

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

16.º DO 21.º ANNO

NUMERO 496

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 1884, 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

Proprietário-diretor
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

Representante exclusivo, para anuncios, em França e Inglaterra, LA RÉCLAME UNIVERSELLE — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris

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

LISBOA, 16 de Agosto de 1908

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Real — Aviso ao publico sobre o desvio da Matta.

SUMMARIO

Duas propostas de lei, por J. Fernando de Souza	241
Bibliografia — III — por Mello de Mattos	243
Parte oficial — Accordão do Tribunal arbitral sobre a linha do Valle do Vouga	245
Linha de Portalegre	246
A propósito do Cincocentenario — XII	246
Notas de viagem — XXV — A conquista do Polo — Impressões e sensações — Gelo e nevoeiro — A 80° 50' — Nem baias, nem ursos, nem baleias — O regresso — Bom serviço de um funcionário	247
O trust ferroviário de Inglaterra	248
Radroad Age Gazette	248
ELECTRICIDADE	
Instalações eléctricas na Alemanha	249
AUTOMOBILISMO	
Apparelhos de inflamação (continuação)	250
Vagons para automóveis	251
A feira de Lisboa	251
Os caminhos de ferro japoneses	251
Um melhoramento importante	251
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	252
Boletim Commercial e Financeiro	252
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	253
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	253
Linhas portuguesas — Companhia Real — Penafiel a Lixa — Viana a Ponte da Barca — Aveiro, Vouga — Benguela — Ramal de Espinho-Vouga	254
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Áustria	254
Companhia Real dos Caminhos de ferro — Relatório do Conselho de Administração (continuação)	254
Avisos de serviço	255
Arrematações	255
Agenda do Viajante	256
Horário dos comboios	256

Duas propostas de lei

Acham-se ao presente pendentes d'exame parlamentar duas propostas de lei que dizem ambas respeito a caminhos de ferro concedidos e ainda não construídos.

Pela primeira, que a *Gazeta* publicou, é modificado o contrato das linhas do Alto Minho, atribuindo-se à do Valle do Lima a directriz pela margem direita desde Viana até as proximidades de Ponte da Barca e dispensando-se portanto a construção da ponte de Lanhezes, sobre o Lima, para estrada e caminho de ferro, ou, na alternativa do seu adiamento, a da dispensável duplicação de linhas entre Viana e Lanhezes.

A segunda procura facilitar a obtenção de capitais para a linha de Portalegre-Estremoz por Portalegre e Castello de Vide á linha da Beira Baixa — assegurando o arrendamento da linha pela administração dos Caminhos de ferro do Estado em determinadas condições, que adeante analizaremos.

As razões que justificam a primeira proposta já aqui a referimos.

E' de todos conhecida a historia, cheia de incidentes, dessa concessão devida á intelligente iniciativa do sr. conde de Paçô Vieira.

O optimo é inimigo do bom. Quiz-se assegurar, com o caminho de ferro, a ligação das estradas das duas margens do Lima por uma ponte. Esse objectivo e outras considerações de importancia secundaria determinaram a directriz da linha, onerada com um encargo pesadíssimo, pois que a ponte de Lanhezes é obra de excepcional grandeza e não menor encargo seria o do reforço da ponte actual e a duplicação de linhas no troço inferior.

Depois de multiplas vicissitudes, que é ocioso recordar encontra-se a concessão nas mãos de uma empresa portuguesa, contando com valiosos elementos financeiros e firmemente decidida a levar por deante o empreendimento.

São as linhas de rendimento seguro, e por isso mesmo o estado, tendo em mira evitar os inconvenientes ordinariamente adstrictos á garantia de juro, obrigou-se a completar, se preciso fosse, o juro de 5% do capital de 20:000\$000 por kilometro, mas limitou a 600\$000 réis o seu desembolso, a fim de que a empresa procure o complemento do juro no desenvolvimento do tráfego.

O capital, que pouco confia em calculos de rendimento provavel, toma porém esses 600\$000 réis para base quasi unica de capitalização e por isso recua assustado perante uma obra, alias dispensável, como é a ponte de Lanhezes que absorve quasi 10 % dos recursos precisos para a construção.

D'ahi as dificuldades que tem surgido e que só podem ter uma das tres seguintes soluções: construção por conta do Estado; anulação da concessão quando o contrato o permita, abrindo novo concurso sobre novas bases que compreendam a eliminação da ponte; modificação do contrato actual por acordo com a empresa.

A primeira e segunda soluções, além de darem lugar a perdas de tempo, são pouco equitativas para com uma empresa que tem já despêndido uma quantia considerável e tem demonstrado a seriedade do seu propósito. Construir por conta do Estado, o mesmo é querer forçar este a levantar 3.000:000\$000 réis, quando tantas outras construções de prolongamentos que não podem ser objecto de concessão exigem capitais importantes. Por isso mesmo o illustre ministro que em 1903 resolveu fazer a concessão entendeu e bem que o grupo das linhas do Alto Minho estava naturalmente indicado para objecto de actividade d'uma empresa.

Para abrir novo concurso, não podem ser cerceadas as vantagens offerecidas; será talvez preciso aumentá-las. Pode surgir concorrente que aparentemente offereça os

necessarios requisitos, mas que no fim de contas não consegue fazer vingar a iniciativa e assim se perde um tempo consideravel.

O que pede pois o interesse do Estado e o da região, assim como os principios d'equidade, é um entendimento rasoavel com os actuaes concessionarios.

Vieram estes pedir a modificação do contrato. A administração informou favoravelmente o pedido, fazendo apenas notar que seria preciso para isso uma providencia legislativa.

Concordou o governo e levou ás camaras uma proposta de lei com esse fim. Peram-lhe parecer favoravel as comissões parlamentares. E' pois de esperar que nenhuma oposição injustificavel venha travar uma providencia sensata, oportuna e equitativa.

Tem sido norma invariavel da nossa administração a collaboração com as empresas concessionarias para as ajudar a vencer dificuldades supervenientes que se opõem ao exito das suas iniciativas. Assim se fez por diversas vezes com a Companhia Real, nomeadamente para a conclusão da linha do Norte. Os contratos da Companhia de Sueste foram modificados. Foi concedido auxilio á Companhia de Guimarães para lhe facilitar a construção do troço de Guimarães a Fafe. Modificou-se não ha muito a concessão da linha do Valle do Vouga, dando-se lhe garantia de juro. A todas as empresas se concedem liberalmente prorrogações de prazos e outros favores. E' digno de censura o Estado, porque assim procede? Não, pelo contrario. Merece louvor, pois é sabido quanto custa chamar capitais para se imobilizarem em construções de linhas ferreas e por isso devem ser concedidas todas as facilidades razoaveis.

São estas considerações de incontestavel interesse publico que me levam ao convencimento de que as camaras compreenderão o seu dever patriotico e removerão as dificuldades que actualmente opõem á construção das linhas do Alto Minho exigencias mal cabidas do contrato de concessão.

*
Quanto á linha de Portalegre, a sua concessão deve-se ao sr. conde de Paçô Vieira, que conseguiu fazê-la nos termos da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899.

Classificada de via estreita por considerações d'ordem militar, conjugada com um ramal de Fronteira a Aviz, foi assim concedida.

As representações regionaes, a facilidade da construção e a incontestavel vantagem da uniformidade de via entre essa linha e as quatro de via larga que é chamada a ligar, levaram o governo a modificar o contrato de concessão, eliminando d'elle o ramal de Aviz, substituindo-o pelo prolongamento da linha principal desde Castello de Vide até a da Beira Baixa e adoptando a via larga.

O concessionario tem procurado honrar o seu compromisso e, caso sem precedentes, conseguiu, com os seus recursos proprios e sem formar empresa, construir 16 kilometros de infrastructura a partir de Estremoz. Ao mesmo tempo empenhava todos os esforços para angariar os capitais precisos. Apezar do manifesto valor da linha e do subsidio constituido pela cedencia de impostos e participação de receitas, o capital retraia-se sempre, enquanto não tivesse a garantia de uma receita certa.

Qual a maneira de a obter?

Uma garantia de juro seria mal cabida, quando outra formula mais vantajosa podesse ser adoptada, e essa existe incontestavelmente.

A linha de Portalegre, destinada a assegurar comodas e rapidas relações da Beira Baixa e alto Alemtejo com o médio e baixo Alemtejo e Algarve, é o natural complemento das linhas do Sul e Sueste, constituindo o prolongamento da linha de Evora.

O publico tem tudo a ganhar na unidade de exploração, que se traduz em economia de tempo e na supressão de transmissões.

Além d'isso, o aproveitamento de material circulante, de officinas e a quasi constancia das despesas geraes de uma rede vasta dão lugar a economias importantes pela incorporação da linha de Portalegre nas do Sul e Sueste.

Tudo aconselhava pois o Estado a tomar de arrendamento a linha de Portalegre, computando o mais baixo possivel a despesa d'exploração; para qualquer pequena deficiencia teria compensação sobejá no tributo que a nova linha trará ás actuaes e metade de cujo rendimento liquido reverte para o Estado durante os primeiros trinta annos, pertencendo-lhe a totalidade depois d'esse periodo.

A Companhia Real, quando fez o contrato de exploração da linha da Louzã, fixou o preço de 500\$000 réis por kilometro, manifestamente insufficiente se não tivesse a compensá-lo o affluxo do trafego da nova linha.

Atribuindo o Estado 600\$000 réis ao custo da exploração encontrará tambem com certeza a compensação no desenvolvimento do trafego das linhas que actualmente explora. Entregando o saldo da receita ao concessionario, assegura-lhe rendimento sufficiente para remuneração de capital.

E' facil determinar o rendimento provavel da nova linha.

A população dos concelhos atravessados d'Estremoz a Castello de Vide é de 64.640 habitantes segundo o censo de 1900, sem falar na dos concelhos vizinhos de Aviz, Monforte, Elvas, Borba, Villa Viçosa. A região servida é rica e Portalegre é um valioso centro industrial.

Se a linha de Vendas Novas a Setil, que atravessa uma região quasi despovoada e atrasada em cultura, attingiu desde logo o rendimento de 1:500\$000 réis por kilometro incluindo impostos; se a linha de Torres-Figueira-Alfarellos, apesar das condições desfavoraveis que resultavam da garantia de juro, teve logo no primeiro anno d'exploração completa 1:361\$000 reis de rendimento, se a linha da Beira Baixa, com a acção deprimente de uma garantia de juro sujeita a principios mal pensados e em região de cultura pouco intensa e de rara população, tem 1:400\$000 réis de rendimento incluindo impostos; pôde-se prognosticar com a maxima segurança que uma linha como é a de Portalegre, servindo uma região populosa e importante sob o ponto de vista agricola e industrial e ligando entre si quatro caminhos de ferro, terá trafego de valor, devendo o seu rendimento annual ser superior a 1:500\$000 réis.

Devia se ainda ter em conta que durante os primeiros trinta annos pertence ao concessionario metade do aumento de rendimento liquido determinado nas linhas de Sul e Sueste pelo tributo da nova linha. E' sabido quanto avulta este tributo das linhas affluentes.

Assim, na linha do Douro é 1,4 do rendimento proprio da linha da Foz-Tua e Mirandella; na do Minho é 0,8 do da linha de Guimarães. A Companhia Real avalia em 1,73 do rendimento proprio da linha de Vendas Novas ao Setil o tributo d'esta á linha de Leste.

A nova linha dará pois logar a uma receita importante podendo-se afirmar que a receita kilometrica da linha de Portalegre excederá 1:500\$000, comportando pois a receita liquida o encargo do capital preciso para a construção.

Dá-se porém o mesmo caso que com as linhas do Alto Minho. Os calculos de rendimento provavel de nada valem para o capital que exige um juro certo com garantias tangiveis.

A isso viza a proposta de lei apresentada, estipulando o adeantamento das quantias precisas para attingirem as receitas liquidas 900\$000 réis por kilometro.

E' certo que não será preciso ocorrer a esse auxilio, mas o compromisso de o prestar, se necessario fôr, é sufficiente para facilitar a realização pronta de tão importante melhoramento em boas condições para o Estado e sem encargo para o Thesouro, mediante um acordo equitativo com um concessionario, cuja seriedade é manifesta, defrontando com as enormes dificuldades que no nosso

paiz encontram as iniciativas empenhadas em atrair capitais à construção de caminhos de ferro.

O ponto está em que no parlamento não venha a invocação dos immortais princípios, ou o sistema sabido das suspeções, travar uma providencia de incontestável alcance.

J. Fernando de Souza.

TECNICO

Bibliografia

G. HUMBERT. *Traité complet des Chemins de Fer.*
3 vol. Ch. Béranger ed.

III

Proseguindo na noticia de esta obra importante, a que larga referencia fizemos nos dois números de esta revista de julho ultimo diremos que logo de principio é muito mais copiosa agora a informação das obras de consulta acerca da locomotiva.

Não referiremos as pequenas modificações que agora sofreu o capítulo alusivo à caldeira, embora esta nova edição fale nos tubos. Serve de que faz uma justa apreciação e modifique o quadro relativo às superfícies de aquecimento que em França aumentaram, excepto nas máquinas de mercadorias de 3 eixos do Paris-Lyão-Mediterraneo.

O capítulo relativo ao mecanismo foi profundamente alterado. Em lugar de dois parágrafos que continha a primeira edição, conta esta não menos de quatro, por isso que o autor entendeu dever inserir todo um capítulo que versava assunto que melhor cabe aqui.

Embora tenhamos que passar em claro algumas notas onde em pouco alterou o texto primitivo, tais como a que se refere à regulamentação do comprimento das bielas ou da lubrificação dos embalos, de que se não fala na primeira edição, alludiremos para justificação do que deixamos exposto a um parágrafo com onze páginas em que trata de modificações das locomotivas da rede do Estado, do que resultou uma diminuição do preço do custo da tração.

Como já dissemos, o autor tratou este assunto em capítulo especial na primeira edição, mas incontestavelmente aqui tem elle melhor collocação, mesmo porque outras linhas ferreas adoptaram as modificações que ainda há poucos anos só conseguiam ser aplicadas pelos caminhos de ferro do Estado em França.

A primeira de que se occupa é a da valvula de entrada de ar, com que se suprime o attrito e a usura das gavetas planas de distribuição, tendo ainda a vantagem de permitir a lubrificação com óleos mineraes, em resultado do abaixamento de temperatura.

A outra modificação refere-se às gavetas cilíndricas. De ha muito que os engenheiros da tração tentavam aplicá-las por verem nellas a solução do problema tão importante da aspiração dos gases quentes, do gasto das gavetas, e da perda do trabalho, que se dá sempre na marcha com regulador fechado. Todavia só o engenheiro sr. Ricour conseguiu dar realização prática ao que outros antes de elle tentaram.

Segundo experiências efectuadas, as gavetas cilíndricas com valvulas de entrada de ar tem uma usura sessenta vezes menor do que as gavetas planas. Os gastos de conservação também diminuem como se vê pelos cálculos de lubrificação que expõe o engenheiro sr. Humbert.

Ainda outros resultados advieram de estas modificações, tais como o aumento do rendimento das máquinas em trabalho útil e o aperfeiçoamento aliás inesperado da aderência, extensamente explicado por cálculos e gráficos no livro do sr. Humbert.

Também o livro que estamos examinando fala de mu-

danças nas fornalhas e nas superfícies das máquinas normaes à marcha do comboio. Os resultados de estas modificações traduziram-se economicamente, conforme se vê em quadros muito interessantes e que infelizmente não podemos transcrever.

Numa escassa pagina tratava a primeira edição da locomotiva *compound*, que agora é largamente descrita nos tipos de 2, de 3 e de 4 cilindros, bem como as locomotivas de vapor superaquecido.

Sobre estas ultimas todavia não se pronuncia o sr. Humbert definitivamente porque ainda a sancção da experiência não veio evidenciar-lhes as vantagens. No entanto em nota dá uma ampla bibliografia não só a respeito de este processo, como ainda das locomotivas *compound*.

Poucas são as alterações no capítulo reservado ao estudo do veículo na locomotiva. No entanto o que se refere aos *bogies* está mais amplamente exposto do que na primeira edição de esta obra. Também o que trata do *tender* tem poucas alterações nesta edição, mas completa-se com um parágrafo destinado à condução das locomotivas, onde largamente se discutem os sistemas de distribuição do pessoal e o problema do consumo das máquinas.

Na primeira edição da sua obra, o engenheiro sr. G. Humbert terminava o livro destinado ao estudo das locomotivas descrevendo alguns dos tipos usados principalmente em França. Analogamente procede agora, mas alterando quasi completamente o que então escreveu. Ser-nos-hia difícil comparar este capítulo nas duas edições por causa das alterações que sofreu e vantagem alguma de ahí adviria para o leitor. Basta pois verificar o melhoramento da nova edição, e passando em claro muitas páginas que condizem, notaremos que já esta edição se refere ao uso do contravapor nas locomotivas *compound* o que se não refere na anterior.

Pequenas modificações se encontram no começo do capítulo relativo aos freios, mas já maior é a alteração ao Westinghouse e por fim agora dá exemplos de outros mais e também dá a aplicação dos freios continuos nos vagões de mercadorias.

As três escassas páginas reservadas na primeira edição à composição dos comboios, relativamente aos freios, transformaram-se em cinco páginas cheias de informações em resultado das novas prescrições ministeriais relativas ao assunto.

Ha pois alterações bastantes nesta quarta parte do tratado do engenheiro sr. Humbert para fundamentar a afirmativa que fizemos relativamente aos aperfeiçoamentos de esta obra.

Ao expôr o objecto da quinta parte de esta obra também o sr. Humbert modificou a nomenclatura usada na primeira edição e deu uma referência bibliográfica que pôde interessar todos quantos se ocupam de assuntos ferroviários até os que não são técnicos.

Também agora inclue justificadamente nos serviços de exploração o arranjo das estações, os signalamentos e encravamentos de que já falou.

Limita-se porém agora, como já o fez anteriormente, ao estudo do *movimento* e da *exploração commercial*.

Ao falar dos gráficos dos comboios, refere as alterações prescritas em 1901 em França, de maneira que a fórmula dubitativa da apreciação dos prazos para as aprovar transformou-se completamente e ainda teve que ampliar este parágrafo por causa das novas determinações legais, no que diz respeito à correspondência dos comboios.

No segundo parágrafo allusivo à classificação dos comboios ha como complemento a regulamentação dos comboios leves ou de composição reduzida e no terceiro intercalaram-se explicações referentes a comboios de secção e de direcção, de que se não falou no anterior.

Destina-se o terceiro capítulo do primeiro livro da quinta parte à circulação dos comboios e alguns preceitos encerra esta nova edição a propósito da circulação em dupla via,

que está exposta com maior ordem do que na anterior, e referencias a trabalhos que apareceram depois da publicação da edição anterior.

Na circulação em via unica exemplifica as providencias que se tomam na rede do Estado quando se desdobra um comboio ou quando este pára na via e ainda largamente se allude aos apparelhos Webb-Tompson, finalmente termina este capitulo pelo estudo da circulação dos comboios nos Estados Unidos, refere-se tambem ao uso do telefono, de que nada diz na edição anterior.

No terceiro e ultimo capitulo d'este livro cccupa-se da velocidade dos comboios e claro está que alterações bastantes conta esta edição.

A baldeação e transporte de mercadorias, a distribuição do material circulante e a troca do material tem aqui lugar especial seguidamente ao que trata dos accidentes, que na edição antecedente vinha logo depois do estudo da velocidade.

No livro segundo da quinta parte trata da exploração commercial. Assim como na primeira edição repete que a franquia de 30 kilogrammas de bagagem por passageiro é exclusiva das rôdes francesas, quando, pelo menos, em Portugal e Espanha tambem ella se applica. Fala nesta edição da tarifa excepcional indicando os casos a que se applica e só depois trata da homologação das tarifas.

Destinou o auctor o segundo capitulo ás tarifas de applicação e á reforma das tarifas e ainda aqui melhorou a sua obra pelo maior numero de subsídios que ministra, visto que expõe as diversas fórmulas de ellas (tarifa kilometrica de base constante ou proporcional, tarifa diferencial, tarifa belga, e tarifa por zonas).

Ao tratar da reforma das tarifas amplia o que se refere á grande velocidade com varias tabellas; nas especiaes principia por ennumerar as trinta que para grande velocidade se admitem em França e seguidamente, em mais que um ponto, altera o que se encontra na primeira edição, podendo dizer-se até que se modificou completamente, assim como sucedeu o mesmo com as tarifas geraes e especiaes de pequena velocidade. Foi sem duvida neste capitulo onde mais profundas alterações se deram.

Fixadas como foram as despesas por uma disposição posterior à data em que se publicou a primeira edição do livro do sr. Humbert, não podia deixar de alterar-se o terceiro capitulo do livro segundo da quinta parte relativo a despesas accessoriais, pratos de transporte e assuntos correlativos.

A exposição das tarifas estrangeiras substitue agora o estudo comparativo que na primeira edição se fazia entre as tarifas estrangeiras e as francesas. Não é só racional esta maneira de proceder, mas deu ensejo a que o auctor expozesse com maior amplitude o que tinha que dizer a este respeito. Certo é que trata apenas da Alemanha, Austria, Belgica, Hollanda, Hungria, Inglaterra, Italia, Russia e Suissa. Como estes paizes pela sua extensão ou metodo de exploração ferroviaria dão porém tipos que apenas variam na forma em quasi todos os outros, pôde dizer-se que se encontra no livro do sr. Humbert o que interessa saber num estudo comparativo.

Referindo-se a despesas de exploração o engenheiro sr. Humbert na primeira edição do seu tratado apenas citou a formula

$$D = 4.500 \text{ fr.} + 0,39 R$$

devida ao sr. Picard.

Agora apresenta além d'esta, as formulas

$$D = 6.125 \text{ fr.} + 0,39 R$$

$$\text{e } D = 6.000 \text{ fr.} + 0,40 R$$

respectivamente devidas aos engenheiros srs. Ricour e Noblemaire.

Todas elles representam como se vê equações de linhas rectas cujas abscissas seriam as receitas kilometricas e as ordenadas representariam as despesas médias kilometricas.

Observa porém o sr. Humbert que estas formulas foram todas deduzidas antes da reforma das tarifas que baixou as taxas de transporte e, para dar ideia da exactidão que comportam, applica as dos engenheiros srs. Picard e Ricour ás sete rôdes de França, comparando-as com o dispêndio real. São deveras interessantes os quadros que encerram esta comparação, mas escusado seria transcrevê-l-os para aqui.

No resto de este capitulo, com que se encerra a quinta parte do tratado de caminhos de ferro, não se encontram alterações importantes, embora algumas referencias se deparem a trabalhos posteriores á primeira edição da obra.

Chegados á ultima parte do tratado de caminhos de ferro só muito levemente trataremos d'ella, visto que o auctor largamente versou o assunto d'ella em volume especial e a isso allude em nota nesta edição.

Demais os caminhos de puro interesse local e os tremvias constituem hoje um ramo especial das estradas ferroviarias e certamente que hão-de augmentar-se-lhes as aplicações á medida que se lhes reconheçam as vantagens. Falar desenvolvidamente d'elles, quando tantos assuntos interessantes tivemos que pôr de parte, no decurso d'este exame seria injustificável. No entanto, proseguiremos, comparando as duas edições da obra.

De resto, pequenas mudanças se observam, a não ser em referencia a estatísticas e legislação no primeiro capitulo.

No segundo, as experiências do engenheiro sr. Sartiaux acerca da correspondencia do efecto das curvas em via normal e reduzida são substituídas pelos trabalhos mais recentes dos engenheiros srs. Desdouits e Bricka. As considerações finais acerca das pontes penseis com toda a razão foram suprimidas nesta.

Na superstructura acrescenta resultados de experiências no tocante ao alteamento do carril externo nas curvas e supprime o que escreveu acerca das estações de serviço reduzido nas linhas de Orleans.

Ao estudar o material circulante e a tracção, pouco altera o que já escreveu noutra edição, por isso que apenas supprime referencias disposição dos freios continuos em designada linha e pouco amplia o que diz respeito ás carruagens para viajantes. A propósito de tracção expõe os trabalhos do engenheiro sr. Bricka, mas confessa a inopia de experiências sobre a resistencia dos comboios em via reduzida. Allude ao novo tipo (sistema Mallet) de locomotiva das vias ferreas da Corsega e consegue o capitulo com estatísticas suprimindo considerações escusadas após os 17 annos que medeiam entre as duas edições d'esta obra.

O ultimo capitulo do livro trata da exploração das linhas de via reduzida e como já anteriormente alludi á organização das brigadas, com razão se abstêm aqui de repetir o que já disse.

No entanto acerca da exploração commercial modifica bastante o que escreveu na edição anterior, especialmente na composição do pessoal dos tremvias, no maior numero de elementos de calculo para as despesas de exploração, nas tarifas e despesas de trasbordo e finalmente no imposto sobre a grande velocidade, que nas linhas de interesse local foi alterado pela lei de 26 de janeiro de 1892.

Completa-se este ultimo volume com annexos sobre o estabelecimento da marcha tipo na rede de Orleans, sobre cargas de comboios, taras e carregamentos e sobre a composição dos comboios. Encontrava-se este ultimo annexo no texto da quinta parte do tratado, mas incontestavelmente melhor se acha aqui, visto dever ser o tratado de caminhos de ferro um livro de consulta.

Quanto aos annexos da sexta parte conservam-se os mesmos dois que já havia na primeira edição e a legislação agora compendiada foi posta em dia.

Uma tabella de adições e correções a fazer nos tres volumes finda esta obra que representa sob todos os pontos de vista um grande melhoramento da primeira edição.

Era já a obra do engenheiro sr. Humbert um livro excellente, agora aperfeiçoou-se e muito até no seu aspecto material.

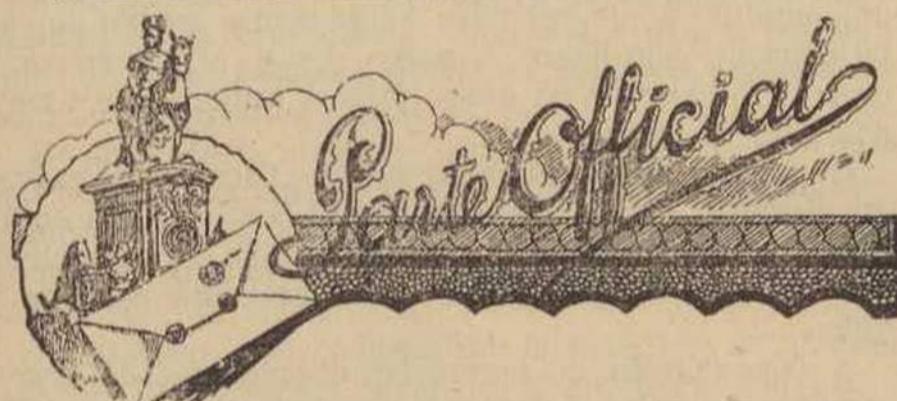
O tratado completo de caminhos de ferro que devemos ao engenheiro sr. G. Humbert deve ser considerado principalmente como uma obra de consulta e como tal seria precioso se além do indice no fim de cada volume tivesse outro indice geral methodico com que poupassse a procura da copiosa série de informações que contem.

Aquelles a quem mais interessa a leitura de esta obra difficilmente pôdem dispôr de tempo para a ler e, a despeito da forma racional como as materias estão distribuidas nos seus tres volumes, concatenam-se elles de tal maneira que difficilmente pôde o movimento abstrair da exploração e esta da via e obras ou da tracção.

Succede em caminhos de ferro o mesmo que em todos os ramos dos conhecimentos humanos. Somos obrigados a fragmentar o estudo de elles por não podermos abarcá-los. No entanto a especialização levada aos ultimos limites produz certamente trabalho perfeito de minúcias, mas não consente que se tirem as consequencias que no seu conjunto comporta um trabalho racional.

Tanto o comprehende assim o illustre engenheiro sr. G. Humbert que nos deu ainda uma vez uma obra com que podemos ficar a par dos problemas todos que interessam esses poderosos factores da distribuição da riqueza que se chamam os caminhos de ferro.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

Secretaria Geral

Por ordem superior se publica o seguinte

Accordão

Accordam em conferencia os do Tribunal Arbitral.

Vistos, relatados, e discutidos estes autos :

Mostra-se que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, julgando-se lesada com a concessão da construção, e exploração da linha do Valle do Vouga, feita a Frederico Pereira Palha por alvará de 23 de maio de 1901, e mais tarde á—Compagnie française pour la construction des chemins de fer à l'étranger— pelo contrato provisório celebrado em 25 de abril de 1905, em virtude da portaria de 15 de abril do mesmo anno—reclamou— contra tal concessão—ao Parlamento, aonde foi levado o contrato para ser approvado, na parte em que dependia d'aquelle aprovação, sendo a reclamação feita, em 2 de setembro de 1905; e bem assim reclamou perante o Governo em 18 de setembro do mesmo anno.

Mostra-se que não foram attendidas estas reclamações, e por isso, e nos termos do artigo 67.^o do seu contrato de 3 de agosto de 1878, pediu a companhia autora o juizo arbitral, para dirimir o pleito, sendo-lhe aquelle concedido.

Mostra-se que se instaurou o juizo, e que as partes ofereceram os seus articulados, allegando-se, por parte da autora, em resumo —que a linha do Valle do Vouga é parallela á da Beira Alta, sendo a distancia entre ambas inferior a quarenta kilometros, de onde resulta a violação do artigo 28.^o do dito seu contrato, com grave prejuízo da mesma companhia, e pedindo-se que se julgue nulla a concessão reclamada, ou seja o Governo reu, condenando a pagar á companhia a indemnização, que, em execução de sentença se liquidar:—e allegando-se, por parte do Governo, a prescrição do direito, que a companhia tinha de reclamar; e que se não verifica o parallelismo, invocado, pelo que a acção se mostra improcedente.

Juntaram-se varios documentos, e reflexões jurídicas—. As partes são legítimas, e cumpre portanto ao tribunal resolver a questão prévia —a prescrição— e, em seguida, se a concessão feita pelos ditos alvará e contrato provisório, violaram ou não, o artigo

28.^o do contrato de 3 de agosto de 1878, celebrado entre o Governo, e a Société financière de Paris, para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta—. O invocado artigo 28.^o reza assim —“o Governo não poderá conceder, durante o tempo d'esta concessão, linha alguma parallela á que faz objecto do presente contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando a distancia entre essa linha, e esta, fôr superior a 40 kilómetros”.

Considerando que não procede a allegada prescrição com fundamento no artigo 337.^o § 1.^o do Código Administrativo:

a) este artigo estabelece uma prescrição especial, só applicável á revogação, e reforma d'actos de administração, de exclusiva competência dos tribunais do contencioso administrativo, citado código, artigo 307.^o e seguintes; e, como especial, que é, não pôde applicar-se extensivamente de modo a poder d'ella conhecer um tribunal judicial, como é o arbitral, instaurado para resolver o pleito, Código do Processo Civil, artigos 44.^o, 45.^o, 49.^o, 52.^o e 54.^o.

b) quando assim não fôra, devendo o prazo da prescrição da reclamação começar a correr desde que o acto reclamado —se executou—, certo é que, na hypothese controvertida, tal prazo não teria expirado, e nem sequer começado a correr, quando foi feita a reclamação ao Parlamento e ao Governo—.

c) e assim a prescrição applicável é, evidentemente a dos artigos 505.^o e 535.^o do Código Civil, não tendo ainda decorrido o prazo para que ella se completasse.

E quanto ao fundo da questão—

Considerando que a linha ferrea do Valle do Vouga, tem o seu ponto de partida em Torre Deita (ramal de Vizeu), seguindo a Vouzella, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira, Villa da Feira, estação de Espinho, sendo esta a principal, e não a que partindo do mesmo ponto, termina em Aveiro,—já porque o seu objectivo é a cidade do Porto, emporio de excepcional importancia:—já porque a região mais povoadas e rica de todo o seu percurso, começa em Estarreja, até S. João da Madeira, e Feira:—já porque é mais extensa:—e já emfim, porque assim foi ella sempre considerada desde os primeiros estudos, e na organização da empresa concessionária—.

Considerando que a ninguem é lícito alterar, por uma mudança de denominação, a feição que o Governo attribuiu aquella nova linha, pela definição de seus pontos extremos; nem considerar linha principal, um pequeno ramal, do qual ficaria sendo ramal, por estranha inversão de papeis, o troço mais importante de Sever a Espinho.

Considerando que, se é certo estar esta linha compreendida na zona dos 40 kilometros, a que se refere o supracitado artigo 28.^o, certo é tambem que a mesma não é parallela, mas sensivelmente divergente da linha da Beira Alta, por quanto a primeira segue na direcção sueste-noroeste, e a segunda —na sudoeste-nordeste, acrescendo a circunstancia de que a primeira vae cortar a segunda, em Mangualde, aonde começa a linha d'esta villa á de Gouveia, incluida no plano geral da rede ferroviaria, compreendida entre o Tejo e o Mondego, aprovado por decreto de 19 de agosto de 1907—.

Considerando que estas duas linhas não são portanto, matematicamente, parallelas—.

Considerando que também o não são tecnicamente—

a) Para que duas linhas se possam considerar parallelas, sob este ponto de vista, basta que elles —tenham a mesma direcção geral, ou orientação, porque a identidade das direcções geraes, é que determina o parallelismo— doutrina sancionada pelo accordão de 7 de agosto de 1880, citado a fl. 26, que deriu, tambem em juizo arbitral, analogo pleito entre a companhia autora, e a Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e identica á das consultas do Conselho de Obras Publicas de 12 de março de 1862, e da Junta Consultiva de 20 de agosto de 1879—.

b) As orientações, e direcções geraes das duas linhas não são identicas, mas totalmente divergentes.

Considerando que, quando a linha principal fosse de Vizeu a Aveiro, nem assim se daria o parallelismo—. Para vêr isto basta olhar para o mappa.

Logo no principio da linha —troço de Vizeu a S. Pedro do Sul —temos linha claramente divergente. Depois se bem que apresenta uma pequena inflexão, segue até Sever a direcção —leste-oeste—, muito diferente da direcção —sudoeste-noroeste— da da Beira, e que é sensivelmente a direcção, nesta parte, do rio Vouga, o qual não é paralelo ao Mondego, que a linha da Beira Alta segue—.

Considerando que só o troço de Sever a Aveiro, poderia ser portanto considerado paralelo á parte correspondente da Beira Alta, mas este troço não determina a direcção geral de Vizeu a Aveiro, cuja maior extensão é de Sever a Vizeu—.

Considerando que não ha assim duvida de que este pequeno troço, (16 kilometros), é um ramal da linha de Vizeu a Espinho, não só porque é esta a doutrina do citado accordão, senão tambem porque assim foi classificado pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900, que aprovou o plano geral das linhas ferreas ao norte do Mondego, enquanto diz —linha do Valle do Vouga, e ramal de Albergaria-a-Velha a Aveiro—.

Considerando que o direito de ramal, e de zona, são distintos, podendo o ramal invadir a zona, segundo a doutrina do supraci-

tado accordão, e se conclue do artigo 27.^o do contrato de 3 de agosto de 1878—. Os artigos 27.^o a 29.^o d'este contrato, correspondem aos artigos 33.^o a 37.^o do contrato de 14 de setembro de 1859, celebrado com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos quaes se fundou o accordão.

Considerando que assim a concessão do ramal Albergaria a Aveiro, não offendeu os direitos da Companhia da Beira Alta.

Por outro lado

Considerando que o Governo, pelo artigo 29.^o do contrato de 3 de agosto, reservou-se o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro, que entronquem no da Beira Alta, ou que partindo de qualquer de seus pontos, sigam direcções divergentes, e, como demonstrado fica, é divergente a linha — Vizeu-Espinho — e assim nem esta, nem o ramal offenderam os direitos da Companhia da Beira Alta, nem violaram o mencionado artigo 28.^o

Portanto julgam a accção improcedente, e não provada: absolvem o Governo do pedido, e condemnam a companhia autora no pagamento das custas, e sêlos do processo—.

Comunique-se—.

Lisboa 30 de julho de 1908.— Augusto Carlos Cardoso Pinto Osorio — Augusto Luciano Simões de Carvalho — Antonio das Neves Oliveira e Sousa — Alberto Cardoso de Menezes, vencido em parte. Votei a incompetencia do tribunal para apreciar a prescrição estranha e contraria ao objecto do litigio declarado no compromisso a fl. 37), e votei ainda a procedencia da reclamação contra os troços de linha entre Torre Deita, bifurcação em Sever, e terminus em Aveiro (concorrentes), e não divergentes ou affluentes da linha da Beira, e incontestadamente incluidos na zona de 40 kilómetros do artigo 28.^o do contrato de 3 de agosto de 1878.— João Soares Branco, vencido em parte. Entendo que a parte da linha do Valle do Vouga de Vizeu a Aveiro é parallela à da Beira Alta e está incluida na zona dos 40 kilómetros.

Linha de Portalegre

Na sessão de 5 do corrente foi lido na camara electiva e enviado á commissão de obras publicas, ouvido o da fazenda, o seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.^o É autorizado o Governo a celebrar com a empresa concessionaria da linha de Portalegre, por contratos de 9 de dezembro de 1903 e 9 de agosto de 1907, um contrato de exploração da referida linha segundo as bases annexas que ficam fazendo parte integrante da presente lei.

Art. 2.^o Fica revogada a legislação em contrario.

Base 1.^a

A empresa entregará á administração dos caminhos de ferro do Estado, nos prazos previstos nos contratos de concessão, a linha, pronta para ser explorada, com todas as dependencias necessarias conforme os projectos approvedados, devendo-se proceder a uma vistoria prévia do estado em que é recebida.

As officinas de reparação serão limitadas ás instalações subsidiarias das officinas do Barreiro que pela administração forem julgadas indispensaveis.

Base 2.^a

A administração explorará a linha durante o prazo da concessão, com o seu material circulante, cobrando todas as receitas e effectuando todas as despesas de polícia, conservação e exploração, organizando livremente e sem a minima ingerencia da empresa as tarifas, horários, e a contabilidade e escrituração respectivas.

Base 3.^a

Em pagamento da exploração reverterá para a administração a quantia de 600\$000 réis por kilometro explorado, entregando-se a receita liquida á empresa. Logo que a receita bruta excede réis 1:500\$000, os excedentes d'essa quantia serão repartidos entre a administração e a empresa nas proporções respectivas de 40 e 60 por cento, até que a receita atinja 2:000\$000 réis. Além d'essa quantia serão repartidos em partes eguaes, não podendo ser superior a 4:200\$000 réis a parte paga á empresa.

Para os effets d'esta base as receitas brutas serão calculadas sommando o rendimento proprio da linha, liquido de impostos, com o dos impostos de transito e sêlo que sobre elle incidem e com o participe da receita liquida das linhas do sul e sueste proveniente do affluxo do trafego da de Portalegre, que durante os primeiros 30 annos de exploração pertence, assim como o rendimento dos impostos, á empresa, nos termos do artigo 26.^o, n.^o 2.^o e 6.^o do contrato de 9 de dezembro de 1903, sendo o referido participe determinado pela forma prescrita no artigo 27.^o do mesmo contrato.

A somma de todas as receitas mencionadas será dividida pela extensão explorada da linha.

Base 4.^a

As obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do trafego serão executadas pela administração, ficando, porém, a cargo da mesma 40 por cento da respectiva importancia logo que haja a partilha do excesso da receita prevista na base 3.^a

Base 5.^a

Logo que a linha esteja em exploração até a linha de leste e caso a receita, que deve ser entregue á empresa, não atinja réis 800\$000 por kilometro explorado, a administração entregar-lhe-ha esta quantia, devendo o que faltar á receita efectiva para a atingir e os juros simples d'essa diferença, á razão de 5 por cento ao anno, ser reembolsados pelo participe do excesso de rendimento pertencente á empresa, nos termos da base 3.^a, depois de satisfeitos os encargos previstos na base 4.^a

A referida quantia será elevada a 900\$000 réis nas mesmas condições, desde que a linha esteja em exploração até Portalegre, e a 1:000\$000 réis quando esteja em exploração o troço entre Castelo de Vide e a linha da Beira Baixa.

Sala das sessões da Camara dos Deputados, em 5 de agosto de 1908.— Mario Monteiro — Visconde de Ollivá — J. Ferreira Netto — Lourenço Caiolla.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XLI

A importante producção de minerio de fosfato de cal que era extraida dos jazigos de Caceres até então explorados empiricamente por Silva Valga com o auxilio de capital abonado pelo Banco Luzitano deu a errada convicção de serem inexgotaveis esses jazigos, brutalmente excavados á flôr da terra.

O minerio assim extraido era de Caceres trasportado até Badajoz, para d'aqui seguir a Lisboa onde era embarcado para Inglaterra, Belgica e Allemanha em competencia com os fosfatos de Logrozen que buscavam o porto de Sevilha.

A falsa opinião de inexhaustão do minerio de Caceres corroborada pelas informações technicas de engenheiros abalizados levou capitalistas importantes a fornecerem capital avultado para a criação de uma companhia que se estabeleceu sob a firma de Companhia dos fosfatos de Caceres, á testa da qual ficaram os associados D. Joaquin de la Gandara e D. Sygismundo Moret y Prendergost.

Comprada a propriedade dos jazigos ao Banco Luzitano que pela inexperiencia do assunto havia perdido importantes sommas foi decidido libertar a nova companhia do grande prejuizo do transporte desde Caceres a Badajoz estabelecendo comunicação directa de Caceres com o porto de Lisboa.

Para este fim resolveu a Companhia Real construir um ramal que de Torre das Vargens, na linha de leste, seguisse por Valencia d'Alcantara a Caceres pondo assim em competencia as estações da linha de leste a que esta nova via ia fazer concorrência desde a origem até final.

Este ramal não sendo considerado pelo Estado como de utilidade reconhecida foi construído pela companhia sem a menor subvenção.

Para executar a sua construcção foi nomeado o engenheiro Pedro Ignacio Lopes que, concluidos os trabalhos de construcção e aberta á circulação a secção da linha do Norte até o terminus Campanhã não tinha ocupação em que exercesse a sua profissão sendo o director Espregueira o engenheiro chefe d'esta nova construcção.

Como a denominada linha do Tejo, em Espanha, tivesse por fim ligar Madrid a Lisboa e esperasse a resolução portuguesa do ponto de ligação na fronteira, não fôra ainda resolvido estabelecer a estação terminus em Madrid nem se tinha dado começo á construcção da ponte sobre o Tejo ficando suspenso o seguimento d'esta linha em Plasencia.

Uma vez que a ligação da rede portuguesa com Cáceres obrigou a estabelecer Valencia d'Alcantara como fronteira, formou-se a companhia Madrid-Cáceres-Portugal comprando à antiga companhia do Tejo a parte da linha desde as proximidades de Madrid até Plasencia e construindo a parte restante, de Plasencia a Cáceres.

Como a primitiva companhia espanhola do Tejo se achasse em completa ruina a Companhia Real prestou auxílio à nova companhia Madrid-Cáceres e a conclusão da linha foi desde logo activamente posta em construção sob a direcção do engenheiro Ravel que em Espanha exerceu o cargo de engenheiro do empreiteiro Dauderny na construção da linha Ciudad Real a Madrid.

De uma actividade admirável e habituado a zelar os interesses d'empreiteiros, o engenheiro Ravel traçou a diretriz desde Plasencia a Cáceres trepando por zig-zags a serrania que da margem do Tejo tornava de grande dificuldade atingir aquelle ultimo ponto.

Grande illusão baseada nas asserções theoricas dos engenheiros de minas em relação aos jazigos de fosfatos em Cáceres levaram a Companhia Real a praticar o grande erro económico e financeiro não só estabelecendo pela construção do ramal Torre das Vargens, Castello de Vide, Marvão, Valencia d'Alcantara competencia ás já estabelecidas estações da linha de leste, mas ainda imprevidentemente anulando pela construção da linha em Espanha, Plasencia a Cáceres a via que logica, racional e vantajosamente estava estudada e provadamente necessaria e de vantagem mutua para a comunicação directa e transatlântica do porto de Lisboa com Madrid e a Europa Central, estabelecendo a fronteira em Monfortinho para a ligação da linha do Tejo espanhola, detida em Plasencia esperando resolução do governo português.

D'este grande erro de lesa-interesse nacional português se originaram os graves prejuizos que chegaram a comprometer o credito e interesses da Companhia Real que com tanta dificuldade e prejuizos muito tem custado a restabelecer.

A situação das companhias ferroviárias em Espanha era das mais difíceis pelas consequencias inherentes ás guerras civis, com que a Republica e o Carlismo tinham paralizado todas as fontes económicas e financeiras apenas utilizadas em restabelecer a ordem naquelle paiz.

Estabelecida a estação de Cáceres e mesmo antes de ser estabelecida deveria ter-se pensado e conseguido construir a linha de Cáceres a Mérida antecipando-se a que a Companhia de Madrid, Zaragoza y Alicante construisse este troço isolando Cáceres de Madrid por via de Plasencia.

De Mérida a Sevilha o empreiteiro lutava com as maiores dificuldades financeiras e quando tudo aconselhava que a companhia Madrid-Cáceres se apossasse d'essa linha que lhe trazia o tráfego andaluz libertando-a da pressão da companhia Madrid, Zaragoza y Alicante que o monopolizava por Alcazar de S. Juan um debate de preço da aquisição d'essa linha com o empresário levou-o a aceitar as propostas da Companhia de Alicante que possuidora das comunicações directas da Andaluzia por Mérida com Cáceres e d'aqui com Madrid, via Madrid, privou Cáceres de todas as fontes de tráfego nacional e internacional.

Todo este lamentável estado de cousas em que os mais importantes interesses futuros da Companhia Real eram sacrificados pelos compromissos financeiros que a ligavam á Companhia Madrid, Cáceres a Portugal sucediam quando D. Joaquim de la Gandara atacado de grave doença não podendo sair do leito em que uma doença pertinaz o tinha proximo da agonia dirigir os assuntos que em pleno gozo de vida e saúde tanto lhe mereceram o valioso auxilio da sua actividade e competencia da administração corriam á revelia do acaso e dirigidos superiormente por quem inexperiente levaram a Companhia Real a grave e prejudicial situação.

Que o pensamento de D. Joaquim de la Gandara era desviar para Cáceres o tráfego andaluz prova-se não só dos grandes interesses que ella possuia em Málaga mas da confiança que depositava no engenheiro Maghermann que de chefe do serviço de via e obras e dos armazens na companhia o transferiu para Sevilha na qualidade de director dos caminhos de ferro andaluzes que se continuasse a viver tornaria independentes da tutella da companhia de Alicante.

A rede andaluza não formava nessa época conjunto de direcção e administração.

A linha de Cordova a Sevilha e de Sevilha a Málaga e Granada pertencia a uma companhia que na linha de Granada não tinha podido, por escassez de fundos, ligar os dois extremos havendo por muito tempo nesta linha solução de continuidade que só mais tarde deixou de existir.

De Cordova um ramal seguia até Belmez com o fim de servir as minas de carvão de pedra que era utilizado no consumo das locomotivas da rede andaluza.

Um outro ramal descia de Belmez a Almorchon para transportar a hulha que as linhas extremenas e em parte as manchegas aproveitavam no seu consumo de tracção.

Ainda havia a linha de Cadiz a Sevilha que pouco produzia porque a parte mais importante do tráfego aproveitava o Guadalquivir até Sevilha a bordo dos mesmos barcos para importação ou exportação.

Se nos ocuparmos de rôdes ferroviárias espanholas é pela intima relação d'estas com a rede portuguesa que pela doença e morte de D. Joaquim de la Gandara longe de serem aproveitadas e associadas á Companhia Real foram tornadas em adversarias pela competencia que sem utilidade ou necessidade as antagonizava.

Nota — No nosso artigo anterior, pag 230, 2.º periodo, linha 4.ª onde se lê: a Merida e Europa Central, deve ler-se a Madrid e Europa Central.



XXV

À conquista do Polo.—Impressões e sensações.—Gelos e nevoeiro.—À 80° 50'.—Nem bahias, nem ursos, nem baleias.—O regresso.—Bom serviço de um funcioario.

Para a compreensão do seguimento d'esta viagem, até de novo, pôrmos pé em terra, o leitor tem que ter sempre presente o *croquis* que publicámos no numero de 16 do mez passado. Por elle verá que os vapores partindo de *Virgo Bay* apróam ao norte, decididos a avançar quanto lh'o permittam os gelos polares.

Vão a pequena distancia um do outro, para se não perderem de vista, porque a serração começa a ser mais densa, só deixando ver, a espaços, nos ultimos contrafortes da montanha completamente cobertos de gelo a que uma planta microscópica que n'elle floresce dá um tom vermelho admirável.

Hora e meia depois da partida tres silvos dos vapores annunciam aos passageiros que se passou o grau 80°. Entre os excursionistas trocam-se sorrisos algo interrogativos; a expectativa é emocionante: até onde irémos? que espectáculo maravilhoso nos espera?—Oh que semsaboria! accrescentam os menos animados.—Oh que victoria! concluem os sonhadores que já se imaginam sobre o eixo do globo terraqueo, a disputarem a gloria de todos Abruzzos antigos e modernos.

O polo já nos vae mandando a sua guarda avançada de grandes blocos desagregados da banqueta dos eternos gelos, como que a prevenir-nos de que vamos com prudencia, e sem esperança de ir longe.

E o veu d'aquelle enorme virgem oculta desce, cada vez mais denso, sobre nós, occultando-nos o horizonte, o outro vapor do qual só apercebemos a existencia pelos successivos silvos com que se corresponde com o nosso, como o «alerta está» de duas sentinelas.

O mar é cinzento escuro, mixto d'água e de pedacinhos de gelos triturados pelo embate dos blocos uns nos outros; a vaga é altaneira e continua, dando grande balanço ao vapor.

Neste o silencio é cada vez mais profundo; todos esperam anciósos alguma cousa de novo, de nunca visto.

Assim se navega durante 6 horas, cada vez mais cercados pelos blocos de gelo que parecem querer arremeter contra nós. Já não são as guardas avançadas que nos veem cumprimentar reverentes balouçando-se nas vagas ao nosso lado. E' uma matilha de lobos famintos que nos ameaça e cujo embate o vapor com dificuldade evita.

Custa muito desistir, ceder; mas é indispensavel. Ouve-se o signal de parar a machina e dois silvos prolongados chamando o outro vapor que se aproxima e pára muito proximo.

Então o capitão, com o seu ar soridente comunica, do alto do seu posto de observação, que chegámos a 80° 50' de latitude, que o nevoeiro não permite navegar com segurança entre tanto gelo e por isso não avança mais.

Vamos regressar.

Nos dois vapores levantam-se *hurras* entusiasticos, tres descargas de artilharia por banda, em cada um, atroam os ares, erguem-se as bandeiras de varias nações, calorosamente saudadas por todos, e entre estas saudações o nome de Portugal não esquece, ao levantarmos a nossa bandeira que sempre nos acompanha.

Antes dos barcos retomarem a marcha descendente, muitos passageiros olham, com pezar, para o norte que a bussula lhes indica, numa inercia cruenta.

Apenas 9 graus e 10 minutos nos faltavam para a solução do grande enigma branco! E pensar-se que o *sud-express* vence esta distancia em 15 horas! Poderíamos ir tomar o café às 8 da manhã, aquecido pelos vapores que, segundo alguns sabios, formam o eixo da terra! O peor porém é que se tal comboio se fizesse, era bem natural que não se vendessem, para elle, bilhetes de ida e volta.

Regressamos a todo o vapor e com toda a sensaboria de quem perdeu o melhor da sua expectativa.

Nem banqueta, nem ursos; nem, à ida pelo menos, as baías que devíamos visitar!

A meia noite o nevoeiro levanta e o sol brilha explodido, quente mesmo, o que não impede que durmamos, quanto o balanço do vapor o permitte.

Pelas 10 da manhã seguinte fundiamos numa baía, a grande distancia de terra. Ao longe vê-se gelo, gelo e gelo, no mar. E' a entrada do Icefjord (canal gelado) designado pela letra A na nossa gravura do n.º 494.

O outro vapor vae, em exploração, vêr se poderemos entrar nesse canal, dentro do qual veríamos a baía do Advento (B) e a Sassen (C); mas volta com a triste notícia de que os gelos bloqueiam a entrada.

Voltemos pois, mais desanimados do que nunca, tendo a convicção do que nada veremos do que se promettera!

O que vimos, sim, pela noite, é novo ataque de gelos fluctuantes que nos forcaram a navegar até grande distancia na direcção O.S.O. Por este andar vamos ter á America do Norte!

No dia seguinte, passa-se navegando em volta da Ilha dos Ursos, onde se nos prometia uma pesca da baleia; mas qual pesca, qual baleia e quaes ursos! nada se vê; a ilha perden-se. Ha quem alvitre anunciar que se dão alviçaras por ella.

Outro vem assegurar-nos que conseguiu vêr um urso... quando olhou o espelho.

O balanço do barco é tal que só se consegue andar n'elle arrumado ás paredes; e dos 84 passageiros, apenas 6 encontrámos á mesa de jantar, onde temos que comer com uma só mão, para com a outra nos equilibrarmos, apesar do assento ser firme no chão.

A aspiração geral é que cheguemos a pôr pé em terra. Vêr terra, como deve ser bom depois de tanta sensaboria «pour ne rien voir du tout» como se diz na opereta «Geneveva de Brabante».

E' por isso que ao acordar na manhã do quarto dia sentimos um prazer inefável ao sentir o vapor parado.

Onde estamos? Em Hammerfest! Corramos a terra, ao telegrafo, ao correio, a mandar notícias aos que deixámos nas nossas patrias.

Todos vão rapidamente; ha quem vá sem chapeo, sem abafos, apesar do termômetro marcar 1 apenas positivo.

Mas antes d'isso mais agradável surpresa nos espera, graças ao bom serviço do agente dos vapores em Trondhjem, que temos muito prazer em saber que é o nosso consul.

A correspondencia, os telegrammas que mandaramos ir para ali, para lá ou para Tromsò, e que só dias depois esperavamos receber, estava toda ali reunida, a bordo do vapor. Notícias dos nossos, de 10 dias antes, recebíam-nos naquela extremo da Europa onde não as esperavamo!

A alegria transmittira se entre todos os viajantes; todos se sentiam felizes, todos liam sofridos as cartas recebidas e algumas palpebras se humedeciam com a leitura.

Eram lagrimas de prazer que traduziam gratidão pelo funcionario zeloso que tão agradável fôra áquelles corações anciósos por notícias dos entes queridos.

D'ahi em deante a viagem deixa de ter o attractivo do imprevisto, para ter o apreço do pittoresco.

O trust ferroviário d'Inglaterra

As tres principaes companhias ferroviarias da Inglaterra sujeitaram á aprovação do parlamento uma proposta de reorganização, constituindo-se em *trust*.

O plano constitue uma verdadeira revolução. Só as tres maiores companhias, a *Great Northern*, a *Great Eastern*, e a *Great Central* representam o capital de 180 milhões de libras, ou seja 810.000 contos da nossa moeda.

Motivou este plano que pôde chamar-se a triplice aliança ferroviaria ingleza, as grandes despesas que as companhias faziam com a exploração e com o pessoal, para no fim de contas vêrem-se forçadas a estabelecer a lucta da concorrencia entre elles, por servirem em commun varias localidades.

No interesse dos accionistas, porque, divididos, os lucros serão infimos, e combinados, serão bastante importantes, as respectivas administrações propuseram a constituição d'um *trust*.

Railroad Age Gazette

A importante revista ferroviaria *Railroad Gazette* que se publicava em Nova York, desde 1856, acaba de fundir-se com uma outra da mesma indole, *The Railway Age*, cuja criação datava de 1876.

A nova publicação tomou o titulo de *Railroad Age Gazette*, e continua a sair semanalmente.

Muito melhorada, quer sob o ponto de vista material, quer sob o ponto de vista da sua redacção, tornou-se na verdade uma das revistas tecnicas mais importantes do mundo.

A *Railroad Age Gazette* tem agencias em Londres, Chicago e Pittsburgh.

Ao nosso illustre collega desejamos as prosperidades a que tem direito, agradecendo a cortezia da sua visita.

ELECTRICIDADE

Installações electricas na Alemanha

Sob este titulo vamo-nos referir a um conjunto de dados estatisticos que temos presente sobre o numero e importancia das estações centraes d'electricidade na Alemanha, considerando apenas como tales as que se destinam a produzir energia electrica para alimentar as rôdes dos conductores de povoações inteiras ou parte d'ellas, utilizando para isso a via publica; ou para outros fins d'utilidade publica.

Não são pois compreendidas na estatistica referida as installações particulares seja qual for a sua importancia, a não ser no caso de servirem tambem para fins publicos.

A estatistica refere-se aos elementos colhidos até 1 de abril de 1907 e está dividida em 3 capitulos abrangendo: o primeiro, as installações em funções naquella data; o segundo, as installações em construção ou resolvidas na mesma data; e o terceiro as installações sobre as quais não foi possível obter esclarecimentos. O primeiro capitulo comprehende 1.530 estações; o segundo, 283; e o terceiro umas 100 installações.

Comparando estes dados com os da estatistica annual anterior, nota-se um aumento de 192 estações novas funcionando, o que dá uma ideia do enorme desenvolvimento que estão tendo as industrias electricas de produção de energia, na Alemanha.

E ha a notar ainda que o aumento foi na realidade maior, se se attender a que durante o intervallo das duas estatisticas, varias empresas se fuzionaram reduzindo-se por isso a uma estação (para os efeitos de contagem) as estações que se transformaram em dependencias d'uma mesma empresa, pela fusão.

Como cá e em toda a parte, os organizadores da estatistica mencionada, além das 100 estações sobre o que não poderam colher elementos tiveram mais 238 estações em que desde 1905 não obtiveram mais esclarecimentos e mais 235 que não preencheram o questionario desde 1906. Não obstante as imperfeições a que dão logar as faltas mencionadas poder-se-hão computar como muito approximadas as cifras do quadro seguinte que mostra o desenvolvimento das estações centraes na Alemanha por annos successivos desde 1894 a 1907.

Anno da publica- ção da esta- tistica	Numero de estações centraes	Numero de lampadas d'incandescen- cia a 50 watts	Numero de lampadas d'arco a 10 amp.	Motores installa- dos	K. W. installados			
					N.º de cavallos	Luz	Força	Total
1894..	148	493.804	12.357	5.635	30.869	5.072	35.941	
1895..	180	602.986	15.396	10.254	37.847	9.229	47.076	
1897..	265	1.025.785	25.024	21.809	63.800	19.628	83.428	
1898..	375	1.429.601	32.586	35.867	87.773	31.280	119.053	
1899..	489	1.940.744	41.172	68.629	117.623	61.766	179.389	
1900..	652	2.623.893	50.070	106.368	156.230	95.731	251.961	
1901..	768	3.403.205	64.278	141.414	202.299	127.273	329.572	
1902..	870	4.200.203	84.891	192.059	252.456	172.853	425.309	
1903..	939	5.050.584	93.415	218.953	299.237	197.048	496.284	
1904..	1028	5.687.382	110.856	263.036	339.797	236.732	576.530	
1905..	1175	6.301.718	121.912	310.428	376.042	279.395	655.427	
1906..	1338	8.240.596	154.913	377.838	489.483	340.056	829.541	
1907..	1530	9.736.563	178.912	582.862	576.284	524.577	1.400.861	

Este quadro mostra entre outras cousas que o desenvolvimento de 1905 a 1907 foi approximadamente igual ao de 1894 a 1904 quer dizer que nos ultimos 3 annos se installaram um total de K. W. quasi igual ao dos 10 primeiros annos. E se examinarmos as cifras correspondentes ao numero de K. W. installados para luz e o numero de cavallos para força separadamente, vêmos que os

primeiros tiveram o maior desenvolvimento de 1905 a 1906 e que os segundos aumentaram 50 % de 1906 a 1907.

E' com efeito a partir de 1906 que as empresas fornecedoras de energia se tem esforçado por facilitar e promover o uso de motores para a pequena industria, devendo notar-se que as cifras indicadas não incluem os motores applicados á tracção.

Não menos curiosas são as cifras que se referem á capacidade das estações centraes em K. W. e á natureza da corrente empregada resumidas no quadro seguinte quanto ao seu desenvolvimento desde 1895 a 1907.

Anno	N.º de estações	Capacidade das centraes em K. W.			Número de K. W. installados	Capacidade das centraes em K. W.		
		Machinas	Accumuladores	Total		Corrente continua	Corrente alternativa e trifásica	Corrente continua e alternativa ou trifásica
1895 (Abril) ..	148	33.896	4.589	38.485	35.941	30.468	6.866	961
1895 (Outubro) ..	180	40.471	6.102	46.573	47.076	35.166	8.864	2.543
1897 (Abril) ..	265	67.340	10.897	78.237	83.429	54.309	18.954	4.973
1898 ..	375	96.569	14.870	111.539	119.053	69.966	28.901	12.672
1899 ..	489	145.534	22.787	168.321	179.361	92.677	48.069	27.593
1900 ..	652	191.646	38.411	230.058	251.961	123.712	57.250	49.098
1901 ..	768	290.038	62.532	352.570	329.572	172.950	69.182	110.440
1902 ..	870	357.993	80.779	438.772	425.309	214.902	108.300	115.570
1903 ..	939	395.420	87.137	482.557	496.294	257.243	113.833	111.481
1904 ..	1028	434.882	96.065	530.947	576.529	247.566	108.303	175.078
1905 ..	1175	517.494	108.376	625.870	655.427	316.018	128.484	181.368
1906 ..	1338	609.515	113.574	723.089	828.772	253.144	157.665	312.280
1907 ..	1530	730.751	128.090	858.841	1.100.861	243.022	179.964	435.855

Estas cifras mostram que de 1902 a 1904 as estações geradoras de corrente alternativa e trifásica estacionaram crescendo d'ahi por deante regularmente. Quanto ás estações geradoras de corrente continua, vê-se que tendem a ser substituidas em parte pelas anteriores explicando-se assim a tendência para baixo das capacidades respectivas.

Até aqui temos examinado o desenvolvimento progressivo desde 1894 para cá.

Vamos agora apreciar o resumo dos dados referentes a 1907 sob diferentes pontos de vista que por serem geraes, são bem interessantes embora se refiram a um paiz estrangeiro.

Em primeiro lugar notaremos que das 1.530 estações que funcionavam em 1 d'abril de 1907, pertenciam 1.025 ao Estado ou ás municipalidades; 501 a particulares; e 4 a desconhecidos dos organizadores da estatistica.

Em segundo lugar observaremos que entre as 1.530 estações, tomando em linha de conta machinas e accumuladores, havia 634 da capacidade de 0 a 100 ampéres; 625 de 101 a 500 amp.; 105 de 501 a 1.000 amp.; 60 de 1.001 a 2.000 amp. 37 de 2.001 a 5.000 amp.; 16 de 5.001 a 10.000 ampéres; 12 de capacidade superior a 10.000 ampéres e 41 de capacidade desconhecida.

Por ultimo destacaremos d'entre as 1.530 estações 669 com uma capacidade de 544.581 K. W. que aproveitam exclusivamente o vapor como energia mechanica motora; 161 com uma capacidade de 16.352 K. W. que aproveitam exclusivamente a agua como energia motora; 210 com uma capacidade de 25.079 K. W. que aproveitam exclusivamente motores d'explosão (a gaz, petroleo, benzina etc); 288 com uma capacidade de 116.088 K. W. que aproveitam vapor e agua como energia motora; e as restantes 202 com uma capacidade de 28.651 K. W. que aproveitam um mixto de qualquer das especies de energias mechanicas anteriores.

Vê-se que o maior numero de estações e a maior capacidade em K. W. aproveitam quer o vapor quer a agua ou ainda um mixto dos dois, como energia motora. Por outro lado a análise do numero de estações com motores de explosão, comparado com a respectiva capacidade mos-

tra a conveniencia dos mesmos motores para installações de pequena capacidade.

As estatísticas ainda se prestavam a muitas outras considerações como seja a especificação das muitas localidades com população inferior a 2.000 habitantes que já possuem luz electrica, elemento a ponderar num meio como o nosso, pouco abundante em grandes centros. Tambem é interessante a comparação das tarifas adoptadas em cada localidade e o capital das empresas que exploram a industria de producção da electricidade.

Porém tudo isto nos levaria a um conjunto de observações e considerações, ultrapassando os limites a que temos de nos cingir num artigo de simples informação.

Deixaremos pois a allusão a esses dados interessantes, para quando fizermos um estudo do que por cá temos, de maneira a mostrar, por comparação, que podíamos e devíamos ter muito mais, apesar da falta de grandes centros e do nosso atraso industrial.

Alfredo Kendall.



AUTOMOBILISMO

Apparelhos de inflamação

(Continuação)

O sistema de distribuição no caso de magneto d'alta tensão é muito semelhante ao de distribuição por magneto de baixa tensão e bobine.

Como dissemos no magneto d'alta tensão existem dois enrolamentos no induzido um grosso e um fino desempenhando este o mesmo papel que desempenha a bobine separada; não vale portanto a pena apresentarmos novo esquema e limitamo-nos a dizer que ha no circuito primario um ruptor que corta a corrente primaria todas as vezes que precisamos formar corrente secundaria e no circuito secundario ha então um distribuidor que faz passar a corrente secundaria produzida a um ou outro cilindro.

II

RUPTURA: CORRENTE PRODUZIDA POR MAGNETO DE TENSÃO MÉDIA

Na classificação que demos a principio dos sistemas de inflamação indicámos magnetos de baixa, de alta e de média tensão, ainda que geralmente se chame a este, sistema de baixa tensão. De facto, quando empregámos magnetos de baixa tensão transformamos essa corrente em alta tensão por um transformador, uma *bobine*, e a corrente realmente usada na inflamação fica sendo uma corrente de alta tensão, mas achámos preferível empregarmos a classificação que démos, porque os magnetos de baixa tensão dão uns 12 *volt*s, os de alta tensão dão uns 6 a 7.000 *volt*s (Simms-Bosch) e uns 18.000 *volt*s (Lacoste) e porfim os magnetos que chamamos de tensão média teem uma tensão de 100 *volt*s, pouco mais ou menos.

A ausencia de correntes de alta tensão parece à primeira vista ser o suficiente para dar a preferencia a este sistema de inflamação, que alguns constructores teem de facto adoptado. Grandes inconvenientes, porém, surgem de outro lado, que levam muitos outros constructores a não o empregarem e quando falarmos depois nos apparelhos em que se forma a faiça necessaria à explosão teremos occasião de fazer notar esses inconvenientes.

Produzida a corrente no magneto vae passar num só fio que está em comunicação com os apparelhos em que se produz a faiça e que se chamam neste caso *inflamadores*.

Esses apparelhos são formados por uma peça fixa isolada da massa e por outra peça que está em contacto com a massa e em geral encostada aquella peça fixa.

Como os inflamadores estão sempre em contacto com o fio do magneto a corrente d'este fecha á massa por qualquer dos inflamadores e quando queremos que se forme a faiça precisamos que a peça móvel se separe bruscamente da peça fixa e neste momento salta entre elles a faiça. Esta faiça chama-se faiça de ruptura porque se produz quando se rompe o circuito. Já vimos anteriormente que quando se rompe a corrente num enrolamento se

fórmase nello uma corrente de self-inducção, isto é, o enrolamento funciona como bobine pela acção das espiras umas sobre outras, e já vimos que quando numa bobine cortamos a corrente no enrolamento primario se estabelece uma corrente no enrolamento secundario.

Ora, como já dissémos, no proprio enrolamento primario se produz tambem uma corrente por indução sobre si mesmo (self-inducção) cujo sentido é igual ao sentido da corrente primitiva no momento do corte, formando-se uma corrente de sentido inverso no caso do restabelecimento da corrente.

A faiça de ruptura não precisa de ter uma tensão tão elevada como no caso da faiça chamada de tensão, porque a faiça não tem que saltar entre peças immoveis colocadas a uma certa distancia. A faiça de ruptura é por assim dizer arrancada entre duas peças que estavam ao contacto e se afastam bruscamente.

Como vimos por esta explicação tem que haver dentro da camara de inflamação dos cilindros peças moveis e como estas peças tem que receber movimento do exterior, é no sistema do commando d'essas peças que reside o grande inconveniente do sistema.

E' curioso notarmos que nos outros sistemas de inflamações quando queremos cortar a inflamação cortamos a corrente primaria cessando pois o efecto d'esta, no sistema de inflamação por ruptura estabeleceremos um curto circuito de fórmula que a corrente passe directamente à massa.

O magneto de tensão-média pôde ser de induzido rotativo, de induzido fixo e *volet* rotativo ou ainda de induzido fixo e *volet-oscilante*: mas em qualquer dos casos o induzido tem um unico enrolamento e o magneto na sua disposição geral é semelhante aos já descritos.

Nota — No nosso ultimo numero além de varios erros que são faceis de emendar pelo leitor, outros escaparam que necessitam de errata:

Pag. 233 — 1.^a col. linha 8 — adeante do n.^o «1», leia-se fig. 29.

Idem, idem, linha 15 — adeante do «T», leia-se a «... a passagem do fluxo... faz etc.»

Idem, idem, linha 19 adeante de «corrente» leia-se «Na posição 4 dá-se um maximo de corrente... porque etc.»

2.^a col., linha 1 — leia-se «A posição 5 é identica, etc.»

Idem, linhas 4 e 5 — adeante da palavra polo acrescente-se «Sul está agora proxima do polo Norte.»

Pag. 234, linha 3 — depois do «Sul» substituir por: «o sentido da corrente induzida é em relação a este polo inverso do da corrente que se produz pela accão do polo norte: mas etc.»

Idem, linha 17 — substituir o paragrafo todo: «Da mesma fórmula que se demonstrou anteriormente a corrente não mudou de sentido na passagem da posição 1 para a 3; mas ao passar de 3 a metade esquerda do *volet* que até então produzia sobre a cabeça inferior do T o efecto d'uma approximação em relação ao polo norte passa agora a produzir o efecto d'um afastamento e segundo a lei enunciada o sentido da corrente induzida sendo diferente num e outro caso houve pois inversão de corrente.»

A accão exercida na cabeça inferior do T é pois identica á exercida na cabeça superior e o que se demonstra para uma fica demonstrado para a outra.

Por um sistema de projecções identico ao da figura 22 poderíamos verificar o que acabamos de explicar mas parece-nos isso desnecessario.

Vagons para automoveis

E' hoje frequente o transporte de automoveis pelas linhas ferreas, mas em vagons sem condições especiaes, o que determina avarias de várias espécies.

Para remediar este inconveniente, a Companhia-Paris-Lyon-Mediterranée mandou construir um tipo especial de vagons, que consiste em um vagon fechado, mas que pôde abrir-se lateralmente e pelos tópos, permittindo assim facilmente a entrada do automovel.

Além d'isso tem acomodações apropriadas para todos os pertences dos veículos transportados.

Oitenta vagons d'este tipo estão sendo construidos.



A feira de Lisboa

Inaugurada com tal ou qual solemnidade, está aberta desde o dia 8 a feira denominada de Agosto, no alto da Avenida, que vem substituir a tradicional e pouco limpa feira de Belem e talvez a do Campo Grande.

O ponto foi bem escolhido; lavado d'ares, de facil acesso, proporcionando o percurso um bello passeio pela mais bella arteria da cidade.

Quanto ás instalações, o seu aspecto marca um adeantamento digno de menção.

As ignobres barracas de lona porca, a chorar miseria, parecendo um bivaque de ciganos, as vedações de madeira mal apparelhada e ligeiramente suja com agua colorida de cores berrantes desapareceram. E ainda bem para honra do nosso senso artístico.

Fartamente illuminada a electricidade, em extensos festões de luz, fecha o alto da Avenida com um aspecto deslumbrante vista cá de baixo.

Vastas casas de espectáculo, restaurantes limpos, estabelecimentos de bebidas regularmente montados, espalham-se por todo o campo da feira com aspecto convidativo.

Um posto de incendios, e outro de polícia garantem a tranquilidade e segurança dos feirantes e do publico.

Mas—ha sempre um *mas* nas nossas cousas—em compensação o terreno é de tal forma accidentado, e o piso tão martirizante, que afugentam a frequencia de senhoras, o atracitivo essencial das festividades nos mundos civilizados.

Fez-se constar que a Camara Municipal mandava macadamizar as arterias principaes do recinto da feira, tornando-as accesiveis aos trens e automoveis.

Pois se tal promessa fez, faltou a ella.

E assim atreviamo-nos a formular á Ex.^{ma} Camara um insignificante pedido: a não tornar as ruas accesiveis a trens e automoveis, o que seria optimo, que ao menos mandasse limpar as ruas da imensa quantidade de pedras que tornam o piso a tal ponto doloroso, que lembra uma tortura inquisitorial.

E além d'isso, agua, muita agua; porque a poeira que se levanta sob os pés de milhares de pessoas, pisando um terreno que durante o dia está exposto ás inclemencias d'um calor tropical, torna-se insupportavel, suffocador, prejudicando os feirantes e afugentando o publico que lhes vai levar dinheiro.

Regas frequentes, e as varreduras necessarias. Não nos parece que seja pedir muito.

Já depois de paginado este artigo fomos informados de que Camara mandou limpar, em parte, o recinto da feira, e se não macadamizar as ruas, cobri-las com areia encarnada.

Presando-nos de imparciaes, temos que reconhecer que a Camara já alguma cousa fez. Mas ainda não é bastante. Areia depressa a leva o vento, a agua, e o circular constante de milhares de pessoas reduzi-la-ha em breve a poeira vermelha, que suja porcamente os fatos.

Além d'isso torna-se sensivel a falta de mictorios para homens, e de um gabinete, pelo menos, para senhoras.

A feira não é frequentada sómente por passarinhos de Angola.

Os caminhos de ferro japonezes

Foi em 1872 que o Japão ouviu pela primeira vez o silvo da locomotiva a deslizar sobre os carris.

Esta primeira linha foi construida pelo Estado; só doze annos mais tarde começou a construcção de linhas ferreas por conta de empresas particulares.

Em 1884 tinha o Japão o reduzido total de sessenta e tres milhas de linhas ferreas, qualquer cousa como cento e um kilometros.

Então o governo procurando fomentar o desenvolvimento da rede ferroviaria porporcionou todas as facilidades á iniciativa particular chegando a autorizar as empresas já constituídas a hipotecarem as suas rôdes e material circulante a fim de adquirirem capitais que empregassem em novas concessões.

Após a guerra com a Russia, o Mikado, sob a influencia de considerações de ordem militar, decidiu que todas as linhas particulares passassem para o Estado.

Actualmente a rede japoneza mede 4.700 milhas, das quaes 1.500 são explorados pelo Estado e as 3.200 restantes por empresas particulares.

O custo médio por milha fica, para o Estado por 104.000 *yens*, e por 73.000 para as empresas particulares. Como é sabido o *yen* regua por 470 réis da nossa moeda.

O rendimento bruto das linhas do Estado é calculado em vinte milhões e meio de *yens*, e o das linhas particulares em trinta e cinco milhões.

As despesas são calculadas, respectivamente, em dez e dezeseis milhões.

O rendimento liquido é pois de dez milhões e meio para o Estado, e dezenove para os particulares o que dá a média de 8.000 *yens* e 6.200, respectivamente, por milha.

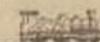
Quanto ao juro do capital empregado, pôde calcular-se em 7 por cento nas linhas do Estado e 8 para as linhas particulares, embora as tarifas nas primeiras sejam mais elevadas do que nas ultimas.

A largura normal das linhas japonezas é de um metro e raro é o troço em que haja dupla via, mas a construcção é feita em condições de poder ser assente em todas as linhas quando seja necessário.

Em todo os detalhes, a exploração é feita pelos moldes da Inglaterra.

Dentro de dez annos as dezeseis linhas mais importantes, num total de 2.813 milhas estarão na posse do Estado abonando este como indemnização ás companhias particulares 440 milhões de *yens*.

Attendendo porém ás quantias já abonadas parece que a importancia da indemnização ultrapassará os 500 milhões, ou seja vinte vezes a importancia das despesas de construcção multiplicadas pela média dos lucros dos se mestres comprehendidos entre 1902 e 1905.



Um melhoramento importante

Junto ao posto de desinfecção, foram installados dois postos de informação onde são prestados aos estrangeiros que desembarcam todos os esclarecimentos que possam desejar.

É uma innovação digna de todo o elogio, e que não é copia do estrangeiro, mas absolutamente original.

Destinada a prestar importantes serviços a todos os viajantes, estamos convencidos de que ha de ser por todos bem accepta, tanto nacionaes como estrangeiros.

Dois agentes da polícia, fallando francez, prestam informações acérca de hoteis, consulados, ruas da cidade, arredores e despacho de bagagens.

As installações fôram offerecidas pela Sociedade de Propaganda, que assim mais uma vez afirmou o interesse que lhe merece tudo que se relaciona com os melhoramentos de Portugal e especialmente de Lisboa.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares. — Em harmonia com o disposto no artigo 44º do estatuto, foram convidados os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinária, que deverá realizar-se pelas doze horas da manhã do dia 17 do corrente, para os fins designados nos artigos 31º, 42º e 49º.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 14 de agosto de 1908.

A situação dos grandes mercados monetários continua a ser desafogada.

As taxas de desconto no mercado livre manteem-se em Londres: $1\frac{1}{4}$ p. c. para o papel a 3 meses, $2\frac{3}{8}$ p. c. para o papel a 6 meses e de $\frac{1}{2}$ a $\frac{3}{4}$ p. c. para os empréstimos diários. Além d'isso a posição do Banco de Inglaterra continua a ser excelente. Segundo os últimos balancetes a proporção das reservas para os encargos é superior a 50 p. c.

Em Berlim, a situação do mercado livre é um pouco mais tensa. Assim, o desconto passou de $2\frac{3}{4}$ para 3 p. c. O dinheiro para empréstimos diários só é obtido actualmente às taxas que medeiam entre $3\frac{1}{2}$ e 4 p. c.

Em Paris, continua a manifestar-se a plethora monetária, por forma que o desconto particular desceu já a 1 p. c. No Banco de França, ao passo que as entradas do ouro continuam aumentando, a importância da carteira está accusando sensíveis diminuições.

Como referimos no nosso ultimo boletim realizou-se a assembleia geral da Companhia dos Tabacos, tendo sido a reunião a que alludimos no mesmo boletim a primeira de uma série de quatro, e nas quais predominaram sempre a exaltação de animos, a velemincia dos ataques à gerencia da companhia, respectivos aderentes e comité de Paris e a troca de ápartes, interpelações e apostrofes violentas, acabando a assembleia por votar o addiamento da resolução do assunto que servia de tema às reclamações dos accionistas protestantes.

E' claro que não vamos fazer a resenha do que ocorreu nas diferentes reuniões da assembleia geral não só porque d'essa tarefa já se desempenharam os nossos collegas da imprensa diaria mas também porque não no-lo permitiria o espaço de que dispomos.

Devemos porém, attendendo á sua importância, deixar aqui consignadas as declarações summarias feitas pelo presidente do conselho de administração da companhia em resposta aos diversos oradores que o precederam e solemnemente ratificadas pelo orgão officioso do mesmo presidente do conselho: o *Jornal do Commercio*.

Como é sabido a assembleia havia sido convocada para a apreciação do relatorio e contas do ultimo exercicio.

Como o resultado da exploração do anno apresentasse um deficit de 412.288\$366 réis o conselho de administração da Companhia era de opinião que se não devia fazer por agora distribuição de dividendo, com o fim, segundo a allegação do mesmo conselho, de não enfraquecer as reservas e o crédito da companhia.

Um grupo importantíssimo de accionistas, principalmente do Porto, encaravam a situação por outra forma e entendiam que a companhia podia e devia distrair dos 4.434.910\$830 réis das suas reservas 450 contos para distribuir 45500 réis por acção. Esse grupo allegava que os accionistas contavam com essa distribuição, que precisavam d'ella e que os estatutos e a lei a permittiam.

Allegavam mais que da falta d'essa distribuição resultaria a baixa das cotações e desvalorização das acções.

O conselho d'administração sustentava precisamente a doutrina contraria.

D'ahi a proposta do sr. dr. Mario Esteves d'Oliveira propondo a distribuição immediata de 45500 réis por acção.

Explicada assim a origem da questão vamos passar imediatamente a resumir as explicações dadas á assembleia geral pelo presidente do conselho de administração.

O sr. conde de Burnay, depois de responder a diferentes pontos dos discursos dos oradores que o antecederam, declarou:

Que o conselho de administração nunca pediu nem pensou pedir modificação alguma ao seu contrato de concessão.

Que a companhia tinha invariavelmente pago em dia o 12º da renda devida ao Estado e que nunca fizera imposições ou exigências de dinheiros de que fosse credora do tesouro.

Que tendo sido desnaturado o procedimento da companhia e desvirtuada a operação do suprimento das £ 500.000 a respeito da qual lhe foram pedidas as informações que gostosamente deu á assembleia, nada mais natural do que, provocado ao ataque, respondesse como fez, demonstrando o valioso serviço prestado pela companhia. Disse e repete que foi um serviço vital prestado ao governo.

Com a declaração que fez não teve em vista contrariar ou melindrar nenhuma facção política, pois, para a companhia o governo é uma entidade em que ella vê sempre a apresentação da nação qualquer que seja a sua cõr política.

E visto o sr. dr. Levy Marques da Costa se ter espraiado sobre os deveres moraes da Companhia dos Tabacos, sempre lhe queria dizer que a companhia os tinha cumprido até com excesso.

Por alguns dos conselheiros do ministerio transacto ainda se pôde saber que o sr. João Franco em presença d'elles encarregou elle presidente do conselho de transmittir aos seus collegas o agradecimento do governo á companhia pelos importantes serviços por ella prestados ao governo e ao paiz no momento da crise americana.

Pelo sr. Mello e Souza, tanto como agente financeiro que foi do governo no estrangeiro e depois como governador do Banco de Portugal tambem se pôde saber que importancia tiveram o auxilio e intervenção da companhia e das casas commerciaes dos seus administradores nas operações do Thesouro, nas cotações, nos cambios e no estado geral da praça de Lisboa.

Equal pergunta se pôde fazer aos corretores da Praça de Lisboa a respeito das liquidações de bolsa no momento agudo da crise.

Estimaria que o sr. dr. Levy colhesse de fonte segura as informações acima referidas e depois convencido se a companhia e os seus administradores tinham ou não satisfeito aos deveres moraes a que se referiu o viesse dizer á assembleia.

A respeito da campanha dos jornais franceses de que o sr. accionista leu trechos sobre a recente marcha dos negócios da companhia, o sr. conde de Burnay explica que quem conhece o valor dos membros do comité e a importância dos jornais, acima referidos, logo deduziria que estes não podiam ser órgãos escolhidos pelo comité para qualquer campanha de publicidade.

O orador terminou o seu discurso com a seguinte declaração que tanta celeuma tem levantado não só na imprensa como nos círculos políticos e financeiros:

"O conselho da administração tem efectivamente uma culpa e d'ella se confessa. Recusou sempre attender as tentativas d'aqueles que lhe ofereciam a renúncia da sua concorrência, abstenção de ataques ou mesmo a sua coadjuvação, mediante uma devida remuneração.

Quando e onde fôr necessário e util, a Companhia provará estas afirmações e então se verá quem são os patriotas."

Os trabalhos foram encerrados sobre a aprovação da moção do sr. dr. Mourão, concebida nos seguintes termos.

"A assembleia, confiando no zelo e intelligencia do conselho de administração, cujas explicações ouviu, aprova as contas e o relatorio tal como foi apresentado, e aguarda a reunião da assembleia já anunciada no relatorio e agora promettida para antes do fim do anno, devendo então tomar-se as resoluções que os interesses da collectividade aconselharem, — Antonio José d'Oliveira Mourão.

Relatórios de 1907

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares. Recebemos o relatório d'esta companhia que vai ser apresentado em assembleia geral de 17 do corrente.

Os lucros líquidos do exercício de 1907 somaram réis 64.707\$853. Os lucros brutos foram de 84.476\$813 réis, achando-se incluídos nesta importância: o saldo de 1906, de 10.295\$5067 réis e os juros abonados pela Companhia do Caminho de ferro de Salamanca no valor de 350.000 pesetas ou sejam 63.000\$5000 réis ao cambio de 180.

E' a seguinte a aplicação dos lucros líquidos, proposta pelo conselho de administração:

Para fundo de reserva.....	3.500\$5000
Para amortização de 157 obrigações de 2º grau.....	3.925\$5000
Para juros de 40.252 obrigações de 2º grau.....	36.226\$5800
Saldo para conta nova.....	21.056\$5033

O capital accionista da companhia é de 1.800 contos, havendo acções por emitir no valor de 800 contos.

O capital obrigacionista, na importância de 11.687.490\$5000 réis, decompõem-se em 88.627 obrigações do 1º grau e 41.235 obrigações de 2º grau.

Segundo o balanço o fundo de reserva, em 31 de dezembro de 1907, era de 328.560\$658 réis.

A conta geral da exploração da Companhia dos Caminhos de ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal, da qual a Companhia das Docas é principal accionista, apresenta, com relação ao

exercício de 1907, um saldo de 378.016,44 pesetas Foi d'esta importância que foram deduzidas as 350 000 pesetas abonadas à Companhia das Docas e a que atrás fazemos referência.

* As acções da Companhia dos Tabacos começaram a subir de cotação a 30 de Junho a assembleia geral, atingindo o máximo de 76\$000 réis em Lisboa no dia 11 e de 613 francos em Paris no dia 10. Nos últimos dias as cotacões começaram a descender lentamente, ficando hontem a 73\$000 réis a contado e a 73\$000 e 73\$200 réis para o fim do mês, em Lisboa, e a 610 francos em Paris.

Este movimento de cotacões é geralmente atribuído a manejos de bolsa. Com efeito não ha neste momento facto algum que possa servir de base à alta de preço d'este papel.

O mercado bolsista continua bastante desanimado.

A situação cambial agravou-se durante a quinzena parece que

devido à probabilidade de proximo aumento de exportação de ouro, em virtude da má colheita dos trigos.

Damos a seguir as ultimas cotacões cambiais de hoje:

		EM 31 DE JULHO		EM 14 DE AGOSTO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque		47 1/4	47 1/8	46 11/16	46 9/16
" 90 d/v		47 7/16	—	46 7/8	—
Paris cheque		606	608	613	615
Berlim		249	250	251 1/2	252 1/2
Amsterdam cheque		420	422	425	427
Madrid cheque		895	900	910	915

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	AGOSTO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa: Inscrições de assentamento	41,10	41,05	41	40,95	—	41,05	41	40,95	41	41	41	41	41	—
Obrig. 4% 1888	41,10	—	—	—	40,90	41	41	41	41	41	41	41	—	—
" 4% 1890 assentamento	21.400	21.300	—	—	21.400	—	21.350	—	21.350	21.350	21.350	—	—	—
" 4% 1890 coupon	—	—	—	—	50.500	—	50.500	—	50.500	—	50.500	—	—	—
" 4 1/2% assentamento	—	—	—	—	—	—	58.000	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% coupon interno	—	—	—	58.200	58.200	58.300	58.300	64.500	64.600	64.500	58.300	58.300	—	—
" externo, 1.ª série	64.600	64.600	64.500	64.500	64.500	64.500	64.500	64.600	64.500	64.500	64.500	64.500	—	—
" 3 1/2% 1905	9.400	9.400	9.450	—	—	—	9.400	9.400	—	—	9.400	9.450	—	—
" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102.500	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	—	—	—	162.500	—	—	—	—	—	162.500	—	—
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	124.200	—	124.100	124.100	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino	—	89.600	89.700	89.600	—	89.500	89.500	89.500	—	—	—	—	—	—
" Banco Lisboa & Açores	—	110.000	110.000	—	—	—	110.000	—	—	110.000	110.000	—	—	—
" Tabacos, coupon	—	69.000	—	—	69.600	70.500	—	74.000	76.000	73.500	73.800	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros	—	65.800	—	—	65.900	65.800	66.000	66.000	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%	—	90.000	—	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	—	90.000	—	—	—	—
" 5%	—	84.650	84.500	84.700	84.800	84.500	84.500	—	—	—	84.500	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	58.500	—	—	—	—	—	—	—	58.500	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 2.º grau	47.700	47.500	47.600	—	47.600	47.700	47.800	—	47.900	—	47.900	—	—	—
" Companhia Nacional 1.ª série	—	—	87.000	—	73.000	73.000	73.000	73.000	73.000	—	73.000	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa	87.000	—	87.000	—	—	87.200	87.000	—	87.300	87.300	87.200	—	—	—
Paris: 3 1/2% portuguez 1.ª série	62,60	62,85	62,75	62,70	62,70	62,50	62,85	62,70	62,55	62,55	62,70	—	—	—
Acções Companhia Real	301	301	—	—	—	310	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	40,50	39	40	40,25	40,75	—	39,50	41,25	40	40,25	40,50	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	395	397	39	394	393	395	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	191	191	191,50	192	189	190	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	340,50	343	343	345	345	345	347	353	—	346	350	—	—	—
" Companhia Real, 2.º grau	—	—	234	—	235	236	236	238	234	234	234	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	290	290	290	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	161,25	158,25	—	—	158,50	158,25	—	159	155	159	159	159,50	—	—
Londres: 3 1/2% portuguez	—	—	62,75	62,75	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	8,18	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA				
		1908		1907		1908	1907	Diferença em 1908		
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguesas			Réis		Réis		Réis	Réis		
Réde geral	29	Julho	1.073	3.213.440.000	1.073	3.256.468.000	— 43.028.000	2.994.818	3.034.918	— 40.400
Companhia Real			70	53.925.000	70	56.635.000	— 2.740.000	770.357	809.071	— 38.714
Coimbra a Louzã			29	14.488.000	29	14.832.000	— 344.000	499.586	511.448	— 41.862
Sul e Sueste	31	"	622	726.733.515						



Companhia Real. — Ao serviço dos comboios entre Lisboa e Porto foi posta mais uma das novas carruagens de terceira classe, com as costas dos assentos estofadas e com iluminação a gás.

Penafiel a Lixa. — A fim de poder ter andamento o processo respeitante ao pedido feito para concessão de uma linha ferrea de Penafiel a Lixa sobre o qual foi aberto inquerito na direcção de obras publicas e minas, não ser ouvidas sobre o assunto a camara municipal do Porto e a Associação Industrial Portuense.

Viana a Ponte da Barca. — Teve parecer favorável da respectiva comissão parlamentar a proposta de lei referente às alterações da directriz d'esta linha.

Aveiro-Vouga. — A Companhia Real contratou com a companhia francesa para a construção e exploração de caminhos de ferro no estrangeiro, a construção d'um ramal denominado Aveiro-Vouga, nas mesmas condições em que contratára já, como aqui noticiámos, o ramal Espinho-Vouga.

A camara municipal de Aveiro, representou ao governo, pedindo que neste ramal se faça uma variante para Agueda.

Benguela. — A companhia do caminho de ferro de Benguela vai mandar construir na baía do Lobito uma ponte-cais com quatrocentos metros de extensão.

Ramal Espinho-Vouga. — Dentro em pouco inaugurar-se-ha este ramal, situado em plena via do norte da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, ao kilometro 316,01750, entre as estações de Esmoriz e Espinho, em ligação com a via descendente, ramal que fica subordinado á estação de Espinho.

As remessas destinadas ou procedentes d'este ramal serão taxadas:

Expedições do ramal para o lado de Aveiro (sentido descendente) pagarão como se procedessem de Espinho; para o lado de Gaia (sentido ascendente) como se procedessem de Esmoriz.

Chegadas ao ramal, procedentes do lado de Aveiro (sentido ascendente) pagarão como para Espinho, e procedentes do lado de Gaia (sentido ascendente) como para Esmoriz.



Espanha

Foi prorrogado o prazo para a conclusão da linha de Torrente Picasent a Turís, tomando os trabalhos grande incremento para que o mais rapidamente possível fiquem concluídos os vinte quilómetros que faltam.

França

Foi aberto á exploração a linha de interesse local de Usa a Lit e Mixe, na extensão de 5.400 metros.

Está já aberta ao público a linha de interesse local de Mismis-bourg a Mismis-les-Bains, na extensão de 6.900 metros.

Austria

A partir do primeiro de janeiro proximo, passará o Estado a explorar directamente 3.142 quilómetros de linhas ferreas ultimamente por elle resgatadas a quatro Companhias.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 15 de Junho de 1908.

(Continuado do n.º 495)

SEGUNDA PARTE

Contas de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento

Em seguida se explicam as diferenças que resultam da comparação do balanço de 1907 com o anno anterior:

Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1906 ...	56.921.228\$218
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907 ...	56.920.228\$218

Diferença para menos em 1907 ... 1:000\$000

Somma recebida do Banco Lusitano, por conta da prestação relativa ao anno de 1906.

Material circulante.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1906 ...	3.061.877\$741
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907 ...	3.042.176\$455

Diferença para menos em 1907 ... 19.701\$286

Representa a baixa no inventario do valor porque no mesmo figurava diverso material que foi transformado e demolido.

Diferença entre o valor nominal e o de emissão d'obrigações.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1906 ...	31.920.693\$789
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907 ...	31.915.365\$815

Diferença para menos em 1907 ... 5:327\$974

Valor nominal (90\$000 réis cada) de 310 obrigações de 4 %, sendo 103 de 1.º grau e 207 de 2.º grau.

Seu custo (aplicação do producto da venda de terrenos do Tejo) ...

Diferença indicada ... 5:327\$974

Despesas complementares do estabelecimento desde 1895.

Com quanto o saldo d'esta conta seja igual ao do anno anterior, o seu movimento foi como segue:

Novas construções e trabalhos complementares ... 485.434\$644

Mobilia, utensílios e ferramenta ... 14.362\$335

Material circulante ... 166.509\$413 666.306\$392

Amortizado por:

Ganhos e Perdas ... 542.222\$473

Provisão para assentamento da 2.ª via do Norte ... 64.083\$919

Provisão para compra de material circulante ... 60.000\$000 666.306\$392

Sem diferença ... — \$ —

Bens próprios com aplicação especial.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1906 ... 1.836.931\$290

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1907 ... 1.834.372\$630

Diferença para menos em 1907 ... 22.578\$660

Venda de terrenos do Tejo a:

Henry Burnay & C.º, 859,89m² a 6\$000 — Escritura de 16 de julho ... 5.159\$340

Lisbon Electric Tramways Limited, 2.903,22m² a 6\$000 réis — Escritura de 8 de Outubro ... 17.449\$320

Diferença indicada ... 22.578\$660

Obrigações.

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1906 ... 89.601.930\$000

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1907 ... 89.574.030\$000

Diferença para menos em 1907 ... 27.900\$000

Retiradas da circulação 310 obrigações de 4 %, do valor nominal de 90\$000 réis cada uma, adquiridas com o producto da venda de terrenos do Tejo, sendo:

De 1.º grau 103 obrigações ... 9.270\$000

De 2.º grau 207 ditas ... 18.630\$000

Diferença indicada ... 27.900\$000

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria.

Obrigações d'esta Companhia, de 1.º gran.	de 3 %.....	9.442	10.210 títulos Por memoria
de 3 %.....	44 (a)		
de 4 %.....	56		
de 4 1/2 %.....	668		

Especial.

Carteira — Títulos.

7.493 Accções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.....

1.120 Títulos de Fundador da nossa Companhia.....

1.300 Obrigações da Companhia d'Alcanena

500 Accções do Banco Lusitano (Uma cauta-

2.100 Obrigações da Companhia do Mondego

Nota.—Vendidas em 1907—335 accções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, o que reduziu a sua quantidade de 7.828 a 7.493 como acima.

Immoveis.

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintre e Torres Vedras.....

Reserva metalica.

Existencia em 31 de Dezembro de 1906.....

Accrescida em 1907, de.....

Existencia em 31 de Dezembro de 1907.....

Por memoria

232:929\$188

8:698\$687

241:627\$875

Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1907, este fundo, cuja composição está descrita na Reserva Extraordinaria.

Fundo de reserva especial

Este fundo de reserva está constituído como segue:

Deducción segundo alínea b) do artigo 61.º dos Estatutos.....

51:531\$880

Deduccões segundo alínea c) do referido artigo:

Em 1899	8:440\$387
Em 1900	29:990\$300
Em 1901	42:474\$848
Em 1902	62:341\$884
Em 1903	56:752\$581
	200:000\$000

Produto de vendas:

Immoveis.

Em Lisboa — nos exercícios anteriores.....

12:051\$013

Títulos.

1.446 accções da Companhia de Madrid-Caceres-Portugal.....

13:075\$456

Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego.....

4:252\$500

Juros do deposito em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 31 de Dezembro de 1907:

£ 4.104-4-0 ao par.....

18:468\$902

Somma.....

299:379\$751

Deduzindo — Inversão em ouro, a saber:

£ 5- 0- 0 a 4\$500	22\$500
“ 655- 1-11 “ 4\$528,7968 ..	2:966\$796
“ 608-18- 6 “ 4\$576,877 ..	2:786\$975
“ 268- 8-11 “ 4\$654,515 ..	1:249\$540
“ 52-13- 9 “ 4\$700,5 ..	247\$656
“ 1.290- 6-10 “ 4\$705,882 ..	6:072\$195
“ 1.090- 4- 3 “ 4\$711,656 ..	5:136\$704
“ 0- 9- 8 “ 4\$850 ..	25347
“ 59- 0- 0 “ 4\$980 ..	293\$820
“ 1.777- 8- 0 “ 5\$330 ..	9:473\$540
“ 2.000- 0- 0 “ 5\$370 ..	10:740\$000
“ 4.235-12- 6 “ 5\$393,24 ..	22:843\$806
“ 2.000- 0- 0 “ 5\$400 ..	10:800\$000
“ 10.000- 0- 0 “ 5\$510 ..	55:100\$000
“ 500- 0- 0 “ 5\$575 ..	2:787\$500
“ 9.250- 0- 0 “ 5\$585 ..	51:661\$250
“ 1- 0- 0 “ 5\$595 ..	5\$595

Transp. £ 35.794- 4- 4

(a) Emissão da Béira Baixa.

Transp. £ 35.794- 4- 4	182:170\$174
“ 8- 0- 0 a 5\$600	44\$800
“ 1.749- 0- 0 “ 5\$690	9:951\$810
“ 7.000-10- 0 “ 5\$870	41:092\$935
“ 791-13- 4 “ 5\$875	4:465\$000
“ 3.232- 0- 0 “ 6\$490	20:006\$080
“ 1.500- 0- 0 “ 6\$250	9:375\$000
“ 1.500- 0- 0 “ 6\$290	9:435\$000
“ 15-10- 0 “ 6\$294	97\$550

Somma £ 49.590-17- 8 que custaram 276:658\$349

A mesma quantidade de Lbs. ao cambio do par..... 223:158\$973

Diferença de cambio

53:499\$376

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1907:

Em ouro £ 53.695-1-8 ao par, e réis 4:252\$500.

245:880\$375

(Continua).



Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Romaria ao Senhor da Serra de Semide nos dias 12 a 25 de Agosto de 1908

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos pelos comboios ordinários, excepto Sud-Express e os rápidos Lisboa-Porto, válidos de 12 a 25 (ambos estes dias incluídos) tanto para a ida como para a volta, de várias estações para as de Ceira ou Trémota (linha de Louzã) indistintamente.

Preços dos bilhetes, sello incluido, nas principais estações a Ceira e Trémota e volta

Pombal, 2.ª classe 1\$450, 3.ª classe 1\$030; Coimbra ou Coimbra B. 160, 110; Aveiro, 1\$640, 1\$160; Ovar, 2\$360, 1\$520; Leiria, 1\$800, 1\$190; Figueira da Foz, 780, 530; Miranda do Corvo, 140, 100; Louzã, 350, 250.

Vantagem importante—Aos passageiros portadores de bilhetes vendidos pelas estações das linhas do Norte e do Oeste é concedida, à volta, a paragem de um dia na estação de Coimbra, sem pagamento de importância alguma.

Demais preços e condições ver os cartazes affixados nos logares de costume.

Festas a N. S. do Castello em Coruche nos dias 14 a 18 de agosto de 1908

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, válidos para ida nos dias 13 a 17 de agosto volta nos dias 14 a 19 de agosto.

Preços dos bilhetes, sello incluido, das principais estações para Coruche e volta:

Lisboa-Rocio, 1.ª classe, 2\$730 réis; 2.ª classe, 1\$980 réis; 3.ª classe, 1\$290 réis; Villa Franca 1\$710, 1\$240, e 810; Santarem 1\$460, 1\$050, e 690; Torres Novas 2\$200, 1\$590, e 1\$040; Paialvo 2\$730, 1\$980, e 1\$290; Abrantes 3\$130, 2\$250, e 1\$480; Vendas Novas 1\$120, 790, e 520.

Para preços das demais estações e condições, ver os cartazes affixados nos logares de costume.

Festas a N. S. da Agonia em Vianna do Castello nos dias 18 a 20 de agosto de 1908

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos para ida, nos dias 16 a 20 de agosto, e volta nos dias 18 a 24 de agosto, pelos comboios ordinários com excepção dos rápidos Lisboa-Porto.

De Lisboa-Rocio a Vianna do Castello e volta, 2.ª classe 5\$040 réis; 3.ª classe, 3\$420 réis (sello incluido).

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares de costume.



ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de 300 toneladas de coke para fundição

Dia 17 de agosto de 1908 pela 1 1/2 hora da tarde.

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

Condições estatutárias: na repartição central do serviço dos armazéns (Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 da manhã às 4 da tarde e em Paris, nos escritórios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Depósito provisório: deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—
do Elevador—**Grande Hotel da Boa Vista.**
—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Ser-
vicio especial para diabéticos. Bons quartos. Luz ele-
trica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e acondições, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magníficas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoáveis.—Proprietário, 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 hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas:—Propri., Serafim Pereira.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.— 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcedíveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

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

LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{re} ordre.—Propriétaire, Victor Sassetti.

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

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

LISBOA **Canha & Formigal.**—Artigos de mercaria.—P. do Município, 4, 5, 6, e 7.

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.800 reis por dia a 1.850.—Reducción de preços para

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

PORTALEGRE Hotel Caraça. — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceitável. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. António d'Oliveira.

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente à 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 Cen-
tral de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço
rasoavel.—Propr, Seralim Pereira.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.— Avenida Todi, em frente do theatro; sítio central; bellas vistas. Bellos apartamentos; Serviço primoroso; Diária 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

TORRES VEDRAS José Henriques dos Santos. — Aceita representação da qualquer casa. Comissões e consigna-

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estellés. Agencia internacional de aduanas y trasportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1908

COMPANHIA REAL			CHEG.			CHEG.			CHEG.			CHEG.						
PART. C. Sodré	CHEG. Algés	PART. C. Sodré	PART. CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	Tua	Barca d'Alva	Tua	
9 15	9 29	9 40	9 55	11 20	11 51	9 20	9 51	10 14	10 27	6 33	⊕ 6	8	3 25	5 55	8 5	9 49	2 21	4 5
9 45	9 59	10 10	10 25	12 20	12 51	11 20	12 14	12 42	● 7 25	■ 12 50	7 20	5 20	11 55	11 35	5 20	Villa Real	Porto	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os	•	e	○	1 20	1 51	2 20	2 48	3 10	3 10	8 10	7 6	10 27	3 53	5 20	3 20	8 21	3 55	8 50
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	C. Sodré	7 32	8 12	9 1	9 30	6 14	6 17	8 10	6 35	8 10	3 53	5 20	7 50	Pedras Salgadas	Porto	
Mais os de Cintra, excepto os	●	•	○	Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Lisboa-R.	7 3	7 19	9 46	9 27	10 11	8 10	7 18	● 7 25	○ 3 40	● 7 14	• 3 35
5 25	5 56	5 20	5 50	6	6 32	6 9	6 35	7 53	8 36	10 29	11 12	10 27	3 53	5 20	Lisboa	Moura	Lisboa	
6	6 32	6 9	6 35	6 45	7 13	6 45	7 15	9 57	10 41	11 51	12 34	8 10	9 46	8 10	8	3 55	5 20	6 30
7 37	8 5	7 30	7 36	10 15	10 43	8 16	8 42	10 51	11 34	2 20	3 3	9 30	9 46	9 20	5 20	Faro	Lisboa	
11 35	12 3	10 55	11 21	1 28	12 50	1 16	1 16	3 27	2 11	3 22	4 6	7 32	7 18	8 10	● 7 25	○ 3 40	● 7 14	• 3 35
1	1 28	12 50	1 16	1 45	2 13	1 40	2 6	4 41	5 24	5 34	6 18	8 10	9 46	9 20	Lisboa	Villa Real	Lisboa	
2 35	3 3	2 25	2 31	4 50	5 18	3 50	4 16	6 47	7 29	7 57	8 41	9 30	9 46	9 20	5 20	Portimão	Lisboa	
5 35	6 7	5 28	5 54	6 20	6 48	6 50	7 24	8 27	9 11	9 34	10 18	7 35	8 2	9 30	5 20	Figueira	Caldas	
6 20	6 48	6 50	7 24	7	7 28	7 45	8 11	9 51	10 35	11 40	12 23	1 20	6 15	3 55	9 20	Figueira	Caldas	
7	7 28	7 45	8 11	11 55	12 50	1 16	1 16	11 51	12 49	7 36	8 34	11 55	1 15	2 13	1 20	Alfarelos	Figueira	
7 45	8 13	8 25	8 51	8 30	8 58	9 10	9 36	11 55	11 58	1 15	2 13	11 55	1 15	2 13	1 20	Alfarelos	Figueira	
10 15	10 43	10 55	11 21	11 35	12 3	12 45	1 11	4 28	5 37	☆ 5 29	● 6 39	1 20	6 15	3 55	9 20	Portimão	Tunes	
11 35	12 3	12 45	1 11	Mais os de Cascaes, excepto os	●	1 35	☆ 5 37	5 37	5 29	6 50	7 54	1 20	6 15	3 55	9 20	Portimão	Portimão	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré	12 30	1 53	—	—	6 35	7 27	○ 6	6 49	1 20	6 15	3 55	9 20	Faro	Olhão	
6 35	7 27	○ 6	6 49	7 6	7 58	○ 6	7 27	8 10	7 30	8 25	—	6 35	7 27	1 20	11 51	12	—	
7 34	8 10	7 30	8 25	8 15	9 3	○ 8	8 46	8 35	—	—	7 23	8 26	☆ 7 23	● 9 8	1 20	11 51	12	—
8 15	9 3	○ 8	8 46	8 35	9 35	8 15	9 15	8 39	10 31	11 50	3	8 39	10 31	11 50	1 20	11 51	12	—
9 10	9 46	○ 8 56	9 32	9 40	10 33	9 15	10 5	3 50	7 5	8 10	9 58	8 39	10 31	11 50	1 20	11 51	12	—
10 10	11	○ 9 56	10 32	10 40	11 16	10 4	10 51	10 51	12 56	5 7	6 54	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
11 15	12 5	11 26	12 2	12 15	1 22	11 35	12 39	12 16	12 40	1 27	2 22	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
12 15	1 22	11 35	12 39	1 40	2 16	12 40	1 27	1 45	3 18	● 8 50	2 40	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
1 40	2 16	12 40	1 27	2 10	3	○ 1 35	2 22	1 45	3 18	● 8 50	2 40	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
3 10	3 46	● 2 26	3 2	3 15	4 15	● 2 35	3 39	1 51	12 26	2 45	11 59	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
4	5 4	● 3 56	4 32	4 40	5 16	4 5	5 9	5 30	11 16	● 5	10 50	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
4 40	5 37	● 4 28	5 15	5 20	6 12	5 26	6 2	7 30	7 47	8 45	6 25	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
5 20	6 12	● 5 26	6 2	6 10	6 45	5 33	6 35	6 35	8 20	1 47	9 39	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
6 10	7 9	○ 5 57	6 42	6 17	7 45	● 6 56	7 32	3 54	6 34	6 26	8 58	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
6 55	7 45	● 6 56	7 32	7 40	8 16	○ 7 5	7 52	7 20	9 2	5 19	6 58	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
7 40	8 16	○ 7 5	7 52	8 15	9 5	○ 7 46	8 27	10 10	11 54	7	8 38	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
8 15	9 5	○ 7 46	8 26	9 20	10 27	● 9 56	9 2	4 15	5 58	1 55	3 33	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
9 10	9 46	● 8 26	9 2	10 10	11	● 9 56	10 32	5 35	7 15	3 33	5 9	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
10 10	11	● 9 56	10 32	10 40	11 54	11 57	11 57	7 25	9 3	5 15	7	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
10 40	11 16	● 10 50	11 54	11 57	12 26	● 11 26	12 2	Espinho	Porto	Espinho	Porto	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
11 57	12 26	● 12 56	13 2	12 20	1 27	● 12 56	13 2	7 20	1 47	9 39	3 44	1 20	11 51	12	—	1 20	11 51	12
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	Lisboa-R.	6 35	7 38	5 2	6 1	9 35	10 35	4 36	5 13	Aveiro	Porto	Aveiro	Lisboa	Barreiro	Lisboa	
8	9 4	6 44	7 43	8	9 5	7 42	8 42	3 19	4 23	7 47	8 45	Ovar	Porto	Ovar	Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 45	9 27	7 42	8 42	9 51	10 7	10 28	11 16	10 20	12 50	8	8 35	9 15	9 15	9 15	5 55	6 30	9 51	
9 51	10 33	● 8 35	9 5	10 20	11 23	8 45	9 42	12 35	1 40	10 12	1 9	10 20	11 55	11 5	11 40	8 35	8 35	9 51
10 20	11 23	● 8 35	9 5	11 45	12 20	● 10 35	11 5	9 30	6 29	7 15	5 15	10 20	11 55	11 5	11 40	8 35	8 35	9 51
11 45	12 20	● 10 35	11 5	12 20	1 22	10 41	11 38	8 20	5 19	1 55	11 59	10 20	11 55	11 5	11 40	8 35	8 35	9 51
12 20	1 22	● 12 35	11 3	1 20	3 23	12 45	1 42	12 25	1 40	10 12	1 9	10 20	12 25	1 20	11 40	8 35	8 35	9 51
1 20	4 17	● 1 35	2 5	4 35	5 45	● 3 35	4 13	9 8	10 35	4 36	5 13	1 20	11 55	12	—	1 20	11 55	12
4 48	5 45	● 3 35	4 13	5 37	6 21	● 4 34	5 8	4 2	8 24	5 55	7 40	1 20	11 55	12	—	1 20	11 55	12
5 37	6 21	● 4 34	5 8	6 15	6 50	● 4 40	5 37	12 25	5 40	11 20	12 55	1 20	11 55	12	—	1 20	11 55	12
6 21	7 25	● 5 28	6	7 20	9 23	7 5	8 4	10 27	7 35	6 15	2 40	1 20	11 55	12	—	1 20	11 55	12
8 20	9 23	7 5	8 4	9 37	10 21	● 8 33	9 13	10 27	8 10	7 10	6 15	1 20	11 55	12	—	1 20	11 55	12
9 37	10 21	● 8 33	9 13	10 50	11 53	10 23	11 20	8 10	8 10	7 10	6 15	1 20	11 55	12	—	1 20	11 55	12
10 50	11 53	10 23	11 20	12 23	1 26	● 11 14	11 52	11 52	—	—	6 5	1 20	12 4	6 8	1	5 40	10 25	4 30



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO**Desvio da Matta**

Desde 1 de Agosto de 1908 passam a ser as seguintes as condições em que se continuará a facultar ao público a utilização do **Desvio da Matta**, situado ao kilometro 190,335 da linha de Leste, entre as estações de Chança e Crato, para serviço de cargas e descargas de mercadorias, excepto matérias inflammáveis ou explosivas, e de gado, em pequena velocidade, por wagon completo ou pagando como tal:

Comboios a utilizar

Para os transportes de ou para o desvio utilizar-se-hão **apenas os comboios ascendentes**, mixtos e omnibus ou de mercadorias que forem designados pelos Serviços do Movimento.

Os wagons vazios ou carregados, **procedentes do desvio**, serão ali tomados, segundo á estação de Crato e d'esta a destino.

Os wagons vazios ou carregados, **destinados ao desvio e procedentes de Chança ou áquem**, seguirão d'esta estação directamente ao desvio. Os procedentes de Crato ou além seguirão a Chança e d'esta estação ao desvio.

Taxas

As remessas de ou para o desvio serão taxadas pelas tarifas Geral ou especiais locais e combinadas, que forem applicáveis, tendo em vista as seguintes regras:

Expedições do desvio (só em porte a pagar).

a) Para Crato ou além — como se procedessem de Chança.

b) Para Chança ou além — como se procedessem de Crato, mais 9 kilometros.

Expedições para o desvio (só em porte pago).

c) De Chança ou áquem — como se fossem para Crato.

d) De Crato ou além — como se fossem para Chança, mais 7 kilometros.

Regras a adoptar para a expedição

Os expedidores requisitarão ao encarregado do desvio os wagons de que necessitarem, indicando a especie de mercadoria a expedir.

Em regra os wagons serão mandados para o desvio pelo primeiro comboio ascendente que passar na estação de Chança depois de passadas 48 horas de feita a requisição; entretanto, a Companhia não toma a responsabilidade por qualquer demora que se dê além d'aquele prazo, por circunstância imprevista.

Os carregamentos e a sua ligação por cordas e cobertura com envergaduras serão feitos por gente o custo dos expedidores.

Os wagons deverão estar carregados e prompts a seguir pelo primeiro comboio ascendente diurno, mixto ou de mercadorias que passar no local do desvio 6 horas, pelo menos, depois da hora em que o wagon ali foi deixado para carregar, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 da manhã seguinte. Passado esse prazo os expedidores ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento na conformidade da Tarifa de Despezas Accessórias em vigor.

As mercadorias a expedir não permanecerão sobre o cais mais do que o tempo necessário para se effectuar o seu carregamento nos wagons.

Ficam de conta dos expedidores, as despezas com as modificações que houver a fazer nos carregamentos assim como o pagamento do estacionamento que por este motivo os wagons sofrerem na estação de Crato.

É permitido aos expedidores que sellem com sellos seus os wagons fechados ou os encerados que cubram a carga dos wagons abertos.

Nas notas de expedição a Companhia não aceita a declaração de numero ou quantidade de volumes ou objectos que não possam ser verificados sem tocar na carga do wagon.

O pezo da mercadoria será indicado pela bascula da estação de Crato, deduzida a tara real dos wagons, que se obtém em Chança antes da entrega do material vazio.

A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia os prazos regulamentares de transporte.

Regras a adoptar para as chegadas

Os remetentes deverão declarar nas notas de expedição, no logar correspondente á estação de destino, a designação «Desvio da Matta».

Os wagons carregados com remessas destinadas ao desvio devem ser enviados á estação de Chança, sendo as remessas escripturadas para aquella estação, com observação em todos os documentos, de que se destinam ao desvio.

A Companhia não aceita, em relação ás remessas destinadas ao desvio, a declaração nas notas de expedição do numero ou quantidade de objectos que não possa verificar á chegada a Chança sem tocar na carga do wagon, limitando a sua responsabilidade á falta de pezo ou atraço, conforme as tarifas em vigor.

A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia os prazos regulamentares de transporte.

Logo que os wagons cheguem a Chança serão expedidos os respectivos avisos de chegada em conformidade com o que a este respeito se acha regulamentado. Nesses avisos indicar-se-há a hora de partida de Chança do comboio que poderá conduzir os wagons ao desvio, não só em relação ao dia da expedição dos avisos, se estes puderem ser recebidos a tempo de os consignatários se apresentarem na estação antes da passagem do comboio, mas também em relação ao dia seguinte.

O pagamento de estacionamento de wagons até á hora de apresentação dos consignatários para se effectuarem as operações de retirada das remessas será regulado pela tarifa em vigor.

As descargas no desvio, para o cais ou directamente para carros, serão feitas por gente e conta dos consignatários e sob sua inteira responsabilidade. As mercadorias só poderão estacionar no cais o tempo indispensável para o seu carregamento em carros, não tomando a Companhia especie alguma de responsabilidade nem pela sua guarda nem pelas avarias que ali possam sofrer.

O prazo concedido para a descarga das remessas é de 6 horas contadas desde a hora de chegada dos wagons ao desvio, não se contando o periodo que vae das 6 horas da tarde ás 6 da manhã seguinte. Desde o fim d'aquele prazo, o estacionamento dos wagons fica a cargo dos consignatários, na conformidade da tarifa em vigor.

Entretanto, quantia alguma será devida por estacionamento se os wagons vazios estiverem prompts a seguir pelo primeiro comboio mixto ou de mercadorias, que passe no desvio depois de terminado o prazo concedido para a descarga.

A Companhia reserva-se o direito de fazer seguir á estação de Crato os wagons que não forem descarregados no desvio dentro do prazo concedido para a descarga, fazendo-os descarregar ou conservando-os carregados na mesma estação, como melhor lhe convenha, ficando de cargo dos consignatários as importâncias correspondentes á descarga e armazenagem ou ao estacionamento, conforme os casos, assim como a correspondente ao novo transporte para o desvio, se a isso houver lugar. O transporte entre o desvio e a estação de Crato será taxado como se procedesse de Chança, pela Tarifa Geral.

Se assim o preferirem, poderão os consignatários retirar a remessa em Crato depois de satisfeitos os respectivos débitos.

Os transportes de ou para o «Desvio da Matta» ficam sujeitos, em tudo que não seja contrário ás disposições do presente, ás condições das tarifas Geral e de Despezas Accessórias em vigor nas linhas d'esta Companhia.

Fica pelo presente annullado e substituído o Aviso ao Público B. n.º 4579 de 3 de Agosto de 1907 sobre o **Desvio da Matta**.

Lisboa, 24 de Julho de 1908.