

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 580

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 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 Typographic, L. d'Abegoaria, 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.

SUMMARIO

	Páginas
Mau olhado, por J. Fernando de Souza.	53
A atmosphera do Metropolitano de Paris, por Mello de Mattos.	55
Alto Minho	56
Barreiro e Casilhas	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
Tracção eléctrica.	59
Viagens e transportes.	60
Notas de viagem — De Lisboa a Marselha — O serviço directo Lisboa Barcelona — A herda do Mediterrâneo — Cette — Carros eléctricos que não andam de noite — Um hotel recomendável — O porto de Marselha.	61
Morário de verão, por J. Soares	62
Conde de Mesquita	62
Mundo Ilustrado	63
Locomotiva gigantesca.	63
Na China — Uma linha ferrea construída por chinezes.	63
Aviação e aerostação — Portugal — Espanha — França	63
A Victoria do petróleo	64
Commercio português	64
Parte financeira	64
Boletim Commercial e Financeiro	64
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras	64
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	65
Carteira dos Accionistas	65
Publicações recebidas — Bartholomeu Lourenço de Gusmão.	66
Brindes e calendários	66
Linhões portuguesas — Beira Alta. — Gaza. — Gaya a Villa Franca das Neves	66
— Valle do Vouga. — S. Thomé. — Golungo Alto.	66
Linhões estrangeiros. — Espanha. — França. — Itália. — Turquia. — România	67
— Brasil. — Estados Unidos. — México. — Bolivia. — S. Salvador.	67
Companhia Através d'Africa — Relatório. (Conclusão)	68
Arrematações	68
Agenda do Viajante	68
Horário dos comboios.	68

Collecções de 1911

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



MAU OLHADO

Causou viva contrariedade a quantos se interessam pela construção da linha do Sado e estão convencidos do alcance económico de tal empreendimento, a notícia do malogro do empréstimo autorizado pela lei de 27 de outubro de 1909.

Há 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 crédito preciso.

Estava enfim resolvida a interminável 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, evitada porém 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 política e social. Durante quasi nove meses 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 construção da linha do Sado e como deputado tomara parte na discussão da lei de 1909. Porque não surtiu efeito essa conjuncão do querer e do poder? Ignoro-o. Tentou-se realizar o empréstimo 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 óptimo, quasi sempre inimigo do bom? Não convinha a primeira formula da lei de 1909, que havia ensejo de tornar efectiva 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 próprio anteriormente, nem os acontecimentos deixaram surtir efeito á proposta de lei do Conselheiro Moreira Junior, contendo um plano vasto, mas seguro e exequível, de fomento pela viação acelerada, 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 crédito parcial e provisoria com a Caixa geral de depósitos, que mutou 600 contos.

Poude-se quebrar o encanto e iniciar vivamente os trabalhos entre Alcacer e Garvão, mostrando desde logo o sistema das empreitadas parciaes a sua efficacia para a construção económica e rapida.

Mas o resto? A superstructura desse troço e a construção integral do que medeia entre Setúbal 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 improdutivas as centenas de contos que se estão gastando.

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

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

Da aceitação do alvitre, manifestada por novo estudo, derivou logicamente a viva oposição de Setúbal, ameaçada nos seus interesses, que um projecto aprovado após laboriosa gestação garantia, servindo de base á 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 boca. 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 tráfego 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 minério da região, que só esperam transporte barato para constituirem importante tráfego. Está, desde 1883, prevista por lei a construção de uma ponte-cais em Setubal, melhoramento a que aquella cidade tem incontestável direito e que vem aliviar o Barreiro de tráfego 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 suficientes condições naturaes e susceptivel de ser melhorado, evitar a complicação do serviço de ramal, deixando de introduzir mais uma bifurcação evitável em linhas que por tantas são já flagelladas é, em verdade, solução que naturalmente ocorre, que o estudo mostrou exequível e que não pode ser sacrificada a uma economia de construção, embora sedutora, realizada em linha extensa de exiguo custo kilometrico, graças à facilidade da construção considerada em globo.

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

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

É assim que o desejo de aplanar dificuldades suscitadas pela oposição de Setubal á variante de Valdera e de fugir, num propósito 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 condenou, no seu parecer de 27 de Abril de 1905, a passagem de Marateca proximo da boca 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 submeteu 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 suficiente 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, tomado para comparação os troços

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

	Variante de 1907	Contornando o esteiro
Extensão a construir e percurso	22,47	29,41
Custo orçado.....	388:000\$000 réis	436:000\$000 réis
Percuso	22,47	29,41

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 logar 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 aplicação 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 construção 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 cons- truir.....	29,41	25,47
Custo.....	388:000\$000 réis	300:000\$000 réis
Percuso até Pinhal Novo.....	43,46	31,44
Percuso até Setu- bal.....	29,41	45,49

A' economia de 88 contos corresponde um encurtamento tentador de 12 kilometros para Lisboa. Sendo natural 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-Marareca-Pinhal Novo, a atestar aos vindouros... que o homem é um animal racional.

Em verdade, esta questão da passagem de Marateca vai entrando pelos dominios do Carnaval. A litteratura do caso enriqueceria já uma bibliotheca, estando a pedir um poeta que eternise o caso, coiso 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 technologica, 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 admissiveis 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 essenciais; havendo um traçado directo a partir de Setúbal, tecnicamente aceitável, 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 públicas, 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 propósito um requerimento a pedir que se julgue a matéria suficientemente discutida?

Não haverá meio de pôr termo ao quebranto que deu na linha do Sado e de esconjurá-lo enguiço?

J. Fernando de Souza.

A atmosphera do metropolitano de Paris

614.7 + 625.234

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

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

Talvez que a romancista Matilde Sarao, no seu lindo estilo, nos dê, com a construção do Metropolitano de Nápoles, um capítulo de romance tão sentido como algumas passagens do *Peregrino sentimental*, onde um engenheiro tem saudades do velho Nápoles de ruas tortuosas, que não encontra, de casas muito velhas, que desapareceram e assim teremos um bom trabalho técnico 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 gás e levantamento de poeiras, mas o principal agente de viciação é a respiração humana.

Todos se lembram das vítimas de Cawempore, na revolta dos cipaios na Índia, de que proveio a ruína da Companhia das Índias 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 Arquitetos Italianos.

Fisiologicamente o ar atmosférico 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 elas de o perjudicar, provocando quasi sempre doenças do aparelho respiratório.

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

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

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

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

Vapor de agua. Contém sempre o ar uma certa quantidade de água debaixo da forma de vapor e a capacidade que tem de encerrar maior ou menor quantidade dela depende da sua temperatura mais ou menos elevada. Por cada grau de temperatura há porém um limite da quantidade de vapor aquoso que o ar pode conter e, excedida ella, manifesta-se sob a forma 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 água normalmente contida na atmosphera e por isso é que a respiração se efectua regularmente, ao passo que um excesso a faz diminuir e uma deficiência a acelera, sempre com prejuízo do organismo.

A maxima pressão e o maximo grau de tensão que, segundo as diversas temperaturas, exerce o vapor de agua, mede-se em milímetros da columna barométrica, pondéralhe 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 19mm e por vezes de 20mm, valores bastante elevados e que explicam a impressão desagradável que se experimenta ao entrar em qualquer subterrâneo. 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 irrespirável aquele gaz e prejudicial conseguintemente ao organismo humano. Nessas circunstâncias a hygiene industrial admite que deve considerar-se insalubre o ar que ultrapassa um por milhar em anhydrido carbonico.

Nos subterrâneos as variações da proporção de anhydrido carbonico estão em relação directa com a afluencia das pessoas e a frequencia das linhas e observou-se que ao abrirem-se novas linhas à exploração, muito rapidamente se efectua 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 afluencia de viajantes ás estações dos Campos Elyseos, por causa da exposição automobilista no Grand-Palais.

A abertura de novas linhas, aumentando a intensidade da circulação, tem igualmente como resultado o aumento da quantidade de anhydrido carbonico no ar dos tuneis.

Com efeito, 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 carroagens, 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 sistema de ventilação dos carros que ou é lateral ou duplo, isto é, pelos lados e pelo tecto da carroagem.

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 carroagens 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, sucede que ainda mais interessantes deduções se podem tirar dos estudos effectuados pelo observatorio de Montsouris.

O que se nota incontrovertivamente, 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, teríamos sempre maior captação de anhydrido carbonico por carros de ventilação lateral.

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

De noite, como o acesso 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 efeitos da ventilação nocturna.

As intensas correntes de ar que se observam na entrada e saída 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 efeito, 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 sistemas 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 locaes onde se instaliam 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 francesas a propósito 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 astronomo: 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 fizerem distribuir pelos srs. deputados e senadores uma exposição que nos parece digna de transcripção, por provar a perfeita correção 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 económica 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 vai ser discutido.

Que as compensações por nós oferecidas ao Estado em nada eram inferiores às 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 à evidência a justiça e honestidade de todas as nossas pretensões.

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

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

Em obrigações.....	107.553 contos
Em acções.....	9.533 "

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

Vamos, porém, ao ponto capital da nossa exposição.

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

Consegue ainda o Estado a construção, sem encargos, dos 8 kilómetros excedentes á extensão garantida e mais 18 kilómetros da linha de Mindello a Louzado; o alargamento da linha da Povoa e a unificação da exploração de todas as de via reduzida do Minho; a supressão do troço comum entre Trofa e Louzado, que tanto embaraça a exploração da linha do Minho; a fixação de prazo de concessões, cuja duração é ao presente indefinida.

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

Senhores Deputados e Senadores:

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

Se alguém na Câmara se deixa por elas avassalar poderá propor o seguinte alvitre, que lhes tira qualquer pretexto e que não duvidamos em aceitar, se assim nos for exigido.

1.º— Votar a parte da base 2.º referente á fusão das linhas do Porto á Povoa com Guimarães, ligando estas linhas por um ramal entre Louzado e Mindello, conforme já foi aceite em princípio por despacho ministerial de 22 de Julho de 1909, pois decerto, neste ponto, não haverá divergências 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 depósito de 50 contos e pagos os materiais existentes, expropriações e os estudos feitos e aprovados, 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 negócio nas condições do actual projecto de lei, continuando neste caso o depósito de 50 contos a garantir exclusivamente a construção destas trez linhas.

Desta forma, julgamos por nossa parte oferecer à Câmara a mais completa liberdade para poder resolver o assunto, liberta dos nossos direitos, assim como de suspeções ou duvidas, sem o menor risco para o Estado, nem o menor prejuízo para os povos da região.

Lisboa, 22 de Janeiro de 1912.

Os concessionários

Canha & Formigal.

Barreiro a Cacilhas

Vão proseguindo os trabalhos da construção da ponte de Coina, cujos pilares tem tido que descer a considerável profundidade por causa da espessa camada de lodo atravessado. A superfície da sua base fôra calculada para reduzir a pressão por centímetro quadrado á cifra compatível 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 colocaçao de algumas vigas sobre os pilares, aguarda ainda a solução imposta pelo caciquismo local e que vai custar o melhor de 60 contos. A demoliçao de um pilar e a construção de outro ao meio do intervallo que separa os dois vizinhos de aquelle, deixando aberturas de 25 metros livres de cada lado, a colocaçao de um tramo girante duplo sobre o novo pilar, a construção 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 fácil a passagem de que o era com o tramo unico de alçapão 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 supor 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 concluída ou pelo menos muito adiantado, o prolongamento até Cacilhas. E, trazida ali a grande velocidade, a logica impõe-se ia assim de se dar a preferencia a Cacilhas para obras dispendiosas que o incremento do tráfego de pequena velocidade exigisse e que melhor seria fazel-as subordinadas a um plano racional de conjunto, que enxertal-as naquelle acervo de aleijões, que se chama o Barreiro.

A questão do embarque de minérios tem uma actualidade incontestável.

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 porém de dar vazão a todo o tráfego de minérios e de carvão e insusceptível de ampliação que para isso a habilite.

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

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

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

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

Graças á natureza do fundo, uma ponte-caes ali não é obra solremodo dispendiosa, embora seja um pouco extensa. O embarque de parte dos minérios em Setúbal daria considerável desafogo á estação do Barreiro.

Outra obra por cuja realização se devia insistir, juntamente com a conclusão da de Cacilhas, é a construção da linha de Cezimbra, cujo projecto está elaborado. Que bém 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 intelectual 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 ocupado, acaba de publicar mais um livro a que deu o nome que nos serve de epígrafe.

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

Propagandista das doutrinas socialistas, tomando parte preponderante nos movimentos de que a Catalunha se tem tornado tão notável 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 terríveis, 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 episódios tragicos, tantos e tão variados que chega a parecer que uma má estrella perseguiu o sr. Olivares, pois certamente será difícil 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 lucta 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 descrições o trabalho do notável publicista, pois nos dá tambem um interessante estudo sobre locomotivas, ilustrado com uma serie de gravuras representando desde a primeira machina que circulou em Espanha até às grandes locomotivas modernas. Descreve tambem os movimentos políticos da sua patria para a transformação do regimen existente, a sua prisão, os seus sofrimentos no desterro; a organização das associações de ferroviarios, caixas de socorros, seguros de vida etc., para que trabalhou com dedicação extrema.

Finalmente, na ultima parte do seu trabalho, conta-nos as suas canceiras 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 estatística 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 estatística, o aumento 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 à primeira vista parecia oferecer apreciaveis vantagens.

A pratica veio, porém, 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 Alemanha, que algumas das suas linhas ainda utiliza travessas de ferro, vai tratando de as substituir, pois não só lhe custam 80 % mais caras, como não oferecem a elasticidade precisa, e tornam os trabalhos de construção e conservação das linhas mais dispendiosos. Tambem se tentou o emprego do cimento armado, mas os resultados foram pouco satisfatórios, e as travessas de madeira continuam a ser preferidas, tanto nos climas frios como nos temperados.

O unico inconveniente que tinham, — a dificuldade da sua conservação — desapareceu por completo desde que se generalisou o uso do *Aczol*, que resolve inteiramente o problema, tornando a madeira extraordinariamente resistente, ininflamavel, má condutora 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 diferentes 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 aumenta consideravelmente pelas reações chimicas produzidas pela sua junção, que fazem com que as diversas substancias se fixem totalmente á madeira, tornando-se insolueis, e impedindo a sua volatilização mesmo sob a acção de temperaturas elevadissimas.

Os derivados do alcatrão, posto que ricos em elementos antisepticos, não oferecem 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 rápidos.

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

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

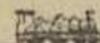
Não menos apreciavel é a sua qualidade de ininflamavel pois que, ao passo que o alcatrão e seus derivados podem tornar-se perigosos, não sendo raro darem origem a destruição, por incendio, das officinas de impregnação, o *Aczol* não só não tem este defeito, como ainda diminue a inflamabilidade natural 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 tambem a de preços mais vantajosos, razão porque já hoje está generalisado 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» descrições interessantes dos velhos paizes onde ha tantos séculos viveu uma civilisação 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 à Australia, à China e ao Japão e quasi até ao Polo Norte, as suas *Notas de viagem*, feitas sempre com escrupulosa exactidão, descrevendo os lugares 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 comentario 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 aumenta o valor das suas descrições e justifica a impaciencia com que elles 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 Helsingborg, mas, reconhecendo as dificuldades que resultariam da grande profundidade do estreito nesse sitio, pensou então em ligar Copenhague á ilha de Amager por uma ponte gigantesca e começar nessa ilha o tunel submarino em direcção á ilha de Shalholm e de ahí até Malmoe, e é deste ultimo plano que trata o projecto agora apresentado. Como na direcção Copenhague-Amager-Shalholm o estreito de Sund não tem mais que 10 metros de profundidade, julga aquelle engenheiro perfeitamente exequivel o seu projecto.

AUTOMOBILISMO

Inglaterra

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

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

Estados Unidos

Durante os meses de Janeiro a Setembro de 1911 importou este paiz 540 automoveis de fabricação estrangeira, num valor approximadamente de 1:500:000:000 rs., sendo 227 de fabricação francesa, 113 de alema, 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 atingiu 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 auctorização 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 Empreza 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 Apparecida ao santuário do mesmo nome, e propõe-se mais tarde ligar, pelo mesmo sistema de viação, Apparecida 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 auctorização para a construção de uma linha de tremvias electricos entre a cidade de Monte-Mór 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 incalculáveis, occasionaram interrupções do serviço dos comboios em diferentes linhas ferreas, transtornando por completo a circulação normal dos comboios.

Nalguns pontos já o serviço se regularisou, 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 efectuar 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 experiença tem sido bastante dura para que, conhescido, 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 magnifco 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 aplicaveis sem alteração;

Entre as estações de outras linhas e as das de Vendas Novas e do Sul e Sueste, quando a via Barreiro seja excepional, pelos preços da tarifa geral ou das tarifas especiaes de base kilometrica pela somma das distâncias de aplicação 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 quaequer 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 qualquier 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 aplicaveis 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 aceitam 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 aceites 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 normalizado por completo o serviço em todas as linhas com excepção da de Vendas Novas.

Tarifas internacionaes 304, 305 e 308

Entraram em vigor no dia 10 do corrente as novas tarifas internacionaes n.ºs 304 e 305, que substituem as que sob o mesmo numero vigoravam anteriormente e a n.º 308 para o transporte de lás 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 trasego P. H. F. que dia a dia aumenta, 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, Fuzeira 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 Viana 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 ...	45780	45100	35410	25730
Fuzeta	55140	45400	35670	25940
Tavira	55220	45480	35730	25990

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 Mediterrâneo. — Cette. — Carros eléctricos que não andam de noite. — Um hotel recomendável. — 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 notável nos pontos que tencionamos visitar.

Ora, neste sentido, tratando-se de uma excursão ao Egypto, a Palestina é um complemento indispensável, salvo para aquelles que, ou muito apressados ou indiferentes, 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 afirmam 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 ocupar da excursão encetada e que vae ainda no seu princípio.

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 distrahirem 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 excelente.

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 lugar 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 carroagem-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 produtor 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 ocupado. Se no seu começo se atravessam regiões barrentas e sem interesse, este vae aparecendo à proporção que nos aproximamos do Aragão e mais apreciavel é quando desta província passamos à Catalunha. Mas a noite desce sobre nós e embora a lua resplenda num céu 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 Cérbère 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 carroagem do P. L. M. atrelada 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, à beira do Mediterraneo, desde Barcelona, ou melhor, desde Empalme, a Cérbère, e dahi a Cette.

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 Cette, 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 Cette 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 também 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 estreis 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 fendumos o capítulo, não com o pé no estribo mas, por assim dizer, com elle na prancha que liga o molhe E do cais Pinéde 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 nessa 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 melhoralos em proveito do publico.

Permita 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 prática 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 aquella 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 imediata, 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 aquella 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 atenção do sr. G. M.

Eu alvitre 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 delle 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 permitiria 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 aquella localidade.

Na linha do Corgo parece-me de vantagem, pelo menos no verão, que se realisem, como já disse, 3 comboios em cada sentido, alterando-se a marcha do 1304 que partia de Vidago pelas 8 horas da manhã, para estar na Regua ao meio dia, dando assim ligação imediata 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 dispensável que a tivesse o rapido 56 da Companhia Portugueza, que poderia partir do Porto ás 8,50 da manhã, e, acelerando 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 impossível visto ter grandes demoras em Fuentes de Oñoro, Fuentes de S. Esteban, Medina etc., que se poderiam reduzir, bem como suprimir algumas paragens inuteis 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.

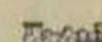
Com esta modificação reduzir-se-hia a demora de 2 horas e 7 minutos na Pampilhosa, que actualmente teem os passageiros vindos de Paris com destino ao rapido 56.

E, para findar, alvitrarei 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 trasbordo 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 propósito, 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 funcionário superior aduaneiro. Escriptor distinto, a que o nosso teatro deve numerosos originais de valor, jornalista e funcionário zeloso, o sr. Conde de Mesquita era, pela sua elevada posição social e pela sua ilustração, uma figura de destaque no nosso meio.

A família enlutada, e em especial ao Sr. João de Fontes Pereira de Melo Ferreira de Mesquita, distinto engenheiro da Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses, enviamos a sentida expressão do nosso pesar.

«MUNDO ILUSTRADO»

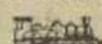
De todos os pontos do sul do paiz temos recebido assignaturas para esta nova revista, que em breve vae publicar-se no Porto.

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

Inutil se torna encarecer o valor da nova ilustração, 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 aumentar o tamanho e a potencia destas machinas, sendo difícil 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 indiferente aos progressos da civilisação, é a construcção da linha ferrea de Pekin a Kalgan, com a extensão de 210 kilometros, feita por chinezes, com capitais exclusivamente chinezes, e com todo o pessoal chinez.

Num paiz onde ainda ha alguns annos as primeiras linhas que os europeus construiram 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 chineza é, não sómente o cuidado da construcção, que iguala 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 chinez 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 imperiales 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 extraido das minas de Sia-Hua, pertencentes à 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 *vooou*, em França, algumas em companhia de Maurice Farman, vai em breve realizar varios vôos no Mouchão da Povoa, 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, caiu, 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 monoplano 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 elles tem realizado 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 generalisado 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 occasões 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 utilizam 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	3.763.716
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.....	4.712.417	1.346.171
Materias primas para as artes e industrias	3.433.924	3.071.012
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	834.950	4.209.384
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	31.770
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 séde, Largo do Corpo Santo 13, a assembleia geral desta companhia, para apresentação do relatorio da gerencia de 1911 e eleição da mesa e da commissão revisora de contas.

Os numeros que damos a seguir mostram o alto grau de prosperidade que atingiu 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, 411.615\$363 réis; lucros liquidos no referido anno, 67.323\$061.

A importancia das reservas acha-se applicada no predio da séde, 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 efectuar-se na séde da Companhia em Lisboa, Rua de S. Nicolau, 88, ou no Porto na casa Pinto da Fonseca & Irinão, Praça da Republica, 138, em todos os dias utéis.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1912.

A greve, que tantos sobresaltos causou aos espíritos timoratos, não passou afinal de uma tempestade n'um copo d'agua, cujas consequencias mais se fizeram sentir na capital do que na província 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 espíritos com a perspectiva da miseria para os pequenos proprietarios e para os trabalhadores rurais, 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 catastrofe.

Seria talvez opportuna a organização de uma grande comissão 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 importância incomparavelmente maior e de inadiável 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 invejável 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 esperança de se chegar a uma solução satisfactoria. O «Financial New» publicou recentemente a este respeito um artigo prevendo para breve a remoção de todos as dificuldades que até agora tem obstado a que se chegue a um acordo 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 anunciada a sua apparição, foram finalmente postos á venda os novos bilhetes postaes de 1 centavo — figurino frances — 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 trapalhada de avos e escudos, preferindo 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 mascaraada, mas como estamos no carnaval não admira.

Do mesmo modo que os efeitos da greve apenas produziram ligeiras oscilações nas cotações dos nossos fundos, como fizemos notar no nosso boletim de 1 de Fevereiro, estas também se ressentiram pouco, felizmente, das inundações, como se pode ver pela tabella que publicamos.

O prego da libra que fechou na quinzena passada a 4\$850 compra e 4\$950 venda, ficou hoje a 4\$850, e 4\$920 respectivamente.

O cambio Rio-Londres fechou a 16^{5/32}, ou sejam 14\$854 reis fracos a libra, a mesma cotação da quinzena anterior.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	EM 15 DE FEVEREIRO		EM 30 DE JANEIRO	
		Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador
Londres cheque	49 1/16	48 15/16	49 1/16	48 3/16	—
" 90 d/v	49 9/16	—	49 9/8	—	—
Paris cheque	580	583	580	583	583
Berlim "	238 1/2	239 1/2	238	239	239
Amsterdam cheque	404	406	404	406	406
Madrid cheque	895	905	890	900	900

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	FEVEREIRO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—
Lisboa: Dívida Interna 3% essentamento	37,15	37,35	37,60	38	38	38	38	37,95	—	—	37,40	37,50	37,70	—
Dívida Interna 3%, coupon	—	—	37,70	38	38	38	38	38	—	—	37,50	37,60	37,75	—
" 4%, 1888, c/premios	—	—	—	—	—	—	—	20.200	20.200	—	20.300	26.350	—	—
" 4%, 1888/9	—	52.500	52.500	52.700	52.700	52.500	52.650	52.750	—	52.800	—	—	52.800	—
" 4%, 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48.500	—
" 3%, 1905 c/premios	8.850	—	8.900	8.900	8.900	8.900	—	8.950	—	—	—	—	9.000	—
" 4%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	80.500	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	79.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64.400	64.400	64.500	64.500	64.500	64.600	64.600	64.600	64.600	64.600	64.600	64.600	64.600	—
" 3%, 2.ª série	63.200	—	63.200	—	63.200	—	—	63.300	—	63.300	63.300	63.300	63.300	—
" 3%, 3.ª série	66.300	66.500	66.500	—	66.600	66.600	—	66.800	—	67.700	66.700	66.600	—	—
Obrigacões dos Tabacos 4 1/2%	—	96.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	156.800	157.000	—	157.500	—	157.500	—	157.500	157.800	—	160.000	160.000	—
Comercial de Lisboa	—	—	94.000	94.300	—	94.400	94.500	94.500	—	94.500	94.500	94.500	94.300	94.300
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	99.500	—	99.500	—	99.500	—	99.500	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	63.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Gau. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	61.800	62.000	62.500	62.500	—	—	62.500	—	—	—	63.000	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	60.900	61.000	—	61.500	—	61.700	62.000	—	63.500	—	63.000	—	63.500
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	85.300	85.400	85.100	85.400	85.400	—	—	85.500	85.500	85.500	85.200	85.400	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	50.700	50.600	50.600	—	50.400	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	16.000	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	68.800	—	—	—	16.000	16.000	—	—	16.000	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	69.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.000	—	88.000	—
" predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000	—	81.000	81.000
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	65,50	—	65,70	65,65	65,75	65,70	65,70	65,65	65,70	65,70	77.200	77.000	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	340	345	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	37,25	36,25	—	37,75	—	36,75	37,25	36,75	—	—	37,25	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	438,50	439	439,50	440	438,50	436,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	279	284	288	290	289	287	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	325	322	322	324	323	324	324	323,25	325	—	325	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	257	257	260	—	261	262	261	261,50	259	259	259	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	291	291	—	292	291	291	291	291	291	292	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	166	168	—	168,50	165,25	167,75	167,50	167,50	167	170	169	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	65,50	65,50	—	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	87,75	87,56	—	87,75	—	—	—	—	88,25	88,20	87,50	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MÉDIA KILOMETRICA		
		19II-12		19II-II		Diferença em 19II-12	19II-12	19II-II	Diferença em 19II-12	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										

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 comemorar o 202.º aniversario da primeira ascensão aerostática, realizada em Lisboa em 8 de Agosto de 1709.

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

Magníficas 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, ilustram este trabalho, que se pode considerar um excellente auxiliar para a reivindicação da gloria que cabe ao nosso paiz de ter sido um portuguez quem iniciou a navegação aerea.

Agradecemos a offerta.

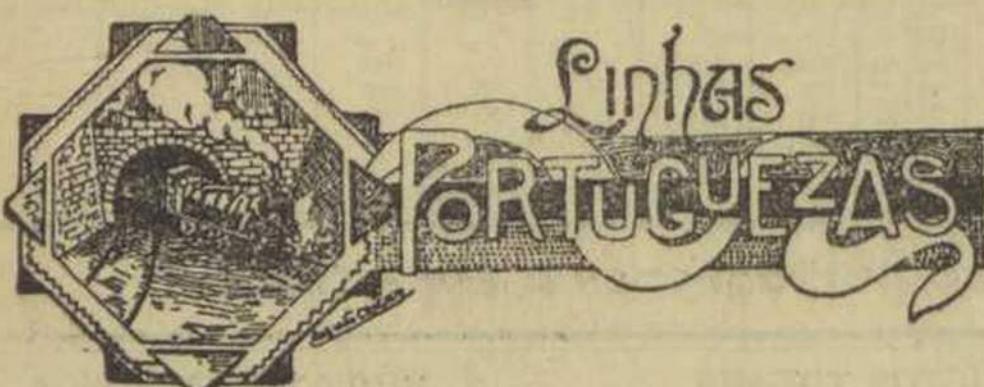


Brindes

A casa Francisco Riviére é Hijos, de Barcelona, distribui 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 edifício da estação de Guarda, devido às importantes obras que nesse acabam de ser feitas, acha-se actualmente nas melhores condições.

Na estação de Pampilhosa, foi tambem melhorada a iluminação por meio do acetylene, cuja instalação, é perfeitissima.

Somos informados que outros interessantes melhoramentos serão realizados no corrente anno, o que bem mostra a boa orientação que preside à Direcção superior dos negócios da Companhia.

Gaza. — Foi concedida auctorização para a exploração 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 representação 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 Santiago, esperando-se que este troço de via fique concluido dentro de 4 meses.

O edifício destinado às officinas, em Sernada, está tambem em via de conclusão.

S. Thomé. — O distinto engenheiro sr. Ezequiel de Campos vae submeter á aprovação do sr. ministro das colonias o seu relatorio sobre melhoramentos nesta colônia. 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 arrematação 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 estação de Las Minas ou Minas de Fosfato, na linha de Cáceres 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 exploração em 28 de Dezembro passado o troço da linha ferrea de Gerberville a Bruyères comprendido entre aquella estação e Rambervillers.

Italia

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

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 Nápoles concedem subvenção 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 negociações com uma empreza alema.

A extensão total das suas linhas será de 32 kilómetros, 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 submetido o projecto respectivo á apreciação 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 estação 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 auctorização 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 Paratiybuna e Taubaté.

Estão concluidos os estudos para a construcção do ramal entre Viradouro e Bonfim, 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 lugar os viajantes de cor, separados dos brancos.

A companhia «Chesapeake and Ohio», protestou contra a exigencia levando a questão para os tribunais competentes, mas estes confirmaram o decreto, esclarecendo que elle deve ser applicável só para os comboios circulando dentro do Estado de Kentucky. Quando um comboio vem, por exemplo, da Virginia, ao penetrar em Kentucky, devem os passageiros de cor ser convidados a passar a compartimentos especiaes. Não nos parece a medida muito aceitável, mas em si... os americanos lá sabem o que fazem.

Mexico

Projecta-se a construcção de uma linha ferrea de Balsas a Zihuatenejo, 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 Potosí, 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 adiantados.

Logo que esteja concluida a linha ferrea do Rio Mulato a Potosí iniciar-se-hão os de uma outra linha entre Potosí 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 dificuldades imprevistas fizeram demorar os trabalhos, que no entanto devem ficar concluidos no proximo mez de março. Seguidamente proceder-se-há 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 aumento de 24:715\$205 réis nos saldos.

Nos Gastos d'Administração fizemos ainda uma diminuição importante, sendo esta diminuição referente apenas aos meses 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 aumento de réis 437:872\$917.

A conta de Lucros e Perdas apresenta um saldo a favor de 196:076\$608 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 esperança de que desta vez chegaremos a uma conclusão.

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

Foi substituído pelo Vice-Presidente Ex.^{mo} Sr. Dr. Arthur Maia Mendes, sendo nomeado para a vaga o Ex.^{mo} Sr. 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 incluida 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.....	4:474\$790
Maio.....	9:019\$390
Junho.....	46\$140

Material.....

51:682\$990
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 diferentes 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 falecimento do presidente deste Conselho, ex.^{mo} sr. João Bastos Junior.

Somos, pois, de

PARECER

1.º Que sejam aprovados 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.

ARREMATAÇÕES

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 Apolonia) 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 relogio 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 brazileira. 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 recomendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel-Grande Hotel do Elevador-Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. 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 rasonáveis — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis comodidades e aceito; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio 73, 2.º

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cosinha. Conforto inexcusivel. 3 Fachadas — Precios, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de gran des fabricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. 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. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Alfarelos	Pampilh.	Alfarelos	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa
7 52	8 35	10 3	1 5	4	4 35	8 20	12 23	4 15	6 20	11 5	5 10	8 20	8 58	4 45
8 47	9 30	11 9	11 35	12 18	12 31	1 14	11 10	4 15	8 25	5 50	9 36	7 35	8 58	4 45
11 35	12 18	12 31	2 28	2 45	3 28	8	2 30	4 48	10 20	11 10	4 15	9 11	12 23	—
1 45	2 28	3 28	4 15	4 58	6 23	4 54	6 52	1 12	5 12	5 50	8 25	11 43	—	—
3 8	3 51	5 41	5 21	6 4	7 30	7 27	8 9	6 35	7 22	9 4	8 20	8 35	3 5	6 30
4 15	4 58	6 24	7 27	8 9	8 37	9 7	9 51	8 14	8 52	11 25	1 12	9 40	2 40	1 40
5 21	6 4	7 10	10 50	11 34	11 56	10 42	10 42	10 35	10 23	7 34	7 50	12 23	12 45	2 45
6 24	7 10	11 24	11 56	12 38	12 38	11 26	11 26	11 25	11 25	7 50	9 19	12 23	12 45	3 5
7 10	8 14	9 21	10 50	11 34	11 56	10 50	10 50	10 48	10 23	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
8 14	9 21	10 48	11 34	11 56	12 38	10 50	10 50	10 48	10 23	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
9 21	10 48	12 38	10 50	11 34	11 56	10 50	10 50	10 48	10 23	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
10 48	12 38	12 38	10 50	11 34	11 56	10 50	10 50	10 48	10 23	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 24	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
11 56	12 38	12 38	11 34	11 56	12 38	11 34	11 34	11 30	11 25	8 52	10 45	11 25	11 30	1 40
12 38	12													

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — 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 Espanha, 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 commun n.º 428 das linhas francesas)

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 Capítulo são o dobro dos estabelecidos no Capítulo 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 veículos de 2 ou 3 rodas	sem	D
IV	Aeroplanos acondicionados em caixas	até 6 ^m ,50 de comprido	Preço da
	Barcos	de mais de 6 ^m ,50 mas sem exceder 13 ^m	duplo da
	»	» 13 ^m	triplo da
	»	19 ^m ,50	

(1) «Empattement» é a distância exacta entre os eixos das rodas dianteiras e das traseiras, 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 dúvida deve medir-se de ambos os lados e tomar-se a distância media.

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



Percursos	Distân- cias kilome- tricas	Preços por unidade			
		Categoria A	Categoria B	Categoria C	Categoria D
De Paris-Ivry a todas as estações da Companhia da Beira Alta, compreendidas Figueira da Foz e Guarda, a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Portugueza.					
Percorso francês					
De Paris-Ivry a Irun	819	124,50	113,50	94	87,50
Percorso hespanhol					
De Irun a Villar Formoso	635			95,25	
Percorso português					
De Villar Formoso a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Companhia da Beira Alta	253			7,600	
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Portugueza.	394			11,600	

(1) No percurso hespanhol os preços acima indicados applicam-se unicamente aos carros de peso não superior a 4:500 kilos; pesando mais, acresce 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	Distân- cias kilome- tricas	Preços por unidade			
		Categoria A	Categoria B	Categoria C	Categoria D
De Bordeus-Saint Jean a todas as estações da Companhia da Beira Alta, compreendidas Figueira da Foz e Guarda, a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Portugueza.					
Percorso francês					
De Bordeus-Saint Jean a Irun	236	46	42,50	39	36,50
Percorso hespanhol					
De Irun a Villar Formoso	635			95,25	
Percorso português					
De Villar Formoso a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Companhia da Beira Alta	253			7,600	
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Portugueza.	394			11,600	

(1) No percurso hespanhol os preços acima indicados applicam-se unicamente aos carros de peso não superior a 4:500 kilos; pesando mais, acresce 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 veículos expedidos em caixas, quando o peso de cada volume não excede 500 kilogrammas, são taxados a peso pelos preços da 1.ª série da tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade das linhas portuguesas, n.º 200 (anexo) das linhas francesas, para as expedições de 50 kilos, mínimo. O seu peso deve ser indicado pelo expedidor na nota de expedição.

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

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

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

Em qualquer dos casos as tarifas se estabelecerem abrindo-se novas relações entre os países, devem ser adaptadas ao novo regime.

	Percursos	Distâncias kilometricas maximas	Preços
Percorso francês			
por comprimento de 7 ^m ,50 ou fração de 7 ^m ,50			
	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
	Maubenge	1.057	211,40
	Paris Ivry	819	163,80
	Saint Denis	836	167,20
	Valenciennes	1.057	211,40
Das estações da frente a Irun			
Percorso hespanhol			
por comprimento de carregamento de 6 ^m ,50 (1) ou fração de 6 ^m ,50 (1)			
De Irun a Villar Formoso		634	158,50
Percorso portuguez			
por comprimento de carregamento de 6 ^m ,50 ou fração de 6 ^m ,50 (1)			
	Pampilhosa e todas as estações da Beira Alta a leste de Pampilhosa ..	202	9.450
De Villar Formoso a	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 aumentos previstos na tarifa internacional n.º 302 para as massas indivisíveis e objectos de grandes dimensões não são aplicáveis aos veículos taxados pelos preços d'este parágrafo.
Nos preços d'este parágrafo estão compreendidos os direitos de evoluções e manobras e transmissões, bem como os gastos pelas operações e formalidades aduaneiras na alfândega francesa e o imposto de 5% para o tesouro português. A carga, a descarga e o trasbordo na fronteira franco-hespanhola devem ser efectuados por conta dos expedidores e dos consignatários.

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

O pagamento efectuar-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 percorso portuguez, computo da importancia do transporte, devem ser arredondadas para a dezena de réis superior.

CONDICÕES

1.^a—Os preços da presente tarifa não comprehendem:

- A) Os direitos de alfandega.
B) 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 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:

a) Passagem em transito:

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

b) Despesas de operações e formalidades da alfandega, quer na fronteira de Villar Formoso, quer em Lisboa ou Figueira da Foz:

	Réis
Em Villar Formoso	300
Em Lisboa. { Transportes acondicionados em caixas	3500
" sem acondicionamento	2500
" destinados á reexpedição por via Tejo	1500
Em Figueira da Foz	1500

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

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

	Francos	P. V.	G. V.
Taxas francezas, por expedição... { Imposto de sello.....	0,70	0,35	
Direitos de registo á partida das estações francezas.....		0,40	
» portuguezas, por imposto de sello.....			60 Réis

D) As despesas de transporte pelas vias do porto, uso de guindastes, embarque e descarga, despesas que serão estabelecidas conforme as respectivas tarifas para as remessas a reexpedir pela via Tejo.

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 mais reduzida**— consideradas como equivalentes e sujeitando-se a aceitar todas as condições da presente tarifa.

Faltando qualquer destas indicações, a remessa será taxada pelos preços e segundo as condições das tarifas gerais ou especiais de cada Companhia.

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

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

4.^a—O expedidor deve mencionar explicitamente na nota de expedição as partes accessórias moveis que acompanham as carragens.

5.^a— As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prazos legaes de transporte das mercadorias taxadas pela presente tarifa, ate um dia mais por fraccão indivisivel de 200 kilometros.

6.^a—A presente tarifa só é applicável às remessas destinadas a Portugal ou áleia.

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 ás condições das tarifas geraes das Companhias interessadas em tudo que não fôr contrario ás 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 suficientes para permittirem a reexpedição. O retorno ao ponto de partida é feito a pedido do destinatario e é effectuado gratuitamente, dando só logar à cobrança das despezas de registo e de direitos fiscaes.

As administrações das Companhias encarregam-se, no entanto, de fornecer encerados mediante o pagamento de frs. 0,50 por encerado, mais $\frac{1}{2}$ centimo por kilometro taxado à 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 reducção 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 — Entreponto — Exportação — Transito — Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas.**

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

Equalmente declinam a responsabilidade por quaisquer recusas por parte das alfandegas, de vagões pertencentes a Companhias estranhas 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 despezas accessorias em Portugal.

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

As despezas com a sellagem das remessas ou 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, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

A nota de expedição 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 despezas 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, aprehensões, 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 despezas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necessarios para a continuaçao immediata do transporte até ultimo destino.

Não cumprindo o agente designado pelo expedidor as formalidades da alfandega, nas condições acima indicadas, as Companhias efectuarão «de officio» as operações aduaneiras e cobrarão os direitos de estacionamento autorizados pelas disposições legaes 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» às operações aduaneiras. Quando, porém, a accumulação tiver lugar na fronteira de Hendaya, a Companhia do Meio Dia dará a devida participação, com 24 horas de antecedencia, ao Commissario de Inspecção Administrativa, justificando-a em relatorio explicativo, e fará annuncio, em conformidade, aos interessados, por aviso affixado na estação.

A volta á situação normal será anunciada e notificada igualmente 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 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 despezas com as operações, formalidades e pagamento de direitos aduaneiros, quando os expedidores não prefiram paga-las de prompto.

a) e b) Certificados de origem

Quando fôr necessário apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gozar 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 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 Espanha, 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 francesas)

**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 Capítulo são o dobro dos estabelecidos no Capítulo II, devendo as expedições, quando para Paris, serem consignadas a 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 mechanico	Categoria A
	sem " "	"	"	B
II	Carruagens para passageiros, de 4 rodas, com 2 ^m , até 2 ^m 60 de «empattement» (1) . . .	{	com " "	"
	sem " "	"	"	C
III	Carruagens para passageiros, de 4 rodas, com menos de 2 ^m de «empattement» (1). . .	{	com " "	"
	Carruagens ou veículos para passageiros, de 2 ou 3 rodas	{	sem " "	D
IV	Aeroplanos acondicionados em caixas	{	até 6,50 de comprido	Preço da
	Barcos	{	de mais de 6,50 mas sem exceder 13 ^m	duplo da
		"	" 13 ^m mas sem exceder 19,5	triplo "

(1) «Empattement» é a distância exacta entre os eixos das rodas dianteiras e das traseiras, 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 dúvida deve medir-se de ambos os lados e tomar-se a distância media.

Percursos	Distâncias kilometrícias	Preços por unidade			
		Categoria A	Categoria B	Categoria C	Categoria D
De todas as estações da Companhia da Beira Alta, compreendidas Figueira da Foz e Guarda, de Lisboa e de todas as outras estações da Companhia Portugueza a					
PARIS-IVRY					
Percorso frances					
De Hendaya a Paris-Ivry	846	460	145,50	120	113,50
Percorso hespanhol					
De Fuentes d'Onoro a Hendaya	635				
Percorso portuguez					
De Figueira da Foz, Guarda e todas as outras estações da Companhia da Beira Alta a Fuentes d'Onoro	253				
De Lisboa e todas as outras estações da Companhia Portugueza a Fuentes d'Onoro	394				
BORDEUS-SAINT JEAN					
Percorso frances					
De Hendaya a Bordeus-Saint Jean	233	57,50	53,50	49,00	46,00
Percorso hespanhol					
De Fuentes d'Onoro a Hendaya	635				
Percorso portuguez					
De Figueira da Foz, Guarda e todas as outras estações da Companhia da Beira Alta a Fuentes d'Onoro	253				
De Lisboa e todas as outras estações da Companhia Portugueza a Fuentes d'Onoro	394				

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

em todo o caso, a sobretaxa para aqueles cujas dimensões ultrapasssem as do material, nunca poderá ser superior a 50 %.

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

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

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.º— 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 despezas 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 **à razão de 2 francos por unidade.**
 - b) Os direito de alfandega.
 - c) Os gastos de operacões 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'Onoro, 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 despezas 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 remettente não reclame a applicação d'outra tambem 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 aceitos sem que estejam completamente vasios 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 legaes de transporte das remessas taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fraccão 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 francézas, desde a fronteira de Hendaya até Bordeus, 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 Bordeus-Saint Jean ou Paris-Ivry, podem beneficiar dos preços d'esta tarifa pagando pelos preços de Paris-Ivry ou Bordeus-Saint Jean, se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das tarifas geraes ou especiaes de cada Companhia.

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 sufficientes para permittirem a reexpedição. O retorno ao ponto de partida é feito a pedido do destinatario e é effectuado gratuitamente, dando só logar á cobrança das despezas de registo e de direitos fiscaes.

As Administrações das Companhias encarregam-se, no emtanto, de fornecer encerados mediante o pagamento de fracos 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 presençá 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 operaçōes aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem reducção alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operaçōes 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 — Entrepósito — Exportação — Transito — Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas.**

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

Equalmente 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 admissions 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 despezas accessoriais em Portugal.

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

As despezas com a sellagem das remessas ou 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, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portuguesa, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operaçoes 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 operaçoes aduaneiras e pagará todas as despezas e direitos exigidos, não podendo os vehiculos sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operaçoes, 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 à alfandega.

O agente designado pelo expedidor é obrigado a satisfazer às 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 despezas 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 operaçoes aduaneiras e cobrarão os direitos de estacionamento auctorizados pelas disposições legaes 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 operaçoes 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 Inspecção Administrativa, justificando-a em relatorio explicativo, e fará annuncio, em conformidade, aos interessados, por aviso affixado na estação.

A volta á situação normal será anunciada e notificada igualmente 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 operaçoes 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 despezas com as operaçoes, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, quando os expedidores não prefiram pagá-las de prompto.

a) e b) **Certificados de origem**

Quando fôr necessário apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gozar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio, existentes entre Portugal, Hespanha e outras nações, o expedidor deve enderaçá-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 atraços e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata ou de qualquer irregularidade n'ele contida.

Lisboa, 2 de Fevereiro de 1912.

O Director Geral

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. 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 francesas abaixo a Lisboa e a todas as outras estações dos Caminhos de Ferro Portuguezes
e da Companhia da Beira Alta, sem reciprocidade

Percursos	Distâncias kilométricas máximas	Preços por 1:000 kilos
Percorso francez		Francos
Baisieux (fronteira) ...	1.087	37,40
Le Cateau ...	1.020	36,40
Fournies ...	1.037	36,65
Jeumont (fronteira) ...	1.070	37,45
La Madeleine ...	1.078	37,25
Roubaix ...	1.084	37,35
Tourcoing ...	1.087	37,40
Tourcoing (fronteira) ...	1.089	37,40
Tourcoing 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 indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento tiver lugar.

O pagamento efectuar-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 aumentar aos preços indicados 0,40 francos a tonelada por direitos de evoluções e manobras.

CONDICOES

1. Nos preços da presente tarifa estão comprehendidas as despezas 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, porém, comprehendidas:

- A) As despezas de carga e descarga, que deverão ser feitas por conta dos expedidores e dos consignatarios;
- B) Os direitos da alfandega;
- C) As despezas por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanholas e portugueza.

As Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para a passagem em transito em Irun, em Fuentes d'Onoro e Villar Formo, 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 transito:

Fronteira de Irun — por expedição	2,73 pesetas
Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino) — até 5.000 kilogrammas.	1.300 réis
Por cada tonelada ou fração de tonelada além de 5.000 kilogrammas — 210 réis além de	1.300 "

Para as expedições compostas de mais de um vagão, as despezas supra indicadas serão calculadas pelo peso do vagão mais carregado (com sujeição ao mínimo 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'un 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 francesas, por expedição ..	Imposto de sello.....	0,70 francos
	Direitos de registo á partida das estações francesas	0,10 "

Taxas portuguezas, por expedição — Imposto de sello.....	60 réis
--	---------

2. 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 aceitar todas as condições da presente tarifa.

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

3. As Companhias não respondem pelas quebras naturaes ou avarias em Hespanha e em Portugal.

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

5. 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 applicação da presente tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias interessadas em tudo que não fôr contrario ás disposições particulares da presente.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

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

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão 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 operaçōes aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem reducção alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operaçōes 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 despezas, multas, apprehensões, etc. que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou dos consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaisquer recusas por parte das alfandegas, de vagões pertencentes a Companhias estranhas 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 préviamente 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 despezas accessorias em Portugal.

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

As despezas com a sellagem das remessas ou 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 consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operaçōes 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 operaçōes aduaneiras e da regie e pagará todas as despezas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operaçōes, 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 operaçōes 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 operaçōes 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 operaçōes 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 despezas 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 necessário apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gozar 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 atraços 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

EM FAVOR DA D. O. R. O. - A. H. T. R. FORMOSO



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 PÚBLICO

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

DE
PEQUENA VELOCIDADE

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

EM VIGOR DESDE 20 DE FEVEREIRO DE 1912

N'esta tarifa, são incluidas 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 vigor 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