

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 523

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze
Bruzellas 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

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

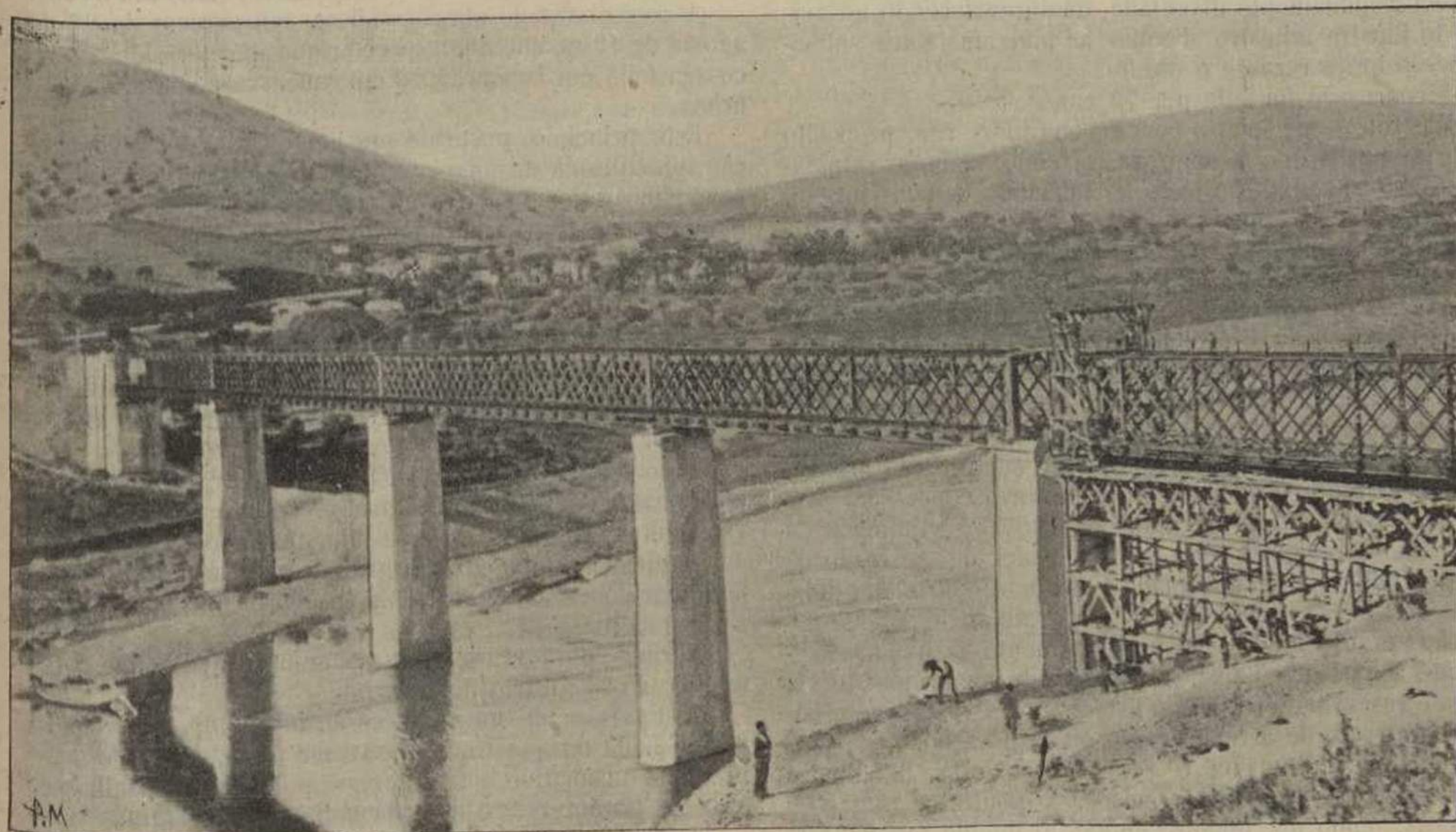
Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Outubro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegrafico CAMIFERRO



PONTE DO POCINHO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Real. — Tarifa internacional n.º 303, pequena velocidade; tarifa internacional n.º 304, pequena velocidade; tarifa internacional n.º 305, pequena velocidade.

SUMMARIO

	Paginas
Os caminhos de ferro e a sessão parlamentar, por J. Fernando de Souza	289
A ponte do Pocinho (ilustrado), por Mello de Mattos	292
Parte official — Portarias de 14, 21 e 25 de setembro do Ministerio das Obras Publicas	294
A proposito do Cincoentenario — LXVIII	295
Pela Africa do Sul	296
Notas de Viagem — Explicações scientificas — Outra applicação dos caminhos de ferro — Guerande, Croisic e La Baule — Os toucados na Bretanha	296
A nafta nas locomotivas	297
Lampadas electricas (ilustrado)	298
O metropolitano de Paris	298
Aviação e aerostação — Lisboa — Belgica — Allemanha — Estados Unidos	298
Tração electrica — Braga — Espanha — Italia — Austria — Allemanha — Estados Unidos	299
Automobilismo — Italia — China	299
A linha do istmo de Tenantepec	299
Linhas portuguezas — Lobito — Valle do Tamega — Estação de Vidago — Estação de Abambres	299
Linhas estrangeiras — Espanha — Franca — Inglaterra — Italia — Russia — Turquia — Estados Unidos	300
Parte financeira	300
Carteira dos Accionistas	300
Boletim Commercial e Financeiro	301
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	301
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	301
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação)	302
Aviões de serviço	303
Arrematações	303
Agenda do Viajante	304
Horario dos combolos	304

Os caminhos de ferro e a sessão parlamentar

O final da sessão parlamentar foi assinalado pela votação, em ambas as camaras, de varias propostas de lei, que interessam sobremaneira ao desenvolvimento da viação acelerada.

Convém dar conta d'ellas, apreciando rapidamente, das suas disposições, as que ainda aqui não foram referidas.

A primeira, e a mais simples, consiste no accrescentamento de 6 kilometros ao maximo da extensão da linha do Valle do Vouga, a que é concedida garantia de juro. A fixação d'esse maximo tivera por fim evitar alongamentos injustificados do traçado.

Surgiu a pretensão dos povos de Agueda de que se approximasse a linha de aquella importante povoação. Foi estudada a variante, julgando-a o Governo digna de aprovação. Não podia em boa razão o alongamento que d'ella resultava ir onerar a companhia concessionaria, que a estudara, não por iniciativa e conveniencia propria, mas para condescender com as instancias e aspirações locais.

Tinha pois de ser accrescentado ao limite de extensão, fixado no contracto para os efeitos da garantia

de juro, o alongamento proveniente da variante que se approvara.

Refere-se a segunda lei votada ao caminho de ferro de Portalegre.

Como é sabido, foi este concedido em concurso nos termos da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899, isto é, com a cedencia de impostos da propria linha e participação no aumento de receitas liquidas das linhas do Sul e Sueste, proveniente do trafego de aquella.

A concessão, que foi feita por contracto de 9 de dezembro de 1903 ao sr. José Pedro de Mattos, abrangia a linha de Estremoz a Castello de Vide e o seu ramal de Fronteira a Aviz, ambas de via reduzida. Ao sr. Conde de Paçô-Vieira se deveu a classificação das linhas e a sua concessão, que foi renhidamente disputada, não prevalecendo no animo do illustre ministro d'então as mais instantes sollicitações sobre a razão e o direito.

A concessão foi feita por 70 annos.

Mostrou desde logo o concessionario o seu proposito de levar por diante a empresa, fazendo elaborar rapidamente o respectivo projecto e iniciando a construcção, logo que elle foi approvedo.

Entretanto multiplicavam-se as sollicitações regionaes para que o ramal de Aviz tivesse a sua origem em Souzél em vez de Fronteira, e para que a linha fôsse construida de via larga e prolongada até á da Beira Baixa. Ficariam assim ligadas as quatro linhas do Sul e Sueste, de Leste de Caceres e da Beira Baixa, por essa transversal de incontestavel importancia, que fôra classificada de via reduzida por indicações da commissão superior de guerra, contrariadas por novo parecer posterior á concessão.

Por decreto de 27 de junho de 1907 foi eliminado da concessão o ramal de Aviz, (que deixara de ter razão de ser pela alteração determinada para a directriz da linha de Ponte de Sôr com o fim de a aproximar de aquella povoação) e substituido pelo prolongamento da linha principal até á da Beira Baixa, devendo ser construida de via larga e reservando-se para o Estado a preferencia em qualquer contracto de arrendamento ou exploração.

Debalde multiplicou o concessionario as diligencias para reunir os capitaes precisos. A quadra de agitações politicas, tendo por funebre epilogo o infame regicidio de 1 de fevêreiro de 1908, era pouco propicia para taes empreendimentos, mormente não se podendo offerecer ao capital uma garantia tangivel e independente de calculos da receita provavel, por mais fundamentados que fôssem.

La entretanto proseguindo a construcção, achando-se quasi concluida a infrastructura dos primeiros 18 kilometros e cuidadosamente elaborado o projecto para via larga, sem serem atingidos os limites de raios de curvas e pendentes que o contracto facultava.

O concessionario, cuja seriedade e diligencias para tornar effectiva a construcção ninguem podia contestar, chegara ao convencimento de que não lograria obter capital sem uma transformação da concessão.

Era, por outro lado, manifesta a vantagem, para o Estado, de sêr por elle explorada uma linha que constituia o natural complemento das do Sul e Sueste e seria seu valiosissimo affluente.

Propôz por isso o concessionario um contracto de exploração, em que o Estado garantisse uma renda minima sufficiente para os encargos do capital.

Os acontecimentos politicos dos fins de 1907 e principios de 1908 fizeram que permanecesse o assumpto sem solução.

Em 5 de agosto de 1908 foi apresentada pelos deputados do circulo uma proposta de lei, cujo teor os leitores conhecem, autorizando o contracto de exploração sobre as seguintes bases:

Reserva para o Estado de 600\$000 réis por kilometro para pagamento das despesas de exploração, partilhando-

se os excessos de receita além de 1:500\$000 réis na proporção de 40 % para o Estado e 60 % para o concessionario, e passando os participes a ser eguaes, quando a receita kilometrica attingisse 2:000\$000 réis.

Compromisso de adiantamento, no caso de insufficiencia de receitas, da quantia precisa para perfazer 800\$000 réis por kilometro, sendo esse limite elevado a 900\$000 réis, quando a linha estivesse em exploração até Portalegre e a 1:000\$000 réis até á da Beira Baixa. Por esta fórma se tinha em conta a dificuldade relativa da construcção de cada troço.

A modificação do contracto justificava-se pela conveniencia que nella tinham as duas partes contratantes e pela pratica seguida da revisão dos contractos de concessão, quando o interesse publico a aconselhava, como era o caso.

A commissão de obras publicas, em parecer de 27 de agosto de 1908, entendeu, porém, que, por ter sido a concessão feita em concurso, só em concurso podia ser modificada.

Este principio, posto de um modo absoluto, é a negação injustificada da nossa tradição administrativa. Sempre se modificaram entre nós contractos e concessões, quando o interesse geral o aconselhava ou se reconhecia a impossibilidade do seu cumprimento nos termos primitivos.

As empresas concessionarias são uteis cooperadoras do Estado, e até hoje nenhuma das que se tem occupado de caminhos de ferro auferiu d'elles grossos proventos. Casos ha em que o concurso, como fórma impreterivel de modificação de contractos, representaria um alvitre absurdo.

Suponhamos que amanhã propõe o Governo á Companhia Real a substituição do encargo de assentar a segunda via além de Abrantes, que não tem razão de ser, por outro de manifesta vantagem. Porque a concessão primitiva foi feita em concurso, acaso se havia de abrir concurso para a sua modificação?

Abriu-se porventura concurso, sempre que houve de se modificar o contracto de 1859?

Tratando-se de uma concessão incipiente, em relação á qual nada ou quasi nada houvesse feito, ainda se comprehendia o concurso, se o interesse publico o aconselhasse. Não era porém esse o caso da linha de Portalegre.

Estavam construidos 18 kilometros de infrastructura; tinham decorrido cinco annos desde o concurso.

Havia interesses creados e capitaes compromettidos. Demais, a concessão não era alterada, nem se lhe acrescentavam vantagens.

O Estado, no seu proprio interesse, celebrava um contracto de exploração, em determinadas condições, contracto que se sobrepunha ao da concessão.

Ao mesmo tempo, tendo em conta as receitas provaveis e as dificuldades que ha em encontrar capitaes sem remuneração assegurada de antemão, previam-se adiantamentos em condições totalmente diversas da garantia de juro, não só por se acrescentar ao rendimento proprio da linha o dos impostos e a participação nas receitas do Sul e Sueste, como por sêr o Estado quem iria explorar a linha com a maxima liberdade de acção para lhe desenvolver o trafego.

Ao concessionario ficariam, na melhor das hypotheses, 63 annos de exploração da linha, praso que em quasi nada excedia o de amortisação, durante metade apenas do qual haveria os subsidios previstos no contracto.

O concurso serviria principalmente para perder tempo e podia dar logar a encargos pouco justificados para o concessionario.

A situação d'este não era igual á dos outros concorrentes, que nada tinham arriscado nem compromettido. Na hypothese de não ser preferida a sua proposta, apenas receberia o capital compromettido na construcção, que não representa todo o dispendio feito e perderia por completo a esperanza de obter compensação dos respectivos encargos, visto que se lhe não contavam juros.

A parte esta inovação do concurso, que no caso sujeito reputo infeliz e importuna, o projecto da comissão mantém as clausulas da proposta de lei.

Podia esta ter sido convertida em lei; bastava para isso mais alguma decisão e energia na acção do Governo d'então.

Só agora o projecto foi discutido e votado, introduzindo-se-lhe porém algumas modificações, que o tornam mais vantajoso para o Estado... se tiver ficado viavel.

O limite minimo da despesa d'exploração foi elevado de 600\$000 a 660\$000 réis. Fixou-se em 44 % a percentagem constante das receitas que reverte para o Estado em pagamento de aquella despesa, constituindo essa percentagem a base de licitação.

Alem d'isso, o limite minimo de 900\$000 réis, tomado para base dos adiantamentos desde que a linha chegasse a Portalegre, só se tornará effectivo quando ella seja concluida até á ligação com a Beira Baixa, eliminando-se o minimo de 1:000\$000 réis previsto no projecto para esse caso.

Assim, para os 108 kilometros de Extremoz a Castello de Vide, a receita garantida era de 97:200\$000 réis segundo o projecto, e segundo a lei votada desce a réis 86:400\$000.

A redução é indifferente para o Estado, porque se pode asseverar sem receio d'errar que não haverá que fazer adiantamentos. Não o é porém para o concessionario perante o capital.

Os 800\$000 réis por kilometro representam a 5 1/2 % a annuidade para a amortisação, em 60 annos, de 13:970\$000 réis por kilometro. Supondo um periodo de 2 annos para a construcção até Castello de Vide, fica para custo da construcção, depois de deduzidos os juros nesse periodo, réis 13:240\$000, quantia um pouco escassa.

E' preciso que o juro da operação seja inferior a 5 1/2 % para que a operação se torne exequivel, a não sêr que os capitalistas se convençam de que a linha é sufficientemente rendosa.

Com os 900\$000 réis garantia-se a amortisação de 15:710\$000 ou, deduzidos os juros durante a construcção, 14:890\$000 réis, base sufficientemente folgada sem exa-gero.

Conforme o projecto primitivo a operação de credito ficava assegurada; com a modificação introduzida não ha a mesma certeza, podendo resultar inefficaz a lei votada.

Oxalá que o capital se contente com a base estipulada, avaliando com bom criterio as condições de productividade da linha. E' d'esperar que assim succeda; melhor seria deixar o negocio mais desafogado, tanto mais que, tratando-se de um concurso, não havia favor pessoal.

Outra circumstancia aconselhava ainda a conservação das bases estipuladas no projecto da comissão.

Elevou-se de 600\$000 a 660\$000 réis o participe minimo do Governo.

Em troca d'esse aumento effectivo de proventos podia-se manter integra a promessa de adiantamento de 900\$000 réis, ou ao menos ter ido aos 860\$000 réis, que corresponderiam a 14:230\$000 réis do custo de construcção por kilometro, sem contar os juros nesse periodo.

Com a percentagem constante de 44 % attribuida para despesas d'exploração o participe do Estado é maior, até que a receita atinja 2:143\$000 réis por kilometro. D'esse limite em diante a formula primitiva seria mais vantajosa para o Estado, por causa do limite maximo de 1:200\$000 réis estabelecido para o participe do concessionario.

Com effecto, com a receita de 2:200\$000 réis, por exemplo, o concessionario receberá 1:232\$000 réis em vez de 1:200\$000 réis; com a de 3:000\$000, o seu participe será de 1:680\$000 réis em vez de 1:200\$000 réis.

Salvo melhor juizo, tratando-se de assegurar uma operação financeira, seria talvez preferivel aumentar as vantagens proximas á custa do futuro mais remoto, desde que assim não houvesse encargo para o Estado.

Em todo o caso, este aumento do participe do Estado

é muito mais justificado que a diminuição da cifra do adiantamento, porque é esta a base fundamental da operação de credito.

Promulgada a carta de lei e effectuado o concurso, vêr-se-á o resultado, o que se deseja.

E' d'esperar que o concessionario diligencieie obter os recursos precisos pra levar por deante a sua empresa, que é remuneradora. Assim as exigencias do capital se contenham dentro dos limites traçados.

*

Em artigo anterior analysei a proposta de lei relativa á construcção da linha do Sado e conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas. Confesso que poucas esperanças nutria de a vêr votada dentro de curto praso. O sr. ministro das obras publicas fez um verdadeiro milagre, salvando a sua proposta dos varios limbos em que podia ficar retida e levando-a a porto e salvamento.

Prestou assim um relevante serviço á economia nacional, serviço cujo alcance o futuro se encarregará de evidenciar, ainda aos mais incredulos e pessimistas.

Poderia o projecto ter deixado para o Thesouro o encargo de quaesquer suprimentos, aliás improvaveis, que porventura se effectuassem, em vez de obrigar o fundo especial a reembolsal-os.

O principio é um pouco perigoso para a economia do regime instituido pela lei de 14 de julho de 1899. No caso sujeito não ha que recear, porque as linhas a que a lei se refere são productivas e compensarão zobejamente o encargo do capital. Egual previsão da antecipação de recursos em relação a outras linhas poderia crear uma situação difficil, em que os encargos se fôssem accumulando e avolumando.

Dois aditamentos teve a proposta. Um, perfectamente justificado e sem inconvenientes, assegura a construcção do ramal de Silves, quando o rendimento liquido da linha do Sado comportar o respectivo encargo. Para isso, é preciso que esse rendimento liquido atinja cêrca de 1:250\$000 réis por kilometro, o que é facil succeder em epoca relativamente proxima.

O outro aditamento nada se relaciona com a economia do projecto, e mais rasoavel seria que constituisse objecto de providencia especial. Consiste na auctorisação para serem concedidas ou construidas por conta do Estado as linhas de via reduzida da zona central, classificadas por decreto de 19 de agosto de 1907.

O assumpto é bastante importante e complicado para merecer exame detido, que reservarei para outro artigo.

*

Não teve sorte igual á dos anteriores o projecto de lei relativo á construcção da linha d'Evora a Reguengos, que analysei no numero anterior.

Foi a proposta primitiva votada sem discussão, nem parecer das comissões, na camara dos deputados.

Esta dispensa de formalidades deu ao projecto ares de favor suspeito. Demais, as difficuldades previstas que á Camara de Montemor originam os encargos do ramal de caminho de ferro, em compensação sufficiente no trafego, suscitou prevenções desfavoraveis.

A ausencia d'exame e discussão não deixou pôr em relevo a barateza da linha e os elementos de trafego com que se pôde contar. Não se quiz vêr que nem a Camara de Reguengos, nem o Estado, tinham que recear encargos e que se tratava de uma providencia util e oportuna.

Houve tempo de sobejo para as comissões da camara dos Pares darem o seu parecer, além da de administração, que lhe foi favoravel.

Bastou um artigo escripto sobre o joelho por um jornalista distincto e orador conceituado na camara dos Pares, para que as portas do limbo se abrissem descaraveis diante do projecto, que tinha tanta razão de sêr votado como os outros.

Sel-o-á em janeiro? Ignoro-o, porque sou alheio aos mysterios dos bastidores parlamentares, que nem ousou profundar. Que o projecto era uma providencia util e oportuna, que d'elle não resultavam encargos, é convicção minha, profundamente arreigada e assente em solidos fundamentos.

Faltou-lhe timoneiro habil por entre os escolhos de aquelle mar aparcellado, ou campeão decidido que pela ameaça de um retorno offensivo o tornasse solidario de outros projectos e sujeito á sorte commum?

Não sei, nem isso importa saber. O que importa é vêr em futuro proximo, construida uma linha que tem razão de sêr, e aproveitada a cooperação da iniciativa local, tão rara neste nosso paiz, em que tudo se pede ao Governo.

J. Fernando de Souza.

A ponte do Pocinho

N'uns apontamentos escriptos *a vuela pluma*, em folhas soltas e deitado's nas caixas do correio que se me deparavam, no acaso de uma excursão de engenheiros, tive apenas poucas phrases para a ponte do Pocinho, bella obra comprovativa da capacidade technica dos engenheiros portuguezes, mas bem fiz em confessar então que contava com a amabilidade do collega sr. Jorge Gavicho para dar noticia circumstanciada de aquelle magnifico trabalho. ⁽¹⁾

O que vae lêr-se é quasi tudo escripto por aquelle distincto collega e dos copiosos apontamentos que me deu não precisaria quasi senão escrever um burocratico «está conforme» se não tivesse a vaidade de só com muito custo usar de manga d'alpaca apenas no serviço publico.

Esta ponte tem o duplo fim de servir a estrada real n.º 9 de Celorico a Miranda e a linha ferrea do Pocinho a Miranda; por isso a solução complicava-se com o duplo destino da ponte.

Ainda para acrescentar ás apontadas difficuldades ha que notar a accidentação do terreno que, sendo mau na margem esquerda do rio, é pessimo na do lado direito. Por isso a estrada, tanto para entrar na ponte como para sair de ella, faz curvas em quarto de circulo e na margem direita uma série de lacetes todos em rampa até attingir o lanço já construido.

Como se vê, o terreno obrigou a um traçado torcicolante da estrada ordinaria e não menos digno de interesse é o da linha ferrea até attingir a ponte.

Parte a linha da estação do Pocinho, e a pouca distancia da origem descreve uma curva de 250 metros de raio, subindo sempre em rampa de 12 millimetros por metro até ao taboleiro superior da ponte, onde, logo á saída, encontra uma nova curva com raio da mesma grandesa.

Na *Gazeta* de 1 de junho passado, não occultei o meu entusiasmo por aquella magnifica obra devida á Empresa Industrial Portugueza, e se então asseverei que este novo trabalho confirma os creditos de que justificadamente goza aquella fabrica, não posso nem devo agora deixar de consignar aqui que esta ponte manifesta a alta capacidade technica do engenheiro sr. Jorge Gavicho, que tão dedicadamente se consagrou ao estudo da obra e á execução dos trabalhos.

Não tomou porém a empresa apenas a seu cargo a construcção metallica, mas foi ella quem effectuou as alvenarias e terraplanagens das avenidas e o pavimento do taboleiro inferior.

A ponte é constituida por uma viga continua de quatro tramos e um tramo suplementar independente, além de dois pequenos taboleiros de acesso para a via ferrea e das passagens inferiores nos encontros e pilares.

Na viga continua, os tramos marginaes tem 48 metros de comprimento, medidos de eixo a eixo dos apoios e os dois tramos centraes medem 60 metros cada um, tambem de eixo a eixo dos apoios.

Na margem direita, o tramo suplementar tem 42 metros de extensão entre os montantes extremos. Incluindo os taboleiros de acesso, o comprimento total da obra metallica é de 315,^m66.

A viga continua assenta no encontro da margem esquerda, em tres pilares e num pilar-encontro commum ao tramo independente. São todos estes apoios construidos em bella cantaria de granito, que saiu das pedreiras da Ferradosa, que ficam a uns 21 kilometros de esta obra e que fôram exploradas por conta da empresa constructora.

O pilar mais elevado é o do centro, pois que além de 30,^m36 acima do embasamento, mede 9,^m80 de sóco ou ao todo 40,^m16.

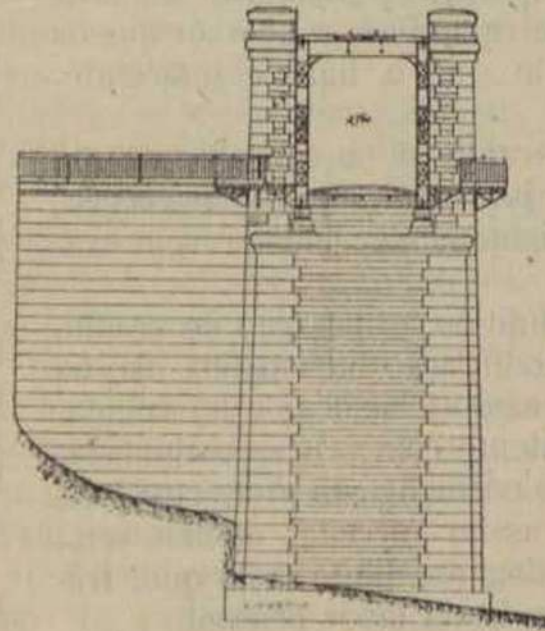
Como os encontros e o pilar-encontro tem que dar passagem á estrada ordinaria que fica no taboleiro inferior, conforme se disse, elevam-se sobre elles e acima dos estribos, umas paredes lateraes que servem de encontro a pequenos taboleiros para passagem da linha ferrea.

Numa obra de esta importancia, era capital a escolha das fundações e para todos os apoios foi procurar-se a rocha natural, que constitue a substructura do solo. Não offereceram difficuldades as dos encontros nem do pilar-encontro e do primeiro pilar contado da margem esquerda, mas houve que recorrer ao ar comprimido para a fundação do pilar central.

Depois, ainda se complicou a construcção por causa da natureza do solo, parte em rocha dura e parte sedimentar, do que resultou que, ao cravar-se o caixão, a certa profun-

didade, este se desaprumou, desviando-se tambem do alinhamento.

Claro está que este precalço devido ao fundo irregular em que tinha que descer o caixão determinou não pequeno trabalho e a correlativa despesa para que tudo voltasse ao que devia sêr. Dos apoios foi precisamente o mais elevado aquelle que deu maior trabalho e que apresentou maiores difficuldades.



Corte transversal

As fundações do terceiro pilar, que tambem é banhado pela agua fóra da occasião das cheias, não offereceram difficuldades, pois que poderam fazer-se ao abrigo de ensecadeira ordinaria.

Claro está que nas fundações todas se usou de alvenaria hydraulica de cimento portland e granito.

Como já se disse, a pedra para os encontros e pilares veio das pedreiras de granito da Ferradosa, que ficam a 21 kilometros da obra, effectuando-se o transporte pela linha ferrea do Douro.

Tanto nos pilares como nos encontros, e em geral em todos os trabalhos em elevação, recorreu-se á alvenaria em fiadas, sendo as cantarias do revestimento aparelhadas a pico grosso.

As cantarias dos encontros e pilar-encontro tiveram que ser especialmente cuidadas, pela circumstancia de terem que prolongar-se em duas paredes lateraes, para darem passagem á estrada real que ha de utilizar-se do taboleiro inferior da ponte e por isso foi preciso contornar estas obras com os passeios da ponte, que ficam formando avarandado sobre consolas chumbadas ás cantarias.

As cantarias alludidas servem de encontro a pequenos

(1) *Gazeta* n.º 515, de 1 de junho.

taboleiros metallicos de acesso á via ferrea de que já falei, e incontestavelmente a solução aqui adoptada foi sem duvida a que melhor se adaptava ao problema.

A ponte é tubular, para dar assim passagem superiormente á linha ferrea do Pocinho a Miranda e, pelo taboleiro inferior, á estrada real n.º 9.

No calculo do taboleiro superior já se teve em conta a ulterior adaptação de esta obra a via ferrea normal, embora por enquanto esta não se projecte e execute com largura superior a um metro.

Sem contestação foi muito bem imposta esta condição em obra de tamanha importancia, que é indubitavelmente uma das mais notaveis que no paiz executou a industria nacional só com o auxilio de engenheiros portuguezes.

Se o capital da primeira installação é um tanto mais elevado do que se no calculo se tivesse em conta o peso do material circulante de via reduzida, por outro lado ha a compensação de que se não hesitará em transformar a linha em via normal, como terá que succeder logo que as riquezas, hoje em potencial na região comprehendida entre o Pocinho e Miranda, entrem em exploração conveniente.

O taboleiro superior da ponte é constituído como em todas as obras de esta natureza por carlingas e longarinas, interpondo-se entre a armação e a via dormentes ou travessas de madeira com 250 por 160 ^m/_m de secção e distanciados de 600 ^m/_m de eixo a eixo; sobre elles assentam os carris.

As longarinas sobre os carris são em duplo T composto, com 3^m,0 de comprimento e distanciadas de 1^m,33 de eixo a eixo.

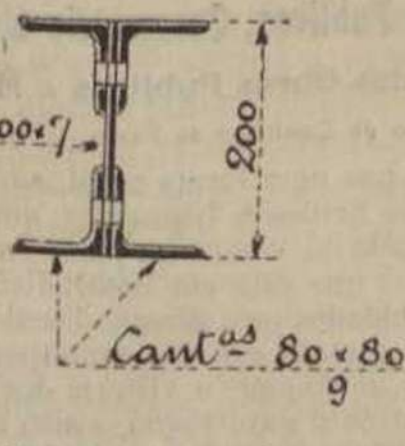
Transversalmente cada uma de estas longarinas é de alma cheia de 500×7, em que se cravam quatro cantoneiras de $\frac{80 \times 80}{10}$, ligando-se estas longarinas com as carlingas por meio de esquadros de $\frac{70 \times 70}{7}$.

Como o sabem os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, todas estas dimensões das peças metallicas são dadas em millimetros, visto ser esse o uso acceito por todos.

As ligações das travessas com as longarinas fazem-se por meio parafuzos de 12 ^m/_m de diametro.

As carlingas correntes medem 4^m,760 de eixo a eixo das vigas principaes e são constituídas por uma alma cheia de 640 por 11, duas chapas de banzo de 200 por 12 e quatro cantoneiras de $\frac{90 \times 90}{12}$.

Alternadamente correspondem as carlingas a uma linha de montantes e a um intervallo entre ellas e por isso são diversas as ligações com as madres. Em presença dos montantes fazem-se ellas por meio de *gousset* e cobre juntos, e nos intervallos por esquadros de cantoneiras de $\frac{150 \times 150}{15}$.



Para evitar que as cinzas e brazas das locomotivas caiam para o taboleiro inferior da ponte assentou-se sobre as travessas um estrado de chapas estriadas de 5 millimetros de espessura.

O taboleiro inferior assenta sobre longarinas de alma cheia de 200 por 7 e quatro cantoneiras de $\frac{80 \times 80}{9}$, distan-

ciadas de 1^m,056 de eixo a eixo e sobre carlingas distribuídas como as do taboleiro superior mas de dimensões mais reduzidas, visto que tem alma cheia com 460×11, sem chapas de banzos, embora as quatro cantoneiras cravadas na alma meçam tambem $\frac{90 \times 90}{12}$.

Sobre esta armação assentam chapas de aço de 6 millimetros de espessura embutidas de forma que apresentam dupla curvatura (chapas abauladas). Sobre estas chapas espalhou-se uma camada de beton com 80 millimetros de espessura e regularizado de maneira que superiormente apresente uma superficie cylindrica.

E' sobre esta camada de formigão que assenta o pavimento de rolagem propriamente dito, formado por parallelipedros de madeira de 200×120×80.

Para aguentar lateralmente o pavimento disposeram-se a todo o comprimento da ponte duas vigas guarda balastro constituídas cada uma por uma alma de 400×7, uma cantoneira inferior de $\frac{80 \times 80}{7}$ e outra superior de $\frac{50 \times 50}{5}$ voltada para o exterior da ponte, de modo que aguenta uma peça de madeira de secção quadrada em que se pregam os pranchões do passeio.

A viga guarda balastro, como em todas as pontes, tem que ser protegida na sua aresta interna contra o attricto eventual que sobre ella possam produzir as rodas dos carros e evitando-se assim o correlativo desgaste. Por isso, como em todas as pontes de estradas, a aresta do guarda balastro está revestida com uma barra de aço de 50×10 de secção transversal.

O revestimento de beton das chapas abauladas e o pavimento com parallelipedros de madeira não permittia que n'aquellas se deixassem pequenos crificios para esgoto das aguas, como succede quando se macadamizam as pontes de estradas e por isso, n'este caso, disposeram-se uns funis de ferro fundido que atravessam a calçada de madeira, o beton e a chapa, de modo a vazarem no rio a agua que cair sobre a ponte.

Externamente ás vigas principaes da ponte ficam os passeios com 1^m,25 de largura livre, assentando sobre consolas de aço. Para os passeios adoptou-se um pavimento de pranchões de madeira de 5 centimetros de espessura assente sobre vigamento tambem de madeira.

Passa-se agora a descrever as peças que aguentam o peso todo da obra e o das cargas accidentaes que affluem á ponte, as que constituem especialmente a estructura metallica e que por isso os engenheiros portuguezes denominaram de *madres* ou vigas principaes.


Constituem-nas duas cordas ou banzos em T composto e uma rotula quadrupla de typo Warrem.

De quatro em quatro nós fica um montante em rotula ou *treillis* formado por quatro cantoneiras verticaes de $\frac{80 \times 80}{10}$ ligadas por meio de rotulas tambem de $\frac{80 \times 80}{10}$.

Os prumos que assentam sobre os pilares e encontros são mais reforçados do que os que acabam de descrever-se, pois que não sómente é sobre elles que se exerce o maximo esforço transverso, mas tambem se torna necessario que por maiores superficies se distribua a reacção dos apoios e tambem que elles formem quadros rigidos que resistam ás deformações provocadas pelos effeitos do vento.

Tambem pelas mesmas causas se reforçaram aqui as ligações das carlingas superiores com os prumos por meio de arcos de cantoneiras de $\frac{80 \times 80}{10}$.

Cada um dos banzos ou cordas compõe-se de uma alma com 650×12, duas cantoneiras de $\frac{130 \times 130}{10}$ e chapas de banzo, que variam de uma até cinco com 500×12, distribuídas segundo o graphico dos momentos.

Foi pelas indicações do calculo, como é bem de prevèr que se escolheram as dimensões transversaes das barras de rotula todas em .

Tanto superior como inferiormente está a ponte devidamente contraventada, mas os systemas adoptados para contraventa-la horisontalmente é que differem.

O contraventamento horizontal do plano inferior é constituído pelas proprias chapas do taboleiro, que aguenta a calçada, ao passo que superiormente dispozeram-se cruces de Santo André cujas reacções se transmitem aos apoios por meio dos montantes reforçados que sobre estes se collocaram.

No primitivo projecto da ponte, em lugar de um tramo independente delineou-se um encontro continuo que abrangia o actual pilar-encontro e o encontro da margem direita.

Em estudo ulterior, a direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro achou preferivel sob o ponto de vista economico a adopção de um tramo independente, que reduzia o custo total da obra.

No projecto de este tramo adoptaram-se as mesmas disposições que para a viga continua assente sobre cinco apoios, embora, como está bem de vêr, se tivessem em conta as alterações resultantes dos esforços maximos.

Acha-se a viga continua amarrada no encontro da margem esquerda, cujo estribo é o mais baixo de todos e entre a viga e os outros apoios interpõem-se os rôlos de dilatação.

O tramo independente ficou amarrado sobre o pilar-encontro e com livre dilatação no encontro da margem direita.

Sobre os pilares, osapparelhos de dilatação contam sete rôlos com 160 ^m/_m de diametro, e eixos de 50 millimetros, que embutem em barras com 1,520 de comprimento. A distancia de eixo a eixo do cylindro que constitue o rôlo de dilatação é de 200 millimetros e nos topos das barras parallelas, onde embutem os eixos dos rôlos, encontram-se parafusos de ligação de pollegada.

Nos encontros é analoga a disposição, mas os rôlos são em numero de cinco apenas.

Estes rôlos movem-se sobre chapas de ferro chumbadas ás cantarias dos pilares ou dos encontros e por sobre elles ficam chapas de ferro que, por meio de cantoneiras e chapas reforçadas, convergem a um rôlo unico com 170 ^m/_m de diametro, que permite a flexão do systema todo.

Por meio de chapas e cantoneiras reforçadas analogas ás que veem dos rôlos inferiores, liga-se este systema ás vigas principaes.

Esta longa descripção de apparelhos importantes, é certo, mas que não constituem mais do que peças accessorias, mostra bem o cuidado que presidiu, por parte dos engenheiros da Empresa Industrial Portuguesa, á elaboração do projecto da importante obra que se chama a ponte do Pocinho.

Não menor foi o cuidado e o esmero que houve na execução dos trabalhos de montagem.

Para a viga continua seguiu-se o processo de *lançamento*, que era aliás o mais adequado a obra de tamanha altura como é a que tem esta ponte.

Preparou-se pois a camara de montagem na margem esquerda do Douro e á medida que se completava o trabalho de rebitagem effectuava-se o lançamento.

Para diminuir o vão em falso (*porte à faux*) na lançagem para os vãos de 60 metros, armou-se na testa da ponte um *avanço* (*avant bec*) com 12 metros de extensão.

Equilibrava-se de este modo o vão intermedio com o da margem.

No tramo independente, visto que o permittia a disposição do terreno, adoptou-se uma ponte de serviço feita de madeira e aproveitou-se a grua volante de serviço para montagem das peças pesadas da construcção.

Inauguraram-se os trabalhos da ponte do Pocinho em principio de 1904, proseguindo desde então ininterruptamente os trabalhos. No emtanto, a insalubridade da região e a falta de recursos locais não poucas vezes obrigaram a não dar ás obras o desenvolvimento que se pretendia imprimir-lhes.

Na parte metallica de esta obra, empregaram-se cerca de 1.170 toneladas de aço, e o custo total da construcção

incluindo as alvenerias, cantarias, terraplanagens, pavimentos, pinturas e obra metallica deve exceder a 280 contos de réis.

Chegado ao fim de esta descripção de uma das obras que mais honra a industria nacional e os engenheiros que cuidadosamente a delinearão e que proficientemente dirigiram os trabalhos, quasi que chega a sêr licito congratularmo-nos com a crise do oiro que afflige o nosso paiz.

Antes d'ella, recorria-se, sem mais exame, á industria e aos engenheiros estrangeiros. O agio do oiro veio atrahir a attenção para o trabalho nacional, sempre despresado, sempre desconhecido pelos poderes publicos, excepto pelos ministros da fazenda, para fazerem incidir sobre elle pesados tributos.

Hoje, com esta obra complicadissima e difficilima, ainda uma vez ficou demonstrada a deploravel orientação com que durante larguissimos annos pagámos inutilmente pesado tributo á industria estrangeira, por mera preguiça de procurar saber o que possuíamos e o que eramos capazes de fazer.

Apenas a Companhia das Aguas de Lisboa faz excepção á regra, mas, para todos os trabalhos de vulto, lançavamos emprestimos que chamavam ao paiz capitaes estrangeiros, que para lá voltavam a comprar pontes, carris, vagões de caminhos de ferro, material de guerra, em summa tudo quanto se imaginava que o trabalho nacional era insusceptivel de produzir.

Seja-me pois licito, ao concluir esta noticia, que me comprazo em confessar que devo na sua parte aproveitavel ao meu collega sr. Jorge Gavicho, repetir aqui o que tive a honra de lhe dizer na visita que á ponte fez a Associação dos Engenheiros em 20 de maio passado.

Como filho e neto de industriaes e não sendo eu proprio industrial por circumstancias que é inutil referir, é sempre com jubilo, é sempre com entusiasmo, é sempre com fervor de patriota que applaudo as manifestações do trabalho nacional e da capacidade technica dos engenheiros portuguezes, porque em ambos está o resurgimento da nossa patria, que tanto amamos e que por isso desejamos ver entrar deliberadamente na lucta fecunda da sciencia, da arte e da industria, tão gloriosamente defendida por obras de alta valia como é a ponte do Pocinho.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo sido declarado por uma forma geral, em sessão de 10 do corrente da Camara dos Senhores Deputados, que as obras de construcção da linha do Valle do Vouga, na parte em exploração, estavam mal executadas, o que está em contradicção com o exposto nos relatorios apresentados pela direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, e ainda nos das commissões especiaes encarregadas de proceder ao exame e vistoria dos troços d'esta linha successivamente abertos á exploração, e não convindo que sobre este assunto subsistam quaesquer duvidas resultantes d'aquella declaração: ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que uma commissão formada pelos inspectores geraes de obras publicas Silverio Augusto Pereira da Silva, Augusto Cesar Justino Teixeira e João Verissimo Mendes Guerreiro proceda ao exame da referida linha e formule o seu parecer sobre a forma por que estão executados e conservados os trabalhos, investigando acêrca do

modo por que foi exercida a fiscalização official e bem assim verificando quaes as passagens de nivel que pelas suas condições especiaes devam ter barreiras e guardas, nos termos do artigo 14.º do contrato de 5 de fevereiro de 1907, dando de tudo opportunamente conta ao Governo.

Paço, em 14 de setembro de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do 2.º lançamento da 1.ª secção, Évora a Reguengos, do caminho de ferro do Guadiana, na extensão de 16:689^m.68, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste, com data de 21 de julho ultimo, e comprehendido entre Perdiganito e Montoito: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 9 do corrente, approvar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de 210:300.000 réis.

Paço, em 21 de setembro de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto da avenida de acesso da estação de Vidago, na extensão de 360 metros, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 21 de julho ultimo: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 9 do corrente, e com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, d'esta data, approvar o referido projecto, e bem assim autorizar a sua execução.

Paço, em 25 de setembro de 1909. — Antonio Alfredo Barjona de Freitas.

A proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXVIII

RECAPITULAÇÃO E CONCLUSÃO

Veio a morte do ultimo director, André Leproux, pôr termo a esta chronica succinta e sem pretensões, narrada pelo unico providencialmente existente que assistiu e coope-rou para que de uma instituição, não só problematica na sua implantação em Portugal mas classificada como uma ruina para o paiz, se transformasse não só em uma gloriosa realidade, como tambem em um dos mais poderosos elementos de riqueza e base de desenvolvimento da prosperidade publica.

Quanto é para lastimar que já não viva o antigo estadista Carlos Bento da Silva que, quando deputado, clamava na Camara contra o esbanjamento dos dinheiros publicos, legalizando a construcção de um caminho de ferro para serviço apenas com um comboio de mercadorias semanal de ida e volta, sufficiente para transporte de tudo que havia a levar e trazer entre Lisboa e Porto, e quanto elle se espantaria ao saber que tendo a Companhia Real vagões de diversas classes para transportes de mercadorias de 10 a 12 toneladas de lotação para carga, todo esse material é já insufficiente para dar vasão ao trafego actual?!!

Como se retrataria o talentoso parlamentar Antonio da Cunha Sotto Maior, que veio mostrar em pleno parlamento uma lasca por elle sacada a canivete de um vagão de basculo para aterros (tiping vagão) e contra o qual clamava como vehiculo para passageiros, se elle actualmente tomasse logar em uma carruagem de luxo munida de restaurante, quartos de cama, vastos salões mobilados com elegancia e conforto, servidos de almoços e jantares por criados bem trajados, e fazendo a viagem de ida e volta entre Lisboa e Porto com tempo para no mesmo dia tratar de negocios urgentes, e podendo transpor as fronteiras de Portugal, Espanha e França gastando apenas 36 horas de trajecto entre Lisboa e Paris?!!

Pois esta transformação effectuou-se sem milagre sobrenatural e d'ella está auferindo o paiz e lucrando o Estado.

E quem, a não sêr o que Providencia poupou para testemunhar tão radical transformação da vida commercial,

industrial e economica, poderia com verdade acompanhar passo a passo esse beneficio que de uma simples nebulose se tornou em sensivel elemento necessario da vida portugueza?

Da remota origem do estabelecimento ferroviario iniciado por auxiliares inglezes, apenas resta memoria na conservação de uma tecnologia barbara, que aquelles primeiros operarios do nosso acordar na tentativa de adopção do sistema de viação accelerada, cá introduziram.

Foi no pequeno troço de linha ferrea de Santa Apolonia ao Carregado que engenheiros e operarios inglezes iniciaram e terminaram, no assentamento da via, a sua acção.

São devidas a essa origem embrionaria as designações ainda hoje conservadas por equiparação phonica, chamando:

Bitas — às picaretas usadas no escavamento dos terrenos e consolidação das travessas com os carris, e os inglezes denominam — *Beeters*

Gueijas — às bitolas que regulam a largura da via e os inglezes denominam — *Gaze*.

Crossimas — Aos cruzamentos de mudança de via e que os inglezes denominam — *Crossings*.

Chulipas — às travessas, encontrando-se este termo em documentos officiaes como equivalente á designação ingleza — *Sleepers*.

Chias — aos cochins de ferro sobre que assentaram os primitivos carris *champignon*, actualmente substituidos pelos do sistema *Vignole*. Os rudes operarios inglezes adulteravam a verdadeira pronuncia de — *Chairs* em *chias* que os operarios portuguezes transformaram em — *Chias*

Bombas — As molas de choque que resguardam os leitos do material circulante e o operario inglez transformara para *Bompers* o verdadeiro termo — *Bumpers*.

A estas e talvez a mais algumas recordações da primitiva origem se reduz a memoria na pratica actual do sistema ferroviario como monumentos prehistoricos ou obsoletos.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, primitivamente denominada Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal, teve por origem a resolução de sêr adoptado o sistema, de ha muito em vigor na Europa e iniciado em Espanha, pelo eminente homem de Estado:

Antonio Bernardo da Costa Cabral
(Conde de Thomar)

quando presidente do Conselho de Ministros.

Chegou mesmo a mandar vir da Belgica um engenheiro que apenas se limitou a breves e iniciaes estudos que ainda assim serviram de base para projecto ulterior.

A realisacção porém da salutar ideia coube ao saudoso Estadista

Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello

Ministro da Fazenda no ministerio denominado da Regeneração, sob a presidencia do Marechal Duque de Saldanha.

Não existindo ainda n'essa época Ministerio d'Obras Publicas, e dependendo estas do Ministerio do Reino, todos os diplomas de origem ferroviaria são sancionados pelo então Ministro do Reino:

Rodrigo da Fonseca Magalhães

Só mais tarde foi separado do ministerio do Reino o serviço d'Obras Publicas, de que foi primeiro ministro Fontes Pereira de Mello, e director geral o abalisado general

Visconde da Luz

D'ahi nasceu o vigoroso impulso de Fontes, vencendo com energica tenacidade todos os obstaculos que politica,

estima e interesses lhe opunham, até que pode realizar o seu patriotico desideratum no contracto celebrado com D. José de Salamanca para a construção das duas linhas E. e N.

Como membros effectivos na historica realisação da viação acelerada em Portugal, contam-se os nomes dos mais eminentes estadistas portuguezes.

O primeiro presidente da administração da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal foi o notavel homem de Estado

Duque de Loulé

O primeiro presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, successor da anterior, foi o

Marechal Duque de Saldanha

Como directores, distinguem-se notaveis homens publicos e de elevada reputação professional tanto nacionaes como estrangeiros.

O que primeiro arcou com as maiores difficuldades technicas, politicas e financeiras, sem nunca esmorecer nem afrouxar no cumprimento do seu dever patriotico e professional, foi o engenheiro

João Chrysostomo de Abreu e Souza

De um character em que a honradez emparelhava com o saber, o engenheiro João Chrysostomo acompanhou com dedicação professional toda a época difficil, desde a iniciação dos trabalhos de construção até sua final conclusão, occupando varios cargos, até ao de Ministro d'Obras Publicas e presidente do Conselho de Ministros.

(Conclue).

Pela Africa do Sul

Convenção Moçambique Transwaal.—Junta mixta—Installou-se definitivamente no dia 16 de agosto ultimo a Junta mixta creada pela Convenção Moçambique-Transwaal de 1 de abril. Presidiu o Governador Geral e compareceram, por parte do Governo do Transwaal os srs. Thomas Price e Johann Rissick e por parte do Governo portuguez os srs. engenheiros Costa Serrão e Lopes Galvão.

Os membros da Junta ficaram de estudar os seguintes assumptos afim de sobre os mesmos se tomar uma resolução na proxima reunião:

Tarifas de assucars; tarifas ascendentes de artigos susceptiveis de deterioração; e a questão do horario dos comboios de Barberton.

Foi resolvido que as actas das sessões fôsem lavradas em portuguez, sendo fornecida uma traducção official aos membros transwaalianos.

Estatisticas do Porto de Lourenço Marques.—Durante o anno economico de 1908-1909 atracaram ao caes Gorjão 544 vapores com uma tonelagem bruta de 1.548:514 toneladas. As mercadorias geraes carregadas attingiram 22.340 toneladas e as descarregadas 269.714 toneladas. O carvão carregado, 122.928 e o descarregado, 282 toneladas.

Os navios fundeados ao largo—30 vapores e 26 navios de vela—foram em numero de 56, com uma tonelagem bruta de 137.351 toneladas, attingindo as mercadorias carregadas 251, e as descarregadas 61.000 toneladas. O carvão carregado 224 toneladas.

O numero de passageiros desembarcados foi de 44.336, sendo 3.336 brancos, 1.172 asiaticos, 37.828 indigenas.

Os direitos do caes importaram em 67:539\$903 réis.

Natal.—O augmento do trafego d'exportação de carvão e milho por este porto tem sido de tal ordem nos ultimos mezes que obrigou o governo da colonia a comprar em

Inglaterra 21 locomotivas e 150 vagões que deverão entrar em serviço ainda antes do fim do corrente anno.

Malas do correio.—O contracto para o transporte das malas postaes sul-africanas foi renovado com a companhia de navegação *Union Castle*, sendo augmentado o subsidio com o fim de haver navios mais rapidos e encurtar assim a viagem de Londres ao Cabo.



V

Explicações scientificas.—Outra applicação dos caminhos de ferro.—Guerande, Croisec e La Baule.—Os toucados na Bretanha.

Verdade, verdade, isto de falar de viagens,—viagens na Europa, em caminho de ferro, como toda a gente faz—vae-se tornando d'uma vulgaridade ridicula, no actual momento em que as mais extraordinarias descripções embasacam os leitores da imprensa mundial, com as provas dos temerarios feitos dos precursores das viagens futuras.

Impressionados por essas descripções, sentimos passar sobre as nossas cabeças esses homens passaros, a 60 kilometros à hora, sem descarrilarem (salvo os pequenos desarranjos dos motores que os mandam viajar para outros mundos) e ouvimos-os rir sarcasticamente de nós, do nosso comboio expresso, poeirento, que nos leva por terras muito d'antes percorridas.

Ainda bem não estamos refeitos da surpresa d'essas proezas aereas com que Latham, Bleriot, Whrihgt, Paulham e Santos Dumont nos enthusiasmam, e já d'um horizonte muito longinquo, entre rolos brancos de neves eternas, nos surge a visão de dois pontos negros que se destacam, que se agitam.

A visão vae-se approximando e distinguimos então dois homens em encarniçada lucta de sócco americano.

E' Cook, é Peary que descobriram o polo e ambos se disputam a gloria de terem, antes de mais ninguem lançado azeite no eixo do mundo.

Um ou outro—não nos mettemos na contenda com medo de apanhar algum sócco desgarrado—parece que assim fizeram, e a isso podemos attribuir o facto da rotação do nosso globo se ter acelerado, a ponto de cá pelo norte, o verão ter passado desapercibido, substituindo-se, ao calor e ao sol, as borrascas e as chuvas torrencias, a ponto de, em Paris, abater o solo em varias partes.

Tambem os frequentes tremores sismicos fazem scismar na possibilidade de algum d'esses exploradores ter deixado cair para o eixo terraqueo uma pedra, ou, quem sabe, um volume do seu relatorio que ambos elles estão tão remissos em apresentar, e será isso que, emperrando o andamento, terá produzido os tremores.

Emfim, os sabios que o digam, que elles são muito capazes d'isso, e entretanto deixemos os dois americanos expôr as provas do seu *record* em que fomos vencidos, na nossa viagem de ha dois annos, por uns 9 graus e 10 minutos. Que *ferro!*

Deixemos tambem os aviadores adejar á vontade, enquanto gosam o periodo roseo da viação aerea.

Periodo aureo para elles e promettedor de grandes resultados para os caminhos de ferro.

Parece um paradoxo mas vamos demonstrar que não o é.

Quando a viação aerea entrar no *terreno* pratico, queremos dizer no *ar* pratico, o maior perigo será andar cá

por baixo sujeito a que, a todo o momento, uma d'essas passarolas nos caia em cima.

Ora o unico meio de nos precavermos é refugiarmo-nos dentro d'uma carruagem da via ferrea, sufficientemente solida para aguentar o peso dos Bleriots futuros.

Vamos, pois, andando no nosso comboio e retomemos aqui a descrição da modesta viagem na Bretanha.

Partindo de Nantes o caminho de ferro de Orleans segue a linha dos caes, entre a cidade e o Loire, do qual se afasta á segunda estação.

Vê-se assim, á nossa esquerda, as ilhas, o porto, até que, perdido de vista o rio, temos á direita o chamado *Sillon* da Bretanha, pequena cadeia de montes cuja pittoresca encosta vamos subindo. Chegados a Savenay, de novo descemos para a margem do Loire que em breve alcançamos. Estamos na velha cidade commercial e maritima, que só d'estes dois elementos tira a sua importancia.

Pouco tem, pois, que vêr, para o turista a cidade em si, além do seu porto.

A própria praia de banhos e o casino só são frequentados pelos habitantes locais, e d'esses os que não podem afastar-se embora para, bem perto, irem gosar a belleza e os attractivos de duas praias, modernas, garridas, a *Baule* e o *Croisic*, respectivamente a 41 e a 50 kilometros de Saint Nazaire.

A visita d'estas praias é obrigatoria para o excursionista, devendo, de preferencia, fazer-se a viagem como vamos indicar:

Toma-se, cedo, o comboio para a Guerande, cidade notavel pela sua antiquidade e os seus muros de fortificação do seculo XV.

Nesta se aluga um carro que, por uns 12 francos se ajusta para ir d'ali ao Croisic, esperar que almocemos, e trazer-nos, pela volta da ponta extrema sobre o Oceano, passando por Pornichet e La Baule, á estação do caminho de ferro, por onde regressamos á cidade. É um bello passeio de um dia, sendo muito interessante o trajecto seguido pelo carro, entre numerosas salinas até o *Croisic*; e se, este é interessante, pela sua situação sobre o mar, as outras duas praias não o são menos, como estações balneares elegantes do sul bretão, cobertas de lindas villas, cheias de animação, de passeiantes, de trens e automoveis, de estabelecimentos e tambem de muita verdura que rodeia e por vezes occulta os pequenos *chalets*.

Para continuar a viagem para N O ha umas linhas de via reduzida que ligam Saint Nazaire ou mesmo Guerande directamente a Vannes, mas obrigam a trasbordos e andam de vagar. Mais vale, pois, tomar a via larga onde temos os bons comboios expressos de que já falámos e que alcançamos em Savenay.

Vamo-nos chegando ao centro da velha Bretanha e por mais que aos homens sejam, em geral, indifferentes os trages femeninos, a curiosidade aqui começa a interessal-os ao vêr a differença de toucados das mulheres do povo, differença tão notavel que elles variam de uma para outra pequena aldeia visinha.

Como os japonezes que se conhecem, pelos signaes nas costas dos kimonos, a que familia pertencem, as raparigas bretãs conhecem-se rapidamente de que terra são as que se lhes apresentem, segundo a touca é d'este ou d'aquelle feitio.

Feliz povo em que ainda não entrou a influencia da moda. Como ellas acharão grotescas as viajantes que visitam as suas terras, ornamentando a cabeça com enormes rodas de carro, sobre os quaes se ostentam molhos, cestos, de hortaliça, legumes, fructos e aves.

É como os maridos devem gostar d'quelles pequenos pedaços de tule e renda, que lhes custam um franco, quando muito, e lhes emmolduram, melhor que os chapelórios, o rosto das mimosas mulheres.

Que nisto tambem a Bretanha se torna agradavel. As mulheres sem serem typos de extraordinaria belleza, tem

uma apresentação simples, attrahente na sua modestia, encantadora na sua afabilidade.

Lembram-nos aquellas boas raparigas norueguesas, no seu falar manso, reverente: como tambem da Noruega nos recordamos ao vêr o velho leito bretão, formado em prateleiras, para os paes e os filhos, para os quaes se sóbe pela arca, onde se guarda a roupa e os principaes haveres.

É a pura concentração da familia, e a familia constitue na Bretanha, sem distincção de classes, uma verdadeira adoração.

Post-scriptum:

As observações que fizemos no nosso artigo III d'esta secção com respeito a bilhetes Porto, S. Sebastião e Hendaya, originaram uma reclamação do sollicito Serviço do Trafego da rêde do Minho e Douro, declarando-nos que ha bons 21 annos (tantos como tem o nosso jornal) esses bilhetes existem.

Sinceramente declaramos que não nos recordavamos de tal, o que facilmente se explica por ter sido ha vinte e um anno que essa tarifa se publicou, e além d'isso, irmos escrevendo em viagem, em que os episodios se succedem ininterruptamente, como as combinações d'um kaleidoscopo.

Mas crendo sem hesitação na sua affirmativa aqui deixamos exarada a reclamação que a sua sollicitude pelo serviço ditou ao zeloso funcionario.

A NAFTA NAS LOCOMOTIVAS

Uma das grandes difficuldades para o serviço da linha de Modena é o elevado numero de tunneis e as rampas de grande inclinação, que obrigam á frequente substituição de locomotivas, e ao emprego de duas em alguns comboios.

A passagem dos tunneis é em geral perigosa, porque o fumo negro e condensado da hulha alem de asfixiar machinistas, fogueiros e guarda-freios com os gases deleterios provenientes da combustão, impede ao pessoal o vêr a linha, acarretando este facto grave perigo para os passageiros.

Para evitar desgraças possiveis, a Administração dos Caminhos de ferro italianos resolveu proceder na linha de Modena a experiencias com o emprego da nafta como combustivel.

O emprego da nafta permite variar rapidamente a produção de vapor, conforme as necessidades do momento, o que é uma vantagem que muito se deve levar em consideração.

No deposito de machinas de Bussoleno havia umas locomotivas de grande potencia cujo mecanismo permittia que funcionassem indistinctamente com hulha ou nafta.

Fôram aproveitadas para as experiencias, as quaes deram excellentes resultados, notando-se logo a desaparição quasi absoluta de gases deleterios no ar que envolvia os comboios dentro dos tunneis.

Notou-se tambem que se não desenvolvia o fumo negro e de cheiro pestilento que produz a combustão da hulha, e se obtinha um grande desenvolvimento de calor, a ponto de permittir maiores velocidades e accelerar a marcha dos comboios logo á partida.

Na estação de Bussoleno foi installado um reservatorio com capacidade superior a 20.000 litros, para onde vagões-cisternas vão deitar a sua carregação de nafta. Do reservatorio segue o liquido para outros mais pequenos, elevados, d'onde cae para os tanques das machinas.

Nas fornalhas das machinas ha uma camada, de vinte e cinco centimetros de espessura, de carvão inflammado, sobre a qual dois projectores lateraes lançam directamente a nafta pulverisada.

Emquanto não estiverem terminados os estudos para o emprego da tracção electrica na linha de Bardonnecchia a Modena, será empregada a nafta como combustivel, vistas as grandes vantagens obtidas com o seu emprego.

LAMPADAS ELECTRICAS

A casa Bardon, de Clichy, França, fornecedora de quasi todas as companhias ferroviarias francezas e algumas espanholas e argentinas, lançou no mercado um novo typo de lampadas nas quaes todo o machinismo foi reduzido a minimas dimensões, conservando apesar d'isso a primitiva energia.

O systema é na verdade engenboso.

Consta de dois selenoides, fig. 2 invertidos sobre o mesmo eixo; um d'elles A envolvido em fio grosso, e o outro B, envolvido em fio delgado.

No tubo central corre, subindo ou descendo sob a acção de um ou do outro selenoide, um nucleo de ferro macio.

A este nucleo está ligado um braço de balança D o qual recebe d'aquelle a acção deslocadora. O contra peso F mantém o sistema em equilibrio.

Pela biela H transmite o braço as oscillações ao mecanismo de relejoaria I que gira sobre o eixo J.

Por uma das rodas d'este mechanismo passa uma corrente K que suspende os dois portacarvões L e M. Na parte

O primeiro effeito d'esta oscillação é fazer entrar a unha do escape O na dentadura da roda N, oppondo-se ao movimento do mechanismo.

Depois o carvão L sobe e o carvão M desce, formando-se o arco, e o movimento do nucleo de ferro não cessa enquanto o regimen normal não fica definitivamente estabelecido.

A' maneira que os carvões se vão consumindo, a intensidade tende a diminuir, e o selenoide A perde energia, ao passo que o selenoide B vae tornando-se mais activo.

O nucleo C vae subindo gradualmente até que a roda N se desembaraça do escape O, permitindo o funcionamento do mechanismo de relejoaria, e deixando os carvões aproximarem-se.

Esta lampada possui todas as qualidades de simplicidade e duração necessarias para a tornarem recommendavel, não citando a qualidade não menos recommendavel da sua installação sêr extraordinariamente economica.

O metropolitano de Paris

Durante os primeiros sete annos da sua existencia o desenvolvimento d'esta linha tem sido extraordinario; tendo quadruplicado a superficie da rede, o numero de passageiros quintuplicou, sendo o producto liquido arrecadado em 1908 a importante verba de 10.306.534 francos.

Salvo circumstancia imprevista, a Companhia espera abrir a circulação a ultima parte da sua rede em 1911, ficando então a extensão total das suas linhas elevada a oitenta e tres kilometros.

O numero de empregados que a companhia occupava em 1908 subia a 4.114.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

O mez findo ficou caro á Humanidade. Na sua lucta com a Natureza, querendo dominar a atmosphera como domina os mares, aquella vingou-se duramente das conquistas ultimamente obtidas.

Ainda a noticia da morte de Lefebvre echoava, já a noticia de outra catastrophe era trazida pelo telegrapho.

O capitão Ferber, do exercito francez, um dos mais dedicados trabalhadores na sciencia da aviação, foi victima do entusiasmo pelos seus estudos e morreu esmagado sob o peso do motor, 400 kilos, do aeroplano que derregia, no aerodromo de Bolonha.

Mais recentemente, um dirigivel do exercito francez, tripulado por dois officiaes do exercito e dois machinistas, rebentou nos ares, precipitando os quatro tripulantes no solo com a barquinha, ficando esta literalmente despedaçada e os passageiros mortos.

O *République* media sessenta e um metros de comprimento por dez metros e oitenta centimetros de diametro, tinha a capacidade de 3.600 metros cubicos e era accionado por um motor da força de oitenta cavallos. Suspendia o peso de 1.345 kilos e a sua velocidade normal era de quarenta e seis kilometros com tempo calmo.

Na occasião da catastrophe seguia com a velocidade de quarenta kilometros, á altura de 150 metros.

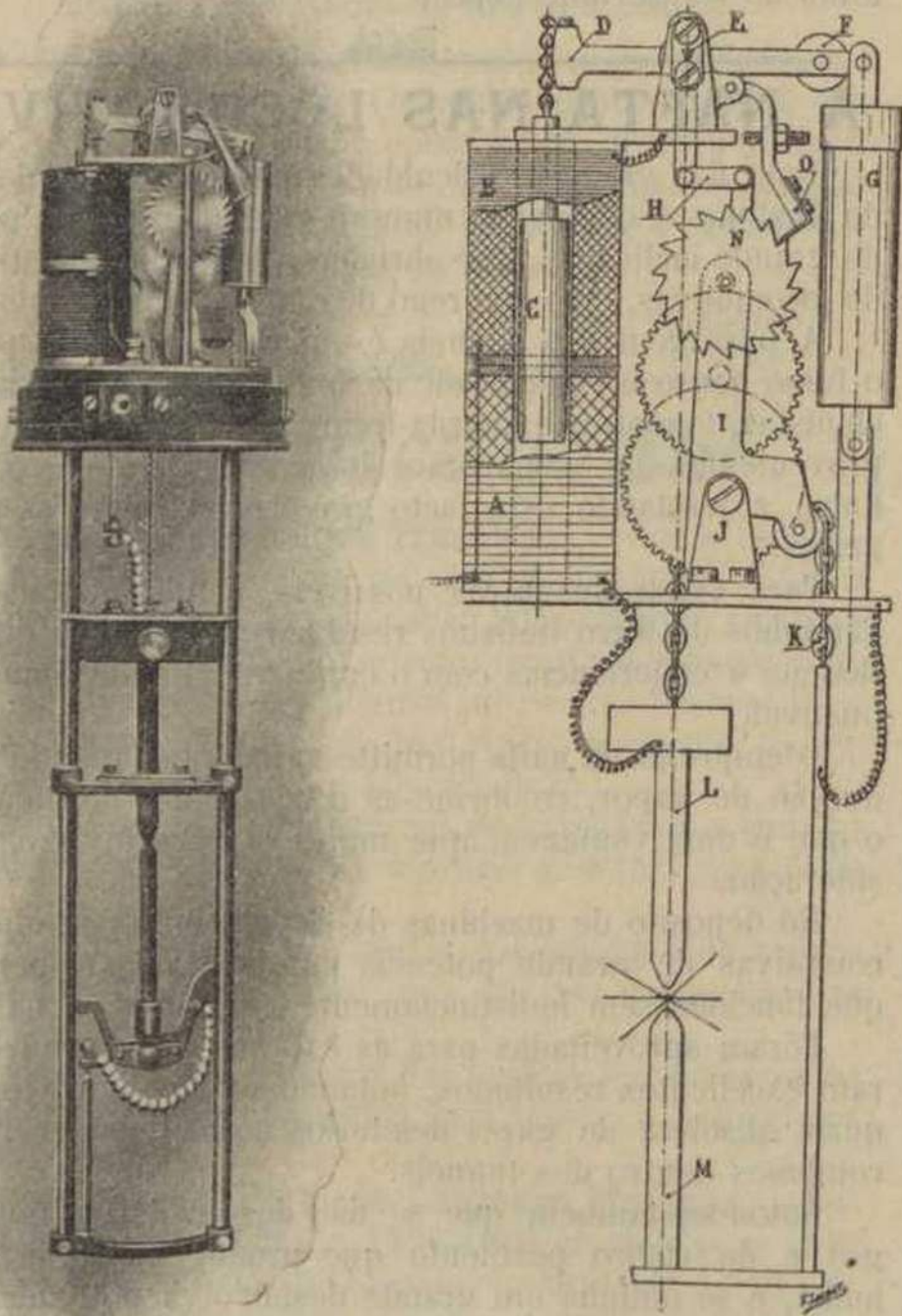
Os dois officiaes que o tripulavam eram o capitão Marschal e o tenente Chainé.

Poucos dias antes tinha o mesmo balão effectuado uma viagem de cem kilometros, em duas horas, á altura de mil metros.

Lisboa

No proximo domingo terá o publico da capital ensejo para observar os progressos realizados em aviação.

As annunciadas experiencias terão lugar no hypodromo de Belem, com um aeroplano Voisin, sob a direcção tecnica do estudioso aviador portuguez sr. João Gouveia.



Aspecto exterior

Aspecto interior

superior da arvore ha uma outra roda, fundamente dentada, que segundo os deslocamentos do sistema vae prender n'um escape O, ou o abandona.

Em repouso o braço D está inclinado para a direita em consequencia da acção do contrapeso F, o escape O abandona a roda N, e sob acção do peso do portacarvão superior os carvões ficam em contacto.

Quando, porém, a corrente entra na lampada, a intensidade maxima sendo no selenoide inferior, o nucleo C desce, arrasta o braço D, e determina a oscillação do mechanismo em torno do eixo J.

— Foi solicitada licença ao ministro da guerra, pelo sr. João Gouveia, para realizar varias experiencias com o aeroplano de sua invenção, em Alcochete.

Belgica

O aviador Paulhan ganhou o premio de 25.000 francos, disputado em Ostende, percorrendo 47.500 metros em uma hora, á altura de cem metros.

A descida realisou-se em pleno mar, mas sem perigo nem avarias.

Allemanha

Foi inaugurada no dia 26 a semana de aviação em Berlim, com a concorrência de Farman, Latham, Rougier, Bleriot, Leblanc, e outros aviadores afamados.

Estados Unidos

Wright e Curtiss projectam effectuar brevemente varias experiencias em Nova York, e tencionam contornar a estatu da Liberdade e os mais altos edificios da cidade.

TRACÇÃO ELECTRICA

Braga

A Camara Municipal de Braga vae explorar por sua conta a viação electrica da cidade.

Espanha

Em Bilbao vae ser substituida a tracção animal até agora adoptada nos tremvias, por tracção electrica.

Foi pedida a concessão de um tremvia electrico em Vigo, entre o Calvario e a estação da linha de Vigo a Orense.

Foi apresentado um projecto de viação electrica para as Baleares.

Italia

Vae construir-se em Palermo uma linha electrica, ligando a cidade com os arredores de Mondello, unica praia balnearia das proximidades.

A linha medirá trinta e cinco kilometros, contando com a rede no interior de Palermo.

Foi feita a concessão de uma linha electrica entre Brescia e Gardone-Valtrombia.

Austria

Os tremvias de Vienna, durante o anno de 1907, transportaram 199 milhões de passageiros.

A extensão das linhas era de 397 kilometros. O numero de carruagens em circulação foi de 3.928, tendo em media cincoenta e nove logares. A velocidade empregada é de doze kilometros á hora.

As despesas de exploração elevaram-se a 59 % da receita.

Allemanha

A municipalidade de Berlim resolveu a construcção de uma linha subterranea de tracção electrica ligando o bairro norte com o bairro sul.

O percurso será de vinte kilometros, tendo quatorze estações. Os comboios fal-o-hão em dezoito minutos, com a velocidade de setenta kilometros á hora.

A obra está orçada em 65 milhões de marcos.

Estados Unidos

Vae passar a ser servida por tracção electrica a parte da linha do Pacifico que se estende desde Reno até Sacramento, pelas montanhas da Serra Nevada, na extensão de 225 kilometros.

O custo da obra está calculado em treze milhões de dollars.

Ficará sendo a linha ferrea de tracção electrica mais estensa do mundo.

AUTOMOBILISMO

Italia

Foi presente ao parlamento um regulamento para os automobilistas, figurando entre os artigos varios de que se compõe, um relativo a velocidades.

Prohibe, dentro das cidades, velocidade superior a quinze kilometros á hora, e nas estradas superior a quarenta de dia, e vinte de noute.

Estas velocidades serão diminuidas na travessia das povoações ruraes e nos pontos das estradas onde, pela sua curvatura, se não possa ver desafogadamente um largo troço de caminho.

As multas por contravenção oscilam entre 50 e 300 liras, podendo ser retirada a licença ao contraventor.

China

Até á China chegou já a febre da velocidade.

O governo chinês vae organizar um serviço de carroças automoveis para fazer a travessia do deserto de Gobi, que até agora tem sido feita com camellos que transportam os productos das colheitas até á fronteira da Siberia.

O serviço será feito entre Aurge e Kargan, devendo esta ultima cidade estar dentro de pouco tempo ligada a Pekin pelo caminho de ferro.

A linha do isthmo de Tenantepec

Corre esta linha do accidentado territorio do isthmo, desde Porto Mexico, proximo de Coatzacoalcos, sobre o Oceano Atlantico, até Salina Cruz, sobre o Oceano Pacifico.

Mede tresentos e dez kilometros de extensão, tendo ainda um ramal de Juile a S. João Evangelista, que mede vinte e oito kilometros, e outro que parte, a trinta e sete kilometros de Porto Mexico, para Minasitlan com a extensão de quatorze kilometros.

A linha atravessa a serra de Passo Chivala á altura de 219 metros. As curvas teem o raio minimo de cento e cincoenta metros, excepto em Passo Chivala, onde teem apenas oitenta.

E' de uma só via, mas construida em condições de poder installar-se outra.

O combustivel empregado é o pretoleo, havendo na estação do Porto Mexico um reservatorio com a capacidade de 6.750.000 litros, donde o petroleo é distribuido para outros mais pequenos instalados ao longo da linha.



Lobito. — Vão proseguir brevemente os trabalhos de construcção d'esta linha para attingir o planalto do Huambo.

Valle do Tamega. — Recomeçaram na ultima quinzena do mez passado os trabalhos de construcção do troço d'esta linha, que fica entre Amarante e Celorico.

Estação de Vidago. — Foi aprovado e mandado executar o projecto da avenida de acesso de aquella estação, que a liga com o grande hotel em construcção. A Empreza das aguas de Vidago offereceu como donativo importancia igual ao custo da obra, que assim se fará sem encargo para o Estado.

Estação de Abambres. — Tornou-se extensiva a esta estação da linha do Corgo a venda de bilhetes de ida e volta.



Espanha

Foi aberto o concurso para a apresentação de projectos de uma linha ferrea entre Pamplona e Olazaola, cidades que ficam a quarenta e cinco kilometros de distancia.

Cada vez se trabalha com maior actividade na linha de Canfranc, sendo quotidianamente augmentado o numero de operarios.

Os trabalhos de perfuração do tunnel chegaram já a trescentos metros da origem.

França

Foi aberta á exploração a linha de Ville-aux-Clercs a Droué, na estensão de desasete kilometros.

Inglaterra

Foi auctorizada pelo Parlamento a construcção de uma linha na bacia carbonifera do West Riding.

A nova linha medirá a estensão de vinte e tres milhas e meia, e está orçada em 454.840 libras.

Na bacia carbonifera de Castecomer vae ser construida uma linha ferrea com a estensão de vinte e seis milhas e meia.

Italia

Foi approvada a concessão de uma linha ferrea entre Brusca e Donero.

Foi approvado o projecto para a construcção do troço Alessandria-Cianciana, da linha de Leriara a Greci.

Russia

Suspendeu o serviço o metropolitano de Moscow.

As tarifas eram a tal ponto elevadas, que o numero de passageiros transportados mensalmente não passava de quatro a cinco dezenas.

A direcção estuda actualmente a reforma das tarifas.

Turquia

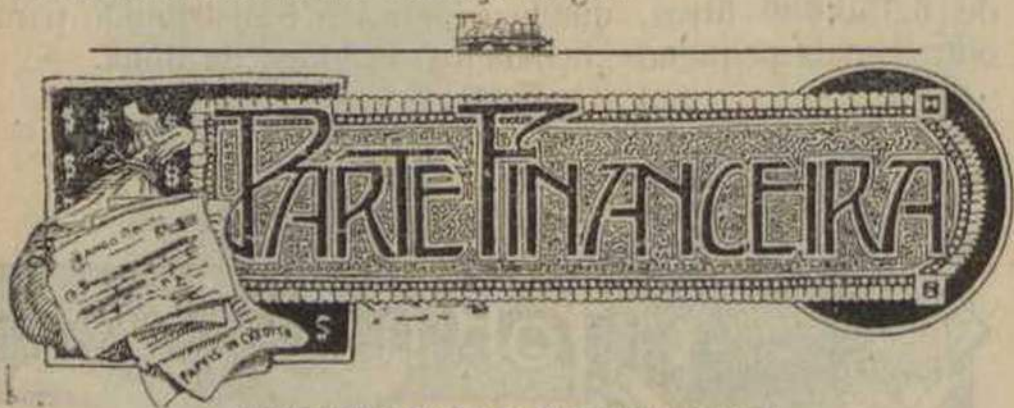
O governo turco outorgou a concessão de uma linha ferrea na Anatólia a uma Companhia franceza que a sollicitara.

Estados Unidos

A Companhia ferroviaria do Canadá denominada « Copper Co » mandou construir uma locomotiva de aço-nikel.

Caldeira, chassis, bielas, manivelas, etc, é tudo feito com este aço.

Esta encomenda foi feita como experiencia, da qual se espera lisongeiros resultados sob o ponto de vista da duração, dando ainda vantagem apesar do preço ser mais elevado do que o das locomotivas construidas com aço vulgar.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Pagamento de juros. — Durante este mez, exceptuando ás sextas feiras, dias reservados para o pagamento dos juros atrazados, effectua-se na Junta do Credito Publico o pagamento dos juros do segundo semestre d'este anno, dos emprestimos amortisaveis de 3 % de 1905, de 4 % de 1890, de 4 1/2 % de 1888 e 1889, e do trimestre vencido do emprestimo de 5 % com garantia nos Caminhos de Ferro do Estado.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de setembro de 1909.

Emquanto o frio não puzer termo ás villegiaturas, pouco se poderá dizer de negocios.

A rua dos Capellistas deserta, o Parlamento fechado, a Arcada silenciosa como um claustro de trappistas, e a Bolsa tranquilla como as aulas d'um collegio durante as ferias.

E é com estes elementos que se ha-de escrever uma chronica financeira!

E' por certo mais facil cozinhar um civet de lebre sem lebre. Para isso sempre ha o recurso do gato...

Para entreter, os ociosos teem espalhado boatos de crise ministerial.

É um passatempo como outro qualquer, como deitar papagaios ao ar, por exemplo.

Taes boatos não aquecem nem arrefecem ninguém. Toda a gente que está nas praias ou nos campos procura entreter-se com coisas mais divertidas do que a nossa já bem conhecida politica; e os que não pôdem deixar de viver em Lisboa, o que querem é verem-se livres dos seus negocios e obrigações, para tomarem os comboios e irem até aos arredores tomar um pouco de fresco.

Por isso, boatos politicos n'esta epoca servem apenas de passatempo aos que os lançam, se não para fomentar o descrédito do paiz no estrangeiro, e cimentar a desconfiança tão prejudicial para os effeitos industriaes e commerciaes.

Não teem fundamento e ninguém faz caso d'elles.

A Junta do Credito Publico vae em breve emittir titulos de divida publica no valor de tres mil contos para fazer face ao pagamento da indemnisação aos proprietarios da concessão dos sanatorios da ilha da Madeira.

Esta medida vae por certo reflectir-se prejudicialmente na cotação dos nossos fundos no estrangeiro, pois que não é impunemente que um paiz de finanças que estão longe de navegar em mar de prosperidades, atira para o mercado com mais tres mil contos de papel de divida publica.

Consta que o Governo está tratando de negociar tratados de commercio com a Inglaterra, França e Espanha e que os trabalhos estão já muito adeantados para a sua realisação.

Parece que enfim Portugal vae deixar de ser a torre eburnea, fechada a todas as relações commerciaes com o estrangeiro.

Seria porém util que não ficasse para o ultimo o tratado com o Brazil, do qual o nosso commercio espera grandes vantagens que se reflectiriam sobre todo o paiz.

Falla-se insistentemente, e com louvor para o seu auctor, na transacção realisada com um syndicato portuguez para que as 72.710 obrigações do Norte e Leste regressem ao ninho seu paterno.

Estas obrigações, cuja vida accidentada inspirava um Virgilio, tinham sido, como todos sabem, enviadas como penhor para garantirem um emprestimo feito ao Governo de então, pela Banque L'Union Parisienne, emprestimo pelo qual estavamos pagando 7 % de juros.

O actual ministro da fazenda, ao que consta, conseguiu fazer voltar o penhor a Lisboa, e obter o capital para liquidar o emprestimo ao preço de 5 1/2 %.

E' esta uma operação financeira a que ninguém regateia louvores.

Consta que a Companhia de Caminhos de Ferro de Benguella vae fazer uma nova emissão de obrigações.

São porem boatos de verão, muitas vezes propalados para entreter a ociosidade.

O que porem, não é boato e pode talvez abrir um futuro risinho aos exportadores de vinho do Porto e da Madeira, é a medida posta em execução desde o mez passado na Allemanha, a proposito de marcas regionaes.

Foi determinada a prohibição do emprego de nomes geograficos para designar classes de vinhos.

Os vinhos apresentados sob a designação de nomes geograficos serão recebidos só quando acompanhados dos documentos comprovativos de terem sido expedidos dos locais designados nos rotulos.

D'esta maneira teem que acabar as fabricas de vinho do Porto em Espanha, as fabricas de vinho da Madeira em Inglaterra e outras quejandas fraudes que prejudicam o credito dos nossos vinhos e os interesses do nosso commercio.

Infelizmente só no que diz respeito á exportação para a Allemanha.

Esta garantia e a diminuição importante nos direitos alfandegarios, que para o anno deve ficar definitivamente regulada pela approvação do tratado de commercio na Camara Alta allemã, parece que serão elementos bastante valiosos para o alargamento do mercado dos nossos vinhos generosos em todo o vasto imperio germanico.

O esforço que o paiz tem feito para sahir do marasmo commercial dos ultimos annos tem sido coroado de exito, excedendo a reexportação colonial este anno quasi 2.000 contos sobre o to-

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 11/16	47 9/16	47 11/16	47 11/16
" 90 d/v	47 7/8	—	47 7/8	—
Paris cheque	600 1/2	602 1/2	600	602
Berlim "	246 1/2	247 1/2	246 1/4	247 1/4
Amsterdam cheque	—	—	445	447
Madrid cheque	915	925	913	923

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

SETEMBRO

Bolsas e títulos	SETEMBRO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	—
Lisboa: Divida Interna 3 1/2 % Essentamento	39,10	39,15	39,15	—	39,15	39,15	39,15	39,20	39,30	39,30	39,30	39,70	39,90	—
Divida Interna 3 1/2 % coupon	39,15	39,10	39,10	39,10	39	39,05	39,10	39,10	39,20	—	39,30	39,40	39,60	—
" 4 1/2 % 1888, c/premios	—	21,700	21,700	21,700	—	—	—	21,700	21,700	21,700	21,700	—	—	—
" 4 1/2 % 1888,9	—	—	57,200	—	57,300	57,500	57,500	57,500	57,500	—	—	57,200	—	—
" 4 1/2 % 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 1/2 % 1905 c/premios	9,200	9,200	—	9,200	9,200	—	—	9,200	—	—	9,200	—	9,200	—
" 4 1/2 % 1905, (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2 % 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	77,800	—	—	—	77,800	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3 1/2 % coupon 1.ª serie	64,500	64,600	64,500	64,600	—	64,600	64,500	64,500	64,500	64,500	64,600	64,600	—	—
" 3 1/2 % 2.ª serie	—	—	62,800	—	62,700	—	62,700	—	—	—	—	—	—	—
" 3 1/2 % 3.ª serie	—	—	—	—	—	—	65,700	—	65,700	65,700	65,700	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	167,000	167,000	—	—	167,000	—	—	167,000	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	91,700	—	—	—	—	91,500	—	—
" Lisboa & Açores	—	113,500	—	—	—	113,500	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,000	66,000	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	85,600	85,500	85,700	86,000	86,200	86,500	86,500	86,200	—	—	86,000	85,900	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	64,400	64,500	64,500	64,500	64,600	—	65,000	65,000	—	—	64,800	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86,800	—	87,000	87,000	—	87,000	87,000	—	—	—	—	87,000	—	—
Companhia Real, 3 1/2 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3 1/2 % 2.º grau	50,500	50,300	50,250	50,350	50,600	50,950	50,900	51,000	51,050	—	51,000	51,000	50,800	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,000	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	73,000	73,000	—	73,000	—	—	73,000	73,000	—	—	73,000	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediacs 5 1/2 %	—	90,200	90,200	90,000	90,000	—	90,400	90,500	90,500	90,300	90,300	90,200	—	—
" 5 1/2 %	85,000	—	—	—	85,000	—	—	85,000	—	85,200	86,000	86,150	—	—
" 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78,200	—	—	—	—
Paris: 3 1/2 % portuguez 1.ª serie	63,50	63,50	63,70	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,65	63,70	63,60	—	—	—
Ações Companhia Real	—	323	323	321	—	—	322	—	325	—	325	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	33	32,25	33,50	34	34,25	—	34	34	34,50	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	398	391	380	391	395	391	390,50	392	—	—	392	—	—	—
Andaluzes	198	195	195	192	195	197,50	194,50	196	—	196	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	356	356	356,50	356	356	357	351	353	356	351	351	353	—	—
Companhia Real 2.º grau	253	—	252	253	254,50	253	254,50	252	252	252	263	—	—	—
Companhia da Beira Alta	305,50	305	307	308	308	306	307	307,50	—	307,50	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	141,25	—	141	139,50	—	139,25	—	—	141	—	—	—	—
Londres: 3 1/2 % portuguez	64	64	64	64	64	64	64	63,75	64	64	64	64	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	86	86,06	86,75	—	85,65	—	86	—	—	—	85,81	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas		Réis		Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	16 Setembro	1.073	4.166.714.000	1.073	4.049.112.000	+117.602.000	3.883.237	3.773.636	+ 10.960	
{	Vendas Novas	"	70	75.433.000	70	70.916.000	+ 4.517.000	1.077.614	1.013.085	+ 64.528
{	Coimbra a Louzã	"	29	18.483.000	29	18.690.000	- 207.000	637.344	644.482	- 7.137
Sul e Sueste	10 "	638	1.007.482.782	612	960.671.090	+ 46.811.692	1.579.126	1.505.754	+ 73.372	
Minho e Douro	" "	405	1.178.937.000	405	1.161.415.933	+ 17.521.067	2.910.955	2.867.693	+ 43.261	
Beira Alta	19 Agosto	253	282.031.209	253	278.098.683	+ 3.932.526	1.114.747	1.099.204	+ 15.543	
Companhia Nacional	2 Setembro	185	109.589.802	185	99.497.698	+ 10.092.104	592.377	537.825	+ 54.551	
Guimarães	31 Junho	56	60.391.980	56	55.796.993	+ 4.594.987	1.078.428	996.374	+ 82.054	
Porto á Pova e Famalicão	" Julho	64	83.882.361	64	81.004.159	+ 2.878.202	1.310.661	1.265.689	+ 44.971	
Espanholas		Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	10 Setembro	3.681	85.860.289	3.681	86.962.980	- 1.093.691	23.327	23.624	- 297	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.650	75.617.077	3.650	76.009.577	- 392.500	20.717	20.824	- 107	
Andaluzes	" "	1.083	14.130.190	1.083	14.656.250	- 526.060	13.047	13.532	- 485	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	20 "	777	6.074.018	777	6.150.430	- 76.412	7.817	7.915	- 98	
Zafra a Huelva	10 "	180	2.417.103	180	2.392.658	+ 24.445	13.428	13.292	+ 136	

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Junho de 1909.

(Continuação do n.º 522)

O vósso Conselho de Administração propõe que sejam mantidas em 1909-1910 as disposições vigentes, relativas á remuneração dos Corpos Gerentes da nossa Companhia, Commissario Régio e seu Adjunto, em harmonia com o disposto nos artigos 39.º e 12.º e seu § unico.

Em harmonia com os artigos 13.º, 24.º e 49.º dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato:

No conselho de Administração — por parte dos Accionistas, os srs. Carlos Maria Eugenio d'Almeida e conselheiro Luiz Gonzaga dos Reis Torgal, e por parte dos Obrigacionistas, os srs. Ernst Daehnart, Luis Lhomme, conselheiro Luiz Augusto Perestrello de Vasconcellos e Paul Leroy-Beaulieu.

No Conselho Fiscal — os srs. Manuel Joaquim Alves Diniz e Manuel José Monteiro.

Em conformidade com o disposto nos citados artigos 13.º e 24.º podem os srs. Accionistas, pela parte que lhes compete, reeleger os vogaes dos Conselhos de Administração e Fiscal que terminaram o seu mandato.

De accordo com o nosso Comité de Paris e no intuito de melhor regular de futuro a concessão das pensões pela Caixa de Reformas, passou este serviço a sér desempenhado pela Contabilidade Central, constituindo desde o 1.º de Janeiro de 1908 a sua 3.ª Repartição.

Em virtude da auctorisação que nos fôra dada, modificámos egualmente, no mesmo intuito, alguns artigos do respectivo Regulamento, procurando não só tornar mais perceptíveis as suas disposições como definir os recursos da Caixa, evitando ainda as consequências do agravamento de encargos, sempre crescentes em instituições d esta natureza.

A Caixa de Soccorros, que foi separada da Caixa de Reformas em virtude do que acima fica dito, continua, como anteriormente, a prestar serviços aos empregados.

Como nos annos precedentes o Conselho de Administração tem grande satisfação de poder assegurar á assembleia geral dos srs. Accionistas que continua sendo inexcedível o zelo, a dedicação e interesse não só da nossa Direcção Geral e Chefes de Serviço, como de todos os empregados das linhas e dos escriptorios.

Do mesmo modo são dignos de elogio os serviços da Secretaria Geral e da Contabilidade Central, o que muito é devido aos seus zelosos chefes.

Parecer do Conselho Fiscal

SRS. ACCIONISTAS

No cumprimento dos preceitos estatutarios foi-nos remettido o relatorio do nosso Conselho de Administração, para sobre elle formularmos o nosso parecer, o que gostosamente fazemos, pois esse valioso documento mostra não só a segurança da nossa empresa, como também a sua bem dirigida administração. Se este anno de 1908, a que se refere o relatorio, não é dos mais brilhantes dos 14 em que tem vigorado o Convenio de 1894, também se não pode dizer um mau anno, pois que as nossas receitas cresceram na importancia de 42 contos (não comprehendidas a garantia de juro e as receitas fóra do trafego) apesar das más colheitas agricolas dos dois ultimos annos e das consequentes difficuldades commerciaes e industriaes, que muito se fizeram sentir na economia portugueza. Concomitantemente com isto, as nossas despesas também cresceram em 32 contos, apesar dos grandes esforços de economia e de fiscalisação, habituaes na nossa administração, mas que foram vencidos pelo encarecimento de todas as materias importadas, em virtude do elevado agio do ouro.

O Estado pagou n'este anno 27 contos approximadamente mais que no anno precedente por balanco de garantia de juros com relação ás linhas da Beira Baixa e Torres-Figueira-Alfarellos.

Nas duas linhas que administramos de conta alheia, a do Setil-Vendas Novas melhorou na receita, diminuindo a sua despesa, e a de Coimbra-Louzã teve um saldo positivo de 5 contos, havendo toda a presumpção de que as receitas d'estas duas linhas continuarão a progredir.

Em virtude d'esta grande diversidade de receitas e despesas, os coefficients de exploração variaram ligeiramente nos diferentes ramos da extensa rede que administramos, sendo na linha de Norte e Leste (o nosso principal troço de linha) de 32.88 %, pouco mais que no anno precedente e 42.42 % na totalidade da linha, também pouco maior do que o de 1909.

Algumas observações apresentaremos para detalhar o que acabamos de dizer em glóbo.

A receita de passageiros, apesar da crise que atravessa o paiz, augmentou, em quantia que a nossa administração calcula, *grosso modo*, em 50 contos, attingindo uma cifra que é a maior de toda a historia da Companhia Real, apesar de não ter havido, nem festas, nem acontecimentos excepcionaes. Isto só pode sér explicado pelos importantes melhoramentos ultimamente introduzidos n'este ramo de exploração, melhoramentos que redundam em offerecermos maior commodidade ao publico, quer em velocidade, quer em conforto das carruagens. Este augmento de receita, fez-se particularmente sentir nas linhas suburbanas de Cintra, Cascaes e Porto-Aveiro.

(Continúa).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Leilão de remessas e objectos abandonados

Conforme o disposto no artigo 108.º da tarifa geral d'estes caminhos de ferro, esta direcção desde o dia 29 de setembro e continuando em todos os dias seguintes, uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde, no caes novo da estação do Porto, junto ao tunnel, e com entrada pelo lado da rua do Loureiro, procederá á venda, em leilão, das remessas e objectos abandonados, que não foram retirados dentro do praso legal, como prescreve aquelle artigo.

O producto da venda, depois de deduzidas as despesas pelas quaes são responsaveis os objectos, ficará em deposito á disposição de quem de direito fór, pelo tempo de um anno, findo o qual reverterá a favor do Estado, se até então não tiver sido reclamado.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Temporada de banhos e aguas thermaes — Despacho de bagagens e regularisação de bilhetes, á volta

Desde 18 do mez passado é concedida aos passageiros portadores dos bilhetes especiaes do serviço de banhos, interno ou combinado, a faculdade de despacharem as suas bagagens e fazerem datar e carimbar os seus bilhetes nas estações de destino nos mesmos indicadas e pertencentes a esta Companhia; bem como na do Porto (S. Bento) dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, na vespera do dia da partida do comboio em que regressem ás estações de procedencia.

II.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 8 pequena velocidade

Transporte de varias mercadorias por vagão completo ou pagando como tal

Desde 1 de outubro de 1909 os preços especiaes D) do § 2.º da tarifa especial acima citada e dos Avisos ao Publico B. n.º 1427 de 21 de junho de 1905 e B. n.º 1725 de 10 de abril de 1909, applicaveis ás remessas procedentes das estações de Pago d'Arcos, Queluz-Bellas e Caxias para as de Lisboa-Caes dos Soldados a Braço de Prata, Alcantara-Mar a Bemfica e Caes do Sodré, serão ampliados aos destinos da estação de Belem.

Em tudo que não seja contrario ao que dispõe o presente Aviso ficam em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade e suas ampliações.

Transportes de automoveis em grande velocidade entre quaesquer estações, mas com regresso á estação de procedencia

Desde 10 de outubro de 1909, os transportes de automoveis de passageiros a effectuar nas linhas d'esta Companhia, que devam regressar á estação de procedencia dentro do praso de 3 mezes contado da data da expedição, e quando a distancia de ida e volta a percorrer não seja inferior a 200 kilometros ou pagando como tal, serão taxados ao preço de 63 réis por tonelada e kilometro mais as despesas de manutenção. A estação de expedição para o retorno do automovel poderá sér a estação destinataria da remessa primitiva, ou outra qualquer da rede d'esta Companhia á escolha do expedidor. N'este ultimo caso, porém, se o trajecto a percorrer fór superior ao que havia contractado, será o percurso excedente taxado segundo a Tarifa Geral, ao preço de 126 réis por tonelada e kilometro. Se o trajecto fór inferior, a nenhum reembolso terá direito.

Para a applicação dos preços supra é necessario:

- que o automovel a transportar no regresso seja o mesmo que foi expedido á ida e que o expedidor e consignatario sejam, respectivamente, o consignatario e expedidor da primeira remessa;
- que as notas de expedição conttenham a indicação do numero de matricula do automovel, se é carro fechado ou aberto, numero de logares de lotação ou outras indicações pelas quaes se possa depois comprovar que o carro apresentado para o transporte de volta é o mesmo que foi transportado á ida;

c) que sejam pagos á expedição ou á retirada da primeira remessa os portes de ida e volta, pagamento em troca do qual a Companhia entregará com a seilha ou carta de porte da primeira remessa um vale para o transporte de retorno do automovel sem mais cobrança alguma.

Os automoveis não poderão conduzir quasquer objectos que não sejam propriamente accessorios dos vehiculos, taes como pneumáticos ou outras peças de sobrecellente, que é de uso os carros serem providos.

Quando os expedidores desejem transportar gazolina ou qualquer outro producto inflamavel para emprego nos automoveis, ou ainda quaesquer objectos que não sejam propriamente accessorios dos vehiculos, deverão fazer uma expedição á parte, que será aceita e taxada nas condições normaes segundo as tarifas correspondentes.

Os transportes ao abrigo d'esta concessão serão effectuados nas condições que regem para os transportes de vehiculos em grande velocidade.

A Companhia, sempre que lhe seja possível, fará as expedições em vagões especiaes adequados a este transportes, mas apenas se obriga a fornecer vagões descobertos, deixando n'este caso ao cuidado dos expedidores o resguardo dos carros com encerados seus ou alugados.

A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos atrazos, perdas e avarias que possam dar-se por accidentes ou outros quaesquer motivos.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as condições das tarifas Geral e Despezas Accessorias.

Transporte de madeira de construcção de e para Espanha

No dia 15 de outubro de 1909 será posta em vigor a tarifa internacional n.º 204 de pequena velocidade, combinada com a companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, para transporte de madeiras ordinarias de construcção em bruto, desbastadas ou serradas, por vagões completos com a carga minima de 10:000 kilos ou pagando como tal.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa, que se acha affixada nos logares do costume, ou obtel-a por compra nas estações d'esta Companhia.

Feira annual e touradas em Villa Franca de Xira nos dias 3 e 6 de outubro de 1909

Serviço especial a preços muito reduzidos — Preços dos bilhetes de ida e volta (sellos incluídos)

Lisboa-Rocio, Campolide e Braço de Prata, 1.ª classe 800, 2.ª 500 e 3.ª 200; Olivaes e Sacavem, 1.ª 700, 2.ª 400 e 3.ª 250; Povoia, 1.ª 450, 2.ª 300 e 3.ª 190; Alverca, 1.ª 300, 2.ª 190 e 3.ª 150; Alhandra, 1.ª 180, 2.ª 150 e 3.ª 100; Carregado, 1.ª 220, 2.ª 150 e 3.ª 100; Azambuja, 1.ª 400, 2.ª 300 e 3.ª 220; Reguengo e Setil, 1.ª 600, 2.ª 500 e 3.ª 400; Sant'Anna, 1.ª 700, 2.ª 550 e 3.ª 420; Valle de Santarém, 1.ª 800, 2.ª 600 e 3.ª 450; Santarém, 1.ª 900, 2.ª 700 e 3.ª 500.

Estes bilhetes são validos para os comboios ordinarios com excepção do comboio n.º 4 e para um comboio especial que partirá de Villa Franca para Lisboa ás 11,30 da noite de 6, em que haverá uma *corrida nocturna*.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Caminho de Ferro do Porto á Povoia e Famalicão

Tarifa especial n.º 15, pequena velocidade, para o transporte de mercadorias abaixo designadas

A começar de 1 de outubro a antiga tarifa em vigor desde 1 de janeiro de 1905 é modificada da forma seguinte:

Tijolo silico-calcario — De Leixões para o Porto, Villa do Conde e demais estações além d'esta até Outiz — Por tonelada e kilometro, 7 réis.

Cal commum, em pedra ou em pó, e pedra para cal, em bruto e a granel, tijolo não designado, telha e areia — De Leixões para o Porto, 7 réis por tonelada e kilometro; de Leixões para as estações da Senhora da Hora até Outiz, 10 réis por tonelada e kilometro.

Peso minimo de qualquer expedição 6:000 kilogrammas ou pagando como tal.

Condições: — 1.ª Além dos preços d'esta tarifa serão cobradas as despezas accessorias, de harmonia com a tarifa que as regular.

2.ª As expedições effectuadas pela presente não tem direito a mais bonificação alguma.

3.ª O excedente do peso minimo estipulado para a applicação d'esta tarifa será taxado por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas até complemento da carga normal dos vagões postos á disposição do expedidor. O que fór além da dita carga será taxado por esta tarifa, elevando-se o peso ao minimo n'ella marcado, ou pelas tarifas geraes, quando da sua applicação resultar preço mais barato.

§ unico. A carga normal dos vagões será sempre considerada de seis toneladas, excepto quando o expedidor requisiite expressamente material de capacidade superior.

4.ª As operações de carga e descarga dos vagões deverão ser effectuadas por conta e risco dos expedidores e consignatarios e por gente sua, de contrario não será applicada a presente tarifa.

5.ª E' concedido o regresso á estação de procedencia dentro do prazo maximo de 15 dias, contado da data da primitiva expedição dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das remessas a transportar, bem como dos saccos em que as remessas de cal em pó sejam acondicionados, contanto:

a) que o retorno se faça de uma só vez para remessa em cheio e da estação consignataria d'esta;

b) que o remetente dos encerados ou dos saccos vazios em retorno, apresente na estação, ao expedil-os, a carta de porte da remessa em cheio;

c) que os encerados ou saccos sejam os mesmos que serviram para resguardo ou transporte da mesma remessa, e com numero igual ou inferior.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para o caminho de ferro.

6.ª Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remetente não reclamar, por escripto, na nota de expedição a applicação de outra.

7.ª Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições das tarifas geraes.

ARREMAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de drogas

No dia 4 de outubro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de 12.000 kilos de soda caustica

No dia 11 de outubro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 12.000 kilos de soda caustica.

As condições estão patentes na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de 400 toneladas de creosote

No dia 11 de outubro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 toneladas de creosote.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

Venda de sucata metallica

No dia 18 de outubro, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação central do Rocio.

Venda de sucata diversa

No dia 25 de outubro pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 48.000 kilos de papel velho, 6.000 kilos de vidros, 16.000 kilos de cordas, 30.000 kilos de lenha e 1.400 kilos de borracha e 260 kilos de correias.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito, até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 reis por dia a 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todt, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Estilez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1909

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.							
C. Sodré Algés C. Sodré				Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.	Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.	Lisboa-R. Évora Lisboa	Lisboa Regoa Barca d'Alva Regoa																
5 25	5 56	5 20	5 50	7 5	7 49	9 27	10 11	1 7 32	5 49	7 10	10 20	8 5 20	2 39	6 8	10 24	5 40	10 25	4 30	8 58				
9 15	9 29	9 40	9 55	10 51	11 34	11 51	12 34	9 40	10	7 35	8 2	6	10 46	6	10 24	8 5	9 49	2 21	4 5				
9 44	9 58	10 9	10 25	1 13	1 56	2 20	3 3	10 15	10 43	8 15	8 41	8	11 55	5 55	6 30	7 50	3 15	2 30	8 50				
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.				3 27	4 10	4 47	5 29	11 35	12 3	10 55	11 21	5 20	11 55	11 35	6 30	3 20	10 15	11	6 55				
C. Sodré P. Arcos C. Sodré	5 25	5 56	5 20	5 50	4 41	5 24	5 34	6 18	1 145	2 13	1 40	2 0	Lisboa Móra Lisboa	5 35	9 8	5	8 26						
6	6 32	6 9	6 35	6 47	7 29	7 57	8 41	Lisboa MOURA Lisboa	8	3 55	5 20	6 30	Lisboa Faro Lisboa	10 15	11	6	6 45						
6 43	7 11	6 45	7 15	8 27	9 11	9 34	10 18	5 20	2 55	8 30	6 30	a 7 25	q 3 35	a 7 15	m 3 35	5 15	6	3 35	4 20				
7 36	8 4	7 30	7 50	9 51	10 35	11 41	12 23	Lisboa Figueira Amieira	2 25	2 46	1 40	2 1	Lisboa Villa Real Lisboa	6	12 30	5 10	10 24						
10 15	10 43	8 15	8 41	Lisboa-R. Povoia Lisboa-R.				4 40	5 1	3 55	4 16	Lisboa Vila Viçosa Lisboa	8	3 25	5 55	1							
11 35	12 3	10 55	11 21	9 51	10 49	7 36	8 34	5 54	6 15	4 55	5 16	5 20	11 55	11 35	6 30								
1	1 28	12 50	1 16	11	11 53	1 15	2 13	8 20	8 41	7 34	7 55												
1 45	2 13	1 40	2 0	Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Alfarelhos Figueira Alfarelhos	1 50	2 24	2 46	3 21											
2 35	3 3	2 25	2 51	11 51	1 10	5 37	6 58	11 36	12 13	10 40	11 15	Lisboa Portimão Lisboa	5 20	6 53	—	—							
4 50	5 18	3 50	4 16	4 28	5 37	2 39	4 6	1 10	2	2 16	2 48	Lisboa Villa Viçosa Lisboa	6	12 30	4 45	6 30							
5 35	6 7	5 28	5 54	12 30	1 53	7 54	9 22	6 49	7 31	6 35	7 16	Lisboa Faro Lisboa	8	12 30	4 45	6 30							
6 20	6 48	6 58	7 24	Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				8 50	9 27	7 51	8 32	a 7 25	q 3 46	6 40	6 30								
7	7 28	7 45	8 11	6 45	8 21	7 23	9 20					5 20	5 4	—	—								
7 45	8 13	8 25	8 51	Lisboa-R. Entrone Lisboa-R.								Portimão Tunes Portimão	q 1 30	2 30	9 30	10 37							
8 30	8 58	9 10	9 36	6 45	10 7	5 40	9 20					10 30	11 40	—	—								
10 15	10 43	10 55	11 21	Setil Vendas Novas Setil								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
11 35	12 3	12 45	1 11	5 15	8 35	4 15	7 4					Portimão Villa Real Portimão	6 25	12 10	2 5	7 32							
Mais os de Cascaes, excepto os a				8 56	10 28	11 50	3					Faro Olhão Faro	11 30	11 51	12	12 21							
C. Sodré Cascaes C. Sodré	6 37	7 29	b 6	6 49	3 50	7 10	8 10	9 58					Faro Villa Real Faro	2 30	2 51	3	3 21						
7 4	7 56	b 6 40	7 27	Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				Espinho Oliv. d'Azem. Espinho	10	11 39	1 3 30	5 9	Lisboa Faro	q 1 30	3 35	—	—						
a 7 32	8 8	b 7 25	8 20	8 20	8 1	6 35	5 15	a 4 34	6 15	1 4 30	6 9	Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
b 8 15	9 3	b 8	8 46	a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	11 40	1 17	1	2 39	Portimão Villa Real Portimão	6 25	12 10	2 5	7 32							
8 35	9 35	a 8 15	9 15	1 46	12 26	2 45	12	Espinho Albergaria Espinho	8 30	11 26	4 10	7 10	Faro Olhão Faro	11 30	11 51	12	12 21						
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	a 5 30	11 17	a 5	10 50	7 10	10 2	6 55	8 34	Faro Villa Real Faro	2 30	2 51	3	3 21							
a 9 40	10 33	a 9 15	10 5	9 30	7 47	8 45	6 25					Faro Villa Real Faro	3 43	6 2	8	10 31							
b 10 10	11	a 9 56	10 32	Figueira Porto Figueira								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 10 40	11 16	b 10 4	10 51	7 20	1 47	9 39	3 44					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 10 45	11 52	10 45	11 49	Coimbra-B. Aveiro Coimbra-B.	5 23	7 45	7 12	9 44					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—						
b 12 5	12 55	a 11 26	12 2	Aveiro Porto Aveiro	3 54	6 34	5 58	8 37					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—						
12 15	1 22	11 35	12 39	Ovar Porto Ovar	7 20	9 2	5 19	6 58					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—						
a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	10 20	11 58	7	8 38					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
b 2 10	3	b 1 35	2 22	4 8	5 50	1 35	3 33					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	5 35	7 15	3 26	5 2					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 3 15	4 15	a 2 5	3 30	7 25	9 4	5 10	6 53					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
4	5 4	a 3 56	4 32	Esmoriz Porto								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 4 40	5 16	a 4 5	5 9	4 55	e 6 6	—	—					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
b 4 47	5 37	b 4 28	5 15	Espinho Porto Espinho								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 5 25	6 17	a 5 26	6 2	7	8 2	8 11	9 7					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 6 10	6 46	a 5 33	6 35	8 53	9 33	12 32	1 32					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
b 6 17	7 9	b 5 55	6 42	9 35	10 35	e 3 17	4 2					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 6 55	7 45	a 6 56	7 32	3 27	4 30	4 38	5 13					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
b 7 40	8 16	b 7 5	7 52	9 5	10 7	7 47	8 45					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
b 8 15	9 5	b 7 40	8 27	12 35	1 40	10 28	11 26					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 9 10	9 46	a 8 26	9 2	Coimbra Louzã Coimbra								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 9 20	10 27	a 9 20	10 24	5 15	6 44	7 5	8 34					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
b 10 10	11	a 9 56	10 32	11 25	12 44	1 55	3 8					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 10 40	11 16	10 50	11 54	4 1	5 19	5 39	6 51					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
10 50	11 57	a 11 26	12 2	Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 12 10	12 46	b 12 10	12 58	9 31	10 2	10 20	10 48					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
12 20	1 27	a 12 56	1 32	11 20	11 51	12 14	12 42					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.	6 35	7 38	5 8	6 7	1 20	1 51	2 20	2 48					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—						
a 7 38	8 20	6 50	7 49	3 10	3 41	4	4 28					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
8	9 4	7 42	8 42	5 43	6 14	6 18	6 53					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 9 25	10 7	a 8 35	9 5	7 32	8 15	9 1	9 30					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
10 20	11 23	a 8 46	9 45	Coimbra Figueira Coimbra								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 11 45	12 20	a 10 35	11 5	6 42	8 24	v 5 55	7 40					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
12 20	1 23	10 41	11 38	d 1 58	3 44	11 15	12 51					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 1 53	2 35	a 12 35	1 13	4	5 38	10 55	12 24					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 2 20	3 23	12 45	1 42	Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 3 35	4 17	a 1 35	2 5	10 27	7 35	a 6 15	2 40					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 4 35	5 10	a 2 43	3 40	8 10	7 10	6 15	5 15					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 4 55	5 58	a 3 35	4 13	Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 5 37	6 20	a 4 34	5 8	10 27	6 33	f 8	a 11 45					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 6 15	6 50	a 4 40	5 37	a 7 25	l 12 50	7 20	2 40					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 6 21	7 25	a 5 28	6 08	8 10	7 6	7 20	5 15					Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
8 20	9 24	7 5	8 4	Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.								Portimão Faro	q 1 30	3 35	—	—							
a 9 37	10 21	a 8 33	9 13	10 27	2 37	4																	



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
de Salamanca á Fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio Dia de França e d'Orleans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 303 DE PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial commum n.º 224 das linhas francezas e F. E. P. n.º 10 das linhas hespanholas)

Transporte de mobilia em carros de mudança e carros de mudança vazios

Em applicação desde 20 de Setembro de 1909

Percursos	Distancias kilometricas de ou para		Preços por vehiculo de ou para	
	Paris-Ivry	Bordeus-S. Jean	Paris-Ivry	Bordeus-S. Jean
De Paris-Ivry ou Bordeus-Saint Jean a todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda, a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real Portugueza ou vice-versa.				
A — Mobilia em carros de mudança				
1.º — Preços do transporte do vehiculo				
Percurso francez			Francos	
De Paris-Ivry ou Bordeus-Saint Jean a Irun e d'Hendaya a Paris-Ivry ou Bordeus-S. Jean (1)	818	236	126	46,50
Percurso hespanhol			Pesetas	
De Irun a Villar Formoso e de Fuentes d'Oñoro a Hendaya (1)	635	635	127	127
Percurso portuguez			Réis	
De Villar Formoso a todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda, ou de todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda a Fuentes d'Oñoro (1)	253	253	9\$350	9\$350
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as estações da Companhia Real, ou de Lisboa e de todas as outras estações da Companhia Real a Fuentes d'Oñoro (1)	394	394	14\$250	14\$250

(1) No sentido da importação de Portugal para França não poderão os preços totaes calculados em ouro, tendo em conta os cambios portuguez e hespanhol, ser inferiores ás taxas resultantes da applicação das tarifas francezas desde a fronteira de Hendaya respectivamente até Bordeus ou Paris-Ivry.

Percurso	Distancias kilometricas de ou para		Preços por tonelada de 1.000 k. de ou para	
	Paris-Ivry	Bordeus-S. Jean	Paris-Ivry	Bordeus-S. Jean
2.º — Além das taxas já indicadas, cobrar-se-hão os seguintes preços por 1.000 kilogrammas pelo peso da mobilia contida nos carros, por carregamento de 5.000 kilos, minimo, ou pagando como tal:				
Percurso francez				
De Paris-Ivry e Bordeus-S. Jean a Irun ou de Hendaya a Paris-Ivry e Bordeus-S. Jean (1) ..	818	236	27,50	8,50
Percurso hespanhol				
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya (1)	635	635	34,00	34,00
Percurso portuguez				
De Villar Formoso a todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda, ou de todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda a Fuentes d'Oñoro (1)	253	253	25000	25000
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real, ou de Lisboa e de todas as outras estações da Companhia Real a Fuentes d'Oñoro (1).	394	394	45000	45000
<small>(1) No sentido da importação de Portugal para França não poderão os preços totaes calculados em ouro, tendo em conta os cambios portuguez e hespanhol, ser inferiores ás taxas resultantes da applicação das tarifas francezas desde a fronteira de Hendaya respectivamente até Bordeus ou Paris-Ivry.</small>				

B — Carros de mudança de 2 ou 4 rodas, vazios, no regresso ou indo receber carga

a) Os carros vazios em regresso são taxados pelos preços indicados no n.º 1 da alinea A.

Estes preços são applicados á vista das cartas de porte das remessas dos carros transportados com mobilia. A estação expedidora dos carros vazios deve ser a estação destinatária dos carros com mobilia e o expedidor e o consignatario d'aquelles devem ser, respectivamente, o consignatario e o expedidor dos carros antes transportados com mobilia. O intervallo entre a chegada dos carros com mobilia e a expedição dos carros vazios não deve ir além d'um mez.

b) Taxas applicaveis aos carros que forem receber carga:

Percurso francez	Francos	0,20	} por vehiculo e kilometro
» hespanhol (1)	Pesetas	0,25	
» portuguez	Reis	45	

Quando os carros transportados vazios para irem receber carga, pela mesma estação destinatária sejam reexpedidos carregados á proveniência e o expedidor e o consignatario da remessa em cheio sejam, respectivamente, o consignatario e o expedidor da remessa em vazio, os preços resultantes da base supra serão egualados aos resultantes da applicação dos preços A. do art. 1.º, uma vez que á expedição dos vehiculos carregados seja pedido na estação respectiva o reembolso correspondente á differença entre os dois preços, mediante a apresentação da respectiva carta de porte da remessa dos carros vazios.

O pedido de reembolso deverá ser feito no prazo maximo de 4 mezes.

Observação importante. — Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das differenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento tiver logar.

O pagamento effectuar-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Segundo as regras adoptadas em Portugal, as taxas relativas ao percurso portuguez, computo da importancia do transporte, devem ser sempre arredondadas para a dezena de réis superior.

(1) No percurso hespanhol os preços indicados no n.º 1 da alinea A e na alinea B são applicaveis unicamente aos carros de peso não excedente a 4.500 kilos; pelos carros de peso superior cobrar-se-ha uma sobretaxa de 50 %.
O transporte dos carros que pezarem mais de 10.000 kilos, no caso em que isso seja possivel, só poderá effectuar-se por ajuste prévio entre o expedidor e o caminho de ferro; a sobretaxa a cobrar nunca poderá ser superior a 50 %, se as dimensões do carro não excederem as do material.

CONDIÇÕES

1.^a — Nos preços da presente tarifa estão comprehendidas as despesas de gare, de evoluções e manobras e de transmissão entre as diversas linhas, bem como os gastos por operações e formalidades aduaneiras da alfandega franceza e o imposto de 5 % para o governo portuguez. Não estão, porém, comprehendidas:

- A) As despesas de carga e descarga e de trasbordo na fronteira franco-hespanhola, operações estas que deverão ser feitas por conta dos expedidores e dos consignatarios;
- B) O imposto de 5 % para o thesouro hespanhol;
- C) Os direitos de alfandega;
- D) As despesas por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanhola e portugueza.

As Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para a passagem em transito em Irun ou em Fuentes d'Oñoro, como para as formalidades aduaneiras, quer na fronteira de Villar Formoso, quer em Lisboa e Figueira da Foz, mediante as seguintes taxas:

1.^o — Expedições de França para Portugal.

a) Passagem em transito:

Fronteira de Irun..... 5 pesetas por expedição

b) Formalidades aduaneiras na fronteira de Villar Formoso e em Lisboa e Figueira da Foz:

		Réis
Villar Formoso: Por cada carro.....	carregado.....	13300
	vazio.....	480
Lisboa.....	Despachos de importação por cada carro.....	53000
	» de transito por cada carro.....	13000
	» de reexportação por cada carro em retorno.....	23500
Figueira da Foz.....	Despachos de importação por cada carro.....	15500
	» de reexportação por cada carro em retorno.....	23000

As taxas indicadas em b) não comprehendem os preços dos documentos de alfandega nem os direitos de sello que a alfandega portugueza inscreve com os direitos de alfandega n'um só e unico documento e que devem ser pagos pelos consignatarios.

2.^o — Expedições de Portugal para França.

Passagem em transito:

		Pesetas
Fronteira de Fuentes d'Oñoro: Por cada carro.....	carregado.....	10,60
	vazio de retorno.....	7,35

E) Os direitos de sello e registo adeante indicados e que devem addicionar-se ás taxas relativas aos percursos francez e portuguez:

		Francos
Taxas francezas, por expedição....	Sello.....	0,70
	Registo á partida das estações francezas.....	0,10
Taxas portuguezas, por expedição..	Sello.....	60
	Registo á partida das estações portuguezas.....	20

F) Os gastos de reexpedição nas vias do porto de Lisboa, do emprego de guindastes, os d'embarque ou de desembarque e de descarga ou carregamento dos carros, os quaes devem ser cobrados em conformidade com a tarifa das ditas operações, para os carros a reexpedir de Lisboa pela via Tejo ou que chegarem a Lisboa pela via Tejo e sejam expedidos para França pela via ferrea.

2.^a — A' partida de França os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remetente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistinctamente por qualquer das tres fórmulas seguintes: — **tarifa especial, tarifa reduzida, tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, acceitação das condições da presente tarifa.

Na falta de qualquer das tres indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das tarifas geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

A' partida de Portugal serão os preços da presente tarifa applicados «de officio», sempre que o remetente não reclame a applicação d'outros tambem applicaveis, por escripto na respectiva nota de expedição.

3.ª — As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prazos legais do transporte das remessas taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivisível de 200 kilometros.

4.ª — No sentido de França para Portugal, esta tarifa só é applicavel aos carros destinados a este ultimo paiz. Sob reserva do que estabelece a presente condição, os carros procedentes ou destinados a uma estação não designada do percurso francez indicado na presente tarifa, poderão beneficiar d'esta tarifa pagando pelos preços de Paris-Ivry ou Bordeus-Saint Jean, se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das tarifas geraes ou especiaes de cada linha.

5.ª — Ficam em vigôr as condições das tarifas geraes de cada Companhia, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente a natureza e proveniencia da mercadoria, o peso bruto de cada volume, o seu peso liquido e o valor de cada especie de mercadoria que elle contenha.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem redução alguma os preços d'esta tarifa e devendo os expedidores conformar-se com as disposições a seguir indicadas na alinea b).

a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes:— **Importação — Exportação — Transito.**

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despezas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias extranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem de mercadorias e estacionamento de wagons tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelos artigos 37.º, 38.º e 39.º das condições d'applicação das tarifas geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despezas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despezas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro, são fixadas em 1,75 francos ou 583 réis por wagon, para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, além do primeiro, que faça parte de uma só e mesma expedição.

b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das respectivas formalidades, em conformidade com as leis em vigôr.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

A nota de expedição, entregue na estação de partida, deve conter a indicação seguinte: « *Operações aduaneiras a cargo do Sr.* (nome do correspondente escolhido) *residente em.* ».

O representante indicado pelo expedidor deve executar e cumprir, onde forem necessarias e por sua conta e risco, todas as operações e formalidades da alfandega e da Régie, se fôr preciso, e pagar a respectiva despeza, não podendo os carros sahir das estações antes da entrega definitiva, e não sendo as Companhias responsaveis pelas faltas ou avarias não verificadas na occasião em que a mercadoria fôr entregue ao referido representante. Este, quando se tratar da entrada em França, é obrigado a satisfazer ás formalidades aduaneiras e da Régie, logo que a mercadoria seja posta á sua disposição na estação fronteira de Hendaya e a remetter no prazo maximo de 24 horas (não comprehendendo domingos e dias feriados) contado do momento em que lhe fôr entregue a mercadoria, todos os documentos (cartas de porte, documentos da alfandega ou da Régie, nota das despezas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necessarios para a continuação immediata do transporte até ultimo destino.

Não tendo a pessoa designada pelo expedidor cumprido as formalidades da alfandega e da Régie no prazo acima indicado, as Companhias cobrarão as despezas de armazenagem auctorizadas pelas disposições legais em

vigôr, pelo tempo que decorrer desde a expiração do dito praso, até que a mercadoria lhe seja entregue, e fará «de officio» todas as operações aduaneiras e da Régie.

Se na estação fronteira houver accumulção de mercadorias, as Companhias terão a faculdade de fazer «de officio» o despacho de todas ou parte das mercadorias d'elle captivas, sob a unica reserva de dar, com 24 horas de antecedencia, a devida participação ao Commissario d'Inspeção Administrativa, justificando-a com um relatorio explicativo, e de a annunciar aos interessados por um aviso affixado na gare.

A volta á situação normal será annunciada e notificada egualmente com 24 horas de antecedencia.

EM LISBOA

Carros chegados a Lisboa pela via ferrea e destinados a reexpedição por via Tejo ou chegados a Lisboa pelo Tejo para serem reexpedidos para França pelo caminho de ferro

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira, que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações aduaneiras sejam executadas pela referida agencia deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instrucções necessarias para os despachos ao **Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviços Commercias.**

A referida agencia fará seguir em desembolsos, pelo caminho de ferro, com as mercadorias as despezas com as operações, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, quando os expedidores não preferam pagalas de prompto.

a) e b) — **Certificados d'origem**

Quando fôr necessario apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gosar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio, existentes entre Portugal, Hespanha e as outras nações, o expedidor deve endereça-los directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao Agente Aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes, estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrazos e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

Lisboa, 11 de Setembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
de Salamanca á Fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio Dia de França e d'Orleans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 304 DE PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial commum n.º 428 das linhas francezas)

Transporte de CARRUAGENS VAZIAS com ou sem motor mechanico de FRANÇA para PORTUGAL

Em applicação desde 20 de Setembro de 1909

Carruagens	Cóm motor mechanico	Sem motor mechanico		
I Com mais de 2 ^m ,60 de «empattement»	Categoria A	Categoria B		
II » 2 ^m a 2 ^m ,60 de «empattement»			» B	» C
III » menos de 2 ^m de «empattement»			» C	» D
Carruagens ou outros vehiculos de passageiros com 2 ou 3 rodas	» C	» D		

(1) «Empattement» é a distancia exacta entre os eixos das rodas dianteiras e das trazeiras, tomada a medida de um dos lados da carruagem nos pontos de contacto das rodas com o solo e estando os eixos perfeitamente paralelos. Em caso de duvida deve medir-se de ambos os lados e tomar-se a distancia media.

Percursos	Distancias kilometricas	Preços por vehiculo			
		Categoria A	Categoria B	Categoria C	Categoria D
De Paris-Ivry a todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda, a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real Portugueza.					
Percurso francez					
De Paris-Ivry a Irun	819	126,50	115,50	96	89,50
Percurso hespanhol					
De Irun a Villar Formoso	634	127	127	127	127
Percurso portuguez					
De Villar Formoso a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Companhia da Beira Alta	253	9\$350	9\$350	9\$350	9\$350
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real Portugueza	394	14\$000	14\$000	14\$000	14\$000

(1) No percurso hespanhol os preços acima indicados applicam-se unicamente aos carros de peso não superior a 4 500 kilos; pesando mais, accresce a sobretaxa de 50 %.

O transporte dos carros que pesem mais de 40.000 kilos, sempre que este seja possivel, será feito mediante ajuste prévio entre o expedidor e o caminho de ferro; em todo o caso, a sobretaxa para aquelles cujas dimensões ultrapassem as do material, nunca poderá ser superior a 50 %.

de imposto de sello que a alfandega portugueza inscreve com os direitos de alfandega n'um só e mesmo documento e que devem ser pagos pelos consignatarios.

d) Os direitos de registo e imposto de sello, abaixo indicados, que accrescem às taxas correspondentes aos percursos francez e portuguez:

		Francos
Taxas francezas, por expedição	Imposto de sello	0,70
	Direitos de registo á partida das estações francezas	0,10
		Réis
Taxas portuguezas, por expedição...	Imposto de sello	60

e) As despesas de transporte pelas vias do porto, uso de guindastes, embarque e descarga dos vehiculos destinados a reexpedir de Lisboa por via Tejo, despesas que serão estabelecidas conforme as respectivas tarifas.

2.^a— Os preços da presente tarifa só são applicados quando o expedidor o peça por escripto na nota de expedição. Este pedido pôde ser feito debaixo das seguintes designações: **Tarifa especial — tarifa reduzida — tarifa mais reduzida** — consideradas como equivalentes e sujeitando-se a aceitar todas as condições da presente tarifa.

Faltando qualquer d'estas indicações, a remessa será taxada pelos preços e segundo as condições das tarifas geraes ou especiaes de cada Companhia.

3.^a— O expedidor deve indicar nas suas declarações o peso e o «empatement» dos vehiculos.

4.^a— As Companhias não são obrigadas a fornecer senão wagons descobertos.

O expedidor tem a faculdade de cobrir a mercadoria com encerados a elle pertencentes, ou alugados por elle, devendo indicar na nota d'expedição as respectivas marcas e numeros. Estes encerados devem ter d'uma maneira bem visivel as marcas sufficientes para permittirem a reexpedição. O retorno ao ponto de partida é feito a pedido do destinatario e é effectuado gratuitamente, dando só logar á cobrança das despesas de registo e de direitos fiscaes.

As administrações das Companhias encarregam-se, no emtanto, de fornecer encerados mediante o pagamento de frs. 0,50 por encerado, mais $\frac{1}{2}$ centimo por kilometro taxado á expedição; o fornecimento dos encerados pela Companhia do Norte de Hespanha será feito ao preço de pesetas 2,50 por encerado.

O pedido dos encerados deve ser feito ao mesmo tempo que o pedido dos wagons que elles são destinados a cobrir.

Em qualquer dos casos os encerados devem ser collocados e retirados de cada wagon de conta e risco do expedidor e do consignatario.

5.^a— Os tubos de platina de que são munidos alguns vehiculos e que servem para accender os seus motores devem ser tirados pelo expedidor antes da entrega dos vehiculos na estação de partida.

Os vehiculos com motor mechanico não são acceitos sem que estejam completamente vazios os reservatorios de alcool, essencia, etc., o que deve ser asseverado pelo expedidor em declaração feita na nota d'expedição.

6.^a— As Companhias não respondem pelas peças accessorias moveis que faltem á chegada, quando o expedidor não tenha mencionado explicitamente estas peças na nota d'expedição.

7.^a— As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prazos legais de transporte das mercadorias taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivisivel de 200 kilometros.

8.^a— A presente tarifa só é applicavel aos vehiculos destinados a Portugal.

Sob reserva do que estabelece esta condição, os vehiculos procedentes d'uma estação franceza não designada, mas intermedia de Paris-Ivry e Irun, podem beneficiar dos preços d'esta tarifa pagando pelos preços de Paris-Ivry ou Bordeus-Saint Jean, se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das tarifas geraes ou especiaes de cada Companhia.

9.^a— A applicação da presente tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias interessadas em tudo que não fôr contrario ás disposições particulares da presente.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão o valor dos vehiculos e a sua origem.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem redução alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operações e formalidades na alfandega franceza, e os expedidores devem conformar-se com as disposições adeante consignadas na alinea b).

a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes: **Importação — Entrepasto — Exportação — Transito — Admissão temporaria** ou **Mercadorias devolvidas**.

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despesas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou dos consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias extranhas ou a particulares, que contenham vehiculos em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos com encerados nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem dos vehiculos e estacionamento de wagons, tanto á partida como á chegada ou em transito, são fixados pelas condições de applicação das tarifas geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despesas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado, nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despesas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro são fixadas em francos 0,25 ou 84 réis por expedição, com o minimo de cobrança de 1,75 francos ou 583 réis por wagon para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, além do primeiro, que faça parte de uma só e mesma expedição.

b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das respectivas formalidades, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despesas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

A nota de expedição deve conter a indicação seguinte: «Operações aduaneiras na fronteira de..... a cargo do sr..... (nome do correspondente escolhido) residente em.....».

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

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

O agente designado pelo expedidor é obrigado a satisfazer ás formalidades aduaneiras logo que os vehiculos sejam postos á sua disposição e a remetter, assim que essas formalidades estejam concluidas, todos os documentos (cartas de porte, documentos da alfandega, nota das despesas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necessarios para a continuação immediata do transporte até ultimo destino.

Não cumprindo o agente designado pelo expedidor as formalidades da alfandega, nas condições acima indicadas, as Companhias effectuarão «de officio» as operações aduaneiras e cobrarão os direitos de estacionamento auctorizados pelas disposições legais em vigor, por todo o tempo que decorrer desde que os vehiculos tenham sido postos á disposição do mesmo agente até que sigam a seu destino.

Se houver em qualquer estação fronteira accumulção de mercadorias, terão as Companhias a faculdade de proceder «de officio» ás operações aduaneiras. Quando, porém, a accumulção tiver logar na fronteira de Hendaya, a Companhia do Meio Dia dará a devida participação, com 24 horas de antecedencia, ao Commissario de Inspeção Administrativa, justificando-a em relatorio explicativo, e fará annuncio, em conformidade, aos interessados, por aviso affixado na estação.

A volta á situação normal será annunciada e notificada igualmente com 24 horas de antecedencia.

EM LISBOA

Vehiculos chegados a Lisboa pela via ferrea e destinados a reexpedição por via Tejo.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações sejam executadas pela referida agencia, deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instruções necessarias para os despachos ao sr. **Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviços Commerciaes.**

a) e b) Certificados d'origem

Quando fôr necessario apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gosar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio, existentes entre Portugal, Hespanha e outras nações, o expedidor deve endereça-los directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao Agente Aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrasos e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

Lisboa, 11 de Setembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto
A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
de Salamanca á Fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio Dia de França e d'Orleans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 305 DE PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial commum n.º 228 das linhas francezas)

Transporte de CARRUAGENS VAZIAS com ou sem motor mechanico de PORTUGAL para FRANÇA

Em applicação desde 20 de Setembro de 1909

Carruagens	Com motor mechanico	Sem motor mechanico
	I Com mais de 2 ^m ,60 de «empattement» II » 2 ^m a 2 ^m ,60 de «empattement» III » menos de 2 ^m de «empattement» Carruagens ou outros vehiculos de passageiros com 2 ou 3 rodas	Categoria A » B » C » C

(1) «Empattement» é a distancia exacta entre os eixos das rodas dianteiras e das trazeiras, tomada a medida de um dos lados da carruagem nos pontos de contacto das rodas com o solo e estando os eixos perfeitamente parallellos. Em caso de duvida deve medir-se de ambos os lados e tomar-se a distancia media.

Percurso	Distancias kilometricas	Preços por vehiculo			
		Categoria A	Categoria B	Categoria C	Categoria D
De todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda, de Lisboa e de todas as outras estações da Companhia Real Portugueza a Paris-Ivry.					
Percurso francez		Francos			
De Hendaya a Paris-Ivry	816	162	147,50	122	115,50
Percurso hespanhol		Pesetas (1)			
De Fuentes d'Oñoro a Hendaya	636	127	127	127	127
Percurso portuguez		Réis			
De Figueira da Foz, Guarda e todas as outras estações da Companhia da Beira Alta a Fuentes d'Oñoro	253	9\$350	9\$350	9\$350	9\$350
De Lisboa e todas as outras estações da Companhia Real Portugueza a Fuentes d'Oñoro	394	14\$000	14\$000	14\$000	14\$000

(1) No percurso hespanhol os preços acima indicados applicam-se unicamente aos carros de peso não superior a 4.500 kilos; pesando mais, accresce a sobretaxa de 50 %.

O transporte dos carros que pesem mais de 10.000 kilos, sempre que este seja possível, será feito mediante ajuste prévio entre o expedidor e o caminho de ferro; em todo o caso, a sobretaxa para aquelles cujas dimensões ultrapassem as do material, nunca poderá ser superior a 50 %.

Percurso	Distancias kilometricas	Preços por vehiculo			
		Categoria A	Categoria B	Categoria C	Categoria D
De todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda, de Lisboa e de todas as outras estações da Companhia Real Portugueza a Bordeus-Saint Jean.					
Percurso francez		Francos			
De Hendaya a Bordeus-Saint Jean	233	59,50	55,50	51,00	48,00
Percurso hespanhol		Pesetas (1)			
De Fuentes d'Oñoro a Hendaya	636	127	127	127	127
Percurso portuguez		Réis			
De Figueira da Foz, Guarda e todas as outras estações da Companhia da Beira Alta a Fuentes d'Oñoro	253	9,350	9,350	9,350	9,350
De Lisboa e todas as outras estações da Companhia Real Portugueza a Fuentes d'Oñoro	394	14,500	14,500	14,500	14,500

(1) No percurso hespanhol os preços acima indicados applicam-se unicamente aos carros de peso não superior a 4.500 kilos; pesando mais, accresce a sobretaxa de 50 %.

O transporte dos carros que pesem mais de 10.000 kilos, sempre que este seja possível, será feito mediante ajuste prévio entre o expedidor e o caminho de ferro; em todo o caso, a sobretaxa para aquelles cujas dimensões ultrapassem as do material nunca poderá ser superior a 50 %.

Observação importante. — Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento tiver logar.

O pagamento effectuar-se-ha ao cambio corrente indicado por um aviso periodico affixado nas estações e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Os vehiculos expedidos em caixas, quando o peso de cada volume não exceda 500 kilogrammas, são taxados exclusivamente a peso pelos preços da 1.ª serie da tarifa P. H. F. 4 de pequena velocidade das linhas portuguezas, n.º 200 (annexo) das linhas francezas, para as expedições de 50 kilos, minimo.

CONDIÇÕES

1.ª — Nos preços da presente tarifa estão incluídas as despesas de carga, descarga, evoluções e manobras, e de transmissão entre as diversas linhas e de trasbordo nas fronteiras, bem como as despesas de operações e formalidades aduaneiras na alfandega franceza e o imposto de 5 % para o Governo portuguez.

Não estão, porém, comprehendidos:

- a) Os direitos de alfandega.
- b) O imposto de 5 % para o thesouro hespanhol.
- c) Os gastos de operações e formalidades nas alfandegas hespanhola e portugueza.

As Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, para a passagem em transitio em Fuentes d'Oñoro, mediante as taxas seguintes:

Passagem em transitio:

Fronteira de Fuentes d'Oñoro — por cada vehiculo	Pesetas 7,35
--	-----------------

- d) os direitos de registo e imposto de sello, adeante indicados, que accrescem ás taxas correspondentes aos percursos francez e portuguez:

Taxas portuguezas, por expedição ..	Imposto de sello	Réis 60
	Direitos de registo á partida das estações portuguezas	20

Taxas francezas, por expedição — Imposto do sello.....	Francos 0,70
--	-----------------

- e) As despesas de reexpedição pelas vias do porto, do uso de guindastes, de desembarque e de carga dos vehiculos chegados a Lisboa por via Tejo e que tenham de ser reexpedidos para França pela via ferrea, despesas que serão estabelecidas segundo as respectivas tarifas.

2.^a — Os preços da presente tarifa são applicados «de officio» sempre que o remetente não reclame a applicação d'outra também applicavel, por escripto na respectiva nota d'expedição.

3.^a — O expedidor deve indicar nas suas declarações, o peso e o «empattement» dos vehiculos.

4.^a — As Companhias não são obrigadas a fornecer senão wagons descobertos.

O expedidor tem a faculdade de cobrir a mercadoria com encerados a elle pertencentes, ou alugados por elle, devendo indicar na nota d'expedição as respectivas marcas e numeros. Estes encerados devem ter d'uma maneira bem visivel as marcas sufficientes para permittirem a reexpedição. O retorno ao ponto de partida é feito a pedido do destinatario e é effectuado gratuitamente, dando só logar á cobrança das despezas de registo e de direitos fiscaes.

As administrações das Companhias encarregam-se, no emtanto, de fornecer encerados mediante o pagamento de fr. 0,50 por encerado, mais $\frac{1}{2}$ centimo por kilometro taxado á carga; o fornecimento dos encerados pela Companhia do Norte de Hespanha será feito ao preço de pesetas 2,50 por encerado.

O pedido dos encerados deve ser feito ao mesmo tempo que o pedido dos wagons que elles são destinados a cobrir.

Em qualquer dos casos os encerados devem ser collocados e retirados de cada wagon de conta e risco do expedidor e do consignatario.

5.^a — Os tubos de platina de que são munidos alguns vehiculos e que servem para accender os motores devem ser tirados pelo expedidor antes da entrega dos vehiculos na estação de partida.

Os vehiculos com motor mechanico não são acceitos sem que estejam completamente vasio os reservatorios de alcool, essencia, etc., o que deve ser asseverado pelo expedidor em declaração feita na nota d'expedição.

6.^a — As Companhias não respondem pelas peças accessorias moveis que faltem á chegada, quando o expedidor não tenha mencionado explicitamente estas peças na nota d'expedição.

7.^a — As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prazos legais de transporte das mercadorias taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivisivel de 200 kilometros.

8.^a — Os preços totaes calculados em ouro, tendo em conta os cambios hespanhol e portuguez, não poderão ser inferiores ás taxas resultantes da applicação das tarifas francezas, desde a fronteira de Hendaya até Bordeus ou Paris-Ivry.

Sob reserva do que estabelece esta condição, os vehiculos destinados a uma estação franceza não designada, mas intermedia de Hendaya e Paris-Ivry, podem beneficiar dos preços d'esta tarifa pagando pelos preços de Paris-Ivry ou Bordeus-Saint Jean, se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das tarifas geraes ou especiaes de cada Companhia.

9.^a — A applicação da presente tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias interessadas em tudo que não fôr contrario ás disposições particulares da presente.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão o valor dos vehiculos e a sua origem.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem redução alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operações e formalidades na alfandega franceza, e os expedidores devem conformar-se com as disposições adeante consignadas na alinea b.)

a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes: **Importação—Entrepasto—Exportação—Transito—Admissão temporaria** ou **Mercadorias devolvidas.**

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despezas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias extranhas ou a particulares, que contenham vehiculos em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos com encerados nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem dos vehiculos e estacionamento de wagons, tanto á partida como á chegada ou em transito, são fixados pelas condições de applicação das tarifas geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despezas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado, nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despesas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro são fixadas em francos 0,25 ou 84 réis por expedição, com o minimo de cobrança de 1,75 francos ou 583 réis por wagon para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, além do primeiro, que faça parte de uma só e mesma expedição.

b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das respectivas formalidades, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despesas, multas, etc., que possam occorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

A nota de expedição deve conter a indicação seguinte: «Operações aduaneiras na fronteira de..... a cargo do sr..... (nome do correspondente escolhido) residente em.....».

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

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

O agente designado pelo expedidor é obrigado a satisfazer ás formalidades aduaneiras logo que os vehiculos sejam postos á sua disposição e a remetter, assim que essas formalidades estejam concluidas, todos os documentos (cartas de porte, documentos da alfandega, nota das despesas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necessarios para a continuação immediata do transporte até ultimo destino.

Não cumprindo o agente designado pelo expedidor as formalidades da alfandega, nas condições acima indicadas, as Companhias effectuarão «de officio» as operações aduaneiras e cobrarão os direitos de estacionamento auctorisados pelas disposições legais em vigor, por todo o tempo que decorrer desde que os vehiculos tenham sido postos á disposição do mesmo agente até que sigam a seu destino.

Se houver em qualquer estação fronteira accumulção de mercadorias, terão as Companhias a faculdade de proceder «de officio» ás operações aduaneiras. Quando, porém, a accumulção tiver logar na fronteira de Hendaya, a Companhia do Meio Dia dará a devida participação, com 24 horas de antecedencia, ao Commissario de Inspecção Administrativa, justificando-a em relatorio explicativo, e fará annuncio, em conformidade, aos interessados, por aviso affixado na estação.

A volta á situação normal será annunciada e notificada egualmente com 24 horas de antecedencia.

EM LISBOA

Vehiculos chegados a Lisboa pelo Tejo para serem reexpedidos para França pelo caminho de ferro.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira que se encarrega de despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transitio, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações sejam executadas pela referida agencia, deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instrucções necessarias para os despachos ao sr. **Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviços Commercias.**

A referida agencia fará seguir em desembolsos pelo caminho de ferro, com as mercadorias, as despesas com as operações, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, quando os expedidores não preferam pagá-las de prompto.

a) e b) Certificados d'origem

Quando fôr necessario apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gosar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio, existentes entre Portugal, Hespanha e outras nações, o expedidor deve endereça-los directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao Agente Aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrazos e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

Lisboa, 11 de Setembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto
A. de Vasconcellos Porto