

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 580

Premiada nas exposições: Lisboa, 1888, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Souza e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

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

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1912

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

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de ferro Portuguezes. — Tarifas internacionaes n.º 304 e 305, g. e p. v.; e n.º 308, p. v.
Sul e Sueste. — 1.ª ampliação à tarifa especial n.º 101, p. v.

SUMMARY

Paginas

Mau olhado, por J. Fernando de Souza.....	53
A atmosphera do Metropolitano de Paris, por Mello de Mattos.....	55
Alto Minho.....	56
Barreiro e Cacilhas.....	57
Vinte annos de vida ferroviaria.....	58
A conservação das travessas de caminhos de ferro.....	58
L. de Mendonça e Costa.....	59
Uma obra grandiosa.....	59
Automobilismo.....	59
Traction electrica.....	59
Viagens e transportes.....	60
Notas de viagem — De Lisboa a Marselha — O serviço directo Lisboa Barcelona — A beira do Mediterraneo — Cete — Carros electricos que não andam de noite — Um hotel recommendavel — O porto de Marselha.....	61
Horario de verão, por J. Soares.....	62
Conde de Mesquita.....	62
"Mundo Illustrado".....	63
Locomotiva gigantesca.....	63
Na China — Uma linha ferrea construida por chinezes.....	63
Aviação e aerostação — Portugal — Espanha — França.....	63
A victoria do petroleo.....	63
Commercio portuguez.....	64
Parte financeira.....	64
Boletim Commercial e Financeiro.....	64
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	64
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	65
Carteira dos Accionistas.....	65
Publicações recebidas — Bartholomeu Lourenço de Gusmão.....	66
Brindes e calendarios.....	66
Linhas portuguezas — Beira Alta. — Gaza. — Gaya a Villa Franca das Neves — Valle do Vouga. — S. Thomé. — Golungo Alto.....	66
Linhas estrangeiras. — Espanha. — França. — Italia. — Turquia. — Roumania — Brazil. — Estados Unidos. — Mexico. — Bolivia. — S. Salvador.....	66
Companhia Através d'Africa — Relatorio. (Conclusão).....	67
Arrematações.....	67
Agenda do Viajante.....	68
Horario dos comboios.....	68

Collecções de 1911

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham prontas encadernações da *Gazeta*, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 réis.

MAU OLHADO

Causou viva contrariedade a quantos se interessam pela construcção da linha do Sado e estão convencidos do alcance economico de tal empreendimento, a noticia do malogro do emprestimo auctorizado pela lei de 27 de outubro de 1909.

Ha de certo *jetatura* lançada sobre aquella malfadada linha!

Sem falar nos incidentes anteriores a 1907, houve nesse anno ensejo de realizar nas melhores condições a operação de credito precisa.

Estava emfim resolvida a interminavel questão da passagem de Marateca e feito todo o projecto. As delongas do Governo fizeram perder a occasião.

Depois de laboriosa preparação é promulgada a lei de 1909, eivada porem de um factor nocivo, que ia fazer perder tempo: a empreitada geral conjugada com a operação. Faz-se o concurso; chega-se ao momento de negociar o

emprestimo, que estava assegurado, quando pruridos de solução menos corriqueira fizeram perder novo ensejo de quebrar o encanto.

Ocorre em 1910 uma profunda convulsão politica e social. Durante quasi nove mezes acha-se o Governo provisório revestido de poderes descriptivos. Bastava-lhe querer para legislar. Estava a pasta do fomento confiada a um jornalista, que advogara calorosamente a construcção da linha do Sado e como deputado tomara parte na discussão da lei de 1909. Porque não surtiu effeito essa junção do querer e do poder? Ignoro-o. Tentou-se realizar o emprestimo adiado em 1907 e 1909, aproveitando a solidariedade de interesses, que podia levar valiosos elementos financeiros a fazerem a operação? Surgiu, como em 1910, a miragem do optimo, quasi sempre inimigo do bom? Não convinha a primeira formula da lei de 1909, que havia ensejo de tornar effectiva pela aceitação de propostas apresentadas para empreitada geral? Faltam-me elementos para formular a resposta a estas interrogações.

O que sei é que, por fatalidade, nem se aproveitara o ensejo proprio anteriormente, nem os acontecimentos deixaram surtir effeito à proposta de lei do Conselheiro Moreira Junior, contendo um plano vasto, mas seguro e exequível, de fomento pela viação accelerada, nem outro evocado pela omnipotencia do Governo provisório o substituiu.

A boa vontade a favor da linha do Sado manifestou-se por uma operação de credito parcial e provisoria com a Caixa geral de depositos, que mutuou 600 contos.

Poude-se quebrar o encanto e iniciar vivamente os trabalhos entre Alcacer e Garvão, mostrando desde logo o systema das empreitadas parciais a sua efficacia para a construcção economica e rapida.

Mas o resto? A superstructura desse troço e a construcção integral do que medeia entre Setubal e Alcacer? Como se conclue o primeiro e ataca o segundo? Eis o problema financeiro, que importa resolver sem delongas e que a Esphinge sadina propõe aos Oedipos do Terreiro do Paço, sob pena de ficarem por largo tempo improductivas as centenas de contos que se estão gastando.

Como se não bastassem os embaraços financeiros para justificar a suspeita de mau olhado, vieram emparceirar com elles novos incidentes sobre o traçado de Marateca, renascendo, como a phenix das proprias cinzas.

Foi talvez a previsão de aquellas difficuldades que levou alguém, mais bem intencionado que providente, a resuscitar uma questão morta e bem morta, sugerindo a variante de Valdera, a que se attribuia o poder de facultar economias no valor de 300 contos, quantia que não era para desprezar. Era exagerada a cifra, que, reduzida severamente às devidas proporções, não transcenderá talvez as duas centenas, como já aqui demonstrei.

Da aceitação do alvitre, manifestada por novo estudo, derivou logicamente a viva opposição de Setubal, ameaçada nos seus interesses, que um projecto aprovado após laboriosa gestação garantira, servindo de base à lei de 1909.

Uma vez aberta a porta das variantes, porque não hão de tornar-se legião, eternizando os estudos?

Veiu o proprietario do Pinheiro advogar o traçado rigorosamente marginal e o atravessamento do esteiro na sua bôca. Vieram economistas e estrategicos de Vendas Novas, proferir, quaes rivaes de Archimedes, o *eureka* jubiloso sobre a verdadeira directriz da linha do Sado, que de Vendas Novas devia partir. Encontraram emulos na engenharia de Montemor, que reivindicava para a sua estação as honras de entroncamento. Se até houve quem requeresse a passagem do Sado por Odemira!

Nesta Babel de alvitres soava mais forte a voz dos setubalenses, porque era a voz da razão.

Não faria sentido desviar a linha do Sado do porto e emporio commercial, que para boa parte do seu trafego deve ser o *terminus* mais conveniente. E' pela barra de Setubal que mais vantajosamente e com menor percurso podem ser exportadas as grandes massas de minerio da região, que só esperam transporte barato para constituirem importante trafego. Está, desde 1883, prevista por lei a construcção de uma ponte-caes em Setubal, melhoramento a que aquella cidade tem incontestavel direito e que vem aliviar o Barreiro de trafego que não comporta esta acanhada e emaranhada estação. Trazer directamente a linha do Sado a uma cidade populosa e industrial, servida por um porto com sufficientes condições naturaes e susceptivel de ser melhorado, evitar a complicação do serviço de ramal, deixando de introduzir mais uma bifurcação evitavel em linhas que por tantas são já flagelladas é, em verdade, solução que naturalmente ocorre, que o estudo mostrou exequivel e que não pode ser sacrificada a uma economia de construcção, embora seductora, realisada em linha extensa de exíguo custo kilometrico, graças á facilidade da construcção considerada em globo.

Não são demais os estudos para aproximar da perfeição ideal por variantes, a directriz de uma via de comunicação.

Tudo tem porem limites, que o senso pratico impõe, mormente quando se volta a considerar soluções já estudadas e julgadas.

É assim que o desejo de aplanar difficuldades suscitadas pela opposição de Setubal á variante de Valdera e de fugir, num proposito de economia, á obra de Marateca segundo o projecto aprovado, fez reviver uma hypothese, que fôra em tempos posta de parte muito justificadamente: o traçado saindo de Setubal e contornando o esteiro.

Quando o Conselho superior condemnou, no seu parecer de 27 de Abril de 1905, a passagem de Marateca proximo da bôca do esteiro, pronunciou-se a favor de aquella solução. Entendia pelo contrario a Administração dos caminhos de ferro do Estado que o alongamento proveniente de um traçado, que saindo de Setubal viesse procurar passagem facil do esteiro muito a montante, mediante consideravel alongamento, contrariava um dos objectivos que no delineamento da linha do Sado se tivera em vista: o encurtamento do trajecto para Lisboa, conjugado com as relações faceis com Setubal. Foi essa procura do traçado mais directo para uma e outra parte, que fez surgir a idéa da variante de Palmella (equivalente em custo á subsequente de Valdera e superior sob o ponto de vista das relações com Setubal, tornando pois dispensavel o estudo da segunda) e mais tarde a variante de Setubal pelo esteiro do Carvão, que foi aprovada.

Quando se submetteu esta ultima á aprovação superior, juntou-se, como elemento de comparação, o estudo saindo de Setubal, indo pela Cachofarra até ligar com a variante de Palmella para aproveitamento do projecto da ponte de Marateca. Havia pois todos os elementos para uma estimativa do custo com aproximação mais que sufficiente e para a avaliação exacta dos percursos pelos diversos itinerarios.

Da comparação da variante de 1907 pelo esteiro do Carvão com esse traçado contornando o esteiro resultavam os seguintes dados, tomando para comparação os troços

entre Setubal-mar e o alto da Camarinheira, pontos comuns dos dois traçados:

	Variante de 1907	Contornando o esteiro
Extensão a construir e percurso	22, ^k 7	29, ^k 1
Custo orçado	388:000\$000 réis	436:000\$000 réis
Percurso	22, ^k 7	29, ^k 1

Arredondando mesmo para 500 contos o custo da variante, para ter em conta a parte aleatoria da obra de Marateca representada pelas fundações, vê-se que o traçado em volta do esteiro dá lugar a uma economia de 112 contos apenas, realisada á custa de alongamento superior a 6 kilometros.

Vale a pena impôr ao publico esse onus, facil de calcular? Não pode ser inferior a 2:000\$000 réis por kilometro o rendimento bruto da parte inferior da linha do Sado. O tributo imposto ao publico é pois de 12 contos annuaes, ou 240 contos em capital, a que ha que juntar 8 a 10 minutos mais na duração da viagem. Se para evitar esse encargo ao publico se tomar para distancia de applicação a que corresponde ao traçado de 1907, assumirá o Estado o encargo da exploração de mais 6 kilometros, de cujo rendimento prescinde. Computando essa despesa em 800\$000 réis, será para os 6 kilometros 4:800\$000 réis, correspondente ao capital de 60 contos, e o que se não evita é a maior duração do percurso.

Vale a pena tal economia?

O mais grave, porém, é que esse traçado contornando o esteiro encobre um perigo.

Trazida a construcção de Alcacer até á ponte de Marateca, fora já do esteiro, é quasi irresistivel a tentação de ir para Valdera a pretexto de encurtamento para Lisboa, realisando-se ainda uma economia, como se vê pelo seguinte confronto, tomando agora os pontos extremos Pinhal Novo e Camarinheira:

	Contornando o esteiro	Por Valdera
Extensão a construir	29, ^k 1	25, ^k 7
Custo	388:000\$000 réis	300:000\$000 réis
Percurso até Pinhal Novo	43, ^k 6	31, ^k 4
Percurso até Setubal	29, ^k 1	45, ^k 9

A' economia de 88 contos corresponde um encurtamento tentador de 12 kilometros para Lisboa. Sendo natura que Setubal se não resigne ao alongamento de quasi 27 kilometros, vem a fazer-se as duas ligações, gastando-se mais uns 130 contos, isto é, tanto como pela variante de 1907, para ficar com um bonito sarilho de bifurcações no triangulo Valdera-Marateca-Pinhal Novo, a atestar aos vindouros... que o homem é um animal racional.

Em verdade, esta questão da passagem de Marateca vae entrando pelos dominios do Carnaval. A litteratura do caso enriqueceria já uma bibliotheca, estando a pedir um poeta que eternise o caso, como o do hyssope.

Já alguém o commentou em verso picaresco, aproveitando os trocadilhos facetos e algo bregeiros a que se presta a toponymia dos varios logares do esteiro. Sei o que devo á gravidade da *Gazeta*, apesar das tentações proprias da data do presente numero, para a ellas fugir, não reproduzindo essa satyra.

Mantendo-me pois na imperturbavel seriedade, que tão bem quadra a uma publicação tecnologica, limito-me a formular, ou antes a recordar, as conclusões que desse acervo de projectos, variantes, consultas, informações, representações, despachos e portarias, resultam com evidencia, para mim, ineluctavel.

A linha do Sado deve ser o prolongamento do ramal para servir directamente o porto e a cidade e evitar mais uma bifurcação; deve ser o mais curta possivel, sendo

apenas admissíveis variantes, como as de Grandola e Louzal, que lhe angariam mais tráfego, e não as que apenas obedecem a um propósito de economia, ao qual se sacrificam requisitos essenciaes; havendo um traçado directo a partir de Setubal, technicamente aceitavel, embora um pouco mais caro, deve ser esse o preferido.

A esses requisitos satisfaz plenamente o traçado de 1907 aprovado pelo Governo.

O Conselho superior de obras publicas, ao pronunciar-se a seu favor, renunciou ao traçado contornando o esteiro, pelo qual tanto pugnara.

Logo... arranje-se dinheiro e faça-se a linha como deve ser, sem pruridos mesquinhos de economia.

Não virá a proposito um requerimento a pedir que se julgue a materia sufficientemente discutida?

Não haverá meio de pôr termo ao quebranto que deu na linha do Sado e de esconjurar o enguiço?

J. Fernando de Souza.



A atmosphera do metropolitano de Paris

614.7 + 625.234

De um estudo publicado nos *Annaes dos Engenheiros e Arquitectos italianos* extratamos algumas noções interessantes a proposito das alterações da atmosphera no metropolitano de Paris.

Como se sabe, o metropolitano da capital da França mede 95 kilometros de vias em exploração, restando ainda construir cerca de uns 50 kilometros. O exito deste modo de comunicação, que não altera as perspectivas nem os edificios das cidades de arte é de molde a chamar a attenção dos technicos italianos e por isso se pensa em dotar Roma e Napoles com este meio de viação. Ao que parece, a linda cidade do sul da Italia já tem bastante adeantados os estudos para aquella obra e é uma das que mais a precisa, porque a grande area em que se expande impõe meios de comunicação rapidos, isto a despeito de tudo quanto dizem os italianos da Lombardia e do Piemonte a respeito de *lazzaroni* e outros individuos, que seriam bem pouco recommendaveis, se se fizesse obra pelo que diz a Italia do Norte.

Talvez que a romancista Matilde Sarao, no seu lindo estylo, nos dê, com a construcção do Metropolitano de Napoles, um capitulo de romance tão sentido como algumas passagens do *Peregrino sentimental*, onde um engenheiro tem saudades do velho Napoles de ruas tortuosas, que não encontra, de casas muito velhas, que desapareceram e assim teremos um bom trabalho tecnico no metro e uma bella pagina litteraria na futura obra da romancista illustre.

Mas vejamos o que se apura do estudo que se depara na revista que citamos, deixando de parte as divagações pelo campo da arte.

Como se sabe, nos locaes fechados, o ar sofre alterações na sua composição, já pelo efeito da respiração, da iluminação e do aquecimento, já pelo desenvolvimento de gases e levantamento de poeiras, mas o principal agente de viciação é a respiração humana.

Todos se lembram das victimas de Cawempore, na revolta dos cypaios na India, de que proveio a ruina da companhia das Indias e quantos mais exemplos se não recordariam, se aquelle, pela enormidade de hecatombe que teve, não fizesse, ainda depois de volvido mais de meio século, estremecer de horror ante a ferocidade do homem.

Sabidos os perigos do ar confinado, o laboratorio municipal de hygiene de Montsouris procedeu ao exame do ar do metropolitano e são os resultados dessa analyse que largamente comentam os *Annaes da Sociedade dos Engenheiros e Arquitectos italianos*.

Fisiologicamente o ar atmosferico é proprio para a respiração quando a temperatura, tensão de vapor aquoso e proporção de anhydrido carbonico satisfazem determinadas condições. Foi precisamente sobre estes tres pontos que incidiu a analyse do observatorio de Montsouris.

Temperatura. Embora o organismo humano se adapte a grandes variações de temperatura, nem por isso, quando subitas, deixam ellas de o prejudicar, provocando quasi sempre doencas do aparelho respiratorio.

Nos subterraneos é sempre muito fraca a variação de temperatura e pouco influem nella as que se dão no ar exterior.

Com efeito, pelas experiencias executadas no metropolitano de Paris, verificou-se que oscila ali a temperatura entre 16 e 23 centigrados.

Em locaes pouco afastados de sitios proximos do ar livre, observaram-se 18 centigrados, ao passo que o ar exterior ficava a 21,°3 e noutro dia a 18,°2, quando a temperatura exterior era de 5 centigrados.

Concluiu portanto o laboratorio de Montsouris que, se não havia a receiar grandes variações de temperatura, esta mesma constancia era impeditiva da renovação do ar.

Vapor de agua. Contem sempre o ar uma certa quantidade de agua debaixo da fórma de vapor e a capacidade que tem de encerrar maior ou menor quantidade della depende da sua temperatura mais ou menos elevada. Por cada grau de temperatura ha porem um limite da quantidade de vapor aquoso que o ar póde conter e, excedida ella, manifesta-se sob a fórma de orvalho. A esse limite, raro atingido pela atmosphera, dá-se o nome de *grau de saturação*. É geralmente muito baixa a quantidade de vapor de agua normalmente contida na atmosphera e por isso é que a respiração se effectua regularmente, ao passo que um excesso a faz diminuir e uma deficiencia a accelera, sempre com prejuizo do organismo.

A maxima pressão e o maximo grau de tensão que, segundo as diversas temperaturas, exerce o vapor de agua, mede-se em milimetros da columna barometrica, pondo-lhe em correspondencia a temperatura media: a pressão de 13,°53 a 16°, de 17,°39 a 20° e de 20,°88 a 23°.

Ora, nas observações feitas no Metropolitano de Paris, verificaram-se em media pressões de 10 a 19^{mm} e por vezes de 20^{mm}, valores bastante elevados e que explicam a impressão desagradavel que se experimenta ao entrar em qualquer subterraneo. Deve-se esse excesso de tensão ao maior grau de humidade adquirido pela atmosphera em resultado da respiração humana e que se não pode eliminar com a renovação do ar.

Anhydrido carbonico. Determinou Pettenkofer que o ar livre encerra normalmente 3 a 4 decimos por milhar de anhydrido carbonico e que nas grandes cidades pode atingir 4 a 5 decimos por milhar. Uma permilhagem um tanto maior do gaz não é absolutamente nociva para o homem, mas é certo que não pode ser-lhe proveitosa por ser irrespiravel aquele gaz e prejudicial consequentemente ao organismo humano. Nessas circunstancias a hygiene industrial admite que deve considerar-se insalubre o ar que ultrapassa um por milhar em anhydrido carbonico.

Nos subterraneos as variações da proporção de anhydrido carbonico estão em relação directa com a affluencia das pessoas e a frequencia das linhas e observou-se que ao abrirem-se novas linhas á exploração, muito rapidamente se effectua a corrupção do ar.

Desta maneira, no tunel Oberkampf-Richard Lenoir inaugurado em 20 de dezembro de 1906, a quantidade de anhydrido carbonico que no dia 15 era de 0,43 por milhar passou a 0,51 por mil em 21; a 0,66 em 24 e a 0,77 em 7 de janeiro de 1907, durante o dia, a despeito do arejamento nocturno, que, em todas as noites, fazia descer a proporção a cerca de 0,38 por milhar, valor muito aproximado do da atmosphera exterior.

No verão, o numero dos viajantes diminue e por isso a permilhagem de anhydrido carbonico tambem é menor nos subterraneos. Por exemplo, no troço do metropolitano Champs-Elysées Marboeuf, em 1904, acharam-se 0,95 por milhar de anhydrido carbonico em maio; 0,58 por milhar em agosto e 1,22 em outubro. Na secção Concorde-Champs-Elysées em 26 de dezembro de 1906 observaram-se 1,39 por milhar, ao passo que a média do segundo trimestre foi de 0,88 e a do quarto 1,26. Esta elevada permilhagem deve-se á affluencia de viajantes ás estações dos Campos Elyseos, por causa da exposição automobilista no Grand-Palais.

A abertura de novas linhas, augmentando a intensidade da circulação, tem egualmente como resultado o augmento da quantidade de anhydrido carbonico no ar dos tuneis.

Com effeito, nas proximidades da estação de Villiers acharam-se antes e depois da abertura da linha Villiers-Gambetta, aberta á exploração em 19 de outubro de 1904, as proporções seguintes:

Villiers Monceau em 1903 (antes)	0,50
em 1904 (antes)	0,55
em 1905 (depois)	1,05
Monceau-Courcelles em 1903 (antes)	0,74
em 1904 (antes)	0,75
em 1905 (depois)	1,15

Nas carruagens, a composição do ar é sempre mais viciada do que nos tuneis, porque nella influem a composição do ar das galerias, o numero de viajantes e o systema de ventilação dos carros que ou é lateral ou duplo, isto é, pelos lados e pelo tecto da carruagem.

Em quadros muito interessantes, mas que não podem caber aqui, vê-se que ao passo que a permilhagem de anhydrido carbonico no tunel passa de 0,31 a 1,11 quando o numero de passageiros sóbe de 30 a 44, nas carruagens o crescimento da permilhagem representa-se do modo seguinte:

30 passageiros	0,40 d'anhydrido carbonico
36 "	0,41
43 "	0,66
44 "	1,32

Considerando a ventilação, acham-se os valores seguintes para os carros lateralmente ventilados.

para 28 passageiros..	0,81 d'anhydrido carbonico
" 39 " ..	1,28
" 44 " ..	1,32

e nos carros de dupla ventilação

para 38 passageiros	0,60
" 39 "	0,98
" 44 "	1,19

Como todas estas experiencias se fizeram nas mesmas condições e os quadros a que se alludiu encerram ainda os valores das temperaturas e tensões de vapor de agua, succede que ainda mais interessantes deducções se podem tirar dos estudos effectuados pelo observatorio de Montsouris.

O que se nota incontroversamente, é a vantagem da dupla ventilação por isso que

$$\frac{1,19}{53} = 0,02245$$

ao passo que nos carros de simples ventilação

$$\frac{1,32}{44} = 0,03$$

E para os demais casos, teriamos sempre maior capitação de anhydrido carbonico por carros de ventilação lateral.

Como conclusão, procurou-se melhorar o systema de ventilação dos tuneis do metropolitano durante o dia, a fim de atenuar a proporção de anhydrido carbonico devido á affluencia de passageiros.

De noite, como o accesso ás estações fica apenas vedado por cancelas, é bastante a ventilação natural para purificar o ar, mas de dia, logo uma hora depois de principiar a exploração, estão annullados os beneficos effeitos da ventilação nocturna.

As intensas correntes de ar que se observam na entrada e sahida das estações não bastam para beneficiar a atmosphera, por isso que os deslocamentos do ar mal influem alem da entrada nas estações.

As linhas alternativamente ao ar livre e em tunel, especialmente quando estes são curtos e de ampla boca, acham-se em boas condições para estabelecer uma corrente de ar continua, que torna satisfatoria a composição chimica da atmosphera. Com effeito, nos troços em galeria de linha de Anvers-Nations observaram-se variações de anhydrido carbonico de 0,52 a 0,78 por milhar ou em média menos de 0,60 e na linha de Trocadero-Nations de 0,35 a 0,60 ou em média 0,45 por milhar.

Já o mesmo se não dá nas galerias extensas, por exemplo Maillint-Vocennes, Villiers-Gambetta, Clignancourt-Porte d'Orléans, onde era excepcional a percentagem de anhydrido carbonico antes de se tomarem precauções para a renovação do ar.

Dois systemas se empregaram para ventilar estas extensas galerias: a correspondencia directa com o ar atmosferico e os ventiladores, que não deram bons resultados. Quando são muito grandes, produzem junto dos locais onde se instalam correntes de ar intoleraveis e não o renovam em toda a extensão do subterraneo.

A ventilação natural é todavia irregularissima e mal sacode o anhydrido carbonico que, por mais pesado, se distribue nos logares baixos da linha. No entanto, com ella se tem conseguido fazer descer a permilhagem do anhydrido carbonico de 1,09 a 0,60; de 1,40 a 0,67; de 1,16 a 0,77; de 0,73 a 0,59 e de 0,68 a 0,58 por milhar em alguns troços do metropolitano. Por isso se multiplicam as bocas de arejamento e outras se projectam.

O que é mais singular é que, ao seguir esta estrada nota, mais de um leitor se recordou por certo da discussão nas camaras francezas a proposito do primeiro caminho de ferro que se construiu em França. Se bem me recordo, Arago e outros sabios alludiram á viciação da atmosphera dos tuneis e quantos de nós não sorrimos ao lermos isto, ante os receios do sabio astrónomo: Tres quartos de seculo volvidos, se vê que tinha razão até com comboios movidos a electricidade, cujo invento aquelle grande espirito não podia sequer prever.

Mello de Mattos.

Alto Minho

Ainda a respeito das duvidas que se suscitaram no parlamento sobre a approvação das modificações da construção desta linha, os seus concessionarios fizeram distribuir pelos srs. deputados e senadores uma exposição que nos parece digna de transcrição, por provar a perfeita correcção dos signatarios.

Segue a exposição.

Senhores Deputados e Senadores:

Acha-se pendente de solução parlamentar desde 1908 a modificação na directriz da linha do Valle do Lima.

Que essa modificação se impunha por ser de reconhecida conveniencia economica e publica, disse-o o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, por votação unanime, no

seu lucido parecer com data de 2 de Maio de 1908, confirmado agora pelo não menos lucido parecer da Comissão do Fomento referente ao projecto de lei que vae ser discutido.

Que as compensações por nós offerecidas ao Estado em nada eram inferiores ás modificações pedidas, também agora o diz com toda a lucidez o referido relatório da Comissão do Fomento.

Muitos outros factos resultam desse minucioso documento, demonstrando a evidencia a justiça e honestidade de todas as nossas pretensões.

Não falta quem, desconhecendo o assunto, julgue que por serem ellas antinómicas com o interesse de Estado já vem da monarchia sem solução. E ha até quem comente com ignara estranheza o facto de nós querermos fazer uma emissão de obrigações em condições diversas das que o código commercial indica. O que muita gente ignora é que todas as companhias de caminho de ferro em Portugal, como quasi todas as companhias estrangeiras, teem capital obrigações muito superior ao capital accções.

E' por isso que apesar do nosso código commercial só permitir emissões de obrigações igual ao capital accções ha actualmente no paiz, só em companhias de caminhos de ferro, as seguintes emissões:

Em obrigações.....	107:553 contos
Em accções.....	9:533 "

Estes algarismos mostram que a nenhuma das Empresas de Caminhos de ferro do paiz foram até hoje applicados, neste ponto, os preceitos do nosso código commercial, por se ter reconhecido que o criterio a que obedece o dito código não pôde ter para ellas cabimento.

Vamos, porem, ao ponto capital da nossa exposição.

E' convicção nossa que o Estado, que de tantos capitales carece para construir as linhas complementares das que explora, não pode prescindir da cooperação da iniciativa particular, mormente quando a obtem nas condições mais vantajosas. Os trez mil contos que é preciso gastar nas linhas do Alto Minho apenas custam ao Estado uma garantia maxima de trez por cento, que não se tornará provavelmente effectiva e que será sobejamente compensada pelo augmento de receitas da linha do Minho, pelo rendimento dos impostos sobre o trafego das novas linhas e pela valorisação da zona servida.

Consegue ainda o Estado a construcção, sem encargos, dos 8 kilometros excedentes á extensão garantida e mais 18 kilometros da linha de Mindello a Louzado; o alargamento da linha da Povoia e a unificação da exploração de todas as de via reduzida do Minho; a supressão do troço commum entre Trofa e Louzado, que tanto embarça a exploração da linha do Minho; a fixação de praso de concessões, cuja duração é ao presente indefinida.

Temos, pois, por nós o interesse publico. Temos ainda os precedentes de casa e de fóra, tão judiciosos, da modificação dos contractos, accordada entre o Estado e as empresas concessionarias, sempre que nisso haja vantagem.

Serhores Deputados e Senadores:

Honestamente e á luz do dia temos trabalhado para honrar o nosso compromisso. Sentimo-nos, pois, superiores a suspeições.

Se alguém na Camara se deixa por ellas avassalar poderá propor o seguinte alvitte, que lhes tira qualquer pretexto e que não duvidamos em acceitar, se assim nos for exigido.

1.º— Votar a parte da base 2.ª referente á fusão das linhas do Porto á Povoia com Guimarães, ligando estas linhas por um ramal entre Louzado e Mindello, conforme já foi acceite em principio por despacho ministerial de 22 de Julho de 1909, pois decerto, neste ponto, não haverá divergencias sobre as vantagens que existem para o Estado.

2.º— Retirar provisoriamente desta fusão as trez linhas da concessão referentes ao Alto Minho, abrindo o Governo, para essas, novo concurso com todas as modificações por nós pedidas, e no caso de haver quem as tome em melhores condições, fazendo a adjudicação com o simples encargo, que reputamos de toda a justiça, de nos ser entregue o nosso deposito de 50 contos e pagos os materiaes existentes, expropriações e os estudos feitos e approvados, pelo seu valor real, devidamente documentado.

3.º— Não aparecendo, porém, em concurso quem queira tomar as trez linhas da concessão do Alto Minho em condições mais vantajosas, obrigamo-nos a retomar o negocio nas condições do actual projecto de lei, continuando neste caso o deposito de 50 contos a garantir exclusivamente a construcção destas trez linhas.

Desta forma, julgamos por nossa parte offerecer á Camara a mais completa liberdade para poder resolver o assunto, liberta dos nossos direitos, assim como de suspeições ou duvidas, sem o menor risco para o Estado, nem o menor prejuizo para os povos da região.

Lisboa, 22 de Janeiro de 1912.

Os concessionarios

Canha & Formigal.

Barreiro a Cacilhas

Vão proseguindo os trabalhos da construcção da ponte de Coia, cujos pilares teem tido que descer a consideravel profundidade por causa da espessa camada de lodo atravessado. A superficie da sua base fôra calculada para reduzir a pressão por centimetro quadrado á cifra compativel com a natureza do terreno, mas, por precaução levada ao extremo, profundaram-se as fundações até encontrar terreno mais firme.

Quanto á ponte do Seixal, para cuja conclusão faltava apenas a collocação de algumas vigas sobre os pilares, aguarda ainda a solução imposta pelo caciquismo local e que vae custar o melhor de 60 contos. A demolição de um pilar e a construcção de outro ao meio do intervallo que separa os dois visinhos de aquelle, deixando aberturas de 25 metros livres de cada lado, a collocação de um tramo girante duplo sobre o novo pilar, a construcção de uma estacada normal ao vão da ponte para apoio desse tramo, quando estiver aberto: eis os trabalhos a fazer.

Essa estacada constituirá sério embaraço á navegação quando os barcos tomem direcção obliqua ao eixo da ponte.

Não lhes será mais facil a passagem de que o era com o tramo unico de alcapão de 12 metros, mas ficam attendidas as reivindicações seixalenses, mesmo quando vão além do que o senso pratico aconselhava.

Com o que custa a aventesma girante, que continuamos a supôr desnecessaria, sem quebra de respeito pela competencia e imparcialidade dos peritos que a receitaram, far-se-ia toda a infrastructura até proximo da praia do Alfeite.

Pena é que não se executem desde já as terraplanagens e empedrados entre as duas pontes, de modo que se concluíssem simultaneamente com estas.

Que malfadada obra! Se tem sido executada em 1907 ou ao menos em 1910, quando para isso houve ensejo, estaria agora concluido ou pelo menos muito adiantado, o prolongamento até Cacilhas. E, trazida ali a grande velocidade, a logica impôr-se-ia afim de se dar a preferencia a Cacilhas para obras dispendiosas que o incremento do trafego de pequena velocidade exigisse e que melhor seria fazel-as subordinadas a um plano racional de conjuncto, que enxertal-as naquelle acervo de aleijões, que se chama o Barreiro.

A questão do embarque de minerios tem uma actualidade incontestavel.

A exploração das minas de ferro e de pyrites do Alemtejo demandam algo mais que a ponte-caes do Barreiro, utilissimo instrumento de trabalho, incapaz porem de dar vazão a todo o trafego de minerios e de carvão e insusceptivel de ampliação que para isso a habilite.

Hão de se ir gastar alguns centos de contos no Barreiro, trazendo mais uma complicação ás manobras onerosissimas que ali se effectuam?

Não seria mais bem gasto esse dinheiro em Cacilhas? Infelizmente, não se prevê o acabamento do troço, mercê das difficuldades financeiras, que não deixaram vingar o emprestimo de 2.400 contos. Em menor grau essas difficuldades hão de surgir, se se pensar em alargamento dispendioso do Barreiro, obra aliás de lenta realisação.

Nesses termos, a solução mais pronta, que não exclue a obra de Cacilhas para a pequena velocidade, parece-nos encontrar-se nas melhorias de serviço que augmentem a vasão da ponte.

E' isso porem um palliativo, a que se deveria alliar o aproveitamento do porto de Setubal.

Graças á natureza do fundo, uma ponte-caes ali não é obra sobremodo dispendiosa, embora seja um pouco extensa. O embarque de parte dos minerios em Setubal daria consideravel desafogo á estação do Barreiro.

Outra obra por cuja realisação se devia insistir, juntamente com a conclusão da de Cacilhas, é a construção da linha de Cezimbra, cujo projecto está elaborado. Que bem dispendidos 500 contos e como a economia da região se transformaria! Foi aqui demonstrado que o rendimento seria superior ao encargo.

Para obras destas o essencial é haver iniciativa, como a houve para o ramal de Aldegallega com tão bom resultado.



Vinte annos de vida ferroviaria

O intelligente e activo publicista catalão sr. D. Luiz Zurdo Olivares, auctor de muitos e importantes trabalhos sobre caminhos de ferro, de alguns dos quaes nos temos aqui occupado, acaba de publicar mais um livro a que deu o nome que nos serve de epigraphe.

Machinista desde a sua infancia, na Companhia do Norte de Espanha, o sr. Zurdo Olivares é tambem um intellectual de extraordinaria pujança e um revoltado.

Propagandista das doutrinas socialistas, tomando parte preponderante nos movimentos de que a Catalunha se tem tornado tão notavel centro, elle tem por isso soffrido prisões e até o desterro.

Dedicando-se ao serviço ferroviario cursou tambem a Universidade e aproveitou-lhe o estudo, pois se tornou um tecnico de valor no ramo em que já era um pratico experimentado e um escriptor notabilissimo.

Como o titulo o indica, o livro — um bello volume de 1024 paginas — é a historia da vida do auctor.

Mas não se limita apenas aos 20 annos em que andou sobre machinas, pois abrange ainda 16 annos depois de ter deixado o serviço.

Essa historia porem é movimentadissima, cheia de imprevistos, de casos terriveis, de accidentes horrorosos, em que o auctor umas vezes foi personagem de destaque outras simples espectador.

Desde o relato da inauguração da primeira linha ferrea espanhola em 1848, — a linha de Barcelona a Mataró, é um nunca acabar de episodios tragicos, tantos e tão variados que chega a parecer que uma má estrella perseguia o sr. Olivares, pois certamente será difficil encontrar outro machinista que assistisse a tamanha serie de catastrophes. Ha de tudo: descarrilamentos, explosões, incendios, choques tremendos e scenas pavorosas, como a da sua luta com um camarada ebrio, sobre uma locomotiva a todo o vapor, tudo com grande copia de promenores e de documentação.

Mas não se limita apenas a estas descripções o trabalho do notavel publicista, pois nos dá tambem um interessante estudo sobre locomotivas, illustrado com uma serie de gravuras representando desde a primeira machina que circulou em Espanha até ás grandes locomotivas modernas. Descreve tambem os movimentos politicos da sua patria para a transformação do regimen existente, a sua prisão, os seus soffrimentos no desterro; a organização das associações de ferroviarios, caixas de soccorros, seguros de vida etc., para que trabalhou com dedicação extrema.

Finalmente, na ultima parte do seu trabalho, conta-nos as suas cancelas como delegado em varios Congressos ferroviarios, falla de mechanica geral e das modernas locomotivas Coupond, transcreve numerosos artigos que publicou na imprensa, tratando de assuntos technicos e sociaes etc.

Por esta simples enumeração se vê a importancia do trabalho de sr. Luiz Zurdo Olivares, obra que versa tão variados assuntos e de tamanha vastidão que se nos torna impossivel, no pouco espaço de que dispomos, dar della uma noticia completa.

Ao auctor agradecemos a amabilidade da offerta de um exemplar.

A conservação das travessas de caminho de ferro

Segundo uma estatistica que temos presente, a extensão total das linhas ferreas era, em Janeiro de 1911, de 1.006.748 kilometros dos quaes 329.691 na Europa, o que representa uma cifra de 1.308.772.000 travessas em serviço. Ainda segundo a mesma estatistica, o augmento annual pela construção de novas linhas é em media de 10.000 kilometros, em que se empregam 13.000.000 de travessas.

Por estes numeros se vê quanto é importante o estudo da conservação das travessas, e se calculam os esforços que, engenheiros e industriaes, terão feito para obter uma substancia que, reunindo as condições requeridas, fosse ao mesmo tempo pouco susceptivel de se deteriorar.

Como a madeira, o material quasi exclusivamente empregado nellas, se estraga, não só pela acção do tempo mas tambem devido aos insectos que abundam em certos climas, procurou-se substitui-la pelo ferro, que á primeira vista parecia offerecer apreciaveis vantagens.

A pratica veio, porem, demonstrar que se estava em erro quando se pensou em pôr de parte as travessas de madeira, e o ferro, hoje, quasi se emprega exclusivamente nos climas muito quentes onde ainda não se encontrou meio de evitar a rapida destruição daquellas.

A Allemanha, que nalgumas das suas linhas ainda utiliza travessas de ferro, vae tratando de as substituir, pois não só lhe custam 80 % mais caras, como não offerecem a elasticidade precisa, e tornam os trabalhos de construção e conservação das linhas mais dispendioso. Tambem se tentou o emprego do cimento armado, mas os resultados foram pouco satisfatorios, e as travessas de madeira continuam a ser preferidas, tanto nos climas frios como nos temperados.

O unico inconveniente que tinham, — a difficuldade da sua conservação — desapareceu por completo desde que se generalizou o uso do *Aczol*, que resolve inteiramente o problema, tornando a madeira extraordinariamente resistente, ininflamavel, má conductora da electricidade e impedindo a sua destruição pelos insectos. E, para que em tudo leve vantagem ás substancias congeneres, o baixo preço do *Aczol* ainda mais vantajoso torna o seu emprego.

O valor antiseptico deste producto consiste não só na reunião dos principios activos das differentes substancias até agora empregados para a conservação das madeiras, mas ainda numa dosagem calculada dos mesmos de forma a obter o maior grau de efficacia. Mais ainda: a duração e o poder antiseptico de cada um destes augmenta consideravelmente pelas reacções chimicas produzidas pela sua junção, que fazem com que as diversas substancias se fixem totalmente á madeira, tornando-se insolúveis, e impedindo a sua volatilização mesmo sob a acção de temperaturas elevadissimas.

Os derivados do alcatrão, posto que ricos em elementos antisepticos, não offerecem a efficacia do *Aczol* porque a maior parte dos seus principios activos são mal dosados, ficam no estado livre e soluvel e não teem, na sua maioria, a propriedade de se combinarem com a parte vegetal.

Alem disso o *Aczol* dissolve a cellulose da madeira que, secando, se solidifica e solda as fibras entre si, o que, tornando-a muito mais resistente, impede a destruição prematura das travessas produzida pela compressão continua sob os rails e pelos esforços causados pela passagem dos comboios pesados e rapidos.

As suas propriedades como antiseptico são tambem notaveis, como já dissemos, e muito superiores ás dos saes metallicos até agora empregados que, embora toxicos,

desaparecem rapidamente. Os tóxicos contidos no *Aczol* são absorvidos pela madeira até uma certa profundidade, de forma que insecto algum a poderá atacar.

Não menos apreciável é a sua qualidade de ininflamável pois que, ao passo que o alcatrão e seus derivados podem tornar-se perigosos, não sendo raro darem origem a destruição, por incendio, das officinas de impregnação, o *Aczol* não só não tem este defeito, como ainda diminue a inflamabilidade natural da madeira.

O unico producto que pela sua efficacia se aproxima do *Aczol*, de forma a poder comparar-se-lhe, é a creosota.

Não pode porém competir com elle, porque o seu custo elevado, sobretudo nos paizes que, por não a produzirem, são forçados a importa-la, em especial na Africa e na America do Sul onde fica por um preço exorbitante, tornam essa competencia impossivel.

Mesmo os paizes que tenham que importar o *Aczol* o pagam pelo preço dos paizes productores.

Tem pois este producto sobre todos os outros destinados á conservação das madeiras, não só a vantagem de efficacia muito maior, mas também a de preços mais vantajosos, razão porque já hoje está generalizado o seu emprego.



L. de Mendonça e Costa

No rapido de Madrid partiu no dia 3 do corrente para Marselha onde embarcou no «Wilis» da Rotterdamsche Lloyd, com destino ao Egypto, o nosso querido director, que, com o fim especial de proporcionar aos leitores da «Gazeta» descripções interessantes dos velhos paizes onde ha tantos seculos viveu uma civilização que ainda hoje nos assombra pelas suas maravilhas, vae visitar não só o Egypto, mas o Alto Egypto a Palestina e a Syria.

Tendo viajado por quasi todo o mundo, desde a Europa á Australia, á China e ao Japão e quasi até ao Polo Norte, as suas *Notas de viagem*, feitas sempre com escrupulosa exactidão, descrevendo os logares que visitou e os costumes dos povos por uma forma simples e despretenciosa mas que revela um fino espirito de observação, não lhe faltando um commentario apropriado e um dito espirituoso a sublinhar cada incidente, despertam sempre altamente o interesse dos leitores. Depois, o nosso director não se limita a percorrer os itinerarios de ordinario seguidos pelos viajantes, antes procura de preferencia outros que possam dar o imprevisto, o que augmenta o valor das suas descripções e justifica a impaciencia com que ellas agora são esperadas.

Sentindo a sua ausencia que temporariamente nos priva do convívio de um bom amigo, aqui lhe expressamos os nossos sinceros votos para que a sua viagem decorra sem incidentes desagradaveis.



UMA OBRA GRANDIOSA

Segundo dizem os jornaes de Stockolmo, o engenheiro Nistaard entregou ao parlamento do seu paiz um projecto de ligação da Suecia com a Dinamarca por meio de um tunel submarino, cujo estudo lhe custou varios annos de aturado labor.

Iniciou os seus trabalhos para a hypothese da construção ser feita entre Elsenor e Helsinborg, mas, reconhecendo as difficuldades que resultariam da grande profundidade do estreito nesse sitio, pensou então em ligar Copenhague á ilha de Amager por uma ponte gigantesca e começar nesta ilha o tunel submarino em direcção á ilha de Shalthom e de ahí até Malmoe, e é deste ultimo plano que trata o projecto agora apresentado. Como na direcção Copenhague-Amager-Shalthom o estreito de Sund não tem mais que 10 metros de profundidade, julga aquelle engenheiro perfeitamente exequivel o seu projecto.

AUTOMOBILISMO

Inglaterra

Segundo uma estatistica recente, existem em Londres, ao serviço do publico, 6.899 automoveis de praça e mil de empresas particulares.

Se os respectivos chauffeurs tivessem a impericia dos que ás vezes vemos nas ruas de Lisboa, e o povo inglez o nosso feitiço de *pasmados*, era caso para dar sentimentos á cidade do Tamisa...

Estados Unidos

Durante os mezes de Janeiro a Setembro de 1911 importou este paiz 540 automoveis de fabricação estrangeira, n'um valor approximadamente de 1:500:000:000 rs., sendo 227 de fabricação franceza, 113 de allemã, 105 de ingleza e 95 de italiana. O numero de vehiculos identicos exportados pelos Estados Unidos, no mesmo periodo de 1911, eleva-se a 11.244 representando approximadamente 12:000:000\$000 réis na nossa moeda.

O principal cliente desta importante industria é o Canadá, que lhe adquiriu 4.017, e a seguir a Inglaterra onde a importação de automoveis de fabrico americano attingiu a cifra de 2.560 vehiculos.


Por estes simples numeros se vê o altissimo grau de prosperidade da industria automobilista norte americana.




TRACÇÃO ELECTRICA

Portugal

A Companhia Carris de ferro do Porto pediu auctorisação para construir dois lanços de linha de tracção electrica, destinados a ligar os dois taboleiros da ponte D. Luiz I com a rede existente.

 Pela repartição competente foram julgadas em condições de serem abertas á exploração a Estação Central Hidro-Electrica da Empresa Hidro-Electrica de Coura e a linha do transporte de energia electrica a alta tensão, entre a mesma estação e Caminha.


 Proseguem com actividade os trabalhos preliminares para a installação da linha entre Lamego e Regua, devendo em breve abrir-se concurso para a adjudicação do exclusivo de tracção electrica entre aquellas duas povoações.


Russia


Segundo o *Messenger* de S. Petersburgo, o Ministro imperial das Finanças e Communicações apresentou ao Conselho de Ministros uma proposta para a formação de uma Sociedade para a construção e exploração de um caminho de ferro electrico de Moscou a Podolsk, com a extensão de 60 kilometros.

Brazil

A Companhia, *Força e Luz de Guaratinguetá*, S. Paulo, vai construir uma linha de tremvias electricos ligando a estação de Aparecida ao santuario do mesmo nome, e propõe-se mais tarde ligar, pelo mesmo systema de viação, Aparecida com Guaratinguetá.

 Em Lavras, Estado de Minas Geraes, foi inaugurada uma linha de tremvias electricos ligando a Estrada de Ferro Oeste de Minas com a linha Sul-Mineira.

 Vai ser electrificado o troço da linha de tremvias entre Villa Marianna e o Bosque da Saude, no Estado de S. Paulo.

 Foi pedida auctorisação para a construção de uma linha de tremvias electricos entre a cidade de Montemor e Campinas (S. Paulo).

VIAGENS E TRANSPORTES

Interrupção nas linhas ferreas

Os ultimos temporaes que violentamente açoitaram o nosso Paiz causando prejuizos que se podem dizer incalculaveis, occasionaram interrupções do serviço dos comboios em diferentes linhas ferreas, transtornando por completo a circulação normal dos comboios.

Nalguns pontos já o serviço se regularizou, como se vê de varios avisos que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes tem publicado, e isso, graças aos esforços empregados pelo pessoal de todas as categorias que, trabalhando afanosamente, conseguiu em poucos dias fazer reparações importantissimas e dificeis.

Assim é que já se acha restabelecido o serviço na linha de Leste que esteve interceptado em Villa Franca, em Santarem e ainda em outros pontos que foram invadidos pelas cheias, e que forçaram a Companhia a effectuar todo o serviço entre Lisboa e o Norte do Paiz pela linha do Oeste, pela ligação de comboios em Alfarellos.

Da forma como foi dirigido e executado esse serviço de uma intensidade nada vulgar entre nós, não ha a fazer senão os maiores elogios.

Continua interrompida e certamente estará ainda por bastante tempo, a linha de Vendas Novas entre Setil e Muge.

Esta interrupção que é como que a *reprise* das dos annos anteriores no mesmo ponto, já devia estar prevista, e a não se fazer uma obra mais importante do que a feita ha dois annos, quando da cheia do Tejo, repetir-se-ha sempre que se dêem temporaes como os deste anno.

Estamos certos que a Companhia procurará agora remediar o mal de vez; a experiencia tem sido bastante dura para que, conhecido, como sabemos que é, o meio de evitar o desastre, se não evite. Está nisso talvez ainda mais o seu proprio interesse do que o do publico.

Em virtude dessa interrupção o serviço de comboios na linha de Vendas Novas está limitado ás estações entre Muge e Vendas Novas, e o serviço de e para as outras linhas da Companhia bem como as relações com as linhas do Sul e Sueste está sendo todo feito por via Barreiro, sendo as remessas de ou para as estações da Companhia Portugueza transmittidas em Lisboa na estação do Sul e Sueste de Lisboa-Jardim.

Nesta estação, que dispõe de um magnifico caes para carga e descarga de mercadorias, está-se fazendo um serviço intensissimo com toda a possivel regularidade.

Segundo o Aviso publicado pela Companhia as taxas de transporte são reguladas pela seguinte forma:

Passageiros—Entre as estações da linha de Vendas Novas pelas tarifas geral ou especiaes applicaveis sem alteração;

Entre as estações de outras linhas e as das de Vendas Novas e do Sul e Sueste, quando a via Barreiro seja excepcional, pelos preços da tarifa geral ou das tarifas especiaes de base kilometrica pela somma das distancias de applicação em cada linha a percorrer.

Mercadorias em grande e pequena velocidade, que tenham de transitar na linha de Vendas Novas: Das estações comprehendidas entre Muge e Vendas Novas, ambas inclusivé, entre si e entre as de Muge e Vidigal, para qualquer das estações das linhas do Sul e Sueste, serão taxadas pelas tarifas geraes e especiaes correspondentes sem alteração alguma;

Das estações comprehendidas entre Muge e Vidigal para quaesquer estações das linhas da Companhia e além, ou vice-versa, serão taxadas desde ou até Lisboa-Caes dos Soldados pelas tarifas correspondentes á via Barreiro, (transporte do caminho de ferro e fluvial), e no percurso restante

das linhas da Companhia e além, pelos preços correspondentes ao trajecto a percorrer, excepto nos casos em que haja nas tarifas preços especiaes directos de estação a estação e que as remessas procedam das estações comprehendidas entre Lisboa e Sacavem, entre Alcantara-Terra e Bemfica e entre Caes do Sodré e Cascaes para Alfarellos ou qualquer destino ao norte desta estação ou vice-versa, pois nestes casos serão mantidos os preços especiaes directos, sem alteração pela mudança da via.

Entre as linhas do Sul e Sueste e as da Companhia faz-se todo o serviço mas, como dissemos, só pela via Barreiro.

As tarifas são as que correspondem áquella via, sendo tambem applicaveis enquanto durar a interrupção, não obstante a mudança da via, as tarifas especiaes P. n.º 9 e 11 de pequena velocidade, sem outra alteração de preços além do acrescimo do que corresponda pelo transporte fluvial, uso de caes, e transporte na linha do Terreiro do Trigo, mas sem a cobrança das taxas de camionagem em Lisboa, estabelecidas no serviço combinado.

Não se acceitam enquanto durar a interrupção das linhas de Vendas Novas e Sul e Sueste para as da Companhia e mais além ou vice-versa, remessas de animaes vivos, dinheiro e valores, generos subjeitos a deterioração e transportes funebres.

Todas as remessas nas estações da Companhia são acceites com reserva pelos prazos de transporte.

Tambem a linha de Vizeu esteve interrompida, e a do Sul entre S. Marcos e Messines, achando-se já restabelecidas, sendo de esperar que á hora em que a *Gazeta* seja distribuida aos nossos assignantes já se ache normalisado por completo o serviço em todas as linhas com excepção da de Vendas Novas.

Tarifas internacionais 304, 305 e 308

Entraram em vigor no dia 10 do corrente as novas tarifas internacionais n.ºs 304 e 305, que substituem as que sob o mesmo numero vigoravam anteriormente e a n.º 308 para o transporte de lãs procedentes de França para Portugal, a que nos referimos no nosso ultimo numero e que distribuimos aos nossos leitores com o presente.

Estas tarifas que, como era de esperar, tiveram a melhor aceitação do publico, vão ter um grande aproveitamento, contribuindo assim para o desenvolvimento do denominado trafego P. H. F. que dia a dia augmenta, graças aos bons esforços das companhias interessadas, especialmente da Companhia Portugueza.

Ampliação de tarifa

Segundo um Aviso que a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de publicar, a partir do dia 20 do corrente é ampliada ás estações de Albufeira, Fuzeta e Tavira, que servem os portos dos mesmos nomes, a tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade combinada com a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes e os Caminhos de ferro do Minho e Douro, para o transporte de varias mercadorias de varias estações do Sul e Sueste para a de Vianna do Castello, na linha do Minho.

Os preços das novas procedencias são os seguintes:

	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie
Albufeira...	4\$780	4\$100	3\$410	2\$730
Fuzeta.....	5\$140	4\$400	3\$670	2\$940
Tavira.....	5\$220	4\$480	3\$730	2\$990

Esta ampliação da tarifa 101 é de grande alcance para o desenvolvimento commercial entre o Sul e o Norte do Paiz.



II

De Lisboa a Marselha. — O serviço directo Lisboa-Barcelona. — À beira do Mediterraneo. — Certe. — Carros electricos que não andam de noite. — Um hotel recommendavel. — O porto de Marselha.

Depois do orçamento dos gastos ha, na preparação de uma viagem, que cuidar do orçamento do tempo; do programma do que se pretende ver distribuido pelo tempo de que dispomos, ou de que precisamos para ver o que ha de notavel nos pontos que tencionamos visitar.

Ora, neste sentido, tratando-se de uma excursão ao Egypto, a Palestina é um complemento indispensavel, salvo para aquelles que, ou muito apressados ou indifferentes, se contentam em ver o Cairo e as pyramides e voltam dali a estender as pernas pelos *boulevards* de Paris, só para terem o prazer de dizerem que já estiveram no Egypto.

Quantos conhecemos nós que affirmam que percorreram toda a America, tendo ido de Nova-York a S. Francisco; outros que foram ao extremo do mundo, tendo ido até o Cabo Norte, ver o sol da meia noite.

Mas não divaguemos, que temos que nos occupar da excursão encetada e que vae ainda no seu principio.

Como dissemos, escolhemos, como mais commoda, a vinda, por terra, a Marselha onde o Wilis, vapor da Companhia Hollandeza nos espera para nos levar ás praias africanas, seguindo a sua derrota para a India—se os italianos derem licença que elle, e os demais, passem o Mar Vermelho, visto estarem agora bloqueando Hodeidah, evidentemente com o fim de distrahirer para ahi as forças turcas e impedir que, por este lado, o infeliz paiz oriental envie reforços ao Tripoli.

Quizemos assim experimentar o serviço directo Lisboa Barcelona e podemos testemunhar que elle é excellente.

Proximo de Talavera, na linha de Madrid, o conductor do nosso trem vem informar-se de quaes os passageiros que pretendem seguir no expresso de Madrid a Barcelona; e, quando se chega a Madrid tem-se, portanto, a certeza de ter logar reservado.

Ha, pois, só que atravessar o patim da estação, que do outro lado está o expresso, com bom material de corredor, bem aquecido neste tempo e uma carruagem-restaurante, onde temos, ao meio dia, um bom almoço por 4 pesetas e meia garrafa de vinho rasoavel por meia peseta.

Não percebemos bem como, sendo o nosso paiz-productor de vinho, nos exigem 160 réis por meia garrafa deste liquido, bem inferior ao que nos fornecem ali por pouco mais de metade.

E consignemos aqui que o cosinheiro que ia no comboio portuguez que nos levou era muito menos apurado no seu trabalho do que o do comboio de M. Z. A. e mesmo do que o vulgar que temos encontrado nestes trens. Estaria infeliz nesse dia.

Do trajecto até Barcelona já mais de uma vez nos temos occupado. Se no seu começo se atravessam regiões barrentas e sem interesse, este vae apparecendo á proporção que nos aproximamos do Aragão e mais apreciavel é quando desta provincia passamos á Catalunha. Mas a noite desce sobre nós e embora a lua resplenda num ceu estrellado, pouco podemos ver.

A paragem em Barcelona é, como se sabe, obrigatoria. Só na manhã seguinte temos comboio, e já se vê que mais commodo é desprezar o primeiro, que parte ás 5 da manhã, para aproveitar o rapido de 1.^a classe em que se paga um pequeno supplemento (2,45 pesetas) pelo logar.

O material é como o outro, um pouco mais luxuoso, e um restaurante acompanha o trem onde nos fornecem tambem um bom almoço pelo mesmo preço do dia anterior.

Em Cêrbère passamos á linha do Midi de França e não podemos dizer que melhoramos de material porque, vindo caminho de Marselha, temos, para evitar um trasbordo, que tomar a carruagem do P. L. M. atrellada a esse comboio, e é sabido que aquella companhia fornece, para serviço combinado, os vehiculos mais usados.

Este em que viemos estava assaz velhinho: as portas só abriam á custa de esforços dos que estavam de dentro, e dos que os auxiliavam de fóra, puchando com furor.

Constitue uma excursão de prazer, só por si, aquelle percurso, á beira do Mediterraneo, desde Barcelona, ou melhor, desde Empalme, a Cêrbère, e dahi a Certe.

A cada momento nos apparece mais uma daquellas numerosas e pittorescas conchas onde o Mediterraneo se espreguiça e que os antigos povos aproveitaram para formar pequeninas villas ou aldeias, muito ferteis e muito abrigadas dos ventos do norte, que dão vontade de se ficar nellas uns dias.

Quem não quer vir directamente a Marselha, para chegar proximo da meia noite, deve ficar em Certe, onde chegamos pelas 6 da tarde. E' mesmo o melhor porque o comboio que dahi segue não traz restaurante, obrigando os passageiros a comer á pressa no bufete.

E Certe é uma cidadesinha bem interessante, lembrando uma diminuta Amsterdam.

Portos, canaes, docas, por todos os lados e pontes que os atravessam, sobre os quaes circulam uns modestos carros electricos; tão modestos que recolhem ás oito e meia da noite. Tal qual como os nossos compatriotas nos primeiros dias deste mez.

Um passeio até a Corniche faz-nos atravessar a cidade e leva-nos até fóra della, á praia de banhos, assaz modesta.

Não esqueçamos que, como hotel, o *Terminus*, um hotelsinho, agora aberto, proximo da estação, é de um apuro de aceio que muito agrada.

O comboio das 10 e 50 da manhã é um bello rapido que em menos de 4 horas nos põe em Marselha. Mas tambem não traz restaurante nem dá tempo para se almoçar no bufete de Tarrascon porque os 17 minutos que ali temos gastam-se todos no trasbordo.

Neste ponto ha ainda um serviço singular da companhia P. L. M.

Entre Lunel e Arles ha linha ferrea da mesma companhia, uns 45 kilometros; mas a companhia só por ahi leva os comboios mixtos, obrigando quem vae nos expressos a percorrer, e pagar, mais 22 kilometros, isto é mais de 50 por cento, indo por Tarrascon e fazendo ahi trasbordo.

Deste ponto em diante caminhamos por terrenos este-reis em direcção á bella Marselha, de onde faremos estas *notas* porque outras mais tarde não alcançariam o proximo numero da *Gazeta*.

O Wilis espera-nas atracado ao ultimo molhe do grandioso porto e só a ida até lá nos impressiona pela enorme importancia do trafego desta cidade maritima.

Mais de seis kilometros de extensão coberta de armazens, cheios de mercadorias, juntos dos quaes estão, em terra centenares de vagões, e nas docas centenares de vapores, de um sem numero de companhias, algumas das quaes centralizam aqui o seu serviço, outras muitas põem

este porto em relação directa e continua com todos os portos do mundo.

Aqui fendamos o capitulo, não com o pé no estribo mas, por assim dizer, com elle na prancha que liga o molhe E do caes Pinède ao elegante vapor, a bordo do qual escreveremos as nossas impressões que os leitores terão no proximo artigo.



HORARIO DE VERÃO

Do sr. J. Soares recebemos a carta que damos a seguir.

O assunto que ella versa tem sido por varias vezes tratado nesta revista, mas, por nos parecerem aproveitaveis os alvitres propostos, gostosamente lhe damos publicidade.

Sr. Redactor

Foram ha meses largamente discutidas na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», pelo seu collaborador G. M., umas modificações que se poderiam fazer nos horarios dos comboios, tendentes a melhora-los em proveito do publico.

Permitta pois, sr. redactor, que eu diga tambem da minha justiça sobre modificações que me parece podem fazer-se sem grandes encargos para as empresas ferroviarias.

Creio que se trata de pôr em pratica um dos alvitres apresentados pelo sr. G. M., que é estabelecer um novo comboio rapido para o Porto, partindo de Lisboa pelas 9 horas da manhã e chegando áquella cidade um pouco antes das 3 horas da tarde, e com regresso do Porto ás 6 e chegada a Lisboa ás 11,30 da noite, pelo que é digna do maior louvor a Companhia Portugueza.

Parece-me que esse comboio deve dar ligação immediata, em Campanhã, para o Douro, Valle do Corgo e Minho, e no regresso deve tambem receber ligação destes mesmos pontos, para assim se fazer a viagem de Lisboa a Vidago, á Barca d'Alva e a qualquer ponto do Minho, sem ter que se perder a noite.

Para isso bastaria que o comboio expresso do Douro, n.º 103, partisse do Porto uma hora mais cedo e fosse até Barca d'Alva, ainda que de Tua áquella estação fosse apenas mixto e embora para isso houvesse de se sacrificar o mixto n.º 109.

No Valle do Corgo julgo da maior vantagem que o mixto n.º 1303 vá até Vidago diariamente, pelo menos no verão.

Em sentido inverso os rapidos n.ºs 111 e 112 entre Regoa e Porto devem ligar respectivamente com os comboios correios n.ºs 101 e 106, para assim proporcionarem uma viagem rapida aos passageiros de e para além da Regoa.

Um outro ponto importante na linha do Douro é ligar os comboios de Barca d'Alva e Salamanca com o Valle do Corgo, o que agora obriga a grandes demoras na Regoa, caso este que tambem mereceu attenção do sr. G. M.

Eu alvitro o seguinte: O actual rapido 156, cuja partida de Salamanca é ás 4.45 da manhã, passaria a partir cerca de meio dia, depois da partida do Sud-express, recebendo d'elle os passageiros com destino ao Porto, onde chegaria pelas 8,12 da tarde, a hora de ainda poderem seguir para Lisboa, no correio n.º 8, os passageiros do Douro.

A passagem deste comboio na Regoa seria assim pelas 6,25 da tarde, a tempo dos passageiros vindos de Salamanca poderem seguir para Vidago.

Trazia isto um certo transtorno aos passageiros procedentes de Madrid ou Paris para o Porto pelo comboio ordinario, a quem obrigaria a chegar a esta cidade 4 horas mais tarde, mas esse transtorno era bem compensado pela ligação com o Sud-express descendente, que permittiria fazer-se a viagem de Paris ao Porto em 32 horas em vez de 42,30 como agora.

O mixto n.º 110 poderia partir de Barca de Alva, ás 7,30 da manhã, vindo dar ligação na Regoa com o comboio 1301 do Corgo, e para Barca d'Alva podia o mixto n.º 109

partir da Regoa pelas 5 horas da tarde, indo esperar em Tua o expresso 103, do qual receberia passageiros com destino áquella localidade.

Na linha do Corgo parece-me de vantagem, pelo menos no verão, que se realizem, como já disse, 3 comboios em cada sentido, alterando-se a marcha do 1304 que partiria de Vidago pelas 8 horas da manhã, para estar na Regua ao meio dia, dando assim ligação immediata para o correio n.º 101.

Mas, reconhecendo-se que seria de vantagem um comboio entre Villa Real e Regua partindo daquella villa ás 4,50 da manhã, para vir ligar ao comboio expresso do Douro 104, poderia fazer-se esse comboio, em prejuizo do 1309 que passaria a efectuar-se só entre Vidago e Villa Real.

Uma vez que houvesse um comboio rapido entre Porto e Lisboa, com partida daquella cidade, como já disse ás 6 horas da tarde, tendo recebido ligação do Minho e Douro, parecia-me dispensavel que a tivesse o rapido 56 da companhia Portugueza, que poderia partir do Porto ás 8,50 da manhã, e, accelerando um pouco mais a marcha, estar em Lisboa pelas 2,20 da tarde, ou seja 1 hora e 13 minutos mais cedo, o que por certo seria muito apreciado pelos passageiros procedentes de Paris que quizessem seguir no mesmo dia para a America do Sul.

O cruzamento com o Sud-express n.º 54 deixaria de se fazer em Albergaria para se efectuar na altura de Torres Novas, ou seja na via dupla, tendo para isso o Sud de partir meia hora mais tarde, o que não me parece impossivel visto ter grandes demoras em Fuentes de Oñoro, Fuentes de S. Esteban, Medina etc., que se poderiam reduzir, bem como supprimir algumas paragens inúteis na Beira Alta e ainda ganhar mais alguns minutos no trajecto da Companhia portugueza, visto elle de futuro levar menos a carruagem de luxo e o vagão de bagagens destinado ao Porto.

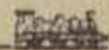
Com esta modificação reduzir-se-hia a demora de 2 horas e 7 minutos na Pampilhosa, que actualmente teem os passageiros vindos de Paris com destino ao rapido 56.

E, para findar, alvittrarei mais duas ligeiras modificações: O comboio correio n.º 8 partir mais cedo do Porto, para não obrigar a uma tão grande demora em Campanhã os passageiros vindos do Minho e Douro, com destino ao Sul, podendo assim parar em todas as estações no trajecto Entroncamento-Lisboa, o que evitaria o trasego no Entroncamento aos passageiros com destino a estações entre aquellas.

Na Beira Alta, o comboio mixto n.º 6 partir da Guarda 2 horas mais tarde, para evitar a enorme demora que actualmente teem na Pampilhosa os passageiros com destino a Lisboa.

A proposito, direi que se todos os comboios ordinarios daquella linha (descendente) teem immediatas ligações na Pampilhosa para o Porto, para Lisboa não acontece o mesmo, pois obriga ali a demora de 2 horas e mais.

J. Soares.



Conde de Mesquita

Falleceu no dia 13 do corrente, em Cascaes, aos estragos de uma doença que ha muito o torturava, este antigo deputado e funcionario superior aduaneiro. Escriptor distincto, a que o nosso theatro deve numerosos originaes de valor, jornalista e funcionario zeloso, o sr. Conde de Mesquita era, pela sua elevada posição social e pela sua illustração, uma figura de destaque no nosso meio.

A' familia enlutada, e em especial ao Sr. João de Fontes Pereira de Mello Ferreira de Mesquita, distincto engenheiro da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, enviamos a sentida expressão do nosso pesar.

«MUNDO ILUSTRADO»

De todos os pontos do sul do paiz temos recebido assignaturas para esta nova revista, que em breve vae publicar-se no Porto.

Não nos enganamos pois, quando, ao centralisar a representação do *Mundo Illustrado*, para o sul do paiz, nos nossos escriptorios, julgamos que elle seria bem recebido pelos nossos estimaveis assignantes e leitores.

Inutil se torna encarecer o valor da nova illustração, pois elle está largamente demonstrado no prospecto que distribuimos com a *Gazeta* de 1 de Janeiro.

O preço da assignatura é como, já dissemos, apenas de 850 por trimestre.

Acceitamos agentes no sul do paiz, em qualquer terra ou estação de caminho de ferro que tenha rasoavel movimento, aos quaes daremos vantajosa comissão.



LOCOMOTIVA GIGANTESCA

E' cada vez maior a tendencia para augmentar o tamanho e a potencia destas machinas, sendo difficil prevêr o limite que attingirá tal progressão.

Assim, acaba de ser posta em serviço na linha ferrea de Atchison, Estados Unidos da America, uma locomotiva monstro, com 36,60 metros de comprimento e o peso de 385 toneladas, que poderá rebocar uma carga de 10:000 toneladas.

O combustivel para esta machina colossal é o petroleo, podendo transportar 16.000 litros deste liquido e 50.000 de agua para alimentar a caldeira.

Em vista dos bons resultados obtidos nas experiencias, parece que, para a mesma linha, vão ser adquiridas mais 25 locomotivas eguaes.



Na China

Uma linha ferrea construida por chinezes

Uma das mais significativas demonstrações da evolução deste paiz, até ha pouco como que adormecido e indifferente aos progressos da civilisação, é a construcção da linha ferrea de Pekin a Kalgan, com a extensão de 210 kilometros, feita por chinezes, com capitães exclusivamente chinezes, e com todo o pessoal chinês.

Num paiz onde ainda ha alguns annos as primeiras linhas que os europeus construíram foram destruidas pelos fanaticos, que não queriam que se revolvesse a terra onde repousam os seus antepassados, não pode deixar de se constatar que a construcção desta linha ferrea representa um passo de gigante para acompanhar de perto as ideias modernas.

A linha em questão faz parte da rede de caminhos de ferro do Norte da China, e o seu terminus actual, Kalgan, é a principal povoação no caminho seguido pelas caravanas que se destinam á Russia, sendo de prever que mais tarde ella seja prolongada nesta direcção.

O que caracteriza esta obra exclusivamente chinesa é, não sómente o cuidado da construcção, que eguala o das linhas construidas por europeus, mas tambem uma extraordinaria rapidez na execução de todos os trabalhos e uma grande economia em relação a trabalhos similares feitos na China, e até mesmo em outros paizes.

O primeiro engenheiro chinês de caminhos de ferro fez os seus estudos na universidade de Yale (America) obtendo o diploma em 1883, e aperfeiçoando-se em seguida com technicos inglezes. Voltando ao seu paiz entrou para os Caminhos de ferro imperiaes do Norte, onde, como engenheiro em chefe fez em 1905 os estudos da linha Pekin-Kalgan. Em junho do anno seguinte a primeira secção della (50 kilometros) alcançava já Nankow.

O traçado, atravessando uma região montanhosa obrigou a numerosas obras de arte, pontes, tunneis e trincheiras de grande profundidade. O tunnel que passa sob a «Grande Muralha» tem a extensão de 1.100 metros. As locomotivas que fazem serviço nesta linha, cujos trabalhos estão hoje inteiramente concluidos, são de fabricação ingleza, mas os vagões são em grande parte construidos nas officinas chinezas de Tong-Shan e o carvão é extraído das minas de Sia-Hua, pertencentes á propria companhia.

Os magnificos resultados desta primeira experiencia devem por certo encorajar a China a, de futuro, construir e explorar ella propria as suas linhas ferreas.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Portugal

Um novo aviador portuguez se propõe dar mais amplitude ás experiencias de aviação no nosso paiz, que até agora se tem limitado aos pequenos vôos de Mamet no hypodromo de Belem e aos estudos do sr. João Gouveia cujos resultados praticos ainda se não poderam apreciar.

O snr. Sanches de Castro, antigo alumno da Escola Polytechnica, a quem se não pode chamar um novato porque repetidas vezes voou, em França, algumas em companhia de Maurice Farman, vai em breve realizar varios vôos no Mouchão da Povia, pilotando o seu *Antoinette*, aparelho pelo qual affirma a sua predilecção e confiança.

O *angar* do *Antoinette* está já construido e ultimados todos os trabalhos preparatorios, restando apenas que o tempo permitta o inicio dos trabalhos.

Espanha

O aviador Garnier, voando em S. Sebastian, e depois de ter dado numerosas voltas em torno da bahia, cahiu, por desarranjo no motor, ferindo-se ligeiramente.

O aparelho ficou bastante damnificado.

França

O «record» da altura com dois passageiros foi batido por Prévost, que, em Reims, se elevou a 2.200 metros, em 30 minutos.

— Vedrines acaba de bater o «record» da hora, percorrendo 142 kilometros e 430 metros neste espaço de tempo.

O «record» anterior pertencia ao aviador Nieuport e era de 129 kilometros.

— O tenente Marlin acaba de percorrer em uma hora e 35 minutos os 160 kilometros entre Etampes e Reims, pilotando um monoplane Bleriot.

— Mais duas victimas.

O capitão Lemagnet caiu em Versailles, de 60 metros de altura, ficando gravemente ferido.

François Rechelt, caiu da 1.^a plataforma da Torre Eiffel, de onde se lançara para experimentar um fato pára-quedas de sua invenção, morrendo instantaneamente.



A VICTORIA DO PETROLEO

Parece que o carvão de pedra vae ceder em grande parte o seu lugar a este liquido, como combustivel para alimentação das locomotivas.

Isso se conclue do relatorio da *Mexican Railway Company*, que, advogando o seu emprego, que quasi todas as companhias de caminhos de ferro mexicanas já adoptaram, mostra a enorme economia que ellas tem realisado com a substituição.

A Inglaterra, paiz essencialmente pratico, tambem faz neste momento as suas experiencias, e parece que com resultados magnificos.

E' pois de prevêr que, dado o exito feliz das tentativas feitas nestes dois paizes, os outros lhes sigam o exemplo e dentro em pouco tenhamos generalizado o uso do petroleo em todas as grandes linhas.

Alem da economia, o petroleo tem sobre o seu rival as vantagens da suppressão do fumo, que tão incommodo se torna por vezes, como ao atravessar grandes tuneis, ou em occasiões em que o muito vento o arrasta para as carruagens, incomodando os passageiros que se entre-a contemplar as paisagens, e da facilidade de transporte de maior quantidade de combustivel no mesmo espaço, produzindo as locomotivas por elle alimentadas maior rendimento do que as que utilisam o carvão de pedra.



COMMERCIO PORTUGUEZ

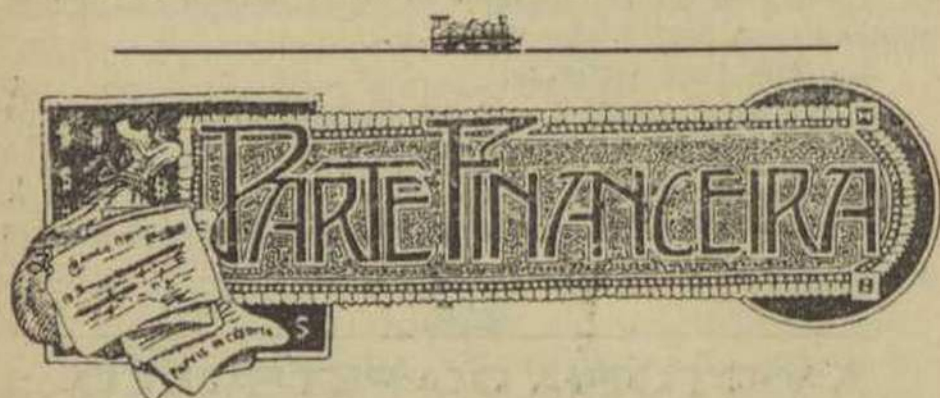
Importação e exportação, por classes, da pauta no anno de 1911 — Janeiro a Maio

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1911	1910
Animaes vivos.....	1.268.466	1.206.301
Materias primas para as artes e industrias	13.735.387	12.493.949
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.877.007	3.765.716
Substancias alimenticias.....	5.048.086	6.047.301
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	2.529.016	2.114.227
Manufacturas diversas.....	2.474.078	2.482.294
Taras	55.804	61.866
Total.....	28.987.844	28.171.654

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1911	1910
Animaes vivos.....	1.712.417	1.346.171
Materias primas para as artes e industrias	3.133.924	3.071.012
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	831.950	1.209.384
Substancias alimenticias.....	7.861.629	7.445.504
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	60.086	51.770
Manufacturas diversas.....	1.023.960	1.009.973
Total.....	14.626.966	14.133.814



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de Seguros Fidelidade. — Reuniu em 29 do passado mez na sua sede, Largo do Corpo Santo 13, a assembleia geral desta companhia, para apresentação do relatório da gerencia de 1911 e eleição da mesa e da comissão revisora de contas.

Os numeros que damos a seguir mostram o alto grau de prosperidade que attingiu esta importante companhia.

Capital emitido 1.344.000\$000 réis; capital desembolsado 67:200\$000 réis; reservas 657:020\$929 réis; prejuizos pagos desde a fundação, réis 4.151:424\$314; receita em premios, no anno de 1911, 313:916\$241; prejuizos liquidados em 1911, 111:615\$363 réis; lucros liquidos no referido anno, 67:323\$061.

A importancia das reservas acha-se applicada no predio da sede, em bilhetes do Thesouro, e em titulos de credito nacionaes e estrangeiros de primeira ordem, depositados nos principaes bancos de Portugal e do estrangeiro.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Previnem-se os srs. Accionistas, que, para dar cumprimento ao disposto no art.º 9.º 2.º do Regulamento da Fiscalisação das Sociedades Anonymas de 13 de Abril de 1911, que alterou a disposição do art.º 27.º dos Estatutos da Companhia, somente se aceitam depositos de ações ao portador para os efeitos da Assembleia Geral ordinaria deste anno, até ao dia 28 de Fevereiro corrente.

O deposito pode effectuar-se na sede da Companhia em Lisboa, Rua de S. Nicolau, 88, ou no Porto na casa Pinto da Fonseca & Ir-mão, Praça da Republica, 138, em todos os dias uteis.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1912.

A greve, que tantos sobresaltos causou aos espiritos timoratos, não passou afinal de uma tempestade n'um copo d'agua, cujas consequencias mais se fizeram sentir na capital do que na provincia e no estrangeiro, e que as acertadas e rapidas providencias do governo reduziram ás proporções devidas.

Oxalá os nossos dirigentes podessem, com a mesma facilidade, dar remedio aos medonhos estragos causados pelos temporaes que tem assolado todo o paiz, devastando os campos, destruindo as estradas, as linhas ferreas e os portos de abrigo.

Da greve geral e da suspensão de garantias, lançadas para o rol das coisas passadas, já pouco se falla, preocupados como andam os espiritos com a prespectiva da miseria para os pequenos proprietarios e para os trabalhadores ruraes, em greve forçada pelas inundações.

O credito de 100 contos de réis que o governo acaba de abrir, a pouco chegará dada a enormidade da catastrophe.

Seria talvez opportuna a organização de uma grande commissão de soccoros, a exemplo do que se tem feito por occasião de desgraças semelhantes, e que poderia ser presidida pelo illustre presidente da Republica, mas parece que até hoje ninguem pensou em tal.

A despeito dos boatos que correram insistentemente o parlamento não foi adiado.

Se o fosse isso tambem não representava grande transtorno para os interesses da nação, visto que ha muitos annos os nossos parlamentos nada produzem de utilidade.

Assim, no Senado continua a discutir-se o projecto da regulamentação do jogo com prejuizo de outros assuntos de importancia incomparavelmente maior e de inadiavel urgencia.

Felizmente que alguns senadores tem atacado rijamente o projecto de converter Portugal numa tavolagem, que, como nós, classificam de immoral e a sua discussão de inoportuna. Quer-nos parecer não ser a batota o ultimo recurso de que o paiz pode lançar mão para equilibrar as suas finanças. Haja vista o exemplo dos paizes estrangeiros, que tantas vezes temos citado, onde o jogo é absolutamente interdicto, e que gosam de uma prosperidade bem invejavel para a nossa patria.

Volta novamente a fallar-se de negociações entre o governo e a Companhia do Caminho de ferro Atravez d'Africa, sobre o caminho de ferro de Ambaca. No parlamento tem o assunto sido largamente discutido, parecendo que desta vez ha esperanza de se chegar a uma solução satisfatoria. O «Financial New» publicou recentemente a este respeito um artigo prevendo para breve a remoção de todos as difficuldades que até agora tem obstado a que se chegue a um accordo entre o estado e aquella Companhia.

Oxalá assim seja, que já é tempo de liquidar aquella malfadada questão.

Depois de por varias vezes ter sido annunciada a sua appareição, foram finalmente postos á venda os novos bilhetes postaes de 1 centavo — figurino francez — e por estes dias teremos as estampilhas.

Não quiz a sorte, ou antes, não quiz o sr. ministro ouvir as nossas supplicas humildes e é certo que não escapamos á trapaalhada de avos e escudos, preterindo o luso que seria base bem mais racional para a nossa moeda.

O mais engraçado é que, estando ainda em circulação a moeda réis, que só daqui a muito poderá ser substituida, o valor das estampilhas seja expresso noutra moeda.

Parece-nos assim mascarada, mas como estamos no carnaval não admira.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Bartholomeu Lourenço de Gusmão. — (1685-1724). — *Inventeur des Aerostats* par le Visconde de Faria.

Publicada pela *Académie Aéronautique Bartholomeu de Gusmão*, de que o snr. Visconde de Faria é presidente, foi esta obra feita para commemorar o 202.º anniversario da primeira ascensão aerostática, realisada em Lisboa em 8 de Agosto de 1709.

No seus nove capitulos fornece-nos na integra numerosas transcripções de artigos publicados em jornaes e revistas não só do nosso paiz como do estrangeiro sobre as experiencias do celebre inventor portuguez, bem como extractos de varias outras publicações e dos discursos pronunciados por occasião do banquete commemorativo realisado em Paris.

Magnificas gravuras, como a da medalha commemorativa e photographias de diversas entidades que auxiliaram o auctor na sua campanha para que fosse collocada uma lapide em Toledo, no local onde estão sepultados os restos de Bartholomeu de Gusmão, illustram este trabalho, que se pode considerar um excellente auxiliar para a reivindicacão da gloria que cabe ao nosso paiz de ter sido um portuguez quem iniciou a navegacão aerea.

Agradecemos a offerta.



Brindes

A casa Francisco Riviére é Hijos, de Barcelona, distribuiu pelos seus clientes e amigos uma elegante agenda de bolso para o anno corrente.

— Tambem o Sr. A. G. Perdigão com officina de encadernador na R. da Saudade, distribuiu pelos seus clientes um bonito calendario.

Agradecemos a offerta.



Beira Alta. — O edificio da estacão de Guarda, devido ás importantes obras que nelle acabam de ser feitas, acha-se actualmente nas melhores condições.

Na estacão de Pampilhosa, foi tambem melhorada a illuminacão por meio do acetylene, cuja installacão, é perfeitissima.

Somos informados que outros interessantes melhoramentos serão realisados no corrente anno, o que bem mostra a boa orientacão que preside á Direcção superior dos negocios da Companhia.

Gaza. — Foi concedida auctorisacão para a exploracão do troço de linha ferrea entre Banhine e Manjacaze, no caminho de ferro de Gaza.

Gaya a Villa Franca das Naves. — Foi entregue ao parlamento uma representacão do municipio de Villa Nova de Paiva, instando para que seja attendido o pedido de concessão de uma ferrea linha entre aquellas duas localidades, que será de grande vantagem para os povos da região.

Valle do Vouga. — Proseguem os trabalhos desta linha, estando quasi concluidas as expropriações entre Sernada e Poço de Santhiago, esperando-se que este troço de via fique concluido dentro de 4 mezes.

O edificio destinado ás officinas, em Sernada, está tambem em via de conclusão.

S. Thomé. — O distincto engenheiro sr. Ezequiel de Campos vae submeter á aprovacão do sr. ministro das colonias o seu relatorio sobre melhoramentos nesta colonia. Entre estes conta-se a construcção de diversos ramaes de caminhos de ferro, que sua excellencia reputa de grande beneficio para a mesma.

Golungo Alto. — O engenheiro director do caminho de ferro de Loanda foi encarregado de proceder aos estudos das bases de arremataçao do troço Canhoca-Cambondo do ramal Canhoca-Golungo Alto, cuja rapida construcção muito contribuirá para o desenvolvimento do commercio e da agricultura local.



Espanha

A estacão de Las Minas ou Minas de Fosfato, na linha de Caceres á fronteira portugueza, pertencente á Companhia dos Caminhos de ferro Madrid a Cáceres e a Portugal, passou a denominar-se Aldea Moret.

Neste sentido acaba a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes de publicar um aviso ao publico.

França

Foi aberto á exploracão em 28 de Dezembro passado o troço da linha ferrea de Gerbéviller a Bruyères comprehendido entre aquella estacão e Rambervillers.

Italia

Acaba de ser concedida auctorisacão á «Société Franco-Italienne des chemins de fer métropolitains de Naples», para o estabelecimento de um caminho de ferro metropolitano em Napoles.

O custo dos trabalhos está orçado em 30 milhões de francos, aproximadamente seis mil contos na nossa moeda, devendo estar concluidos dentro de 4 annos.

Nem o governo italiano nem o municipio de Napoles concedem subvencão alguma á Sociedade. Segundo nos consta procede-se actualmente a estudos para a construcção de identicos caminhos de ferro em Roma, Milão e Genova.

Turquia

Tambem este paiz projecta construir um metropolitano em Constantinopla, para o que está em negociacões com uma empreza allemã.

A extensão total das suas linhas será de 32 kilometros, calculando-se o seu custo em cem milhões de francos.

Roumania

A Direcção geral dos caminhos de ferro deste paiz tenciona introduzir diversos melhoramentos na sua rede ferroviaria, tendo já submettido o projecto respectivo á apreciacão do Ministro dos Trabalhos publicos. Vae ser, para esse fim, aberto um credito de 105 milhões de francos, dos quaes 70 milhões se destinam á construcção de novas linhas, gares e officinas e os restantes á compra de vagões para mercadorias, carruagens e locomotivas.

Brazil

Vae construir-se uma linha ferrea partindo da estacão de Presidente Penna, na linha ferrea do Noroeste do Brazil, atravessando as zonas dos rios Feio e Peixe, e terminando em Conceição de Monte Alegre.

Proseguem com actividade os trabalhos de construcção da linha ferrea de Igarapava a Uberaba, que atravessará o rio Grande em uma dupla ponte que será a maior da America do Sul.

Foi pedida auctorisacão para a construcção de uma linha ferrea entre Mangaratiba (Estado do Rio) e Antonina (Estado do Paraná), atravessando o Estado de S. Paulo, e para a de uma outra ligando S. Sebastião á fronteira sul do Estado de Minas, passando por Parahybuna e Taubaté.

Estão concluidos os estudos para a construcção do ramal entre Viradouro e Bonharão, na linha de S. Paulo a Goyaz.

Começaram os trabalhos de construcção da linha ferrea de Araquara á cidade de Jacaré.

A linha seguirá em quasi todo o percurso o valle de Chibarro, de forma a servir as grandes fazendas ali existentes.

Estados Unidos

Não termina na America do Norte o odio ao preto. O Estado de Kentucky decretou que as companhias de caminhos de ferro devem para o futuro ter vagões especiaes onde possam tomar logar os viajantes de cor, separados dos brancos. A companhia «Chesapeake and Ohio», protestou contra a exigencia levando a questão para os tribunaes competentes, mas estes confirmaram o decreto, esclarecendo que elle deve ser applicavel só para os comboios circulando dentro do Estado de Kentucky. Quando um comboio vem, por exemplo, da Virgínia, ao penetrar em Kentucky, devem os passageiros de cor ser convidados a passar a compartimentos especiaes. Não nos parece a medida muito accetavel, mas enfim... os americanos lá sabem o que fazem.

Mexico

Projecta-se a construcção de uma linha ferrea de Balsas a Zihuatenejero, na costa do Pacifico. Os trabalhos devem estar concluidos no prazo maximo de sete annos.

Bolivia

Proseguem com rapidez os trabalhos para a conclusão da linha ferrea do Rio Mulato a Potosi, da qual 80 kilometros se encontram já em exploração, devendo ficar completamente terminados dentro deste mez.

Deve ser aberta á exploração no proximo mez de Junho a nova linha de Arica a Paz, cujos trabalhos estão muito adeantados.

Logo que esteja concluida a linha ferrea do Rio Mulato a Potosi iniciar-se-hão os de uma outra linha entre Potosi e Sugre.

Espera-se que em fins do corrente mez estejam terminados os trabalhos de construcção da linha Madeira-Mamoré, a qual está já em exploração até á embocadura do rio Abuna (220 kilometros).

S. Salvador

Prosegue a construcção da linha de La Union a San Miguel, a cargo da Companhia dos caminhos de ferro de Guatemala, a quem pertence a concessão.

Esperava-se que ella fosse aberta ao publico em fim do passado anno, mas difficuldades imprevistas fizeram demorar os trabalhos, que no entanto devem ficar concluidos no proximo mez de março. Seguidamente proceder-se-ha ao inicio da construcção da linha San Miguel-San Salvador, complemento daquella, cujos estudos ha muito estão feitos.



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 26 de dezembro de 1911.

(Conclusão)

SENHORES ACCIONISTAS:

Vimos submeter á vossa apreciação as contas do exercicio findo.

Como vereis, o rendimento da linha, que no anno anterior foi de 343:643\$860 réis, subiu este anno a 437:848\$650 réis, ou mais 94:204\$790 réis.

Os Gastos d'Exploração subiram de 313:826\$704 réis para 383:316\$289 réis, ou mais 69:489\$585 réis, devido ás despesas anormaes de reparações resultantes das inundações indicadas na nota junta, dando ainda um augmento de 24:715\$205 réis nos saldos.

Nos Gastos d'Administração fizemos ainda uma diminuição importante, sendo esta diminuição referente apenas aos mezes de dezembro de 1910 a junho de 1911.

A conta do *Thesouro* c/ nova subiu para 833:694\$495 réis e do *Thesouro* c/ antiga para 5:878:022\$528 réis, dando-se portanto nas duas um augmento de réis 437:872\$917.

A conta de *Lucros e Perdas* apresenta um saldo a favor de 196:076\$508 réis levados á c/ de *Lucros Suspensos*.

Inundações

Estão quasi concluidas as reparações a que fomos forçados pelas inundações de 1909 e 1910 e junto encontrareis um mappa das despesas feitas durante o anno economico.

Contas com o Estado

Estuda-se actualmente, d'accordo com o Governo, o melhor meio de as liquidar e temos toda a esperanza de que desta vez chegaremos a uma conclusão.

Com profundo sentimento vos participamos o fallecimento do Presidente do nosso Conselho Fiscal o Ex.^{mo} Snr. João Bastos Junior.

Foi substituido pelo Vice-Presidente Ex.^{mo} Snr. Dr. Arthur Maia Mendes, sendo nomeado para a vaga o Ex.^{mo} Snr. Arnaldo Pereira Bastos e esperamos que confirmareis esta nomeação.

Porto, 31 de Outubro de 1911.

Pelo Conselho da Administração, Augusto Gama, Jorge Pinto da Silva e José Augusto Monteiro.

Caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Nota da despesa feita durante o anno economico de 1910-1911 com as reparações na linha, causadas pelas inundações. Importancia que está incluída na C/ «Via e Obras», nos Gastos d'Exploração:

1910	
Julho.....	4:099\$175
Agosto.....	3:024\$215
Setembro.....	4:767\$235
Outubro.....	8:190\$190
Novembro.....	6:046\$205
Dezembro.....	6:575\$005
1911	
Janeiro.....	2:542\$735
Fevereiro.....	3:835\$925
Março.....	1:647\$985
Abril.....	1:474\$790
Maio.....	9:019\$390
Junho.....	46\$140
	51:682\$990
Material.....	8:416\$987
	60:099\$977

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

No desempenho do mandato que nos confiastes e dando cumprimento ao disposto nos nossos Estatutos, examinámos cuidadosamente os livros de escripturação desta Companhia e confrontámos os saldos das differentes contas com os descriptos nos respectivos Balanço, mappas, e contas apresentadas pelo Conselho de Administração, reconhecendo que se acham todos em perfeita harmonia com os que naquelles livros se encontram. Acompanhamos o digno Conselho de Administração nas suas manifestações de pesar pelo fallecimento do presidente deste Conselho, ex.^{mo} snr João Bastos Junior.

Somos, pois, de

PARECER

1.º Que sejam approvados os referidos Balanço e contas que acompanham o relatorio;

2.º Que seja consignado ao Conselho de Administração um voto de merecido louvor pela maneira zelosa e acertada porque geriu o funcionamento da nossa Companhia.

Porto, 31 de Outubro de 1911.

O Conselho Fiscal, Arthur Maia Mendes, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa e Guilherme Gama.



ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 26 de Fevereiro, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

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 ás 16.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

ANIMATOGRAPHOS

SESSÕES TODAS AS NOITES

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. Domingos, matinées com programmas escolhidos para creanças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

AGENDA DO VIADANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos 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. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2.^a

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

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

PARIS Ad. Seghers.—Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc.—Rue Serbe, 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 João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1912

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 50	10 6	10 15	10 31
10 3	10 19	10 41	10 59
4 35	4 51	5 15	5 31
6 15	6 31	6 55	7 11
12 1	12 17	12 39	12 55

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a. e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 25	7 56	8 5	6 40
8 15	8 51	9	9 30
10 45	11 16	9 20	9 50
1 35	2 6	11 24	11 54
3 5	3 36	12 45	1 15
5 26	5 55	2 15	2 45
6	6 36	3 45	4 15
7 35	8 6	6 3	6 31
9 5	9 36	8 40	9 15
10 35	11 6	9 45	10 15
1 5	1 41	11 15	11 45

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	6 35	7 41
6 50	7 58	7 20	8 26
8 40	9 38	8 23	9 13
9 45	10 21	9 31	10 7
10 20	11 17	9 48	10 44
11 15	11 51	10 30	11 6
12 50	12 28	11 26	12 30
1 58	1 58	12	12 36
2 15	2 51	12 50	1 56
3 28	3 28	2 22	3 28
4 35	4 21	3	3 36
5 50	4 57	3 50	4 56
6 15	5 51	4 30	5 6
6 55	6 13	5 6	5 53
7 45	6 46	6	6 36
8 45	7 21	6 50	7 56
9 45	7 55	7 30	8 6
10 45	8 51	7 40	8 46
11 45	9 28	8 4	9 51
12 45	10 21	9	9 56
1 45	10 58	9 55	11
2 45	11 56	10 30	11 6
3 45	12 33	11 25	12 30
4 45	1 26	12 5	12 41
5 45	1 46	1 35	2 11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 40	5 9
4 23	5 3	6 49	7 25
5	5 40		

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 22	8 48	5 43	6 45
8 40	9 46	7 23	8 25
10 5	11 11	8 6	9 10
12 25	1 1	9 7	9 45
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
5 15	5 57	1 21	2 22
5 29	6 44	3 19	4 20
6 55	7 43	4 16	4 53
7 5	8 8	5 14	5 17
8 59	10 11	6 12	6 50
10 30	11 34	7 45	8 44
11 40	12 48	9 12	10 10
1	2 10	11 15	12 14

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
8 10	8 10	7 18	7 28
9 10	9 18	8 40	9 48
		9	6 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 52	8 35	10 3	10 47
8 47	9 30	11 9	11 53
11 35	12 18	12 31	1 14
1 45	2 28	2 45	3 28
3 8	3 51	5 41	6 24
4 15	4 58	6 23	7 10
5 21	6 4	7 30	8 14
7 27	8 9	8 37	9 21
9 7	9 51	10 42	11 26
10 50	11 34	11 56	12 38

Mais os da Póvoa e V. Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Póvoa	Lisboa-R.	
10 17	11 15	8 2	9
11 50	12 48	1 32	2 30

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
1 13	2 36	6 18	7 35
12 31	1 50	8 42	10
3 5	6 1	3 19	4 46
6 40	8 2	9	10 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
5 9	6 32		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
6 20	10 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 30	11 4	4 35	10
5 9	8 8	12 7	6 7
		8 40	12 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
7 30	11 55	5 37	10
		10	12 55
		4 40	7 55
		11 40	4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
9 10	8 31	7 15	6 7
11 8	4 25	9 50	3 43
2 15	1 15	3 25	1 13
6 10	11 57	5 14	10 50
6 30	1 6	9 32	7 5
10 10	8 11		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone	Porto	
		3 20	2 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 15	7 30	8 20	3 43
1 5 2	10 10		6 7
8 20	8	9 48	2 45
10 10		5 20	4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 15	10 14	3 43	
5 2	12 10	6 45	6 7
8 40	7 47	6 24	1 13
10 10			4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 15	11 59	5	3 43
8 40	10 33		6 7
10 10		3 40	1 13
			4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Guarda	C. Branco	
3 22	11 22	7 40	3 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	2 55	2 45	12 31
4 23	2 57		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
4 23	3		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Caldas	Lisboa	
8	1 2	7	12
		2 25	7 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1	7 14	3 40	10 13
		8 25	2 11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
1 55	2 16	2 36	2 57
3 40	4 1	4 20	4 41
5 29	8 50	9 5	9 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1 5	4	4 55	7 24
Figueira	Porto	Figueira	
8	2 30	10 19	4 48
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 54	6 52	11 25	1
		10 35	12 4
Coimbra	Louza	Coimbra	
6 5	7 34	7 50	9 19
12 23	1 42	2 40	3 53
4 38	5 53	6 8	7 17
Porto	Espinho	Porto	
8 52	9 43	10 45	11 44
12 30	1 23	4 12	5 9
5 20	6 13	9 15	10 16
8 50	9 43	10 25	11 22
Porto	Ovar	Porto	
1	2 30	5 30	7 15
5 57	7 31	8	9 36
4 10	5 38	6 14	7 46
Porto	Aveiro	Porto	
10 19	12 56	6 10	8 43
2 15	4 40	12	2 30
6 30	8 57	6 38	9 6

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
7 50	9 10	11 40	12 6
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	10 49	4 55	7 14
5 35	7 55	3 50	6 12
Albergaria	Aveiro	Albergaria	
6 45	8 46	9 45	11 45
2 50	4 51	6 50	8 50

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 10	9 55	5 30	7 32
2 30	4 17	10 40	12 31
7 45	9 36	5 18	6 58
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 20	12 45	4 24	9 40
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10 30	4 41	2 28	9 40
2 33	7 36	10	4 32
10 25	6 16	3 29	6 58

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisbon	Barreiro	Lisbon	
8 25	7	6	6 35
8 35	9 10	8 25	9
9 50	10 25	9 55	10 30
11 10	11 45	11 35	12 10
1 25	2	1 5	1 40
2 45	3 20	3 5	3 40
4 40	5 15	4 35	5 10
5 40	6 15	6 2	6 40
8 40	9 20	7 35	8 15
11 10	11 50	10 5	10 45
h 1	c 1 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisbon	Aldegallega	Lisbon	
8 35	10 11	8 40	10 30
11 10	12 53	11 46	1 40
2 45	4 18	3 22	6 40
5 40	7 20	6	8 15
8 40	10 18	8 50	10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisbon	Setubal	Lisbon	
8 35	10 19	8 48	10 30
11 10	12 51	10 50	12 10
2 45	4 18	3	3 40
4 40	6 1	4 57	6 40
5 40	7 16	6 20	8 15
8 40	10 20	9	10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisbon	V. Novas	Lisbon	
6 25	9 35		

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

*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, d'Orléans, Cintura de Paris e Norte de França*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 304 DE GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

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

Transporte de **AEROPLANOS** acondicionados em caixas,
BARCOS, CARRUAGENS e material de caminhos de ferro e tramways
de **FRANÇA** para **PORTUGAL**

Em applicação desde 10 de Fevereiro de 1912

CAPITULO I — Grande velocidade

AEROPLANOS acondicionados em caixas e BARCOS

Os preços d'este Capitulo são o dobro dos estabelecidos no Capitulo II, devendo as expedições, quando feitas de Paris, ser entregues na estação de PARIS-AUSTERLITZ

CAPITULO II — Pequena velocidade

1.º — AEROPLANOS, BARCOS e CARRUAGENS de passageiros

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 dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

I Carruagens de 4 rodas com mais de 2 ^m ,60 de «empattement» (1)	{ com motor mechanico	Categoria A
		sem	B
II Carruagens de 4 rodas com 2 ^m até 2 ^m ,60 de «empattement» (1)	{ com	B
		sem	C
III Carruagens com 4 rodas com menos de 2 ^m de «empattement» (1)	{ com	C
Carruagens ou vehiculos de 2 ou 3 rodas	sem	D
IV Aeroplanos acondicionados em caixas	{ até 6 ^m ,50 de comprido	Preço da A
Barcos	{ de mais de 6 ^m ,50 mas sem exceder 13 ^m	» duplo da A
		» 13 ^m 19 ^m ,50	» triplo da A

(1) «Empattement» é a distancia exacta entre os eixos das rodas dianteiras e das trazeiras, tomada a medida d'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.

O "empattement" deve ser indicado pelo expedidor na nota de expedição.



Percursos	Distâncias kilométricas	Preços por unidade			
		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 Portuguesa.					
Percorso francez		Francos			
De Paris-Ivry a Irun	819	124,50	113,50	94	87,50
Percorso hespanhol		Pesetas (1)			
De Irun a Villar Formoso	635	95,25			
Percorso portuguez		Réis			
De Villar Formoso a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Companhia da Beira Alta	253	75600			
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Portuguesa.	394	115800			

(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 %.

Percursos	Distâncias kilométricas	Preços por unidade			
		Categoria A	Categoria B	Categoria C	Categoria D
De 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 Portuguesa.					
Percorso francez		Francos			
De Bordeus-Saint Jean a Irun	236	46	42,50	39	36,50
Percorso hespanhol		Pesetas (1)			
De Irun a Villar Formoso	635	95,25			
Percorso portuguez		Réis			
De Villar Formoso a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Companhia da Beira Alta	253	75600			
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Portuguesa.	394	115800			

(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 %.

Os vehiculos expedidos em caixas, quando o peso de cada volume não exceda 500 kilogrammas, são taxados a peso pelos preços da 1.^a série da tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade das linhas portuguezas, n.º 200 (anexo) das linhas francesas, para as expedições de 50 kilos, minimo. O seu pezo deve ser indicado pelo expedidor na nota de expedição.

Os preços d'este paragrapho comprehendem as despesas de evoluções e manobras e de transmissão entre as diversas linhas combinadas, as de carga na fronteira franco-hespanhola e de descarga á chegada a Portugal, bem como os gastos por operações e formalidades aduaneiras na alfandega franceza e o imposto de 5 % para o governo portuguez; n'elles não estão incluídos, porém, os direitos de carga á partida de França, nem os de descarga na fronteira franco-hespanhola, **que são de dois francos por vehiculo.**

2.º — CARRUAGENS de passageiros, VAGÕES e VAGONETAS para caminhos de ferro ou tramways transportados sobre vagões

Das estações francezas abaixo designadas a todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas Figueira da Foz e Guarda, a Lisboa e a todas as outras estações dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

Percursos	Distancias kilometricas maximas	Preços
Percorso francez por comprimento de 7 ^m ,50 ou fracção de 7 ^m ,50		Franco
Blanc-Misseron	1.068	213,60
„ (fronteira)	1.068	213,60
Bordeus-Saint Jean	236	47,20
Denain	1.049	209,80
Douai	1.046	209,20
Feignies (fronteira)	1.062	212,40
Fives	1.075	215,00
Hautmont	1.053	210,60
Jeumont	1.066	213,20
„ (fronteira)	1.069	213,80
Maubeuge	1.057	211,40
Paris-Ivry	819	163,80
Saint Denis	836	167,20
Valenciennes	1.057	211,40
Os preços relativos ao percurso francez serão augmentados em 25 % nos casos em que o carregamento seja constituido por diferentes vagões sobrepostos.		
Percorso hespanhol por comprimento de carregamento de 6 ^m ,50 (1) ou fracção de 6 ^m ,50 (1)		Pesetas
De Irun a Villar Formoso	634	158,50
Percorso portuguez por comprimento de carregamento de 6 ^m ,50 ou fracção de 6 ^m ,50 (1)		Réis
De Villar Formoso a		
Pampilhosa e todas as estações da Beira Alta a leste de Pampilhosa ..	202	9.450
Figueira da Foz e todas as estações da Beira Alta a oeste da Pampilhosa ..	394	18.400
Lisboa e todas as estações dos Caminhos de Ferro Portuguezes		
(1) Sem que o peso possa ser superior a 10.000 kilos por comprimento de carregamento de 6 ^m ,50. Os augmentos previstos na tarifa internacional n.º 302 para as massas indivisiveis e objectos de grandes dimensões não são applicaveis aos vehiculos taxados pelos preços d'este paragrapho. Nos preços d'este paragrapho estão comprehendidos os direitos de evoluções e manobras e transmissão, bem como os gastos pelas operações e formalidades aduaneiras na alfandega franceza e o imposto de 5 % para o thesouro portuguez. A carga, a descarga e o trasbordo na fronteira franco-hespanhola devem ser effectuados por conta dos expedidores e dos consignatarios.		

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 arredondadas para a dezena de réis superior.

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

Fronteira de Irun — por expedição	Pesetas 5,00
Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino).....	Réis 480

			Réis	
Em Villar Formoso			300	
Em Lisboa	Transportes acondicionados em caixas		3\$500	} por unidade
	" sem acondicionamento		2\$500	
	" destinados á reexpedição por via Tejo		1\$000	
Em Figueira da Foz			1\$500	

		Francos
		P. V. G. V.
Taxas francezas, por expedição...	{ Imposto de sello.....	0,70 0,35
	{ Direitos de registo á partida das estações francezas.....	0,10
		Réis
» portuguezas, por imposto de sello.....		60

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

5.^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 indivisível de 200 kilometros.

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

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

Nota — As Companhias não são obrigadas a fornecer senão vagões descobertos. O expedidor tem a faculdade de cobrir as carruagens com encerados a elle pertencentes ou alugados por elle, devendo indicar na nota de 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 vagões que elles são destinados a cobrir.

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

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, apreensões, 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 vagões 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 dos vagões 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 vagões 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 vagão para o primeiro vagão e de 1 franco ou 333 réis por cada vagão, 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 sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas.

As Companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apreensões, 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 autorizados 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 accumulação de mercadorias, terão as Companhias a faculdade de proceder «de officio» ás operações aduaneiras. Quando, porém, a accumulação 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 egualmente com 24 horas de antecedencia.

EM LISBOA

Vehiculos chegados a Lisboa pela via ferrea para serem reexpedidos pelo Tejo.

A Companhia 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 instrucções necessarias para os despachos ao sr. **Agente Aduaneiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviço do Trafego.**

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

a) e b) **Certificados de 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 endereçá-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, 2 de Fevereiro de 1912.

O Director Geral

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

*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'Orléans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 305 DE GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

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

**Transporte de AEROPLANOS acondicionados em caixas,
BARCOS e CARRUAGENS VASIAS, com ou sem motor mechanico,
de PORTUGAL para FRANÇA**

Em applicação desde 10 de Fevereiro de 1912

CAPITULO I — Grande velocidade

**AEROPLANOS acondicionados em caixas e BARCOS
com ou sem motor mechanico**

Os preços d'este Capitulo são o dobro dos estabelecidos no Capitulo II, devendo as expedições, quando para Paris, serem consignadas
à estação de PARIS-AUSTERLITZ

CAPITULO II — Pequena velocidade

**CARRUAGENS VASIAS e BARCOS com ou sem motor mechanico
e AEROPLANOS acondicionados em caixas**

I Carruagens para passageiros, de 4 rodas, com mais de 2 ^m ,60 de «empattement» (1) ..	{ com motor machanico	Categoria A
	sem " " "	B
II Carruagens para passageiros, de 4 rodas, com 2 ^m , até 2 ^m ,60 de «empattement» (1) ..	{ com " " "	B
	sem " " "	C
III Carruagens para passageiros, de 4 rodas, com menos de 2 ^m de «empattement» (1) ..	{ com " " "	C
Carruagens ou vehiculos para passageiros, de 2 ou 3 rodas ..	{ sem " " "	D
IV Aeroplanos acondicionados em caixas ..	{ até 6 ^m ,50 de comprimento ..	Preço da " A
Barcos ..	{ de mais de 6 ^m ,50 mas sem exceder 13 ^m ..	" duplo da " A
	" " " 13 ^m mas sem exceder 19,5 ..	" triplo " A

(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	Distâncias kilométricas	Preços por unidade			
		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 Portuguesa a					
PARIS-IVRY					
Percurso francez		Francos			
De Hendaya a Paris-Ivry	816	160	145,50	120	113,50
Percurso hespanhol		Pesetas (1)			
De Fuentes d'Oñoro a Hendaya	635	95,25			
Percurso portuguez		Réis			
De Figueira da Foz, Guarda e todas as outras estações da Companhia da Beira Alta a Fuentes d'Oñoro.. .. .	253	7.600			
De Lisboa e todas as outras estações da Companhia Portuguesa a Fuentes d'Oñoro	394	11.800			
BORDEUS-SAINT JEAN					
Percurso francez		Francos			
De Hendaya a Bordeus-Saint Jean	233	57,50	53,50	49,00	46,00
Percurso hespanhol		Pesetas (1)			
De Fuentes d'Oñoro a Hendaya	635	95,25			
Percurso portuguez		Réis			
De Figueira da Foz, Guarda e todas as outras estações da Companhia da Beira Alta a Fuentes d'Oñoro.. .. .	253	7.600			
De Lisboa e todas as outras estações da Companhia Portuguesa a Fuentes d'Oñoro	394	11.800			
(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 aqueles 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 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 arredondadas para a dezena de réis superior.

Os vehiculos expedidos em caixas, quando o pezo de cada volume não exceda 500 kilogrammas, são taxados exclusivamente a pezo pelos preços da 1.ª serie da tarifa internacional n.º 301 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 comprehendidos os direitos de carga á partida de Portugal e de descarga na fronteira franco-hespanhola, os de transmissão em Bordeus, assim como as despesas por operações e formalidades aduaneiras na alfandega franceza e o imposto de 5 % para o governo portuguez; não estão, porém, comprehendidos:

- a) Os direitos de carga na fronteira franco-hespanhola e descarga na estação franceza de chegada, direitos que devem accrescentar-se aos preços relativos aos percursos francezes **á razão de 2 francos por unidade.**
- b) Os direito de alfandega.
- 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 transito em Fuentes d'Oñoro, mediante uma taxa de 7,35 pesetas por unidade.

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

Taxas portuguezas, por expedição	Imposto de sello.....	60 réis
	Direito de registo á partida das estações portuguezas....	20 "
Taxas francezas, por expedição.. - Imposto de sello.....		G. V. P. V. 0,35 0,70 francos

e) As despesas de reexpedição pelas vias do porto, do uso de guindastes, de desembarque e de carga, as quaes serão estabelecidas segundo as respectivas tarifas para as carruagens, barcos ou aeroplanos chegados a Lisboa pela via Tejo e que tenham de ser reexpedidos para França pela via ferrea.

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 de expedição.

3.^a — O expedidor deve indicar nas suas declarações, o pezo, o «empattement» das carruagens e o comprimento dos aeroplanos e barcos.

4.^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 vazio os reservatorios de alcool, essencia, etc., o que deve ser asseverado pelo expedidor em declaração feita na nota de expedição.

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

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

7.^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 Borden, Paris-Ivry ou Paris-Austerlitz.

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

8.^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.

9.^a — As Companhias não são obrigadas a fornecer senão vagões descobertos.

O expedidor tem a faculdade de cobrir a mercadoria com encerados a elle pertencentes, ou alugados por elle, devendo indicar na nota de expedição as respectivas marcas e numeros. Estes encerados devem ter d'uma maneira bem visivel as marcas suficientes 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 francos 0,50 por encerado, mais 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 vagões que elles são destinados a cobrir.

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

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 consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de vagões 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 vagões, 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 vagões 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 vagão para o primeiro vagão e de 1 franco ou 333 réis por cada vagão, alem 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 sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas.

As Companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, 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 accumulação de mercadorias, terão as Companhias a faculdade de proceder «de officio» ás operações aduaneiras. Quando, porem, a accumulação 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 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 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 instruções necessarias para os despachos ao sr. **Agente Aduaneiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviço do Trafego.**

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 de 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 enderacá-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, 2 de Fevereiro de 1912.

O Director Geral

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

*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, d'Orléans e Norte da França*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 308 — PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial commum de pequena velocidade n.º 420 em França)

PARA TRANSPORTE DE

LÃS PENTEADAS

Por vagão completo de 5.000 kilos ou pagando como tal

Em applicação desde 10 de Fevereiro de 1912

Das estações francezas abaixo a Lisboa e a todas as outras estações dos Caminhos de Ferro Portuguezes
e da Companhia da Beira Alta, sem reciprocidade

Percursos	Distancias kilometricas maximas	Preços por 1.000 kilos
Percorso francez		Francos
Baisieux (fronteira)	1.087	37,40
Le Cateau	1.020	36,40
Fourmies	1.037	36,65
Jeumont (fronteira)	1.070	37,15
Da estações da frente a Irun		
La Madeleine	1.078	37,25
Roubaix	1.084	37,35
Toucoing	1.087	37,40
Toucoing (fronteira)	1.089	37,40
Toucoing les Francs	1.087	37,40
Percorso hespanhol		Pesetas
De Irun a Villar Formoso.	634	27,50
Percorso portuguez		Réis
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Companhia da Beira Alta.	394	3.250

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 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.

Nota. — No percurso francez ha que augmentar aos preços indicados 0,40 francos a tonelada por direitos de evoluções e manobras.

— 2 — CONDIÇÕES

1.ª— Nos preços da presente tarifa estão comprehendidas as despesas de transmissão entre as diversas redes e as de trasbordo na fronteira de Irun, bem como os gastos por operações e formalidades aduaneiras da alfandega franceza de Irun e o imposto de 5 % para o governo portuguez. Não estão, porem, comprehendidas:

- A) As despesas de carga e descarga, que deverão ser feitas por conta dos expedidores e dos consignatarios;
- B) Os direitos da alfandega;
- C) 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 transitio em Irun, em Fuentes d'Oñoro e Villar Formoso, como para as formalidades aduaneiras, quer na fronteira de Villar Formoso, quer em Lisboa e Figueira da Foz, mediante as seguintes taxas:

a) Passagem em transitio:

Fronteira de Irun—por expedição	2,75 pesetas
Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino)—até 5.000 kilogrammas.	1.300 réis
Por cada tonelada ou fracção de tonelada alem de 5.000 kilogrammas —210 réis alem de	1.300 »

Para as expedições compostas de mais de um vagão, as despesas supra indicadas serão calculadas pelo pezo do vagão mais carregado (com sujeição ao minimo de 5.000 kilogrammas); pelos outros vagões da mesma expedição cobrar-se-ha o direito fixo de 500 réis por vagão.

b) Formalidades aduaneiras:

Tanto na fronteira de Villar Formoso, como em Lisboa	5.000 réis por vagão
--	----------------------

A taxa indicada em *b)* não comprehende o preço 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.

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

Taxas francezas, por expedição ..	Imposto de sello.....	0,70 francos
	Direitos de registo á partida das estações francezas	0,10 »
Taxas portuguezas, por expedição — Imposto de sello.....		60 réis

2.ª— Os preços da presente tarifa só são applicados quando o expedidor o peça por escripto na nota de expedição. Este pedido pode ser feito debaixo das seguintes designações: **Tarifa especial—Tarifa reduzida—Tarifa a mais reduzida** — consideradas como equivalentes e sujeitando-se a acceitar 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— As Companhias não respondem pelas quebras naturaes ou avarias em Hespanha e em Portugal.

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

5.ª— A presente tarifa só é applicavel ás remessas destinadas a Portugal.

Sob reserva do que estabelece esta condição, as remessas procedentes d'uma estação franceza não designada, mas intermedia de uma designada e Irun, podem beneficiar dos preços d'esta tarifa pagando pelos preços da immediata anteriormente designada, se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das tarifas geraes ou especiaes de cada Companhia.

Só poderão beneficiar das disposições d'esta tarifa as estações situadas no itinerario mais curto.

6.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 consignatário.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão a natureza da mercadoria, a sua origem, o peso bruto de cada volume, bem como o peso liquido e o valor da mercadoria n'elle contida.

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: **Exportação** ou **Admissão temporaria**.

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

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de vagões pertencentes a Companhias extranhas ou a particulares, que contenham mercadorias 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 das mercadorias e estacionamento de vagões, 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 consignatário.

As despesas com a sellagem das remessas ou vagões 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 vagão para o primeiro vagão e de 1 franco ou 333 réis por cada vagão, além do primeiro, que faça parte d'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 consignatários 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.

EM IRUN-HENDAYA

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 da regie e pagará todas as despesas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas e sem que as Companhias sejam responsaveis por faltas ou avarias não verificadas no momento da entrega da mercadoria ao dito representante.

EM FUENTES D'OÑORO-VILLAR FORMOSO

O agente aduaneiro das Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira executará as formalidades e operações relativas á passagem das mercadorias nas alfandegas de Fuentes de Oñoro e Villar Formoso; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operações e formalidades aduaneiras na fronteira e mandal-as effectuar por um agente de sua escolha. N'este caso deverão mencionar na nota de expedição e nas declarações para a alfandega:

Todas as formalidades e operações aduaneiras na fronteira portugueza ou hespanhola serão feitas por minha conta e risco pelo sr. residente em

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

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

a) e b) **Certificados de 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 endereçal-os 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, 2 de Fevereiro de 1912.

O Director Geral

L. Forquenot



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro Portuguezes e Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

1.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.^o 101

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 3 de Fevereiro de 1912)

EM VIGOR DESDE 20 DE FEVEREIRO DE 1912

N'esta tarifa, são incluídas as estações de **Albufeira**,
Fuzeta e **Tavira** com os seguintes preços:

Preços por tonelada (réis)

Das estações abaixo á de Vianna do Castello ou vice-versa		SÉRIES			
		1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a
Albufeira.	Sul e Sueste	1\$763	1\$514	1\$255	1\$006
	Companhia Portugueza..	2\$443	2\$094	1\$745	1\$396
	Minho e Douro	\$574	\$492	\$410	\$328
	Total	4\$780	4\$100	3\$410	2\$730
Fuzeta . . .	Sul e Sueste	2\$123	1\$814	1\$515	1\$216
	Companhia Portugueza..	2\$443	2\$094	1\$745	1\$396
	Minho e Douro	\$574	\$492	\$410	\$328
	Total	5\$140	4\$400	3\$670	2\$940
Tavira . . .	Sul e Sueste	2\$203	1\$894	1\$575	1\$266
	Companhia Portugueza..	2\$443	2\$094	1\$745	1\$396
	Minho e Douro	\$574	\$492	\$410	\$328
	Total	5\$220	4\$480	3\$730	2\$990

Ficam em tudo o mais em vigôr as disposições da referida tarifa especial de pequena velocidade.

Lisboa, 26 de Janeiro de 1912.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

B n.^o 182

Expediente n.^o 744