilg. devendo o seguro marítimo ficar a cargo da casa Rotschild.

As fracções de perda do conteúdo dos frascos deviam ser pagas em conformidade do valor do frasco e liquidada pela Companhia Real a responsabilidade da companhia onde tivesse logar a avaria.

Apesar da fragilidade dos frascos de ferro foi sempre tão meticolosa a verificação por transmissão das diversas companhias que nunca houve logar a reclamação por parte da casa Rotschild.

Entre as companhias apenas houve a notar por parte da companhia portugueza a falta de 2 frascos em uma das remessas transmitidas pela companhia espanhola.

Como prova da meticolosa administração da casa Rotschild narraremos um facto occorrido por ocasião da indemnização de £ 20 pela falta d'esses 2 frascos de incontestável direito a ser paga de responsabilidade provada da companhia espanhola.

Era habitual a visita do chefe do serviço do tráfego á casa Rotschild em Madrid, na calle de S. Bernardo. Essa casa girava nessa época sob a gerencia da firma Weissweiller & Bauer, cuja amabilidade para com o funcionario foi sempre a mais captivante. A Companhia Real fornecia sempre ao seu representante uma carta de ordens para que este, em caso de o necessitar, fosse suprido dos fundos precisos. Como a casa Rotschild tivesse conta corrente com a Companhia Real era a essa casa que o chefe do tráfego era auctorizado a recorrer. Nunca foi utilizada essa auctorização mas nem por isso recebia menos dos chefes da casa as mais instantes ofertas de camarote no Theatro Real, jantares e uso de carruagens que nunca aceitou mas que reconhecido agradecia.

Sabia D. José Canalejas chefe do tráfego da companhia espanhola de Ciudad Real-Badajoz todas as deferencias prestadas pelos representantes da casa Rotschild ao agente portuguez, e contando com a generosidade, não aceite, das repetidas ofertas e que se tornaria efectiva em favor de um infeliz, fez saber ao chefe portuguez que a falta dos 2 frascos era devida á boa fé do chefe da estação de Almaden, pae de numerosa familia, e que tendo sido, havia pouco transferido para aquella estação confiára nos carreteiros que transportavam os frascos da mina, sem verificar, como devia, a exactidão do numero, indicava os que o documento dos carreteiros marcava.

«Se V. pedir, por esmola ao pobre chefe da estação, a absolvição do pagamento de certo que lh'a não recusam.

Confiado nesta convicção de D. José Canalejas, o chefe do tráfego da Companhia Real, depois dos habituaes cumprimentos do banqueiro Weissweiller, um alemão de estatura colossal e expressão amavel por devida formalidade, e de suas ofertas recusadas pelo que respeitava ao individuo, aproveitou o ensejo e vencendo, por motivo de

caridade para um infeliz a repugnancia de solicitar favor dirigiu-se ao opulento colosso pedindo, por esmola para um chefe de numerosa familia a renuncia da casa Rotschild á indemnização das £ 20 que para tal casa nada influia e que para o infeliz importava a ruina e a fome da familia.

O colossal alemão transformou de repente a fisionomia, até ali aparentemente afavel, em um carrancudo parecer afogueado e iracundo, e pondo-se de pé exclamou em um francez alemanizado:

«Mr. F. il faut que vous sachiez qu'en affaires il n'y a que des affaires, 2 schilings, 2 livres, 20 livres, 2.000, 2 millions ce n'est que des affaires et...»

Ao que o agente portuguez, sem o deixar concluir e pondo o chapéu na cabeça, retorquiu: *C'est assez...*

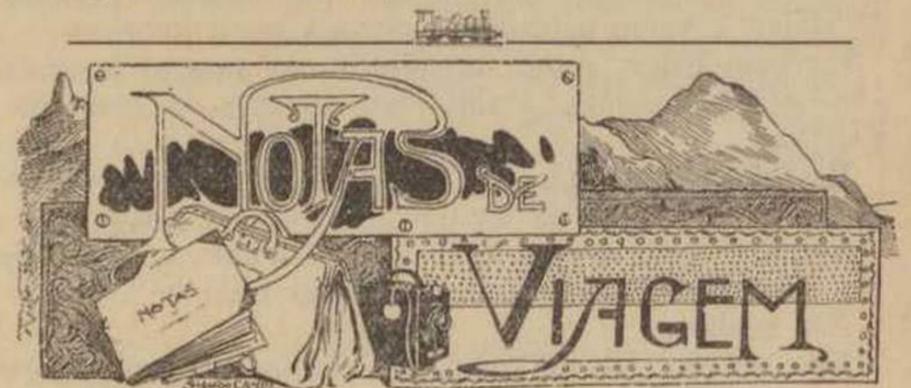
E voltando-se para o cobrador da casa que se apresentava para sair á cobrança diaria:

«Vou d'aqui para a companhia do caminho de ferro de Ciudad Real.—Leve o recibo das £ 20 que hoje mesmo devem ser pagas.»

E foram.

Para o pobre chefe abriu-se uma subscrição que evitou a fome, que a ruina do chefe traria inevitavelmente á familia.

Nos archivos da Companhia Real deve existir documento pelo qual a casa Rotschild agradecendo os bons serviços prestados pelo transporte de azougue, confessa que nunca haviam sido effectuadas em melhores condições de regularidade e exactidão.



XXI

A segunda capital da Noruega — Sistema de cobrança nos carros electricos — Como se vae ao Polo — Os fiords — O lago gelado.

Trondième é uma cidade moderna, de ruas muito largas e construcções todas em madeira (até o palacio real, edificio sem pretensões, é de madeira) em parallelogramo na sua maior parte, tendo em volta o Nid e pela frente o fiord que, a pouca distancia, desemboca no mar.

É a mais setentrional das grandes cidades da Europa, e a segunda capital da Noruega. É ali que se realiza a coroação dos reis noruegueses, e ainda ha pouco essa cerimonia se repetiu, com o novo rei Aakon, quando a Noruega se separou da Suecia, na grandiosa cathedra que é a mais imponente de toda a Scandinavia.

É esta a primeira curiosidade a ver. Em seguida, e não longe está o museo, muito interessante por alguns exemplares de focas de um comprimento extraordinario, e outras colleções de historia natural, de grande valor.

A mais d'isso nada ha de notavel na cidade, que tem, na rua principal, bons estabelecimentos, especialmente de pelles, lãs e artigos da industria laponica. Tem, porém, dois grandes restaurantes, especialmente o *Frimurerlogur* com bellas salas de festas para 500 pessoas, e um Tivoli, modesto.

É num d'estes restaurantes que são servidos os almoços e jantares aos passageiros que viajam nos vapores das companhias norueguesas, quando estes ali passam, tanto á ida como á volta do norte.

Mas não ha cafés, e se os houvesse nelles só se poderia tomar bebidas não alcoholicas, porque a venda d'estas, a copo, é prohibida; apenas uma casa as vende em garrafas.

A uns 4 kilometros da cidade deve-se ir vêr as notaveis cascatas do Lerfos, passeio muito agradável que se faz em quatro horas. Cascatas imponentes.

No interior da cidade, ha carros electricos que servem só dois pontos extremos, a leste e a oeste. A especialidade é a fórmula de cobrança, como se usa na Noruega.

O conductor não toca no dinheiro, da cobrança que faz; é o passageiro que, por sua mão, lhe lança os 10 öres da passagem numa especie de mealheiro que elle lhe apresenta. Se o passageiro não tem troco, o conductor vende-lhe pela moeda que elle lhe dá, um pacotinho de trocos que traz para esse fim. E' o passageiro que abre esse pacote (que vem bem collado) e d'elle retira a moeda com que paga a passagem.

Vista a cidade, tomemos logar no vapor que nos espera, atracado ao caes, e irá levar-nos á viagem sensacional do polo norte.

Para a visita das costas oeste da Noruega ha, durante o verão, varias carreiras de vapores, uns noruegueses, outros allemães, dinamarquezes e alguns inglezes.

D'esses uns contentam-se em visitar mais minuciosamente os *fiords*, outros vão até o Cabo Norte; alguns avançam até o archipelago do Spitzberg entrando nas suas bahias.

D'estes ultimos só uma viagem se faz cada anno, além do Spitzberg, aos mares revoltos e algo perigosos do polo.

Essa viagem só se realiza em agosto, não só porque é nesse mez que os blocos dos gelos polares já teem descido mais para o sul, deixando mais livre o mar para a navegação, como porque, nesse mez tambem acabam as viagens de excursão, e as companhias pôdem dispôr dos seus dois capitaes — os lobos do mar mais conhecedores das exigencias particulares da perigosa navegação entre os gelos polares.

Porque, por segurança o serviço é sempre feito por dois vapores, comboiando-se mutuamente.

Um d'estes vapores parte de Hamburgo, com os passageiros allemães, austriacos, húngaros etc. e os inglezes e americanos que ali recebe, vindos em outro vapor de New Castle. O outro são de Antuerpia, onde o tomam os belgas, francezes, hollandezes, suissos, etc., reunindo-se em Bergen ao que vem da Allemanha.

São vapores pequenos, com acomodações muito acanhadas, camarotes estreitos em que duas pessoas, teem que vestir-se uma de cada vez; tectos baixos, corredores estreitos; duas exiguas banheiras para os 90 a 100 passageiros que comportam.

Não obstante vive-se bem, a bordo, porque ha muita liberdade, poucas exigencias de disciplina, a cozinha é excellente e fartissima, e apesar da pequenez do barco, o balanço não é maior do que nos grandes transatlanticos.

Verdade seja que a viagem faz-se sempre á vista da costa, e só na travessia do Cabo Norte ao Spitzberg e além d'este navegamos em pleno mar.

O vapor larga do porto á meia noite e pela manhã acordamos navegando entre montanhas arborizadas. O primeiro dia de viagem não tem grande interesse.

Pelo fim da tarde avistamos á direita, as *Sete Irmãs*, altas montanhas de 1.000 metros, na ilha d'Alsten, depois do que nos chama a attenção a Geleira Negra, enorme lençol de neve escura, de 55 kilometros de comprimento por 16 de largo e 1.200 metros de altura e pelas dez horas atravessamos o circulo polar (66° 32' 30'") passando á região onde no inverno não ha dia e no verão não ha noite.

Durante a noite passamos o canal das ilhas Lofoten, um dos pontos onde as tempestades são mais perigosas na costa norueguesa.

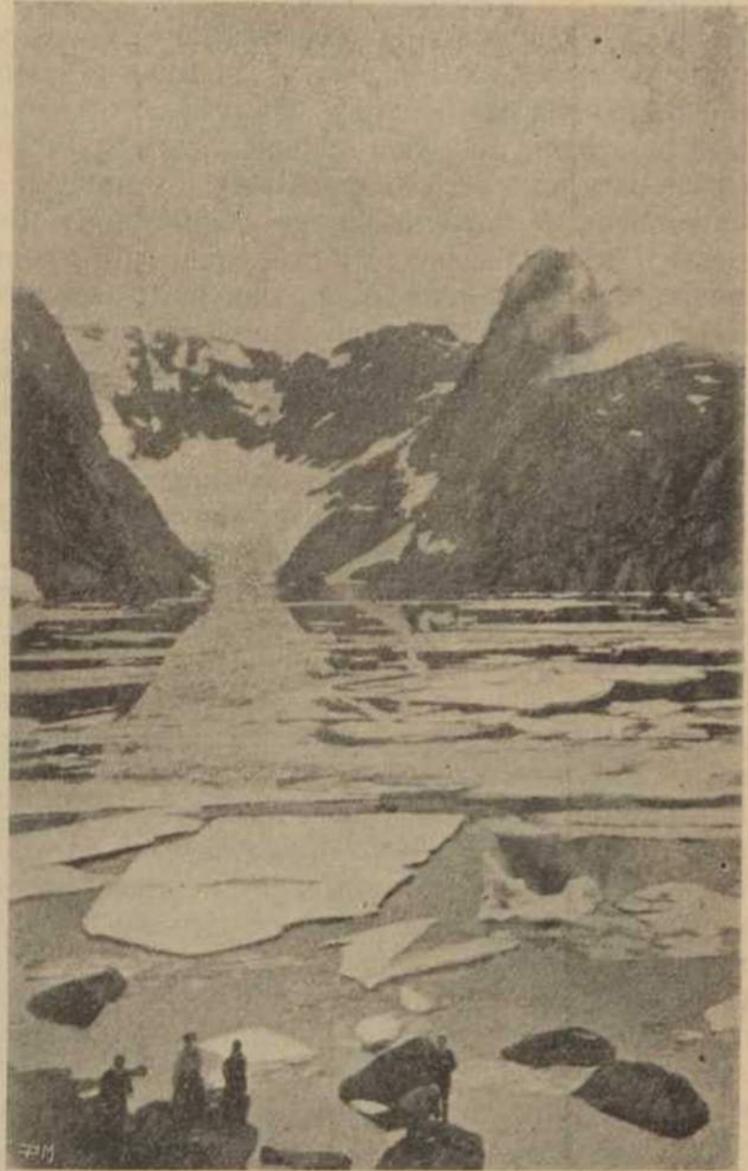
No dia seguinte, isto é, no 2.º de viagem ao despertar vemos que estamos num perfeito lago da Suissa. E' o Troidfjord (canal dos gigantes) assim chamado pela imponente

elevação das montanhas que entre si apertam uma estreita lingua d'agua onde o vapor navega a custo.

No ceu nem um farrapo de nuvem; no ambiente nem uma aragem; na agua nem uma ondulação além das que lhe produz a passagem do vapor cujo ruído da machina as montanhas ladeantes repercutem.

E' verdadeiramente o primeiro *fiord* que vemos, e aqui se torna necessario explicar o que esta palavra (que em norueguez se escreve *fjord*) significa.

Os *fiords* são canaes que, ou separam as pequenas e grandes ilhas que, aos milhares, povoam as costas da Noruega, ou entram pela terra entre montanhas de grande elevação.



O lago gelado de Troidvand

Como ellas são, na maior parte em sentido perfeitamente vertical, não ha nelles praia ou rampa para desembarque senão em raros pontos onde a montanha lançou, por esboroamento, aos proprios pés, uma porção de pedras soltas.

Não ha tambem caminhos para comunicação, nem necessidade d'elles porque a região é despovoada, ou apenas, lá no alto, habitada por alguns laponios, semi-selvagens, vivendo da agricultura e da caça.

Os vapores páram numa enseada algumas horas, tempo bastante para os passageiros irem, em botes, a terra onde desembarcam para, por uma subida difficil de montanha escarpada, por caminho de pedra solta e de lama, se guindarem ao alto, onde se vae vêr o lago gelado de Troidvand, reproduzido hoje na nossa gravura.

Nestas incursões a terra um cuidado ha que ter. O excursionista nunca se deve afastar do grupo até perdê-lo de vista. Perder-se numa montanha d'estas seria terrível porque difficilmente se sustentaria ali até que outro vapor ali tocasse.

E dizemos isto porque assim ia succedendo a um curioso belga, o que obrigou a lançar exploradores por entre o matto, e lhe valeu uma aclamação ruidosa, quando embarcou.

ELECTRICIDADE

Commentarios sobre as prescrições de segurança para o serviço em installações electricas com correntes fortes

As prescrições cuja traducção fizemos nos numeros 487 e 488 da «Gazeta» veem acompanhadas de explicações cuja essencia reproduziremos no que segue, juntamente com algumas outras que explanem um pouco o valor d'alguns termos e expressões empregadas na traducção. Para maior facilidade e metodo os commentarios vão precedidos da designação do § e alinea a que se referem, em italico.

Titulo. A designação de *Prescrições de segurança* em vez de *prescrições* adotada para as relativas ao *estabelecimento* de installações electricas, foi propositadamente escolhida para frizar que ellas se limitam às disposições necessarias para proteger os empregados e o publico, e não compreendem, de maneira alguma, os preceitos a attender no serviço de installações electricas, quer para o bom desempenho das differentes peças das mesmas quer para assegurar o maximo lucro com o minimo da despesa quer ainda para indicar a cada empregado os seus deveres.

Disposições d'esta ultima especie conhecidas pelo termo de *prescrições ou regulamento para a exploração* são de necessidade junto às prescrições de segurança e por estas exigidas; porém não podem ser indicadas sob uma fórmula generica por serem essencialmente dependentes: da natureza da energia primaria e da corrente; da altura de tensão; do alcance e dos fins da installação são diversos em cada caso.

Tambem não se torna indispensavel regulamentá-las sob principios identicos visto não affectarem os interesses publicos.

A proposito da divisão das prescrições em sete capitulos, foi expresso o desejo de redigir os capitulos II até VII de maneira a formar cada um com o capitulo I, um trabalho completo para a especie de serviço em vista. D'esta fórmula os differentes capitulos tornaram-se mais longos pela necessidade de reproduzir varias vezes paragrafos como o 4.º e o 5.º, porém offerecem a grande vantagem de para cada serviço só ser preciso affixar o capitulo correspondente junto ao capitulo I, tornando a leitura mais facilmente assimilavel para o operario.

§ 1.º *alinea a)* No caso, por exemplo, de um motor estar montado sobre uma consola fixa a uma parede na proximidade do tecto e só acessivel por meio d'uma escada, deve conservar-se livre o espaço para collocar a escada.

Da mesma fórmula deante de peças de installação que prestem algum serviço, como por ex.: deante de quadros de commutação ou distribuição, instrumentos de medida, receptores de corrente, lampadas d'arcos, guinchos e resistencias, aparelhos de pôr em marcha ou de verificação, etc., não se deve collocar nem materiaes nem qualquer outro objecto que possa impedir ou atrazar o serviço necessario ou que cercee a acção dos dispositivos de segurança, como resguardos e outros. Vestuarios, chapéus, etc., tambem não devem ser pendurados de fórmula a poderem dificultar o serviço.

§ 1.º *alinea b)* Como se sabe as machinas electricas em comparação com muitas outras machinas de outra especie são insensíveis até certo ponto a poeiras e sujidades de fórmula que embora em condições mais dificeis ainda se conservam aptas a trabalhar. Esta circumstancia não deve, no entanto, conduzir a um desleixo tal que dê origem a um estado mais ou menos perigoso. De toda a maneira as disposições relativas ao serviço devem adaptar-se às circumstancias.

Um operario intelligente deverá saber discernir entre o estado das peças importantes e a apparencia exterior.

Assim uma machina empoeirada em consequencia do ambiente pôde estar bem cuidada e uma machina aparentemente brilhante estar mal cuidada. Quanto ao estado dos aparelhos sensíveis devem adotar-se disposições differentes das impostas às machinas fortes.

§ 1.º *alinea c)* *Elementos de segurança e resguardo* são por exemplo: poisos isolados, esteiras isolantes, luvas de borracha, vestuarios de protecção, barreiras, tenazes isoladoras, conductores à terra e semelhantes.

§ 2.º *Logares apropriados* para a collocação dos objectos mencionados nas alneas a) e b) do § 2 são aquelles que atraíam a attenção do operario, por exemplo: paredes em officinas, casas de machinas, casas de caldeiras, etc., ou tambem nas proximidades da entrada, por exemplo: num quadro exposto junto do porteiro deante do qual passem todos os operarios.

Os objectos designados nas alneas c) d) e) do § 2 não teem de ser absolutamente expostos de maneira que deem immediatamente na vista, podendo mesmo por exemplo: ser dependurados nos escritorios d'uma maneira acessivel.

E' no entanto recommendavel que todas as peças descritas sob as alneas a até e) sejam collocadas numa parede, em fórmula de quadro, facilmente acessivel e bem patente.

E' de grande importancia tambem introduzir no schema das ligações qualquer alteração da installação, pois por vezes é mais perigoso orientarmo-nos por um schema incorrecto, do que não nos servimos de nenhum.

§ 2.º *alinea c)* Sobre o conteúdo do schema das ligações da installação veja-se o prescrito a proposito do *Estabelecimento* de installações electricas com correntes fortes.

§ 3.º *Titulo.* Cada director de serviço deve dar a maxima attenção à escolha do seu pessoal, de maneira a que este ultimo seja capaz fisicamente de cumprir as exigencias de serviço e que as suas habilitações em logares de responsabilidade correspondam às necessidades.

Deve-se empregar o maior cuidado em instruir objectivamente o pessoal nos minimos detalhes do seu serviço.

§ 3.º *alinea a)* Por elementos de segurança pessoal entende-se: poisos isolados, luvas de borracha, tenazes isoladoras, vestuarios de protecção e semelhantes.

§ 4.º *alinea b)* As *instrucções especiaes* emanarão em cada caso e segundo as circumstancias do director de serviço, tendo sempre em vista os preceitos indicados nas prescrições de serviço.

§ 4.º *alinea c)* D'uma maneira geral recommendar-se-hia o emprego exclusivo de baixa tensão nas proximidades de materias inflamaveis, admittindo-se no entanto a elevação de tensão até 1.000 volts, em vista das condições bastante desfavoraveis em alguns casos para a alimentação de motores.

Ter-se-ha sempre o cuidado de não collocar machinas, motores, etc., nos recintos em que se achem ou produzam as materias inflammaveis. Não sendo isso possivel, deverão os motores, transformadores e resistencia, ser encerrados em envolveros hermeticamente fechados e á prova de fogo.

Como d'est'arte soffreria a ventilação dos aparelhos e nem sempre é possivel a adaptação de tubos ventiladores conduzindo ar livre de poeiras, dever-se ha adotar motores grandes bastante para que uma sobrecarga eventual não occasioné aquecimentos perigosos.

No caso de não haver receio de poeiras e filamentos, poder-se-ha conservar os motores livres, porém resguardados por grades ou cousa semelhante, que impeçam o contacto das materias combustiveis com os motores.

O caso de adoção de geradores, motores, etc., em recintos onde se produzam materias inflamaveis, como nas officinas de serração, nos moinhos, nas fiações de algodão e semelhantes, só se deve dar por excepção e absoluta necessidade. A sua collocação em dependencias especiaes isentas de poeiras, além de afastar o perigo de fogo, permite a melhor conservação dos machinismos.

Com o aperfeiçoamento moderno dos machinismos, as chispas que estes emitem em condições normaes, não são de peor natureza que as de qualquer interruptor ou fusivel. A possibilidade, porém, de promover por uma falsa manobra um curto circuito nas machinas ou transformadores, capaz de os incendiar, é que se deve ter principalmente em vista nas precauções a tomar.

Este ultimo caso impõe o afastamento de machinas, feramentas, produzindo aparas metallicas, das machinas geradoras e motores.

§ 4.º alinea c) O esguicho d'agua deve ser evitado, porque em geral nenhum proveito proporciona, antes pelo contrario, dá origem a curtos circuitos e destruição dos isolamentos. Como meio apropriado de extinção, recom-

menda-se, além de areia secca, o emprego de acido carbonico por meio de aparelhos extintores adequados.

Em caso de oleo ardendo, presta excellentes serviços a soda.

Tracção electrica

Lisboa

Continúa o movimento de defesa contra os abusos da Companhia Carris, tendo sido approvadas varias representações que devem ser presentes ás estações competentes, em que a população de Lisboa reclama providencias.

Coimbra

Um grupo de pessoas das mais gradas e importantes d'esta cidade trabalha para que os serviços de tracção electrica sejam municipalizados.

Russia

Vae proceder-se á installação de uma via ferrea electrica na cidade de Odessa e arredores, em substituição do actual serviço que é feito com tracção animal.

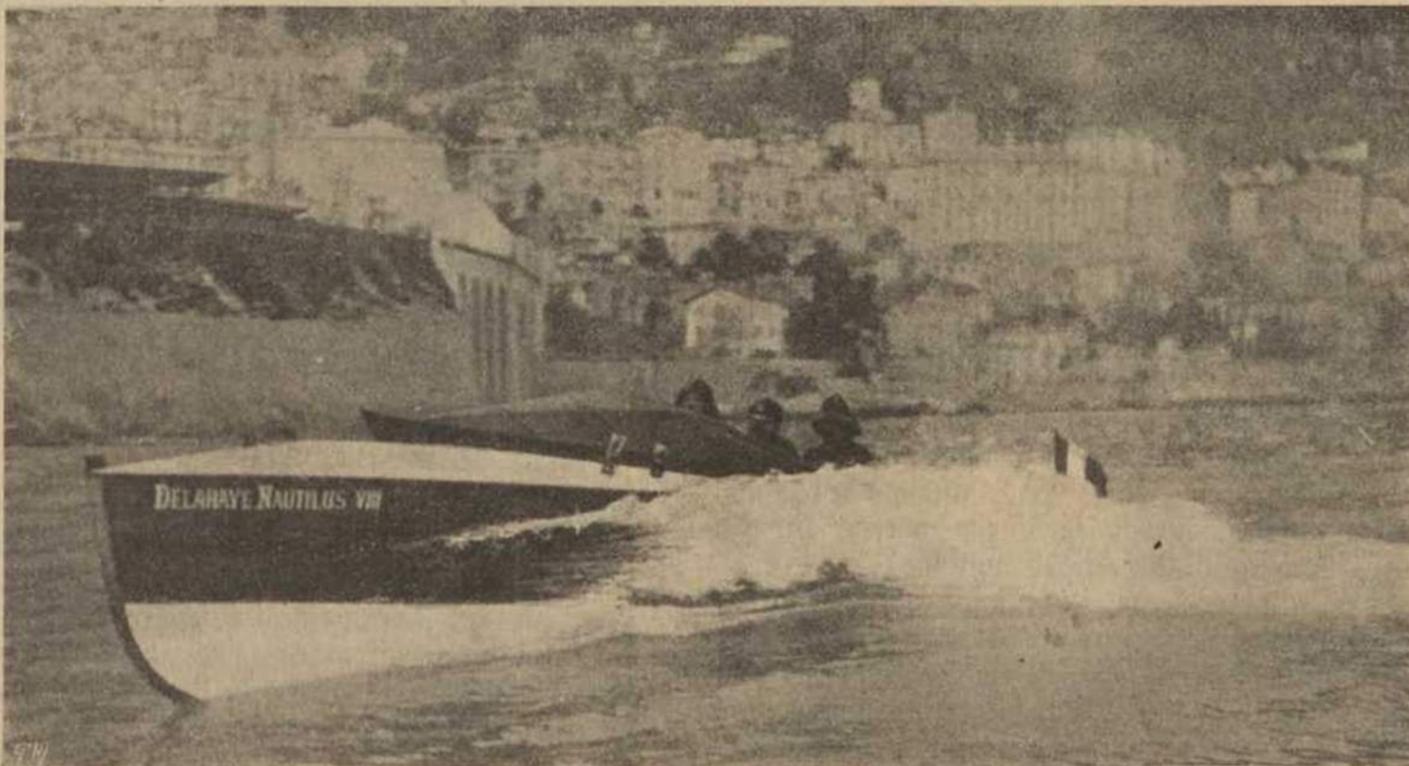
A transformação deve estar realizada dentro do praso de tres annos.



AUTOMOBILISMO

Meeting de Monaco

Damos hoje a gravura dos dois escaleres automoveis que mais se distinguiram naquellas regatas.



Delahaye-Nautilus VIII, cruiser da 4.ª série

O «Panhard Levassor» que ganhou a taça do principe de Monaco e o «Delahaye-Nautilus VIII» o primeiro dos *cruisers*, como referimos no nosso numero de 16 de maio proximo passado.

Concurso de veículos industriaes

Terminou no dia 31 de maio este concurso que durou um mez durante o qual foram percorridos 112 kilometros, de Auxerre a Fontainebleau.

A formula da classificação era $\frac{T \times C}{P \times D}$

C representando o consumo de combustivel em francos segundo bases assentes, empregando-se gazolina, *white*

spirit, alcool carburado e benzol, sendo este de todos o mais barato.

Na 2.ª categoria ganhou Panhard Levassor com um camion podendo transportar 900 kilos, coefficente 9,91.

Na 3.ª categoria ganhou um de Dion Bouton com um

coefficente 6,11, seguido por um Panhard Levassor com o coefficente 7,92 e depois um Brouhot com o de 14,68.

Na 4.ª categoria ganhou um Peugeot com um coefficente de 14,20.

Na 5.ª categoria ganhou um Saurer com um coefficente de 8,01, seguido por um Panhard Levassor com o coefficente de 9,50 e um Vinot Deguingand com 11,73.

Na 6.ª categoria um Saurer com 5,77, seguido d'um Dion Bouton com 8,10.

Na 7.ª categoria um Berliet com 11,49 e na 9.ª categoria outro Saurer com 7,45.

Nos *fiacres automobiles* o consumo foi muito aproximado tendo ganho um Doriot Flandrin com um coefficente de 3,33 seguindo-se um Brouhot com 4,05 depois Baydra

Clement, Lethimonnier, Brasier, etc., e por fim um Gladiador com 6,80.

A casa Saurer classifica-se primeira na classificação geral, a de Dion Bouton ganhou o objecto d'arte do ministerio da guerra, ficou segunda e sexta da classificação geral, primeira da terceira categoria e segunda da sexta categoria.

A casa Peugeot classifica-se primeira na 4.^a categoria.

A casa Berliet com os seus omnibus tem o primeiro e o segundo lugar na oitava categoria e com os seus camions o segundo e o terceiro em quarta categoria o 4.^o e 5.^o na 5.^a categoria.

A casa Panhard & Levassor classifica-se primeira na série dos sete vehiculos que podem ser adquiridos pelo exercito: quarta, setima e oitava da classificação geral, primeira da segunda categoria, segunda na terceira e sexta categorias.

O arrojo de uma rapariga

Ha dias, em Long Salds, America do Norte, os passageiros d'um comboio que avançava com uma velocidade de 90 kilometros, notaram que um automovel procurava passar adeante da locomotiva.

O machinista, que tambem tinha notado o caso, largou a todo o vapor, cedendo ao instincto de luta que domina todo o bom americano que se preza.

Comboio e automovel corriam com uma velocidade vertiginosa.

A certa altura, num movimento tão rapido como o fulgar d'um relampago, o automovel atravessa a linha ferrea passando com grande desdem por deante da machina.

Os passageiros do comboio, que seguiam attentamente este combate, romperam em entusiasticas saudações á automobilista, miss Marjorie Bourne, filha do commodoro Bourne, milionario muito conhecido em Nova-York, que tão estouvadamente expunha a vida e a do seu *chauffeur*.

Quando o comboio, que continuou naquella carreira vertiginosa chegou a Oakdale, já lá encontrou o automovel e a miss. Então o entusiasmo attingiu o delirio, sendo miss Marjorie levada em triumpho.

Isto só acontece na America, mas será bom que a gentil miss não repita a aventura se quer ter ossos para algum tempo.

O CULTO DA BANDEIRA

Continuamos acompanhando a benemerita iniciativa da Liga Naval, na subscrição para a compra de bandeiras destinadas a radicar, na alma dos pequenos seres que frequentam as escolas, a veneração da patria, um dos mais nobres sentimentos do coração humano.

A subscrição aberta neste jornal tem concorrido o nosso pessoal de redacção e varios dos nossos leitores; e agora não é já só o pessoal superior que se quer associar a este generoso movimento: vem o simples empregado da administração, vem o operario, vem o mais modesto aprendiz, todos a trazer o seu concurso para essa obra meritoria, todos anonimamente depositando uma parcela do seu trabalho no cofre da patria.

Essas pequenas moedas que não são por nós solicitadas mas espontaneamente offerecidas, não representam menos pelo seu valor exiguo, porque significam o desejo de dar mais, de dar muito, de avolumar a subscrição e de a ver fruir os seus effeitos.

Eis o estado da subscrição até hoje:

Transporte do numero passado, réis.....	45500
Um velho amigo da redacção.....	500
Um empregado da <i>Gazeta</i>	200
Um typographo da <i>Gazeta</i>	200
Um aprendiz da typographia da <i>Gazeta</i>	100
C. George.....	500

Somma e segue..... 65000

Os tuneis de Fancille

O projecto definitivo da construcção da linha de Fancille foi revisto e corrigido de maneira que ficou muito reduzida a extensão dos tuneis e implicitamente a despesa com a sua abertura.

Segundo as modificações soffridas, o tunel de Pont-de-Poitte fica com a extensão de 6.870 metros; o de Saint Claude com 11.900 metros; e que vae á outra vertente do Jura com 13.900 metros, sendo o comprimento total das tres 32.670 metros.

As cotas minimas são: a descoberto 525 metros; e sob abobada 536 metros. Deve notar-se que o tunel do Monte Cenis passa á altitude de 1.295 metros, o de S. Gothardo a 1.154, o de Loetschberg a 1.250, e o Simplão a 705.

Os caminhos de ferro da Russia

Em uma das suas ultimas sessões a Duma approvou o orçamento dos caminhos de ferro, no qual as despesas para construcção de linhas monta a 59.265.000 rublos.

D'esta quantia 46.254.570 rublos são destinados á continuacção de trabalhos effectuados, e o resto á construcção de novas linhas.

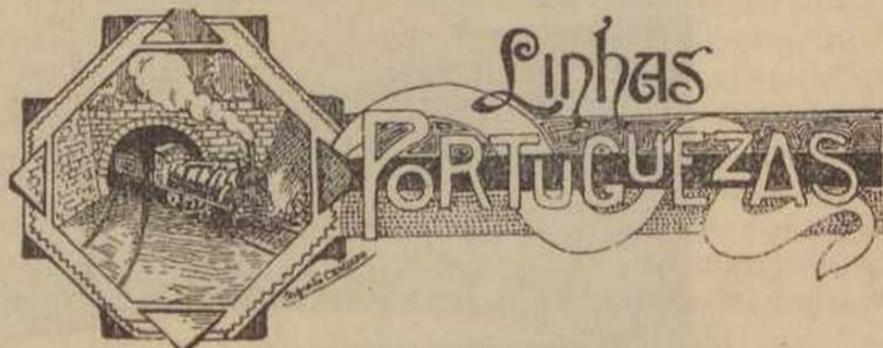
Estas são: a de Tisimen-Omsk, secção leste da linha do Amur, e duplicação de via em varias secções do transiberiano.

A telegrafia a bordo

A Companhia Marconi faz já cento e sete installações de telegrafia sem fios em navios mercantes.

D'estes 53 são inglezes, 17 allemães, 11 belgas, 10 italianos, 9 americanos e francezes e 4 austriacos.

Viute e seis dos vapores que tem estações marconicas estão providos de aparelhos para communicar a grandes distancias, de forma que podem receber e transmittir telegrammas durante toda a travessia.



Companhia Real — Estão já terminados os trabalhos de installação da variante entre as estações de Espinho e Granja estando já estabelecido o serviço pela nova linha.

Os melhoramentos introduzidos pela Companhia no seu material circulante chegaram tambem á terceira classe. No comboio correio do Porto as carruagens de terceira são já illuminadas a gaz.

Na primeira classe, continua a Companhia procurando proporcionar aos passageiros o maximo conforto. As antigas carruagens *toilettes-lits* foram substituidas por outras, sofás-camas, por se ter reconhecido que aquellas não satisfazião ás comodidades que actualmente se demandam.

Foi já montada e experimentada uma das seis locomotivas ultimamente encomendadas pela companhia na Allemanha tendo dado bons resultados as experiencias effectuadas.

Valle do Vouga — Continuam activamente os trabalhos entre Aveiro e a Ponte da Rata.

Procede-se ás expropriações dos terrenos na Taipá, Carcavellos, Ponte da Rata e Eirol.

Foi já approvedo o projecto de construcção do segundo troço da linha.

Espera-se que no dia 14 de julho proximo terá lugar a inauguração do troço entre Espinho e a Feira.

Mossamedes — Os trabalhos de construção d'esta linha estão feitos até o kilometro 102, devendo abrir brevemente a exploração até o kilometro 107.

Lobito — Os trabalhos de assentamento de linha do caminho de ferro do Lobito chegaram ao rio Cubal, kilometro 186, e as remoções de terrenos até o kilometro 200.

As novas carruagens da Companhia de Orleans

Os rapidos diurnos de Paris a Bordeus e a Saint Nazaire são actualmente formados com material absolutamente novo e servindo todos os confortos imaginaveis que nós conheciamos como sendo vulgares nos caminhos de ferro americanos.

Na America, porém, estes comboios são carissimos, ao passo que os da linha de Orleans são do mesmo preço que na primeira classe de um comboio vulgar.

E' composto de grandes carruagens de *boggies* medindo proxivamente vinte e tres metros e meio de extensão, por dois e oitenta de altura.

As carruagens são de quatro tipos diferentes; em um d'elles a carruagem é dividida em oito compartimentos; em outro é dividida em sete compartimentos e um salão para senhoras; o terceiro é dividido em cinco compartimentos e uma sala de fumar; e as do quarto tipo são divididas em quatro compartimentos para passageiros e um outro para bagagens.

O salão para as senhoras é uma maravilha de elegancia e de belleza; os estofos são de seda e velludo; as paredes são de madeira marchetada; o gabinete de *toilette*, annexo, é provido d'um grande espelho de tres faces, d'um lavatorio que distribue á vontade agua quente e fria, e d'um ferro de frisar aquecido por electricidade.

A sala de fumar lembra a sala de qualquer club londrino frequentado por millionarios. Para acender os charutos opulentos ou os cigarros perfumados ha dois aparelhos electricos.

Ha uma bibliotheca onde se vende os jornaes e illustrações do dia bem como as ultimas novidades litterarias que saíram do prélo.

Mesas de jogo, baralhos, tentos, tudo quanto seja necessario para jogar é servido aos passageiros que desejem encurtar as horas da viagem com tal passatempo.

Até mesmo as ultimas noticias telegraficas são fornecidas aos viajantes desejosos de conhecê-las.

Nas estações de Aubrais, Poitiers e Angoulême são affixados telegrammas da agencia Havas em que se vê as ultimas noticias politicas e financeiras, e as cotações das bolsas.

A machina que reboca este comboio é do tipo «Pacific» com dois mil cavallos de força, e pesa noventa e duas toneladas, sem *tender*. A caldeira consome 2.500 kilos de hulha por hora e 1.800 kilos de vapor.

Assembleia da Companhia Real

Realizou-se hontem 15 esta reunião a que presidiu o sr. dr. Victor dos Santos, secretariado pelo sr. Alfredo Mendes da Silva, sendo escrutinadores os srs. Oliveira Pires e conde d'Arge.

Assistiu á sessão na sua qualidade de commissario régio, o sr. conselheiro Tavares Festas.

Os trabalhos ficaram adiados para hoje, por se terem suscitado pequenas duvidas sobre a constituição dos depositos d'acções.

Do relatorio, que principiaremos a reproduzir, na integra, como de costume, no proximo numero, respigamos desde já, alguns apontamentos mais importantes.

As receitas do trafego subiram cerca de 20 contos no

anno passado, em relação ao anterior, e as fóra do trafego 4 contos; mas como as garantias de juro foram menos 12 contos, o excesso do total das receitas foi apenas de 12 contos.

O movimento de passageiros foi inferior a 1906 em 258.571, devido, segundo o relatorio, não só ás causas do mal estar que affectou todo o paiz e por certo fez diminuir as viagens de recreio, como a outros factores, taes como as intemperies, a supressão do jogo nas praias, a abertura da linha de Louzã.

Mas visto que esta diminuição se deu só nos pequenos percursos, não deixa ella de ser ficticia visto que, nelles tambem, augmentou o numero de assinaturas.

Quer dizer, quanto a nós, que diminuiu a venda de bilhetes, mas o numero de transportes individuaes não decresceu.

O numero de bilhetes de assinatura tomados foi superior a 1906 em 386. Ora sabe-se bem que o assinante utiliza, em geral, o seu bilhete mais de duas vezes por dia; mas se adoptarmos mesmo este minimo teremos

$$386 \times 365 \times 2 = 281.780$$

ou numero superior ao da diminuição que se nota.

Além d'isso nos grandes percursos o augmento foi effectivo, devido aos melhoramentos, de aceleração de marcha e conforto do material ultimamente introduzido na exploração.

Em mercadorias houve a mais 23.063 toneladas e na receita 27 contos.

Durante o anno augmentou o percurso dos trens em 112.730 kilometros.

Em 31 de dezembro a companhia tinha em serviço 145 locomotivas e 2 em construção, e 3.402 vehiculos, sendo 20 salões e carruagens de luxo, 87 de 1.^a classe, 48 mixtas de 1.^a e 2.^a, 133 de 2.^a, 11 mixtas de 2.^a e 3.^a, 246 de 3.^a e 2.857 vagons diversos e furgons.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de janeiro a junho

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	947.043	1.217.151
Materias primas para as artes e industrias	13.280.504	11.767.673
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.919.989	3.898.881
Substancias alimenticias.....	6.113.348	9.097.590
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	3.017.174	2.683.537
Manufacturas diversas.....	2.714.073	2.536.128
Taras.....	54.328	57.790
Total.....	30.046.459	31.258.770

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	1.883.645	1.914.511
Materias primas para as artes e industrias	3.377.168	3.358.361
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	742.165	841.678
Substancias alimenticias.....	7.851.955	7.400.626
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	50.675	49.663
Manufacturas diversas.....	1.029.898	980.366
Total.....	14.935.506	14.545.205



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de junho de 1908.

A abundancia de disponibilidades continúa a ser a nota dominante da quinzena, que hoje finda, nos principaes mercados monetarios.

No mercado de Londres, cujas disponibilidades foram recentemente accrescidas de um milhão sterlingo, posto á disposição d'aquella praça pelo governo da India, a abundancia de dinheiro é tal que se fazem empréstimos diarios a menos de 1 p. c., tendo a taxa de desconto no mercado livre descido a $1\frac{3}{8}$ p. c. Nestas condições não é impossivel que o Banco de Inglaterra baixe a sua taxa de desconto a 2 p. c.

E' certo que a reserva d'este estabelecimento, segundo o seu ultimo balancete, diminuiu 175.000 libras. Mas isso é devido ás saídas de notas e numerario que é costume terem logar nos fins dos mezes ou por occasião de dias feriados. Comtudo essa reserva eleva-se ainda a 27.486.000 libras, representando $50\frac{7}{8}$ p. c. dos encargos, e é superior á de igual epoca do anno findo em 3.305.441 libras. O encaixe metalico do Banco é de 38.498.000 libras, excedendo assim em 3.423.836 libras o que existia ha um anno.

O Banco Imperial Allemão baixou as suas taxas officiaes de desconto e empréstimos, fixando a dos primeiros em $4\frac{1}{2}$ p. c. e a dos segundos em $5\frac{1}{2}$. Esta medida estava sendo aguardada com anciedade pelo commercio, industria e agricultura.

A melhoria monetaria manifestou-se egualmente, pelo abaixamento das taxas officiaes: de 6 para 5 p. c. na Suecia, e de $3\frac{1}{2}$ para 3 p. c. na Holanda.

Sómente o Banco de França com o seu encaixe ouro de mais 3 biliões mantem inalteravelmente a taxa de 3 p. c.

O ultimo balancete dos Bancos associados de Nova York accusa uma diminuição da sua reserva de 1.540.000 dollars. Mas esta attinge ainda a cifra de 366.815.000 dollars, excedendo o minimo legal em 47.940.000 dollars. A situação é pois de desafogo que mais poderá accentuar-se ainda como consequencia da diminuição das necessidades de dinheiro, resultante da baixa de preço e do affrouxamento de negocios. Factores ha em todo o caso que pôdem prejudicar a baixa do aluguer do dinheiro, antes que se produza o resurgimento industrial e commercial que se espera. Assim, no fim do mez, os Estados Unidos tinham já restituído quarenta milhões de dollars dos cem milhões que haviam importado no mais agudo da crise que assignalou os ultimos mezes de 1907, e estas restituições vão provavelmente continuar. Além d'isso, o thesouro está operando constantemente importantes saques sobre os depositos que confiou aos Bancos. Estes saques elevam-se já a cerca de 25 milhões de dollars. E certamente não ficará por ali, porque tem de fazer face a um deficit que ameaça subir no exercicio corrente a 60 milhões de dollars. Conta-se tambem que d'aquí até o fim do anno serão offerecidos aos capitalistas americanos cerca de 300 milhões de dollars de novos valores.

Todas estas causas combinadas são de molde a produzir uma contracção monetaria, mais ou menos pronunciada na epoca da colheita, a menos que a reforma votada recentemente pela camara e pelo senado tenha por effeito dotar definitivamente o paiz com um sistema que lhe dê um volume de moeda que inteiramente se adapte ás suas necessidades.

As colheitas apresentam na Alemanha uma perspectiva animadora, apesar dos grandes calores que lá tem havido ultimamente e dos importantes estragos produzidos em algumas regiões pelo granizo.

São egualmente favoraveis as noticias que veem da Hungria sobre o estado das culturas, ao passo que nos Estados Balkanicos queixam-se da secca.

Pelo que respeita á Russia, poucas são as regiões, por emquanto, que promettem bons resultados. Da maior parte das outras regiões do imperio moscovita, as noticias são, pelo contrario, desfavoraveis.

As ultimas informações ácerca da America, são favoraveis para o trigo e nada desanimadoras em relação ao milho, cujas culturas, no emtanto, estão atrazadas.

Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest. Segundo o relatório que temos presente d'esta importante companhia ferroviaria, relativo ao anno findo a extensão das linhas por ella exploradas em 31 de dezembro era de 5.902 kilometros, mais 26 do que em 1906.

As receitas da companhia feitas as deducções d'impostos e outras, foram em 1907 de 211.153.000 francos, mais 2.555.000 francos do que em 1906. As despesas elevaram-se no anno findo á importancia de 131.051.717,34 francos.

O numero de passageiros transportados em 1907 foi de 105.065.406 que fizeram o percurso total de 2.536.272.574 kilometros, o que estabelece para cada passageiro a média de 24,1 kilometros.

A divisão dos passageiros por classes é dada pelos seguintes interessantes algarismos:

1. ^a classe.....	8.885.908
2. ^a "	43.756.014
3. ^a "	52.423.484

Os passageiros que transitaram no anno findo pela *gare* de Saint-Lazare (Paris)—partidas e chegadas reunidas— attingiram o numero aproximado de 51.600.000. D'este numero pertencem ás linhas suburbanas 35.500.000.

O dividendo da companhia, relativo ao anno de 1907, foi de 38,50 francos, por acção, compreendendo o imposto.

Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orleans. As receitas totaes d'esta companhia, relativamente ao anno findo, sommaram 266.510.510 francos, e as despesas 139.561.113 francos, sendo, portanto, o producto liquido de 126.949.396 francos. Os resultados por kilometro foram os seguintes: receita, 36.433; despesa, 19.078; liquido, 17.354 francos.

O numero de passageiros transportados durante o anno findo foi de 48.665.667, assim dividido:

1. ^a classe.....	1.276.082	2,62 p. c.
2. ^a "	3.569.817	7,34 "
3. ^a "	43.819.768	90,04 "

O percurso total dos passageiros foi de 2.330.558.234 kilometros, divididos pela seguinte fórma:

1. ^a classe.....	178.090.010
2. ^a "	324.004.812
3. ^a "	1.828.463.382

A receita média por passageiro é avaliada pelos seguintes numeros:

1. ^a classe.....	9,55 francos
2. ^a "	3,95 "
3. ^a "	1,29 "

No fim de 1907, o material circulante da companhia era formado por 895 locomotivas para comboios de passageiros e mixtos, 603 para mercadorias, 76 de *gare*, 12 para tracção electrica, 48 carruagens automotoras, das quaes sete electricas e onze a vapor, 1.457 *tenders*, 2 guindastes locomoveis a vapor, 3.902 carruagens para passageiros, 36.920 *fourgons* e vagonos diversos, 29 carruagens adstrictas exclusivamente ao serviço da via, e 731 vagonos de balastro.

Compañia de los Caminos de Hierro del Norte de España. A rede das linhas d'esta companhia, em exploração em 31 de dezembro de 1907, compreendia uma extensão de 3.681 kilometros, não incluindo 11 kilometros da linha de Villalba a Berrocal, em que só se effectuam transportes de pedra.

As receitas totaes da Companhia foram no anno findo de 126.592.912 pesetas. As despesas e encargos totaes da exploração somaram 117.014.849 pesetas. O excedente das receitas foi pois de 9.578.063 pesetas.

Em relação a 1906 a receita augmentou 5.199.090 pesetas e a despesa diminuiu 4.631.321 pesetas.

A receita de passageiros em 1907 foi de 32.992.567 pesetas, tendo sido em 1906 de 31.937.615 pesetas. O augmento d'esta receita no anno findo, na importancia de 1.054.952 pesetas, é attribuido pela administração á diminuição de passageiros portadores de bilhetes kilometricas em virtude das condições da nova tarifa.

O material circulante da Companhia em 31 de dezembro de 1907 compunha-se de 742 locomotivas, 1.871 carruagens e 15.425 vagonos de todas as especies.

A administração propõe que o producto liquido da exploração na importancia 9.578.162 pesetas, tenha a seguinte applicação:

- Pesetas 5.160.000 para dividendo de 10 pesetas por acção.
- Pesetas 2.000.000 para reserva destinada á conservação e melhoria das installações.
- Pesetas 750.000 para fundo de previsão destinado a attender a créditos de cobrança duvidosa e reclamações em litigio.

Voltou a estar desanimado o nosso mercado bolsista, que tão lisongeiras tendencias começou a apresentar no mez findo.

Durante a quinzena as transacções foram bastante diminutas quer no mercado a contado quer no mercado a praso.

Os valores sobre que recaíram as poucas transacções a praso (fim do mez) que se effectuaram, foram os seguintes:

Accções da Companhia dos Tabacos, coupon a 76,5200, 76,5000, 75,5800; Divida externa portugueza, 66,5500, 67,5000, 65,5900; Accções da Companhia de Moçambique, 2,5200, 2,5250, 2,5300;

Accões da Companhia do Assucar de Moçambique, 44.5000; Accões da Companhia Real, 68.5000; Obrigações da Companhia Real, 2.º grau, 52.5500, 52.5700.

A situação cambial melhorou durante a quinzena, lenta mas progressivamente. No entanto, a proxima liquidação do semestre pôde acarretar o agravamento dos preços das principaes divisas, se bem, segundo consta, seja importante o stock de papel sobre o estrangeiro existente em carteira nos bancos.

A Junta do Credito Publico adquiriu no seu ultimo concurso, realizado na passada sexta-feira, 25.000 libras aos cambios de 47 13/16 e 47 7/8.

O cambio do Rio sobre Londres continúa inalteravelmente a 15 1/4.

Ultimos preços da libra: comprador, 5.5000; vendedor, 5.5040 réis.

Publicamõs a seguir a nota comparativa das cotações cambiases do fim de maio e das ultimas de hoje:

	EM 30 DE MAIO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 3/16	47 1/16	47 13/16	47 11/16
" 90 d/v	47 7/16	—	48	—
Paris cheque	607	609	598	601
Berlim "	249	250	246	247
Amsterdã cheque	419	421	415	417
Madrid cheque	885	900	885	890

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JUNHO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Inscrições de assentamento ..	—	43,50	42,40	42,40	42,35	42,25	43,30	43,30	42,25	42,90	42,05	—	43,15	—
" coupon	—	43,30	43,30	42,30	42,25	—	42,10	42,15	42,25	42,10	42	—	—	—
Obrig. 4 1/2 1888	—	21,550	21,600	21,650	21,650	21,650	21,600	21,600	—	21,550	21,600	—	21,500	—
" 4 1/2 1890 assentamento	—	51,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 1/2 assentamento	59,500	—	59,000	—	59,500	—	59,000	—	59,500	59,000	—	—	—	—
" 4 1/2 1/2 coupon interno	59,000	—	58,800	58,800	58,800	—	59,000	—	—	59,000	—	—	—	—
" externo, 1.ª serie	65,700	66,000	66,000	66,700	67,000	66,700	66,700	66,700	66,300	65,900	65,800	—	—	—
" 3 1/2 1905	—	9,300	9,300	—	—	9,300	9,300	—	9,350	—	—	—	9,350	—
" Tabacos coupon	—	—	—	100,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal	—	—	—	—	—	169,000	169,000	—	169,000	169,000	169,000	—	169,000	—
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino	92,000	91,500	—	92,000	92,500	92,500	92,500	—	92,500	—	—	—	—	—
" Banco Lisboa & Agores	—	—	—	—	—	112,500	—	113,000	—	—	113,500	—	—	—
" Tabacos, coupon	76,500	—	76,500	76,500	—	—	75,500	75,200	76,000	75,500	75,300	—	75,000	—
" Companhia dos Phosphoros	65,900	—	—	66,000	65,600	66,000	65,900	—	66,000	66,000	66,000	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	67,500	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	8,650	8,700	8,500	—	8,400	8,400	—	8,400	—	—	—	—	—	—
Obrig. predias 6 1/2	—	—	92,500	92,500	—	92,500	—	—	92,500	—	—	—	—	—
" 5 1/2	—	88,500	88,200	88,100	88,000	—	88,300	88,000	88,200	88,400	88,200	—	88,200	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	59,800	—	—	—	—	—	—	59,500	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2 2.º grau	52,500	52,600	—	—	52,500	52,500	52,400	52,500	52,500	52,500	—	—	—	—
" Companhia Nacional 1.ª serie	—	—	—	—	73,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa	88,500	88,500	88,300	88,400	88,300	88,000	87,000	87,000	87,000	87,000	—	—	—	—
Paris: 3 1/2 portuguez 1.ª serie	64,90	65,30	65,50	66	66,30	66,50	66,50	65,15	65,75	65,65	65,75	65,45	—	—
Accões Companhia Real	—	—	350	—	—	348	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	42	44,75	44	44	46	47	47,75	48	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	398	401	405	402	408	391	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	199	200	202	201	202	188	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	347	346,50	345,50	349,50	349,50	346,50	—	350	350	349	350	349	—	—
" Companhia Real, 2.º grau	259,50	260,50	259	259,50	259,50	266	257	260	262	261	260	262	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	299,50	299	299	299	294,50	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	169	169	168	166	171	170	170	170,50	169	167,25	169,50	—	—	—
Londres: 3 1/2 portuguez	65	65,25	65,75	65,75	66,15	—	—	66,50	66,25	65,75	65,50	65,50	—	—
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	66,25	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhões

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA				
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907	Diferença em 1908		
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis			
Companhia Real	Réde geral	3	Junho	1.073	2.183.489.000	1.073	2.221.149.000	- 37.660.000	2.034.938	2.070.036	- 35.098
	Vendas Novas ...	3	"	70	37.824.000	70	38.704.000	- 880.000	540.342	552.914	- 12.572
		Coimbra a Louzã ..	3	"	29	9.172.000	29	9.749.000	- 577.000	316.275	336.172
Sul e Sueste	31	Maio	605	506.715.395	605	493.069.915	+ 13.645.480	837.546	814.991	+ 22.555	
Minho e Douro	31	"	405	634.554.000	405	592.389.296	+ 42.164.704	1.566.800	1.462.689	+ 104.111	
Beira Alta	6	Maio	253	149.668.818	253	151.707.288	- 2.038.470	591.576	599.633	- 8.057	
Companhia Nacional	12	"	185	50.142.466	185	56.185.561	- 6.043.095	271.040	303.705	- 32.665	
Guimarães	31	Março	56	26.019.518	34	20.353.000	+ 5.666.518	464.634	598.617	- 133.983	
Porto á Povoã e Famalicão	31	"	64	33.757.203	64	34.036.049	- 278.846	527.456	531.813	- 4.357	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas			
Norte de Espanha	20	Maio	3.681	45.816.489	3.681	43.833.022	+ 1.983.467	12.446	11.907	+ 539	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20	"	3.650	42.217.932	3.650	39.980.246	+ 2.237.686	11.566	10.953	+ 613	
Andaluzes	20	"	1.083	7.963.481	1.083	7.165.595	+ 797.886	7.353	6.616	+ 737	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31	"	777	3.320.677	777	3.318.911	+ 1.766	4.273	4.271	+ 2	
Zafra a Huelva	3	Junho	180	1.444.283	180	1.440.026	+ 4.257	8.023	8.000	+ 23	

Congresso Internacional de Caminhos de ferro

No congresso de caminhos de ferro secundários que deve reunir-se em Munich no proximo mez de outubro, far-se-ha representar o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado.

Companhia da Beira-Alta

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 6 de maio de 1908.

(Conclusão)

Caixa d'aposentações

Em 31 de dezembro de 1907 o capital d'esta Caixa era de réis.....	34:910\$760
Sendo 10:877\$096 rs. pagos pela Companhia;	
Em 31 de dezembro de 1906, era apenas de réis ..	28:856\$435
Augmento em 1907.....	6:054\$625
tendo contribuido o ex. ^{mo} sr. conselheiro Julio Marques de Vilhena, Presidente do Conselho d'Administração d'esta Companhia, no anno findo, com o valioso donativo de 150\$000 réis.	
O capital d'esta Caixa é representado pelos valores depositados no Banco de Portugal:	
18:600\$000 réis, capital nominal, inscrições de 3 % ₀ , custo.....	7:333\$300
120 obrigações externas 3 % ₀ , 1. ^a série, custo.....	8:439\$455
72 obrigações, 1. ^a série da Companhia Nacional de Caminhos de ferro, 4 1/2 % ₀ , custo.....	5:121\$000
113 obrigações da mesma Companhia, 4 1/2 % ₀	7:945\$700
100 obrigações de 1. ^o grau da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, custo.....	5:736\$100
	34:545\$555
Em dinheiro	365\$205
Total, réis.....	34:910\$760

Balanço em 31 de dezembro de 1907

A comparação dos balanços em 1 de janeiro e 31 de dezembro de 1907, faz ressaltar importantes modificações, de que nos vamos occupar mais detidamente.

Activo

1.^o Estabelecimento: Já indicámos anteriormente a summa dos trabalhos levados a esta conta, na importancia de 855\$892 réis.

Caixas & Bancos e Letras a receber: A diminuição que se verifica nestas contas é resultante dos pagamentos de coupons effectuados no decorrer de 1907, relativos aos exercicios de 1905 e 1906.

Papeis de crédito, em carteira: As 85 obrigações externas 3 %₀ provenientes da antiga conta «Fundos de seguros» e constituindo actualmente uma parte da contrapartida da Reserva Convencional, foram calculadas á cotação de 31 de dezembro de 1907, e d'ahi a desvalorização registada.

Abastecimentos: O saldo mostra em relação ao anno anterior um augmento de 35:261\$936 réis, sendo 9:000\$000 réis, pertencentes ao Armazem geral, 17:000\$000 réis aos Parques da Via e 9:000\$000 réis a combustiveis. O augmento das duas primeiras verbas é resultante, em parte, do atraso que tiveram os trabalhos de conservação da Via no anno findo.

Contas correntes & Contas d'ordem, devedoras: O augmento é originado principalmente pela formação de provisões especiaes nos nossos banqueiros para fazer face ao pagamento de coupons vencidos d'obrigações e da inclusão de 5:782\$590 réis, importancia do imposto pago á Bolsa de Lisboa, numa conta especial até ulterior resolução do Tribunal.

Passivo

A não ser a inscrição de contas novas representando os saldos dos coupons vencidos, não pagos, a unica conta que poderá pedir uma explicação é a da

Reserva. Esta conta era crédora em 1 de janeiro de 1907 de 63:921\$746 réis, equivalentes a..... frs.	353.176,35
foi creditada, depois, no decorrer do exercicio findo pela importancia dos coupons n. ^o 1 a 6 das 3.249 obrigações da Reserva, ou sejam..... frs.	138.017,42
Juros das disponibilidades pertencentes a Reserva nos annos de 1905, 1906 e 1907 na importancia de frs.	31.758,80
mais os juros liquidados dos coupons das 85 obrigações Dívida Externa, na importancia de..... frs.	1.280,68
Total..... frs.	524.233,25

Tendo sido debitada pela differença de cotação nas 85 obrigações Externas em 31 de dezembro de 1907..... frs.
 4.732,45 |

e pela importancia total das despesas feitas até 31 de dezembro com as 5 locomotivas encomendadas, levada a debito d'esta conta, em harmonia com as clausulas da Convenção e dos Estatutos, ou sejam..... frs.
 348.030,80 | 352.763,25 |

Saldo em 31 dezembro de 1907..... frs.
 171.470,00 |

Ao cambio de 582=33:265\$180 réis.
 |

Liquidação Final dos Exercicios de 1905 e 1906

Saldo do exercicio de 1905..... rs.	998\$144	
Idem do exercicio de 1906..... rs.	2:214\$212	
Provisão para fazer face á amortização d'obrigações em 1905.....	25:785\$000	
Idem em 1906.....	26:703\$000	
Rs.....	52:488\$000	
Compra de 396 obrigações 1. ^o grau e 1.020 obrigações 2. ^o grau.....	48:503\$349	3:984\$651
Total.....	7:197\$004	

Aplicação

Amortização—parte da perda resultante da differença de impostos pagos em França e Portugal, retenções feitas aos obrigatarios e impostos sobre novas obrigações em França.....
 7:197\$004 |

Conta de Ganhos e Perdas

A conta de ganhos e perdas apresentava em 31 de dezembro de 1907, depois de deduzidos os encargos de juros e amortizações das obrigações de 1.^o grau, juro fixo, um saldo crédor de réis.....
 77:054\$809 |

Menos o custo de 540 obrigações de 2.^o grau destinadas a amortização no exercicio de 1907.....
 9:535\$965 |

A distribuir.....
 67.518\$844 |

o que permite fixar em 3,55 o coupon n.^o 3 das obrigações de 2.^o grau no exercicio de 1907, conservando ainda um saldo para supportar os prejuizos de cambio e para poder amortizar completamente o imposto pago á Bolsa de Lisboa, no caso improvavel de não ser restituída á Companhia a quantia, que consideramos indevidamente paga.

O coupon n.^o 3 será posto em pagamento no dia 30 de junho como indica o artigo 43 dos Estatutos.

A nota desenvolvida da conta de ganhos e perdas demonstra que, além dos encargos ordinarios, o exercicio de 1907 teve ainda que fazer diversas amortizações de verbas representativas de despesas para não as fazer figurar no seu balanço. Assim se verifica que o saldo das despesas relativas ao Convênio na importancia de 6:903\$679 réis, ficou completamente eliminado.

Este encargo já pouco pezará no exercicio corrente, pois tende a desaparecer.

Uma perda de 6:029\$840 réis, resultante da differença entre os impostos pagos em França e Portugal e as retenções operadas nos coupons pagos aos obrigacionistas, teve tambem que ser amortizada por debito da conta ganhos e perdas.

Este encargo nos 3 exercicios 1905, 1906 e 1907, elevou-se a 43:226\$844 réis, porém, uma parte equivalente a 7:197\$004, réis foi amortizada com os excedentes dos exercicios de 1905 e 1906, applicados somente a esse fim.

Esperamos tambem que as negociações entabuladas com o Thesouro Francez, por intermédio do nosso Comité, façam reduzir esse encargo, que terá de ser certamente supportado de futuro pelos obrigacionistas, no caso de não serem atendidas as nossas reclamações.

Finalmente, as perdas de cambio absorveram 4:761\$619 réis.

Terminando o nosso relatorio, agradecemos ao Conselho Fiscal a sua douda e valiosissima cooperação; deixando tambem aqui consignados merecidos louvores aos nossos Inspector e Director da Exploração, pelo zelo, solicitude e bons serviços prestados.

Os chefes de serviço e mais empregados merecem elogio pelo interesse que manifestaram no desempenho dos seus cargos.

Resoluções

Submettemos á vossa apreciação as seguintes conclusões:

1.^o Que aproveis o Relatorio, o balanço e contas do exercicio de 1907 (28.^o exercicio) apresentados pelo Conselho de Administração, de conformidade com o Parecer do Conselho Fiscal.

2.^o Que aproveis a liquidação do exercicio de 1907, fixando em 3,55 (impostos a deduzir—firmes 0,20) o coupon n.^o 3 das obrigações de 2.^o grau, juro variavel, no mesmo exercicio.

Segundo as disposições do artigo 34 dos Estatutos, tereis que eger 3 membros effectivos e dois suplentes para o Conselho Fiscal para o exercicio de 1908.

Lisboa, 20 de abril de 1908.

O conselho d'administração:—Em Lisboa: Julio Marques de Vilhena, presidente, Conde do Cartaxo, Eduardo Burnay, Francisco Cabral Metello, A. J. Simões d'Almeida, Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Em Paris: Henry Durangel, vice-presidente, Ed. Dalange, C. Chandéze, André Walter, Jules Empis.

Parecer do Conselho Fiscal

Srs. Accionistas:

Tendo o Conselho Fiscal acompanhado o Conselho de Administração nos seus trabalhos, assistido a todas as reuniões mensaes e tomado conhecimento das suas deliberações, vem agora em cumprimento das disposições dos Estatutos emitir o seu parecer sobre o relatório, balanço e contas do exercício de 1907.

As mais severas economias aliadas as mais proficuas iniciativas foram as características que distinguiram todos os actos do Conselho de Administração, pelo que, neste periodo de transição para o novo regimen de concordata, poderem ser reduzidas despesas na Administração, e ampliadas as de exploração, movimento, material e tracção, para attender ao desenvolvimento no percurso de comboios e nomeadamente aos encargos com a manutenção do *Sud-Express* diario. Com esta tactica administrativa, as despesas tiveram o augmento de 8:586\$809 rs., que foi compensado com o accrescimento de 13:538\$610 rs. nas receitas, havendo, portanto, um excedente de 4.951\$801 rs. sobre os resultados do exercício de 1906.

O Conselho regista com muita satisfação, os sollicitos cuidados da Administração a fim de melhorar todos os serviços da linha, para que estes correspondem ás crescentes necessidades do trafego, e salienta os constantes esforços que empregou junto das estações superiores com o intuito de obter as obras inadiaveis no porto da Figueira, assim como a conclusão e abertura de estradas ligando as estações da linha com as principaes povoações da Beira.

As reiteradas instancias do Conselho de Administração, para conseguir que o Tribunal Arbitral julgue a pendencia com a Companhia do Valle do Vouga, provam a evidencia que o assunto tem sido tratado com toda a sollicitude, e que se a resolução definitiva não está obtida, não é por falta de persistentes diligencias.

Contra a deliberação ministerial que exigiu o pagamento do imposto para a admissão á cotação das obrigações que substituíram as que estavam em circulação, protestou, e com todo o fundamento, o Conselho de Administração, propondo uma acção ordinaria, de que é licito esperar decisão favoravel, pelos elementos com que se prova já terem sido admittidas á cotação, essas obrigações.

Os serviços dos juros e amortização das obrigações foram mantidos, com toda a regularidade, tendo sido ultimados os trabalhos para a troca das obrigações e nos termos do convenio; factos estes, que assignalamos com prazer, para aqui consignar os nossos louvores ao *Comité de Paris* e aos banqueiros da Companhia pela sua valorosa cooperação e efficaz auxilio, para o bom desempenho d'este importante serviço.

A situação financeira da Companhia apresenta-se auspiciosa mente, conforme se verifica pelo balanço fechado em 31 de dezembro, cujas rubricas correspondem á realidade dos valores do activo, e apresenta o saldo de 77:054\$809 rs., que permite a distribuição de dividendo igual ao do anno passado ás obrigações do 2.º grau, e a amortização de 540 d'estes titulos; devendo a disponibilidade do exercício depois d'estes encargos, ser applicada aos prejuizos nos cambios e ao pagamento improvavel do imposto de bolsa sobre as obrigações.

A Caixa de Aposentações accusa o augmento de 6:054\$625 réis neste exercício, elevando-se o seu capital a 34:910\$760 que se acha collocado em obrigações do 1.º grau da nossa Companhia e noutros de igual categoria, que garantem a taxa de capitalização de $4\frac{1}{2}\%$, sobre a qual foram feitos os calculos dos encargos nesta instituição de previdencia.

Apreciando como merecem, os bons resultados do exercício, a animadora situação da Companhia, as proficuas providencias do Conselho de Administração, devemos fazer especial menção da dedicada e superior intelligencia com que o illustrado Administrador delegado, o sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, desempenhou o encargo que lhe foi commettido, em que evidenciou predicados administrativos de superior merecimento, aos quaes aqui prestamos a homenagem do nosso reconhecimento e admiração; e somos de parecer:

I— Que approveis o relatório, balanço, contas e actos do Conselho de Administração na gerencia do exercício de 1907;

II— Que seja fixado em 3,55 francos (imposto a deduzir) o coupon n.º 3 das obrigações do 2.º grau, sendo a liquidação do saldo do exercício effectuada conforme as indicações do Conselho de Administração;

III— Que sejam consignados louvores ao Conselho de Administração, *Comité de Paris* e Administrador delegado, pelo zelo e estremada dedicação que manifestaram no exercício dos seus cargos.

Lisboa, 21 de abril de 1908.

O Conselho fiscal: Conde de Mendia, José d'Almeida Vidal, Henry Burnay & C.ª

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães

Viagens de recreio do Porto e Campanhã a Vizella, Guimarães e Fafe (aos domingos e dias santificados), nos mezes de junho a setembro, inclusive, do corrente anno: Bilhetes de ida e volta pelos seguintes preços reduzidos (incluindo o imposto do sello:) Porto e Campanhã para Vizella, 1.ª classe, 1\$210; 2.ª 1\$070; 3.ª, 620; para Guimarães, 1\$390, 1\$250, 710; para Fafe, 1\$900, 1\$760, 980.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Verão de 1908—Serviço de banhos e aguas thermaes

Viagens de ida e volta por preços muito reduzidos. Bilhetes validos por dois mezes com faculdade de ampliação de praso.

Thermas: Cucos (Torres Vedras) Caldas da Rainha Curia (Mogofores) Piedade (Alcobaca) Amieira, Fadagosa, Monfortinho (Castello Branco) Unhaes da Serra (Tortozendo e Covilhã) e Cabeço de Vide (Crato).

Praias: da Barra e Costa Nova (Aveiro) do Faradouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Mattosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 15 de junho e até 15 de outubro de 1908, esta Companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por dois mezes, das suas principaes estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transitio, ampliação de praso, etc.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Terreplenagens, obras d'arte correntes e estação de Carviçaes e dependencias, no caminho de ferro do Pocinho a Miranda, lanço de Carviçaes—Bruçõ

Dia 23 de junho de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas:— Direcção em Campanhã.

Condições estão patentes: no serviço de construcção do Minho e Douro ou na direcção de Sul e Sueste.

Deposito provisorio: 360\$000 réis.

Deposito definitivo: 5 % do preço da adjudicação.

Assentamento e balastragem de via do caminho de ferro de Livração a Amarante

Dia 23 de junho de 1908 pelas 12 horas do dia.

Local de abertura de propostas:— Direcção em Campanhã.

Condições estão patentes: no serviço de construcção do Minho e Douro ou na direcção do Sul e Sueste.

Deposito provisorio: 280\$000 réis.

Deposito definitivo: 5 % do preço da adjudicação.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento e assentamento d'uma canalização e accessorios para distribuição d'aguas em Lisboa—Santa Apolonia

Dia 6 de julho de 1908 pela 1 1/2 hora da tarde.

Local de abertura de propostas:— Estação central de Lisboa-Rocio perante a Commissão Executiva.

Condições estão patentes: na repartição central de via e obras (Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio: 50\$000 réis.

AGENDA DO VIADANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

Aide-memoire du voyageur

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons par experience personnelle.

BILBAU Gran Hotel Viscaya.— Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

CASTELLO BRANCO Hotel Francisco— Rua de Santo Antonio— Bom tratamento, aceito e commodidade— Proprietario successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA Hotel Netto.— Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaçados, almogor e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO Hotel Particular.— Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos lambistas.— Propr., Serafim Pereira.

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

HAMBURGO Sautier & C.^a— Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.— Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

LISBOA Braganza-Hotel.— Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^a ordre.— Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA Grande Hotel d'Inglaterra— Em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.^a ordem. Ascensor. Luz electrica. Recommendado pela Propaganda de Portugal.

LISBOA C. Mahony & Amaral.— Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé anuncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.^o

LISBOA Canha & Formigal.— Artigos de mercearia.—P. do Municipio, 4, 5, 6, e 7.

MAFRA Hotel Moreira.— No largo, em frente do convento.— Bellas accommodações desde 12000 reis por dia a 12500.— Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS Seghers & Paradis.— Representantes de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE Hotel Caraca.— O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e acaçado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

PORTO Hotel Continental.— Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados, Frente do correio, theatros; muito central.—Propr. Lopez Munhos.

PORTO Hotel Real.— Rua do Bomjardim, 21— Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel.—Propr. Serafim Pereira.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.— Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1200 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Esteliez.— Agente internacional de aduanas y trasportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1908

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				
Lisboa-R. C. Sodrè				Lisboa-R. Sacavem				Lisboa-R. Guarda				Lisboa-R. Moura				Lisboa-R. Villa Real				
5 30	6 5	5 20	5 50	7 5	7 49	9 27	10 11	10 27	3 53	3 33	7 18	8	3 55	5 20	1	3 20	8 21	3 55	8 50	
9 15	9 29	9 40	9 55	7 53	8 36	10 29	11 12	8 10	9 46	3 55	6 25	5 20	2 55	8 30	6 30	9 20	4	10 27	6 55	
9 28	9 42	10 10	10 25	10 51	11 34	2 20	3 3	9 30	9 46	—	—	5 50	1	4 30	10 24	Regoa	Pedras Salgadas	Regoa	8 40	
4	4 14	4 29	4 44	1 27	2 11	3 22	4 6	1	5 48	7 10	10 20	8	1	4 45	6 30	5 35	9 18	4 57	8 40	
3 40	5 54	6 20	6 35	3 27	4 10	4 47	5 29	7 32	12 34	1 55	6 53	5 20	7	—	—	V.ª Real	P. Salgadas	V.ª Real	8 50	
11 25	11 39	12	12 15	4 41	5 24	5 34	6 18	Lisboa-R. Figueira	Lisboa-R.	Lisboa	Portimão	Lisboa	—	—	—	8 36	10 25	3 55	8 50	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os e o.				6	6 43	7 4	7 48	7 30	2 26	4 55	11 36	5 50	9 44	7 50	10 24	VIZEU				
C. Sodrè P. Arcos C. Sodrè				6 47	7 29	7 57	8 41	4 16	2 17	7 40	6 35	8	9 44	6 40	6 30	PART. CHEG. PART. CHEG.				
5 30	6 5	5 20	5 50	8 27	9 11	9 34	10 18	Caldas	Figueira	Caldas	—	5 20	5 4	—	—	St. Comba	Vizeu	St. Comba	—	
7	7 28	7 25	7 55	9 51	10 35	11 40	12 23	1	6 15	3 55	9 20	Portimão	Tunes	Portimão	—	6 50	9 9	5 15	7 23	
7 40	8 15	8 16	8 42	Lisboa-R. Povoá	Lisboa-R.	—	—	Portimão	10 30	11 40	9 30	10 37	11 15	1 30	3 35	5 27	BRAGANÇA			
10 10	10 38	8 49	9 15	11 51	12 49	7 36	8 34	Portimão	6 25	12 10	2	7 32	11 5	1 19	7 40	9 53	PART. CHEG. PART. CHEG.			
11 30	11 58	10 50	11 16	11	11 58	1 15	2 13	Faro	—	—	—	—	Foz-Tua Bragança Foz-Tua							
1	1 28	12 10	12 36	Lisboa-R. V. Franca	Lisboa-R.	—	—	2 30	2 51	3	3 21	4	10 45	4 50	9	PART. CHEG. PART. CHEG.				
2 30	2 58	1 40	2 6	4 28	5 37	5 29	6 30	Faro	4 32	7 6	8	10 31	1 45	7 5	7	12 30	GUIMARÃES			
4 52	5 20	3 10	3 36	6 35	7 15	7 54	9 12	8 20	8 41	1 25	1 46	8 10	12 25	3 25	10	PART. CHEG. PART. CHEG.				
5 24	5 56	5 31	5 57	Lisboa-R. Setil	Lisboa-R.	—	—	Amieira	—	—	—	Trofa Guimarães Trofa								
7	7 28	7 40	8 6	6 50	8 26	7 23	9 8	4 40	5 1	1 25	1 46	5 20	6 38	3	4 44	PART. CHEG. PART. CHEG.				
8 30	8 58	9 10	9 36	Setil	Vendas Novas	Setil	—	8 20	8 41	—	—	6 10	8 38	4 36	7 9	POVOA DE VARZIM				
10	10 28	10 40	11 6	4 58	8 25	4 15	7 8	Amieira	—	—	—	8 4	11 1	9 9	11 45	PART. CHEG. PART. CHEG.				
12 30	1 5	—	—	8 39	10 31	11 50	9 58	Amieira	—	—	—	8 30	12 8	3 25	6 2	PART. CHEG. PART. CHEG.				
Mais os de Cascaes, excepto os e o.				10 10	12 36	5 7	6 54	Beira Alta	—	—	—	7 22	9 42	7 40	10 4	PART. CHEG. PART. CHEG.				
C. Sodrè Cascaes C. Sodrè				Lisboa-R. Santarem	Setil	—	—	Beira Alta	—	—	—	7 35	10 14	7 37	8 51	PART. CHEG. PART. CHEG.				
6 15	7 15	6	7	10	12 36	5 7	6 54	Beira Alta	—	—	—	8 10	12 25	3 25	10	PART. CHEG. PART. CHEG.				
8 10	9 3	8	8 46	Lisboa-R. Porto	Lisboa-R.	—	—	Beira Alta	—	—	—	Trofa Guimarães Trofa								
9 10	9 46	8 56	9 32	8 1	6 35	5 15	5 15	Beira Alta	—	—	—	5 20	6 38	3	4 44	PART. CHEG. PART. CHEG.				
9 45	10 38	9 15	10 5	9 45	3 18	8 50	2 40	Beira Alta	—	—	—	6 10	8 38	4 36	7 9	PART. CHEG. PART. CHEG.				
10 40	11 16	9 56	10 32	1 51	12 26	2 45	11 59	Beira Alta	—	—	—	8 4	11 1	9 9	11 45	PART. CHEG. PART. CHEG.				
10 45	11 52	10 50	11 54	5 30	11 16	5	10 50	Beira Alta	—	—	—	8 30	12 8	3 25	6 2	PART. CHEG. PART. CHEG.				
12 15	1 22	11 26	12 2	9 30	7 47	8 45	6 25	Beira Alta	—	—	—	1 1	4 8	5 6	8 41	PART. CHEG. PART. CHEG.				
1 40	2 16	12 15	1 19	Figueira	Porto	Figueira	—	Beira Alta	—	—	—	7 22	9 42	7 40	10 4	PART. CHEG. PART. CHEG.				
1 45	2 52	1 50	2 54	7 20	1 47	9 39	3 44	Beira Alta	—	—	—	7 35	10 14	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.				
3 10	3 46	2 26	3 2	Aveiro	Porto	Aveiro	—	Beira Alta	—	—	—	POVOA DE VARZIM								
3 15	4 15	3 15	4 19	3 54	6 34	9 39	12 16	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
4 40	5 16	3 54	4 32	11	1 47	6 26	8 58	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
4 47	5 37	4 28	5 15	Ovar	Porto	Ovar	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
5 20	6 10	5 26	6 2	7 20	9 2	5 19	6 58	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
6 10	6 46	6 15	7 19	10 10	11 54	7	8 38	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
6 15	7 22	6 56	7 32	4 15	5 58	1 55	3 33	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
7 40	8 16	7 5	7 52	5 35	7 15	3 33	5 9	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
7 45	8 52	8	9 4	7 25	9 3	5 15	7	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
9 15	10 22	9 20	10 24	Espinho	Porto	Espinho	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
10 40	11 16	9 56	10 32	7	8 2	8 11	9 7	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
10 45	11 52	10 50	11 54	9 35	10 35	12 16	1 12	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
12 25	1 15	11 26	12 2	3 19	4 23	7 47	8 45	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.				9 5	10 7	10 28	11 16	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
9 20	9 51	10 14	10 42	12 35	1 40	12 10	1 9	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
11 20	11 51	12 14	12 42	Coimbra	Louzã	Coimbra	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
1 20	1 51	2 20	2 48	5	6 29	7 15	8 44	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
3 10	3 41	4	4 28	11 25	12 44	1 55	3 8	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
5 43	6 14	9 1	9 30	4	5 19	5 39	6 51	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
Mais os de Cintra, excepto os e o.				Coimbra	Figueira	Coimbra	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.				6 42	8 24	5 55	7 40	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
6 35	7 38	5 2	6 1	4 2	5 40	11 20	12 55	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
8	9 4	6 44	7 43	Lisboa-R. Badajoz	Lisboa-R.	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
8 45	9 27	7 42	8 42	10 27	7 35	6 15	2 40	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
9 51	10 33	8 35	9 5	8 10	7 10	6 25	5 15	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
10 20	11 23	8 45	9 42	Lisboa-R. Val. d'Ale.	Lisboa-R.	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
11 45	12 20	10 35	11 5	7 25	6 33	6	11 45	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
12 20	1 23	10 41	11 38	8 10	7 6	7 20	2 40	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
1 45	2 27	12 35	1 13	—	—	7 20	5 15	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
2 20	3 23	12 45	1 42	—	—	6 35	6 25	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
3 35	4 17	1 35	2 5	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
4 35	5 10	2 43	3 40	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
4 48	5 45	3 35	4 13	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
5 37	6 19	4 34	5 8	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
6 15	6 50	4 40	5 3	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
6 21	7 25	5 28	6 7	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
8 20	9 23	7 5	8 4	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
9 37	10 21	8 33	9 13	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
10 50	10 23	11 20	11 20	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								
12 23	1 26	11 14	11 52	—	—	—	—	Beira Alta	—	—	—	PART. CHEG. PART. CHEG.								

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com as Companhias de Salamanca á fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e Norte de Hespanha

TARIFA ESPECIAL B. S. M. N. N.º II — PEQUENA VELOCIDADE

(INTERNACIONAL E. P. N.º 9, NAS COMPANHIAS HESPAÑOLAS)

APPLICAVEL DESDE 20 DE JUNHO DE 1908

Para o transporte de

Madeiras de casquinha, pitch-pine, castanho, pinho, noqueira, carvalho e outras de classe ordinaria para construcção e carpinteria, em bruto, desbastadas ou serradas em taboas, pranchas, rolos, troços, vigas, travessas, cunhas, etc.

POR WAGON COMPLETO DE 10.000 KILOGRAMMAS OU PAGANDO COMO TAL

Via Villar Formoso — Salamanca — Medina

Estações de procedencia	Estação de destino	Preços por 1000 kilogrammas				
		BEIRA ALTA	S. F. P.	MEDINA	NORTE	TOTAL DAS LINHAS HESPAÑOLAS
		Reis	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Alhadas, Montemor, Arazede, Limede-Cadima, Cantanhede, Murte, Luso, Mortagua, Santa Comba e Carregal	Madrid-Principe Pio	1.820	5,22	3,22	8,66	17,10

Podirão disfructar do preço d'esta tarifa as estações intermedias, exceptuando a de Pampilhosa, situadas no itinerario correspondente, se a taxa assim calculada resultar mais vantajosa para os interessados, que a de outras tarifas applicaveis á mesma mercadoria no trajecto a percorrer.

Observação importante — Os preços d'esta tarifa deverão ser satisfeitos na moeda do paiz em que o pagamento se fizer, devendo os participes das Companhias estrangeiras ser calculados ao cambio corrente.

Este cambio será indicado por um aviso periodico affixado nas estações e revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Condições de applicação

1.º — Nos preços da presente tarifa estão comprehendidas as despesas de transporte e as de evoluções, manobras e transmissão de uma a outra linha.

Não estão porém comprehendidas:

- a) — as de carga e descarga, que serão percebidas sómente no caso em que as Companhias executem estas operações em vez dos expedidores ou destinatarios de conformidade com a condição 4.ª d'esta tarifa.
- b) — as despesas devidas ás operações, formalidades e direitos d'alfandega.
- c) — os impostos para o Governo hespanhol e sello para o Governo Portuguez.
- d) — os direitos de guia e registo para a Companhia Portugueza.

2.º — As remessas de madeiras que pelas suas dimensões necessitem o emprego de dois wagons ligados, taxar-se-hão pelos preços d'esta tarifa e por um minimo de 10.000 kilogrammas por wagon, podendo os remetentes utilizar, com madeiras de dimensões ordinarias, os espaços vazio dos mesmos.

3.^a — As expedições que se facturarem ao abrigo d'esta tarifa, não se admittirão declaradas por numero de volumes, mas unicamente com a indicação do numero de wagons de que se compozer cada remessa.

4.^a — As operações de carga e descarga serão de conta e risco dos expedidores e consignatarios que as deverão effectuar sob as seguintes condições:

Em Portugal — Para a operação de carga é concedido um praso de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos, pela estação á disposição dos interessados.

Quando esta carga não fôr effectuada no praso fixado, a Companhia reserva-se o direito de fazel-a á sua custa ou de conservar os wagons á disposição segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 reis por tonelada e no segundo caso a taxa de estacionamento diario por cada wagon, segundo a tarifa de despezas accessorias em vigor, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

Em Hespanha — O consignatario deverá effectuar a descarga dentro das oito horas uteis seguintes áquella em que os wagons tenham sido postos á sua disposição.

Deverão entender-se por horas uteis aquellas em que as estações se acham abertas ao serviço publico, ou seja:

	Dias de trabalho	Domingos e dias festivos
Desde o 1. ^o d'abril até 30 de setembro.....	Das 6 ás 18	Das 6 ás 12
» o 1. ^o d'outubro até 31 de março.....	Das 7 ás 17	Das 7 ás 12

Decorrido o praso de oito horas uteis sem que os interessados tenham realizado a dita operação, a Companhia destinataria cobrará, pela paralyção do material, 0,^p25 por wagon e hora effectiva de demora, quer de dia quer de noite, reservando-se, ainda assim, o direito de, n'este caso, fazer a descarga por si mesmo e por conta dos interessados, cobrando-lhes, por este motivo, 0,^p60 pela descarga de cada tonelada.

5.^a — As Companhias reservam-se o direito de ampliar até ao dobro os prazos regulamentares de expedição, transmissão, transporte e entrega, sem que por este facto se lhes possa exigir indemnisação alguma.

6.^a — Quando as expedições cheguem ao seu destino com atraso superior ao indicado na condição precedente e que este não seja devido a casos fortuitos ou de força maior, as Companhias só são obrigadas a abonar as indemnisações seguintes:

Em Portugal...	{ > > > > Por um atraso de um a tres dias..... > > > > quatro a seis dias..... > > > > sete a dez dias..... > > > > mais de dez dias..... }	Indemnisação de 10 %	} Dos participes portuguezes
		> > > > 20 >	
		> > > > 30 >	
		> > > > 60 >	
Em Hespanha...	{ > > > > Por um atraso de um ou dois dias..... > > > > tres dias..... > > > > quatro dias..... > > > > cinco ou seis dias..... }	Indemnisação de 10 %	} Dos participes hespanhoes
		> > > > 15 >	
		> > > > 20 >	
		> > > > 25 >	

Para os calculos que precedem, desprezar-se-ha toda a fracção de dia que não ehegue a doze horas, contando-se como dia completo, quando essa fracção passe de doze horas.

7.^a — Os transportes serão feitos em wagons descobertos, e, tanto a carga e descarga como estacionamento d'estes, quando estejam carregados, far-se-hão a descoberto, sem responsabilidade para as Companhias por avarias que as mercadorias possam soffrer por molhas ou outras causas, quer seja durante o transporte, quer enquanto estejam depositadas nas estações ou nos wagons.

Os remetentes que desejem que a mercadoria vá coberta, como meio de preserval-a de molhas e outros effeitos da acção atmospherica ou incendios, deverão fornecer encerados, de sua propriedade, de tamanho sufficiente para resguardar o carregamento.

Os encerados que os consignatarios devolvam, utilizados nas remessas indicadas, transportar-se-hão em pequena velocidade, ao preço de 0,^p025 por tonelada e kilometro, no trajecto hespanhol e reis 4,50 no trajecto portuguez.

Se as exigencias de serviço o permittirem, mas sem que isto constitua uma obrigação para as Companhias, a devolução dos encerados far-se-ha pelos trens mixtos, ainda que para estas devoluções regule tambem a condição 5.^a relativa ao augmento dos prazos de transporte.

Não será exigido boletim de regresso; mas as estações deverão assegurar-se de se os encerados foram effectivamente utilizados no transporte das mercadorias facturadas por esta tarifa.

O expedidor dos encerados ha de ser a mesma pessoa que figurou como consignatario da remessa em que elles foram utilizados.

8.^a — Se na estação expedidora faltar bascula para pesar os wagons carregados, pesar-se-hão em qualquer estação do trajecto habilitada para isso.

9.^a — O pagamento das importancias que, por qualquer motivo, sobrecarreguem a mercadoria, deverá ser satisfeito na estação de sahida, ou, na de chegada, antes de retirar as remessas dos Armazens das Companhias, nos quaes se deverá proceder, n'este caso, ao repeso ou verificação, sendo inadmissivel qualquer reclamação, uma vez que se tenham retirado dos ditos armazens de conformidade com as leis em vigor.

10.^a — As remessas que se realizem por esta tarifa não poderão exceder a carga de tres wagons. As expedições deverão por consequencia, fraccionar-se por grupos maximos de tres wagons, não se lhes devendo mencionar um peso superior ao que se possa carregar á sahida nos referidos wagons, que se tenham posto á disposiçãõ dos expedidores.

11.^a — Os preços d'esta tarifa applicar-se-hão d'officio quando resultem ser os mais baratos e os expedidores, a quem préviamente se informará das condições d'applicação, não solicitem outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria no trajecto que tenha de percorrer.

12.^a — A applicação d'esta tarifa especial fica, além d'isso, submettida ás condições das tarifas geraes das referidas Companhias, em tudo que não seja contrario ás disposições precedentes.

Operações Aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota d'expedição, para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou se suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas d'expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelos atrazos, despezas, multas, etc., que possam occorrer nas alfandegas portugueza e hespanhola em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devam servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

Em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro

Os agentes aduaneiros das Companhias da Beira Alta e Salamanca á fronteira, em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro, encarregam-se dos despachos das mercadorias nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa de commissão por operações aduaneiras. Entretanto os expedidores poderão, se assim o entenderem, tomar a seu cargo as operações e formalidades aduaneiras n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer caso devem fazer, na respectiva nota d'expedição, a declaração seguinte:

Todas as operações e formalidades da alfandega nos fronteiras Portuguezas e Hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao Sr _____ residente em _____.

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despezas e direitos exigidos, por sua conta e risco, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas.

As Companhias dos Caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

Quando na nota d'expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão estas feitas de conformidade com a respectiva tarifa, pelos agentes aduaneiros das Companhias, a fim de evitar os prejuizos da detenção da mercadoria.

Lisboa, 1 de Junho de 1908.

O Administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Classificação geral de mercadorias

2.^a AMPLIAÇÃO

(Approvada por despacho ministerial de 20 de abril de 1908)

Desde 15 de junho de 1908 é incluído, na classificação geral de mercadorias de pequena velocidade, o **ESTUQUE-MARMORE** (pó de marmore) correspondendo-lhe a 4.^a classe da tarifa geral.

Lisboa, 27 de maio de 1908.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp. n.º 1408



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 20 de abril de 1908)

De 15 de junho de 1908 a 14 de junho de 1909

Durante este periodo de tempo o **ESTUQUE MARMORE** (pó de marmore) é incluído n'esta tarifa e equiparado ás **PYRITES** para os efeitos da taxa a applicar.

A cada expedição, com o minimo de 12 toneladas, será concedido o bonus de 20 p. c. (extensivo á via fluvial) no preço do transporte, que se liquidará no acto do pagamento do transporte da remessa.

Lisboa, 27 de maio de 1908.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp. n.º 1408