



tribue, como annexos, as tarifas de transporte das linhas ferreas
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contém uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 25 de abril de 1904, do MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições:

Paris, 1889, medalha de bronze • Bruxéllas, 1897, medalha de prata
Porto, 1897, medalha de prata • Lisboa, 1898, grande diploma d'honra • S. Luiz, Estados Unidos, 1904, medalha de bronze
Liège, 1905, medalha de prata

Proprietario director, **L. Mendonça e Costa**, antigo Inspector Chefe de Repartição nos Caminhos de Ferro Portuguezes
Engenheiro consultor, **A. de Vasconcellos Porto**, ministro d'Estado honorario e sub-director
da Companhia Real dos Caminhos de Ferro

REDACTORES

Secção de Caminhos de Ferro — Conselheiro **J. Fernando de Souza**, engenheiro, secretario do Conselho d'Administração
dos Caminhos de Ferro do Estado
Secção de Electricidade — **Alfredo Kendall**, engenheiro electricista
Secção de Automobilismo — **Ricardo O'Neill**, engenheiro
Secção de Commercio e Industria — Conselheiro **J. M. d'Oliveira Simões**, engenheiro, deputado e lente da Escola do Exercito

COLLABORADORES

Ezequiel Queriol, antigo chefe do Serviço do Trafego da Companhia Real
Conselheiro **Pau** **Benjamim Cabral**, engenheiro, Inspector Geral dos Telegraphos e Industrias electricas
Antoni **edes Infante**, engenheiro, sub-director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste
José Mar **llo de Mattos**, engenheiro, Chefe de secção na Repartição d'Obras Publicas
Ezequiel de Castro, engenheiro

Secretario da redacção, **Christiano Tavares**, tenente de cavallaria
Correspondente em Madrid, **D. Juan de Bona**, director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*

21.º ANNO = 1908

REDACÇÃO

48 — Rua Nova da Trindade — 1.º

Telefone n.º 27 — Endereço telegrafico CAMIFERRO

LISBOA

PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORTUGAL, Anno 2\$500 réis — Semestre 1\$400 réis — COLONIAS, Anno \$000 réis

ALLEMANHA	14,40 marcos	♦ ESTADOS UNIDOS	3 dollares
AUSTRIA	9 florins	♦ FRANÇA	18 francos
BELGICA	18 francos	♦ INGLATERRA	14 sc. 6 p.
BRAZIL	4\$000 réis (fortes)	♦ ITALIA	18 liras
CHINA	7 dollars	♦ JAPÃO	7 yens
DINAMARCA NORUEGA E SUECIA	13 kronas	♦ RUSSIA	6 rublos
ESPAÑA	20 pesetas	♦ SUISSA	18 francos

VENDA AVULSO: Até a publicação do seguinte, numero simple, 0 réis,
anexos 10 réis por folha; atrazado o duplo

ANNUNCIOS

	Anno ou 24 n. ^{os}	Semestre ou 12 n. ^{os}
Pagina	60\$000 réis	40\$000 is
Meia pagina	40\$000 »	25\$000 is
Quarto de pagina	25\$000 »	13\$000 is
Oitavo de pagina	13\$000 »	7\$000 is

LISBOA

Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o

1908

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 21.º ANNO—1908

Alvalade a Garvão, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 145	Caminhos de ferro do Canadá.....	347	ELECTRICIDADE:	
Ambaca (De) a Malange.....	39	Caminhos de ferro do Estado.....	294	Apontamentos historicos sobre a telegrafia.....	136
Anniversario do Oriente-express.....	235	Caminhos (Os) de ferro europeos.....	69	Caminho (O) de ferro de Filadelfia e Stratford.....	344
Anno (O) lindo, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 33	Caminhos (Os) de ferro japonezes.....	251	Commentarios sobre as prescrições de segurança para o serviço em installações electricas com correntes fortes, 184, 200, 216.....	232
Anuario Commercial de Portugal.....	71	Carris (Os) nos tuneis.....	278	Desenvolvimento das industrias electricas na Suissa, 312.....	328
Apparelho para prevenir os choques.....	201	Carros com taxímetros.....	5	Electricidade (A) e o cavallo.....	238
Arborizações (A) em Portugal.....	52	Carruagens «Pulmann» em aço.....	14	Estatisticas, 72.....	105
Argus de la Presse.....	347	Carteira dos accionistas: 12, 28, 76, 91, 107, 123, 139, 151, 171, 203, 219, 252, 268, 283, 300, 331, 363, e.....	396	Experiencias de tracção electrica na Allemanha.....	297
Arrematações: 15, 31, 47, 62, 79, 111, 126, 143, 158, 175, 191, 207, 223, 239, 255, 303, 319, 335, 351, 367 e.....	399	Catalogo internacional das publicações periodicas do mundo.....	110	Gatunice (Uma) scientifica.....	105
Associação Commercial do Porto.....	203	Centenario (O) da guerra peninsular.....	163	Installações electricas 41 e.....	249
AUTOMOBILISMO:		Cincoentenario dos caminhos de ferro (A proposito do) 5, 21, 36, 53, 68, 81, 101, 117, 133, 148, 165, 181, 198, 213, 229, 246, 261, 275, 291, 308, 325, 343, 358 e.....	389	Installações electricas na Turquia.....	265
Acetilene em garrafas.....	299	Cintra ao Oceano.....	156	Lampadas electricas, por <i>Alfredo Kendall</i> , 56, 77, 88, 280 e.....	296
Ao que nos propomos, por <i>Noto</i>	10	Cocheiros (Os) de Lisboa.....	23	Linha (A) ferrea do Erie.....	313
Apparelho de inflamação (illustrado) 106, 122, 137, 154, 170, 202, 217, 233, 250 e.....	265	Commercio Portuguez: 8, 44, 156, 187, 267 e.....	299	Linha (A) telefonica de Lisboa ao Porto, por <i>P. B. Cabral</i>	10
Arrojo (O) de uma rapariga.....	186	Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 14, 30, 47, 78, 95, 111, 350, 366 e.....	398	Noticiario.....	313
Assembleia Geral dos Automoveis Clubs.....	395	Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 157, 174 e.....	190	Novas (As) linhas de St. Germain e d'Argenteuil.....	313
Automobilismo (illustrado).....	73	Companhia de Benguela.....	362	Omnibus (Os) electricos.....	392
Automoveis (Os) com taximetro em Inglaterra.....	170	Companhia do Caminho de ferro de Guimarães.....	139	Prescrições de segurança para o serviço em installações electricas com correntes fortes, 104.....	120
Automoveis electricos.....	299	Companhia (A) dos Vagões-leitos.....	156	Radioteleggrafia e radiotelephonia.....	329
Automovel (O) e os regulamentos para a sua circulação.....	42	Companhia Nacional.....	135	Sincroscopo (O).....	23
Auto-trenós.....	138	Companhia Real — Assembleia geral.....	187	Telegrafia moderna.....	151
Biciclos sobre carris.....	43	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 206, 222, 238, 254, 270, 286, 302 e.....	318	Telegrafia sem fio.....	72
Corrida (A) da «Taça Florio».....	282	Compensação do movimento das terras no tracado dos caminhos de ferro em terreno difficil, por <i>Ezequiel de Campos</i>	179	Tracção electrica: 24, 41, 73, 105, 139, 169, 185, 216, 232, 265, 280, 312, 328, 345 e.....	392
Concurso de veiculos industriaes.....	185	Concursos de aeroplanos.....	347	Tremvia electrico de Granada a Alhambra.....	57
Déraper e antidéraperants, por <i>Mello de Mattos</i>	392	Concurso de hoteis.....	277	Vapor (O) e a electricidade.....	168
Estação experimental de automoveis.....	395	Concurso (Um) internacional.....	311	Viação (A) electrica.....	169
Grande (O) premio da America.....	299	Conferencia telegraphica internacional.....	♦ 129	Empatas em acção, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 275
Grand-Prix (O) do Automobile Club de France.....	234	Congresso (O) do frio.....	331	Entre a China e o Japão.....	126
Meeting de Monaco 139, 155, e.....	185	Congresso ferroviario sul-americano.....	39	Entre o homem e a natureza.....	267
Metralhadora automovel para Marrocos (illustrado).....	90	Congresso internacional de caminhos de ferro.....	190	Entroncamento (Do) a Miranda do Corvo.....	387
Monumento a Albert Clement e a Cissac.....	362	Congresso internacional de tremvias.....	110	Estação (A) central de Nova York, por <i>Francisco de Lima</i>	227
Motor (ill.) 281, 298, 314, 329 e.....	345	Conquistista (A) da Africa pelo carril, por <i>C. T.</i>	275	Estatistica de 1907 das linhas do Sul e Sueste.....	342
Nomenclatura do automovel 24, 42, 58, (illustrado) 73, (illustrado).....	89	Conquista (A) do excursionista.....	11	Estatisticas dos caminhos de ferro de Portugal, em 1906.....	322
Noticiario 25, 42, 74, 91, 217, 266, 330, 345 e.....	395	Conquistas (As) da engenharia.....	311	Excursionismo (O) em Portugal, 100 e.....	277
Raid Nova York-Paris 91 e.....	107	Considerações sobre as garantias de juro, pagas pelo Estado, relativas á linha ferrea de Torres-Figueira-Alfarellos, por <i>Guedes Infante</i>	♦ 81	Excursões em balão.....	39
Raid Paris-Moscou.....	234	Consultorio sobre viagens, 164, 181, 197.....	212	Exemplo (Um) a seguir.....	294
Rupturas (As) dos pneumaticos.....	266	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 153, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365.....	397	Exposição nacional brazileira.....	39
Salon do automovel 361 e.....	394	Crise ferroviaria nos Estados Unidos.....	278	Expropriações para caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 385
Silencioso.....	361	Culto da bandeira, 131, 150, 166, 186, 219, 231, 326, 360.....	390	Facilidades commerciaes.....	267
Taça (A) da Catalunha.....	170	Desenvolvimento do excursionismo, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 225	Feira (A) de Lisboa.....	251
Transmissões.....	394	Desinfecção de animaes nas linhas da Companhia Real.....	331	Festas em Sevilha.....	117
Vagões para automoveis.....	251	Despertar (O) de um povo, por <i>Christiano Tavares</i>	290	Freios (Os) de vacuo, 71 e.....	222
Avisos de serviço: 15, 31, 79, 95, 111, 126, 143, 158, 175, 191, 223, 239, 255, 271, 287, 303, 319, 334, 351, 367, e.....	399	Distinção merecida.....	325	Garantias (As) de juro, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 50
Bioblogia, por <i>M. de M.</i> 195, 210, e.....	243	Drama (Um) por excesso de civilização, por <i>M. M.</i>	♦ 257	Grève eminente em Italia.....	295
Boatos falsos.....	330	Duas propostas de lei, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 241	Guarda de objectos portateis nas estações.....	330
Boletim Commercial e financeiro, por <i>A. C.</i> 12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 152, 172, 188, 204, 219, 236, 252, 268, 283, 300, 315, 332, 348, 364.....	396	Dupla via do Norte.....	326	Guindastes de soccorro.....	395
Braga a Monsão, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 17			«Hilary» (O).....	266
Cairo (Do) ao Cabo.....	330			Historia e critica, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 305
Caixeiros viajantes nas linhas ferreas.....	23			Horario (Um) engenhoso.....	150
Caminho (O) de ferro de Lourenço Marques, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 115			Hoteis (Os) na Suissa.....	43
Caminho (O) de ferro de Macau.....	135			Ideia (Uma) pratica.....	11
Caminho (O) de ferro de Otavi (Numero extraordinario, illustrado).....	♦ 369			Iluminação nos comboios.....	302
Caminho de ferro do Porto á Póvoa e Famalicão.....	142			Industria (A) das garrafas em Portugal (illustrado).....	55
Caminho (O) de ferro mais setentrional do mundo, por <i>Mello de Mattos</i>	306			Irrigações.....	8
Caminho (O) de ferro Oriental.....	331			Jornal (Um) por telefone.....	54
Caminho (O) de ferro sagrado.....	279			Jornal (Um) subterraneo.....	94
Caminhos de ferro balhanicos.....	85			Linha (A) de Bilbao a Lezama.....	363
Caminhos (Os) de ferro da Russia 87 e.....	186			Linha (A) de Evora a Móra, por <i>J. Fernando de Souza</i>	♦ 206

Linha (A) de Mitrovitz a Salonica ..	295
Linha (A) de Pocinho a Miranda, por J. Fernando de Sousa ..	82
Linha de Portalegre ..	246
Linha (A) do Valle do Lima, por J. Fernando de Sousa, 179 e ..	228
Linha do Valle do Vouga, por J. Fernando de Sousa, 230 e ..	337
Inauguração, 257 e ..	389
Linha (A) electrica de Vienna-Baden ..	281
Linha (A) ferrea de maior declive ..	282
Linha (Uma) polar ..	235
Linha (A) Soleur-Montier ..	270
Linha telefonica internacional ..	216
Linhas (As) de via reduzida do Minho e Douro, por J. Fernando de Sousa ..	2
Linhas do Alto Minho ..	258
Lisboa (De) ao Japão ..	146
Linhas estrangeiras: Africa do Sul, 59, 143. Alemanha, 49, 59, 142, 171, 206. Argentina, 46, 59, 143, 206, 222, 283, 318, 334. Austria, 59, 238, 254, 334. Belgica, 111, 398. Brazil, 46, 59, 94, 111, 142, 350. Bulgaria, 334. Chili, 143. China, 318. Dinamarca, 222. Espanha, 15, 46, 59, 78, 94, 110, 142, 157, 171, 238, 254, 270, 283, 334, 366, 398. Estados-Unidos, 78, 94, 142, 318. Franca, 15, 59, 110, 157, 171, 206, 222, 254, 318, 350, 398. Grecia, 59, 111, 302. Guatemala, 143, 302. Honduras, 283. Hungria, 46. India, 111. Inglaterra, 206. Italia, 46, 59, 94, 111, 142, 222, 318, 366. Japão, 157. Noruega, 238. Russia, 94. Suissa, 15, 59, 111, 157. Transvaal, 94. Turquia, 270 e ..	302
Linhas (As) ferreas brasileiras ..	295
Linhas (As) ferreas colonias francesas ..	391
Linhas ferreas em projecto na provincia de Moçambique ..	295
Linhas francezas 85 e ..	362
Linhas portuguezas: 15, 30, 46, 59, 78, 94, 110, 126, 142, 156, 171, 186, 206, 222, 235, 254, 270, 283, 302, 318, 334, 350, 366 e ..	395
Linhas transpirenaicas ..	315
Lloyd (O) Express ..	267
Locomotivas monstruosas ..	67
Maior e menor cotação mensal e annual, em 1907, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras, 26 e ..	27
Maior (A) ponte de Africa ..	282
Manual (O) do Viajante em Portugal ..	142
Marrocos (O) Express ..	201
Material circulante ..	217
Melhoramento (Um) importante ..	251
Melhoramentos (Os) de Lisboa, por Mello de Mattos ..	66
Metropolitano (O) de Paris ..	110
Miguel Queiroz ..	167
Monumento dos Jeronimos ..	263
Movimento (O) do Canal de Suez ..	118
Movimento (O) ferroviario em Espanha ..	270
Não somos só nós ..	95
Navegação (A) para a Argentina ..	46
Necrologia:	
Antonio da Costa Lima ..	277
Cardoso e Silva ..	68
Daniel Dias, por Miguel Queiroz ..	263
Notas de viagem: XI, O canal de Gota — A linha a Stockholmo (illustrado), 6. XII, Um paiz modelo em instrução, 22. XIII, Aspectos de Stockholmo (illustrado), 37. XIV, A natureza e a arte — A modestia e o fausto (illustrado), 53. XV, Saltsjobaden — Escursão á Dadecarla (illustrado), 86. XVI, Elfdalen — Upsala (illustrado), 103. XVII, O Jemtland — A Laponia — Despedida á Suecia (illustrado), 118. XVIII, Na Noruega — A Christiania, 134. XIX, Christiania, 149. XX, A primeira linha da Noruega — Trondhème, 166. XXI, A segunda capital da Noruega — Como	

se vae ao Polo (illustrado), 182. XXII, Tromsø, Hammerfest — Ocabo Norte, 199. XXIII, Em pleno mar glacial (illustrado), 214. XXIV, O Spitzberg (illustrado), 230. XXV, A conquista do Polo — A 80' 50" — O regresso, 274. XXVI, O Lyngenfiord — Naes — Molde — Berghen, 262. XXVII, Linha de Berghen a Christiania — tunel do Graerhalsen — Voss Lerdal, 277. XXVIII, Aalborg — A ilha de Teonia — Berlim, 293. XXIX, Paris 310. I. (Nova série) — Uma visita a Coimbra, 326. II, Coimbra a Louzã — A Penacova, 346. III, De Penacova a Loryão — Caldas da Felgueira, 359. IV — Da Felgueira a Vizeu — S. Pedro do Sul ..	390
Notas de viagens... alegres, por Antonio Bandeira ..	69
Notas varias, 157 e ..	174
Novas (As) carruagens da Companhia de Orleans ..	187
Novas linhas, por J. Fernando de Sousa ..	321
Novas locomotivas da Comp. ^a Nacional ..	391
Novas (As) locomotivas do P. L. M. ..	294
Novo combustivel ..	139
Novo (Um) dirigivel ..	75
Nvo sistema de signaes ..	311
Novo sistema de tremvias ..	203
Novo (Um) tipo de comboio ..	279
Novo (Um) tunel ..	395
Novo (O) tunel sob o Tamisa, 75 e ..	219
O que deveriamos nós dizer? ..	276
Para tentar, por Mello de Mattos ..	289
Paris subterranea ..	279
Perfurando os Alpes ..	75
Pontes basculas (illustrado) ..	218
Porto (O) de Leixões (illustrado) por J. Fernando de Sousa ..	65, 129 e ..
Publicações recebidas: 59, 139, 311 e ..	353
Ramal (O) de Aldegallega ..	347
Railroad Age Gazette ..	309
Rasão (Um) através do Bairro Alto, por Mello de Mattos ..	248
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 153, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e ..	34
Ruas de Lisboa, por O. S. 3; por Mello de Mattos ..	397
Sempre na brecha ..	18
Serviço (O) de passageiros do Algarve, por J. Fernando de Souza, ..	461 e ..
Serviços (Os) do nosso porto ..	493
Signaes auditivos nas linhas ferreas ..	102
Sistema (Novo) de navegação ..	102
Sociedade Portuguesa de Automoveis ..	87
S. M. El-Rei D. Carlos I e a sua obra artistica e scientifica ..	25
Successo da industria allemã de construcção de machinas ..	230
Sud-Express 150 e ..	110
Tabanan (O) ..	169
Tarifas de transporte 5, 20, 36, 53, 68, 101, 117, 133, 147, 181, 197, 212, 342, 357 e ..	294
Tarifas e horarios da linha da Beira Baixa ..	389
Tarifas (As) ferroviarias sul Africanas ..	260
Tarifas (As) russas ..	85
Telegrafia (A) a bordo ..	279
Trafego internacional 339 e ..	186
Transporte de uma estação ..	355
Tremvias (Os) na Alemanha ..	94
Tremvia (Um) suspenso ..	283
Trust (O) ferroviario d'Inglaterra ..	37
Tuneis (Os) de Faucille ..	248
Tunel (O) de Simplão ..	186
Viação (A) accelerada e a economia nacional, por J. Fernando de Souza ..	235
Viação (A) em Lisboa ..	98
Viagem (Uma) circulatoria ..	235
Viagem á India, Ceilão e Birmania ..	115
Viagens commodas ao Bussaco ..	324
Viagens no estrangeiro 133 e ..	231
Viagens no transsiberiano ..	148
Via subterranea em Buenos Aires ..	20
	330

PARTE OFFICIAL

Legislação por linhas

Aldegallega ..	180
Alto Minho, 20 e ..	228
Beira Alta ..	324
Beira Baixa, 19 e ..	317
Benguella, 67, 101 e ..	132
Douro ..	324
Evora a Ponte de Sor, 67 e ..	164
Extremoz a Portalegre e Castello de Vide ..	928
Foz Tua Mirandella, 67 e ..	260
Gaia a Sobrado de Paiva, 307, 340 e ..	356
Lisboa Cintra Torres ..	35
Loanda a Ambaca, 5 e ..	116
Lourenço Marques ..	4
Mirandella Braganca, 67 e ..	260
Mossamedes a Chella, 132, 228 e ..	324
Norte, 4, 116 e ..	291
Pocinho a Miranda, 83 e ..	116
Portimão a Lagos ..	163
Quelimane ao Chire ..	83
Regoa a Claves ..	147
Santa Comba Vizeu, 67 e ..	260
S. Thomé, 84 e ..	164
Setubal ao Sado ..	147
Sul ..	389
Torres-Figueira-Alfarellos, 101 e ..	116
Valle do Vouga, 20, 215, 291, 308, 323, 340 e ..	357

Legislação diversa

Pessoal das linhas do Estado, 20, 116 e ..	308
Passes e bonus nas linhas do Estado ..	35
Seguro de vida em viagens ..	212
Caixa d'aposentações ..	228

TARIFAS DE TRANSPORTE

Distribuidas com os n.ºs abaixo

Companhia Real

Grande velocidade:

M. L. n.º 16 — Viagens circulatorias ..	493
P. H. F. Passageiros para Franca ..	493
" n.º 2 — idem ..	483

Pequena velocidade:

N.º 8 — (Ampliação) ..	499
P. n.º 11 — (Ampliação) ..	499
S. F. n.º 4 — Cereaes e farinhas ..	488

Camionagens da estação Central do Porto ..	488
Desvio da Matta ..	496

Sul e Sueste

Grande velocidade:

N.º 1 — (Ampliação) ..	500
N.º 2 — Toiletes-camas ..	494
N.º 5 — Bilhetes para Aldegallega ..	500
N.º 7 — (Ampliação) ..	494

Pequena velocidade:

N.º 2 — Bebidas ..	500
N.º 3 — (Ampliação) ..	494
N.º 4 — Modificação ..	489
N.º 8 — (Ampliações), 481, 483 e ..	503
N.º 9 — (Ampliação) ..	500
N.º 11 — Modificação ..	494
N.º 13 — ..	494
N.º 16 — Ramal das Lezírias ..	488
P. n.º 11 — Modificação, 487, 498 e ..	500

Classificação de mercadorias, (ampliação) ..	492
Ramal d'Aldegallega ..	500
Despesas accessorias, modificação, 485 ..	489
Serviço fluvial, modificação ..	500

Beira Alta

Grande velocidade:

N.º 6 — (Ampliação) ..	482
------------------------	-----

Pequena velocidade:

N.º 16 — Material para caminhos de ferro ..	484
N. B. S. n.º 11 — Madeiras ..	492

Atracação á ponte (ampliação) ..	498
----------------------------------	-----

ANNEXOS DIVERSOS

Estatistica dos caminhos de ferro de Portugal ..	502
Tarifa dos trens taxímetros em Lisboa ..	481

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

1.º do 21.º anno

Numero 481

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Rua Luz Soriano, 29

LISBOA, 1 de Janeiro de 1908

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

21.º ANNO

A **Gazeta dos Caminhos de Ferro** completou 20 annos com o numero passado; natural é que consideremos aberta uma nova série, introduzindo na publicação melhoramentos que affirmem um progresso nesta revista, e acompanhem, com o desenvolvimento necessario, o movimento que no paiz e no estrangeiro se tem operado nos ultimos annos, em relação á industria do transporte que ella representa, e aos assuntos que, por varias fórmas, com ella se relacionam.

Nesse intuito nova feição é dada ao jornal, tanto no que respeita á sua redacção como no que se refere á parte material.

Naquella são augmentadas **duas novas grandes secções**, consagradas ás duas industrias que, no momento actual, representam cada dia uma affirmacção de novos progressos e uma promessa garantida de breves soluções dos mais importantes problemas.

Uma, a **Electricidade** em todas as suas multiplices applicações — a força motriz, a luz, a transmissão da palavra, da escrita, da gravura, e quantas outras — fará o objecto d'uma secção especial, tanto mais que não existe hoje no nosso paiz uma revista que se dedique a orgão d'esta especialidade. Cremos pois prestar um serviço aos que nos leem, creando esta secção, da direcção da qual se encarregou um dos engenheiros mais distinctos, o sr. Alfredo Kendall.

Brilhantemente abre hoje essa *secção* a penna illustre do digno funcionario que superintende officialmente nestes serviços, o sr. conselheiro Paulo Benjamin Cabral.

Outra é o activo agente da viação: — **O automobilismo.**

Tambem este não tinha, na nossa imprensa, um orgão especial da sua parte technica.

Na secção que hoje creamos aqui, e da qual se dignou tomar a direcção um dos nossos mais intelligentes engenheiros o sr. Ricardo O'Neill, expõe s. ex.ª já o programma, que é vasto e interessará a todos, constituindo uma secção perfeitamente util e indispensavel, não só ao constructor como ao simples automobilista, ao *chauffeur* mesmo.

Outro facto, pelo qual muito temos que felicitar-nos, é o de reassumir, desde este numero, o seu antigo cargo de **Engenheiro-consultor** d'esta **Gazeta** o distincto engenheiro, actual membro dos conselhos da corôa sr. Vasconcellos Porto, que assim nos vem dar mais uma das captivantes provas da dedicacção com que tem distinguido esta revista, tantas vezes honrada com a sua primorosa collaboracção.

Pelo que diz respeito á reforma material da *Gazeta* ella é tambem importante.

Fundámos typographia propria, o que torna a publicação mais independente e a disposicção typographica e impressão mais esmeradas, toda em tipo novo e do mais moderno. A apparencia d'este numero já o deixa ver sufficientemente.

Quando, como é natural, a nova ampliacção da accção do jornal necessitar de maior espaço, augmentaremos o numero de paginas, de 16 a 20, 24 ou 32. A secção d'annuncios será tambem ampliada.

D'esta maneira solemnizamos a entrada do **21.º anno** d'este quinzenario que durante a sua existencia se não tem furtado a esforços para se tornar util ao seu paiz.

Os nomes consagrados de tantos engenheiros illustres, subcrevendo trabalhos de incontestavel valor, em que se apontam ideias, se discutem planos, se alvitram melhoramentos, são sobeja garantia do que affirmamos.

Entramos, pois, na segunda época da nossa faina com a satisfacção que nos dá a consciencia de termos cumprido fielmente o que se nos affigura ser o nosso dever.

O Director.

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa dos trens com taxímetro, em Lisboa.

Ampliação á tarifa especial interna n.º 8 p. v., do Sul e Sueste.

SUMMARIO

As linhas de via reduzida no Minho, por J. Fernando de Sousa.....	Paginas
Ruas de Lisboa, por O. S.....	2
Parte official—Decreto de 12 de dezembro do Ministerio das Obras Publicas. Decreto de 19 de dezembro e portaria de 18 de novembro do Ministerio da Marinha.....	3
Tarifas de transporte.....	4
Carros com taxímetros.....	5
A proposito do Cinquentenario—XXVII.....	5
Notas de viagem—XI—O canal de Gota—As eclusas—Espectaculo maravilhoso—A linha de Stockholm—Entrada da cidade—Banhos originaes (illustrado).....	6
Commercio Portuguez.....	8
Irrigações.....	8
ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO—A linha telephonica de Lisboa ao Porto, por P. B. Cabral.....	9
Automobilismo.....	10
Uma idéa pratica.....	11
A conquista do excursionista.....	11
Parte financeira—Carteira dos accionistas—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	12 e 13
Companhia Através d'Africa—Relatorio do Conselho de Administração (continuação).....	14
Carmagens "Puttman" em aço.....	14
Linhas portuguezas—Linhas do Alto Minho—Estação de Móra—Estação do Outeiro—Apeadeiro da Ponte—Apeadeiro de Durrães—Estação do Pocinho—Ramal de Aldegallega—Ramal de Montemor—Setubal-mar—Exposição do Brazil—Benguella.....	15
Linhas estrangeiras—Espanha—França—Suíça.....	15
Avisos de serviço.....	15
Arrematações.....	15
Agenda do Viajante.....	16
Horario dos comboios.....	16



As linhas de via reduzida no Minho

Por mais de uma vez me tenho referido á falta manifesta de plano methodico na constituição successiva da nossa rede ferro viaria. Abundam infelizmente, ao norte, no centro e ao sul do paiz, as provas do asserto, constituindo erros, muitos d'elles irremediaveis.

No norte as linhas do Minho e Douro deviam ter obedecido a delineamento diverso do que se adoptou. Tres linhas deviam irradiar do Porto: uma Douro acima, sempre marginal; outra por Famalicão, Braga, Ponte da Barca e Monsão e a terceira pela Póvoa, Espozende, Vianna, Caminha e Valença a Monsão. Essas arterias deviam ser ligadas por transversaes: da Póvoa por Famalicão a Guimarães; de Espozende por Barcellos e Braga; de Vianna a Ponte da Barca; de Braga por Guimarães e Penafiel á linha do Douro pelo valle do Sousa.

A linha do Douro ficaria mais curta e com optimo perfil. Vianna e Braga teriam ligações directas com o Porto, ficando a linha do littoral em optimas condições de tracção e servindo todas as praias da região.

As relações entre Braga e Vianna seriam asseguradas pela linha do Cavado em condições não inferiores ás que offerece hoje a linha do Minho com o ramal de Nine. A linha do Lima serviria Ponte do Lima e as relações regionaes. A linha do Ave ligaria a Póvoa e Espozende com Famalicão e Guimarães. Finalmente, a linha de Braga a Guimarães e Penafiel até o Douro serviria estas duas cidades nas suas relações com o Porto.

As correspondencias entre os serviços do Minho e do Douro effectuar-se-hiam no Porto, com grandes facilidades pois para o serviço.

Quiz-se servir com uma unica linha Braga e Vianna, o que determinou a construcção do ramal de Braga. Quiz-se igualmente servir Penafiel directamente pela linha do Douro, tendo um troço commum com o do Minho até Ermezinde e obrigando aquella a um perfil accidentado e a longos tuncis até entrar no valle do Douro. Nem ao me-

nos se previu a via dupla para o troço commum do Porto a Ermezinde, cuja construcção custará hoje muito mais cara por causa da expropriação e passagens superiores.

Concedeu-se a linha da Póvoa d'via reduzida com 0.^m90 de largura e a da Trofa a Guimarães de 1.^m. Mais tarde prolongou-se aquella até Famalicão e houve ideia de a levar por Guimarães e Fafe até Chaves. Desigada do sistema geral da viação accelerada, teve a sua origem na Boa-Vista, num ponto afastado do centro da cidade, sendo hoje difficil e dispendiosa a sua aproximação d'esse centro.

As extraordinarias vicissitudes por que passou a linha de Guimarães são igualmente conhecidas. Começada para via larga, veio a ser construida com 1.^m de via, intercalada entre os carris da via larga desde a Trofa até Louzada.

O decreto de 15 de fevereiro de 1900, classificando as linhas complementares da região ao norte do Mondego, subordinou-as a um plano cuidadosamente estudado, em que se tinham de tomar para base as linhas existentes.

Procurou-se nesse plano pôr termo ao isolamento da linha de Guimarães, ligando-a por Braga e pelo valle do Tamega com outras linhas complementares do plano. D'essas a do valle do Tamega tarde será concluida, sendo apenas o primeiro troço da Livração a Cavez o que mais urge construir.

A outra ligação realizar-se-hia em curto praso pela construcção das linhas do Alto Minho: Braga a Guimarães e a Monsão e Vianna a Ponte da Barca.

Os actuaes concessionarios d'esta linha, os srs. Canha & Formigal, teem empenhado os mais louvaveis esforços para levar a effeito a construcção. Encarregaram da direcção do trabalho um habil e activo engenheiro, o sr. Vasconcellos e Sá, que desprezando com razão os pouco cuidadosos estudos apresentados pelo anterior concessionario, está procedendo á organização do novo projecto, em que não vae além de 25 milímetros nas rampas, nem emprega raios de curvas inferiores a 100 metros.

A cooperação das importantes casas bancarias H. Burnay & C.^a, de Lisboa, e Pinto da Fonseca, do Porto, é garantia mais que sufficiente de que, após tantas peripecias, a rasgada iniciativa do sr. Conde de Paçõ-Vieira surtirá effeito e que veremos dentro em pouco construidas as linhas, fadadas para o mais auspicioso futuro. O ministro que ligou o seu nome a essa construcção dará por bem compensados os desgostos, trabalhos e inquietações que lhe acarretou a sua iniciativa, ao vêr dotada a provincia do Minho com tão valiosos instrumentos de fomento, sem encargo para o Thesouro.

Ficarão pois como tributarias e complementares das linhas de via larga tres grupos de linhas de via reduzida, pertencentes hoje a empresas distinctas e isoladas, oneradas portanto com multiplos encargos de administração, o que ainda é agravado pelas differenças de largura de via.

Está hoje preparada a fusão da Companhia da Póvoa com a empresa da linha do Alto Minho, o que tem por consequencia a unificação da largura das linhas.

Eguaes negociações foram empreendidas com relação á Companhia de Guimarães, sendo para desejar que exigencias excessivas d'esta não façam gorar um plano de largo alcance. A linha de Guimarães carece de mais rasgada exploração, hoje em desharmonia com a importancia do seu trafego. Não faltam ao publico razões de queixa, e se é louvavel o proposito d'explorar com economia, é preciso não forçar a nota. Um trafego importante de passageiros impõe reformas de horarios, divisão de serviços, comboios directos e outros melhoramentos, que elevando a velocidade commercial e proporcionando maiores commodidades, concorrerão para augmentar o movimento.

Tão proficuos resultados teria a unificação das tres empresas, que impenderiam graves responsabilidades sobre quem a fizesse malograr com pretensões exageradas.

A companhia de Guimarães não tem zona privilegiada. Desde que o interesse publico aconselha a ligação da linha da Póvoa com as do Alto Minho, se essa ligação se effectuar por um troço de Famalicão a Guimarães, póde a companhia de Guimarães sofrer um desfalque sensível nas suas receitas.

E' pois de crêr que a reflexão modere exigências inaceitaveis e que se chegue a realizar um accordo proveitoso para as empresas interessadas e para a economia da região.

Supponhamos pois que essa unificação se opera. As linhas da nova empresa medirão cerca de 270 kilometros a que poderão ser accrescentados mais alguns troços.

Em região pittoresca, de população densa e movimentada, podem contar com valioso trafego, de que é fiador seguro o das linhas da Póvoa e de Guimarães.

As despesas geraes podem ser relativamente modicas, dividindo-se por um numero consideravel de kilometros.

Não virá fóra de proposito estudar os prolongamentos e ramaes que melhor justificação possam ter.

Requerem ha tempos a Companhia da Póvoa a concessão de 4 troços: um de Laundos a Fão, que serve Espozende, já classificado e que nenhuma objecção suscita; outro de Modivas a Leça, que põe a linha em comunicação directa com o porto de Leixões e com algumas praias; está também classificado e o interesse geral aconselha a sua concessão, embora possa porventura desviar da linha do Minho algum trafego, enquanto não estiver construída a linha de circumvallação. Esse desvio, a dar-se, será insignificante, e não póde o Estado oppôr-se razoavelmente á construcção de uma linha que beneficie uma região directamente tributaria do porto de Leixões.

A terceira linha, de Mindello a Louzado, teria por fim ligar a linha de Guimarães com a da Póvoa e por ella com Leixões. Poderia ainda, com sensível alongamento a compensar em parte a ausencia de baldeação, derivar para a linha da Póvoa parte do trafego entre Guimarães e o Porto, mas esse desvio seria pouco para receiar.

Desde que haja outra ligação que possa estabelecer a continuidade das linhas de via reduzida e cuja funcção economica seja mais valiosa, é essa que me parece dever ter preferencia.

Está nesse caso a linha de Famalicão a Guimarães, que serve uma região muito populosa e centros fabris de valor, e que poupará ao trafego entre a Póvoa e Guimarães as baldeações e perdas de tempo a que hoje está sujeito.

Tem sido motivo de variadas peripecias o pedido de concessão de um *tramway* entre Famalicão e Guimarães, opondo-se-lhe sempre as razões d'equidade, não de direito, que aconselhavam o respeito de zona tributaria da linha de Guimarães, devendo pois a respectiva companhia ter a preferencia na concessão. Desde porém que todas as linhas pertençam a uma só empresa, deixam de ter razão de ser essas considerações.

É esse pois o troço que julgo dever constituir a ligação da linha da Póvoa com as outras. Póde a sua concessão dar logar a uma pequena perda de receita na linha do Minho, correspondente ao curto percurso da Trofa a Famalicão e vice-versa nas relações entre a Póvoa e Guimarães, mas fica o publico livre de duas baldeações e de perdas de tempo e a repercussão das facilidades de comunicação noutras correntes do trafego será seguramente compensadora, sem falar no criterio da utilidade geral, que deve sobrepujar todos os outros na exploração das linhas ferreas pelo Estado.

Terá este ensejo de regular definitivamente uma questão que está indefinida, a da duração das concessões da Póvoa e de Guimarães. Sem ir ao limite do seu direito, para não tornar verdadeiro o *summum jus summa injuria* para com empresas que, sem subsidio do Estado e com capital portuguez, construíram 120 kilometros de caminhos de ferro, póde o Estado aproveitar o ensejo da con-

cessão de novos troços para fixar o praso de concessão das linhas em exploração.

Pedi também a companhia da Póvoa o prolongamento da sua linha da Boa Vista até o centro da cidade. Valioso melhoramento seria esse, devendo-se acolher favoravelmente a iniciativa que se pretende realizar.

Assim pois, constituída uma empresa séria, que construa as linhas do Alto Minho em boas condições e as explore conjunctamente com as da Póvoa e Guimarães, completadas com os troços de Laundos a Fão, Modivas a Leça, Famalicão a Guimarães e da Boa Vista ao centro do Porto, ficarão as linhas de via reduzida do Minho em condições de poderem prestar relevantes serviços á região e de darem ao capital remuneração condigna sem sacrificios do Estado.

J. Fernando de Souza.



Ruas de Lisboa

Temos de voltar ao assunto, repizando as mesmas queixas, como as rodas dos vehiculos repizam a mesma lama, viscosa e negra que veste no seu luto molhado e sujo as ruas de Lisboa.

Julgamos ter demonstrado que, do circulo, não só vicioso mas pernicioso, da lama e do pó, resulta haver no tempo secco espessas camadas de pó nas ruas, e no tempo de chuva, pavorosos tremedais de lama. Quando esta lama sécca e é pisada pelos rodados dos carros ou pelos pés dos animaes, volta ao pó que a irrigação camararia não extingue, e d'esse pó vem nova lama.

Tambem fizemos sentir que a causa d'este estado de cousas vem, em grande parte, da falta da devida conservação dos pavimentos das ruas e não só da natureza d'esse pavimento ou do modo por que elle se executou.

E' cousa sabida que, havendo uma qualquer pequena depressão na superficie d'uma rua ou estrada, por cada rodado que lhe passa em cima, mórmente sob uma carga forte ou com uma velocidade grande, se exagera e augmenta até tornar-se sub-roda ou cova, pondo a descoberto a infrastructura ou a superficie do terreno não revestida.

Acudir com a conservação a tempo, sem olhar ás despesas que cause este serviço, é a melhor economia que possa aconselhar-se, pois que da ruina total d'essa rua ou estrada resultam despesas muito maiores.

E' cousa igualmente sabida que a boa conservação, pela qual se multiplica a duração dos pavimentos com commodidades para o publico e economia para as administrações, se faz tendo também em particular cuidado que não haja lama e pó nas estradas e ruas.

Porventura, em Lisboa observam-se estes preceitos? Ha ao menos os cuidados mais imprescindiveis nas ruas de grande transito, como, por exemplo, na Rua do Arsenal? Vê-se ali, como se observam nas cidades estrangeiras, as brigadas de conservação trabalhando constantemente na regularização da superficie das ruas de maior movimento?

Não.

Em Lisboa pouco se cura d'isso. A despeito do pendor elevado da maioria das suas ruas, que por isso teem facil e rapido esgoto, ha-as vergonhosamente encharcadas, com atoleiros de temer, sórdidas.

A rua de Xabregas, está neste caso, é um verdadeiro tremedal. As sargetas regorgitam, a agua represa e amassa-se com a terra, com os detritos.

Não ha quem lave ou limpe. Tudo fica assim até que uma chuvada bemfazeja mais forte e rapida, torrencial, leve de enxurrada toda a imundicie, ou até que o tempo estie, e séque, pela evaporação natural o revestimento lamacento, infecto, vasta e repugnante cultura de microbios.

A imprensa, quando a lama é mais funda, e fluida, clama e pede providencias; quando o pó é mais asfixiante e fino, supplica igualmente; mas cêdo esquecem as imprecações e pedidos.

Não bastava o estarem sem solução problemas da viação e do tráfego urbano como o da Rua do Arsenal; não bastava terem os particulares de apresentar alvitre sobre cousas que competiam á camara a fim de dar remedio a erros ou resolver dificuldades e embaraços; não bastava deixar o municipio de cuidar devidamente do interesse de pavimentação das ruas segundo as suas inclinações, segundo a intensidade do seu tráfego, segundo a sua largura; nem ao menos se pensa em conservar o que existe e limpar.

Não ha, mesmo nos logares de recreio e luxo, ruas com pavimentos commodos e unidos, ruas de asfalto, ruas de madeira, ruas de prismas de formigão.

Quando muito, chegamos aos parallelipipedos de granito, pequenos e mal assentes; e todos sabem quanto custou, e quanto aqui mesmo reclamámos, para se collocar no Chiado e na rua do Carmo esse pavimento, que só ha pouco se construiu.

Mas estes mesmos prismas de granito abandonam-se ao seu assentamento desigual; não se cuida d'elles. E' vêr o largo das Duas Igrejas!

Ha o verdadeiro abandono pela decente conservação das ruas, e um desdem completo pelas reclamações do publico. Não venha capitular-se de falta de recursos ou como consequencia de uma medida economica a pratica de processos que só servem para engrandecer a despesa, pois que, quanto menos se conserva mais tem de se reparar depois, em virtude da ruina.

Lá fóra dá-se a devida importancia a estes assuntos. Ainda ha pouco em França, *Barthou*, ministro das obras publicas, apresentou em conselho de ministros um projecto para a reunião d'um «Congresso internacional» para o estudo das diversas modificações que devem fazer-se na construcção das estradas publicas. Este Congresso, que será como que uma conferencia medica que vae apreciar o estado dos doentes e lembrar os remedios com que se lhes assiste, tratará de indicar os meios por que se acuda ás estradas, que foram construidas para correntes de tráfego menos intensas, para vehiculos menos pesados e para carros menos velozes.

As condições de segurança da viação ordinaria e as necessidades de protecção dos pavimentos contra os desgastes anormaes, levam a modificar os traçados, as larguras da facha de rolagem, o perfil transversal e o sistema de empedrado.

O macadam é reconhecido já como improprio nas estradas de grande circulação. Está-se pensando em voltar á antiga calçada que nós chamamos «a portugueza», que dá outras garantias de duração, com menos pó e com menos lama e com mais facil conservação.

Já se estão substituindo os empedrados de brita ou cascalho, pelo calcetado de prismas.

Todavia nas ruas de Lisboa ainda é geral o uso do macadam. A Avenida da Liberdade tem este pavimento, teem-o as principaes ruas novas da cidade. Teem macadam igualmente todas as arterias que convergem na capital e lhe trazem os seus generos: de Sacavem, de Loures, de Bemfica e de Algés.

Entre nós o calcetamento de prismas é um luxo, uma aspiração que difficilmente se realiza; persistimos no empedrado de cascalho que as chuvas corroem e cavam, que as rodas desagregam, que se revolvem pelo atrito, pelo esmagamento, pela acção dos agentes atmosfericos, em poeira e em pó.

Nem ao menos escolhemos devidamente a pedra que se emprega na brita.

Opta-se pela mais barata, sem se vêr que a mais cara, pela sua duração superior, póde ficar mais economica.

Experiencias feitas metodicamente para averiguar dados que possam traduzir-se por numeros em que estes factos se evidenciem, não as fazemos. Todavia existe um gabinete para experiencias de materiaes de construcção, dotado com aparelhos e pessoal abundante e competente, que certamente poderia com a sua auctoridade scientifica dar elementos seguros por onde se podesse concluir qual a natureza do pavimento a preferir nas estradas e nas ruas. Isto seria porventura, pelo menos, tão proveitoso como saber a resistencia das argamassas idraulicas.

Mas enquanto se não procede assim, enquanto se não substituirem nas ruas de Lisboa os seus vergonhosos empedrados, enquanto se não cura de conservar os pavimentos por meio de brigadas numerosas, substituindo as pedras que se enterraram, enchendo as covas, collocando almofadas de areia nos solos argilosos, normalizando os fundos sulcos cavados ao longo dos carris das vias ferreas ou ao longo das faxas dos passeios, desobstruindo sargetas, removendo os depositos carregados; enquanto isso se não faz por falta de dinheiro, segundo se diz, por falta de iniciativa ou por falta de zelo e cuidado, ao menos que se faça esta simples e banal cousa — lavar as ruas.

Como? á agulheta, e a raspadores de lama.

Não é pedir muito, implorar que as ruas mais transitadas da capital se lavem com as mesmas agulhetas com que se regam, e que alguns trabalhadores, algumas carroças e alguns carritos de mão limpem com raspadores levantem com as suas colheres apropriadas e removam a hedionda e nojenta lama que tanto afeia, avilta e prejudica a cidade.

O. S.



Parte Official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição dos Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes que, para execução da variante do caminho de ferro do norte entre o kilometro 317,4.271 e o kilometro 318,554, junto á praia de Espinho, cujo projecto foi approved por portaria de 19 de novembro findo, seja declarada a urgencia da expropriação de quatro parcelas de terreno, que conforme se acham designadas na respectiva planta cadastral pertencem, uma com o n.º 2, de 4 metros quadrados de terreno e casa de alvenaria, a Carlos Tiburcio da Silva, outra com o n.º 18, da area de 409^m2,30 de terreno lavradio, a José Manoel da Silva, outra com o n.º 22, da area de 119^m2,25 de terreno inculto, a José Moreira Soares, e finalmente outra com o n.º 29, da area de 11.662^m2,25 de areal, á Junta de Parochia de S. Felix da Marinha, todas situadas na freguesia de S. Martinho, concelho de Espinho, districto do Porto; e

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de julho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas na planta parcelar, que baixam com o presente decreto, assinadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 12 de dezembro de 1907. — REI. — José Malheiro Reymano.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Com fundamento na base 3.ª da carta de lei de 7 de setembro de 1899, na alinea c) do artigo 1.º do decreto de 15 de julho de 1903 e nas disposições do n.º 5.º do § 1.º do artigo 16.º do decreto com força de lei de 29 de junho ultimo: hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescrições do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1894 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministerio dos Negocios da Fazenda seja aberto um credito especial, devidamente registado na Direcção Geral da Contabili-

dade Publica, a favor do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de réis 150:000\$000, resto do producto do emprestimo emitido nos termos do decreto de 16 de março de 1903, destinada a satisfazer despesas com as obras da 1.ª secção do plano geral para melhoramentos do porto de Lourenço Marques e construcção do caminho de ferro da Swazilandia, devendo para esse fim a referida importancia ser adicionada ao capitulo 4.º da tabella da despesa extraordinaria do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, do anno economico de 1907-1908.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legais de ser decretado.

O Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 19 de dezembro de 1907.—REI.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—Antonio José Teixeira de Abreu—Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho—Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto—Ayres de Ornellas de Vasconcellos—Luciano Affonso da Silva Monteiro—José Malheiro Reyman.*

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Tendo em attenção o determinado na portaria de 2 de agosto de 1906, sobre uma tarifa reduzida para transportes de pequenos volumes na linha ferrea de Loanda a Ambaca e a proposta do governador geral da provincia de Angola: ha Sua Majestade El-Rei por bem, pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, determinar que se estabeleça na linha ferrea de Lucalla a Malange uma tarifa especial para volumes de peso não superior a 10 kilogrammas, de 210 réis por volume entre Lucalla e Malange, applicavel a expedições de um só volume bem acondicionado, não contendo valores, metallico, objectos preciosos, materias inflammaveis ou explosivas, ou animais vivos.

O que o mesmo Augusto Senhor manda communicar ao governador geral da provincia de Angola para seu conhecimento e devidos effeitos. Paço, em 18 de novembro de 1907.—*Ayres de Ornellas de Vasconcellos.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 8, do Sul e Sueste (Ampliação)—Vae junto com este numero o aviso ao publico que amplia esta tarifa que tem por fim incluir nella o minerio lavado empobrecido, concedendo mais o bonus de 20 % nas linhas do Sul e Sueste para um minimo annual de 20.000 toneladas transportadas de novembro a julho.

Tarifa especial n.º 2, p. v. do Sul e Sueste—Foi concedida aos transportes ascendentes de vinho a applicação do minimo cobravel estipulado para as descendentes.

Augmento do imposto em Espanha—Desde hoje o imposto de transporte de passageiros em Espanha, é elevado de 20 a 25 %, quando os preços dos bilhetes sejam os resultantes da applicação das Tarifas Geraes ou de tarifas ou serviços especiaes com reduções sobre aquelles, inferiores a 25 %.

Desde a mesma data os preços dos bilhetes directos vendidos nas estações portuguezas para qualquer estação das linhas espanholas ou francezas, serão augmentados na participação das linhas espanholas na proporção correspondente ao referido augmento do imposto, sempre que assim proceda.

Carros com taxímetros

Não admira que tenha toda a sympathia por este apparelho, quem em tanta parte e em tão repetidas occasiões lhe tem apreciado as vantagens.

Por isso damos, com todo o prazer, annexa a este numero, a tarifa e extracto do regulamento, em um impresso destinado a ser affixado nos escritorios ou em outro local, bem á vista, para que o nosso assinante tenha presente os preços e condições d'este serviço de trens, cujas vantagens não repetiremos aqui, por já as termos referido no artigo do nosso numero de 16 de maio, pagina 155. São ainda poucos, em Lisboa, os trens com este appare-

lho, por se recusarem a adoptá-lo especialmente os donos dos trens, quando, elles proprios, guiam; acostumados, como estão, a exigirem o preço que entendem pelo serviço do carro.

Justo é dizer que os cocheiros, por si, já lhe reconheceram as vantagens, e declararam ás redacções dos jornaes diarios que estão prontos a servir em trens que tenham taximetro, visto que este afasta d'elles a suspeita de que pretendem enganar, nas contas, o respectivo patrão.

E tambem a proposito vem annunciar que já andam tambem, em serviço da praça, dois automoveis com taximetro, sendo a tarifa d'estes mais elevada que a dos carros de tracção animal, isto é, por exemplo, tratando-se de 1 ou 2 pessoas:

Primeiros 600 metros 150 réis; cada 300 metros mais 50 réis.

Este sistema de contagem nem sempre dá grande augmento de preço, especialmente para os pequenos percursos. Percorrendo-se até 600 metros o preço é o mesmo do dos trens tirados a cavallo; se se percorrem até 900 metros paga-se 200 réis em vez de 150 naquelles.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXVII

(Continuação)

Desde longa data figuravam nos livros de contabilidade da Companhia, transitando nos respectivos balanços de anno para anno, contas de divida de que as administrações anteriores apesar de esforços empregados nunca haviam conseguido effectuar as cobranças e que só a energia do Director Goudchaux fez entrar nos cofres da thesouraria.

Aos differentes Ministerios que effectuavam seus transportes de pessoal e material e que deixavam figurar em debito as suas importancias communicou que deixaria de dar cumprimento ás respectivas requisições officiaes emquanto não fossem satisfeitas as verbas em divida. Effectivamente a primeira requisição do Ministerio da Guerra, tendo ficado sem execução, o fiscal do governo participou estarem passadas as ordens não só para pagamento dos debitos anteriores mas para que mensalmente os respectivos ministerios satisfizessem as importancias de cada mez findo.

A Casa Real figurava nas contas da Companhia com duas verbas especiaes em divida, desde quasi a origem da abertura das linhas á exploração, e que portanto se elevavam á somma avultada de contos de réis.

Uma das verbas dizia respeito a comboios especiaes, effectuados sob a designação de serviço official, que devia ser pago pelos cofres do Estado, como effectivamente o foi, sendo a importancia d'essa divida incluída no debito do respectivo ministerio com as demais que por essa occasião foram saldadas.

Não foi tão facil a cobrança dos debitos particulares da Casa Real.

Era nessa epoca administrador da Casa Real o Conde da Ponte, que, durante a administração do caminho de ferro pelo Estado, havia exercido o cargo de administrador.

As suas relações pessoaes com os membros do conselho de administração e os embaraços em que se via para satisfazer ás urgencias da sua administração da Casa Real levaram-o a obter a intercepção dos membros do Conselho de administração da Companhia para obter do Director

Goudchaux a não exigencia dos debitos que não podia desde logo satisfazer.

Aos esforços e empenho dos membros do conselho de administração resistiu o Director, sob a sua obrigação do cumprimento do seu dever de zelar os interesses da Companhia, que no exercicio de seu cargo tinha que defender, impondo a clausula da sua demissão se a Casa Real fosse excluida do pagamento da sua divida legal á Companhia.

Declarou que se a Casa Real não pagasse seus debitos recorreria ao meio de sacar sobre a sua administração, pela importancia devidamente provada do seu debito, e caso falta de aceite ou pagamento ordenaria o protesto da letra.

Esta tenaz resolução do solicito Director conseguiu obter uma transacção em que a administração da Casa Real conseguiu effectuar o pagamento da sua divida em diversas prestações a curto praso e foi assim que se evitou um escandalo publico pelo abandono em que a administração da Casa Real decerto não tinha o melhor partido.

Rigorous zelador dos interesses que lhe eram confiados fez reverter em favor da companhia todo o material de impressão de uma officina completa de typographia com todos os seus respectivos accessorios, tomada em processo judicial contra um empregado infiel que, abusando da confiança nelle depositada pelo seu cargo no serviço da Companhia, a havia defraudado em quantia avultada.

Por este meio estabeleceu no serviço da exploração o serviço de typographia, effectuando-se na respectiva officina a impressão de todos os documentos que até então eram executados nas officinas da *Gazeta de Portugal*, de que era proprietario o saudoso Antonio Augusto Teixeira de Vasconcellos, resultando d'essa nova instalação grande economia nos gastos da Companhia.

Obrigando as exigencias da administração repetidas ausencias do Director, cuja presença era reclamada com frequencia junto do Comité de Paris, foi posto em discussão de conferencia dos chefes de serviço, qual deveria durante a ausencia do Director occupar em Lisboa o seu lugar, no cargo de sub-director.

Havia grande divergencia de opiniões, alvitando uns que fosse este cargo exercido pelo funcionario mais antigo no serviço da Companhia, opinavam outros que fosse o lugar exercido pelo chefe de serviço tecnico mais importante. Recusando-se formalmente o decano dos agentes da Companhia á substituição no cargo de Director e não aceitando outros a superioridade do chefe de serviço tecnico pela sua pouca idade e tempo de serviço, conseguiu-se por accordo geral, e por todos bem acceite, que nas ausencias do Director exercesse o cargo da sua substituição o respeitavel chefe de contabilidade geral C. Munro que a esse tempo era tambem consul geral dos Estados Unidos da America do Norte em Lisboa.

Deu-se na epoca da direcção Goudchaux a solemnidade da inauguração da estatua equestre de D. Pedro IV no Porto.

Para essa festa nacional foram convidadas todas as notabilidades officiaes do paiz, effectuando-se de Lisboa um comboio real não só para transporte de SS. MM. como dos mais graduados funcionarios do Estado, indo o veador da Senhora Infanta D. Isabel Maria representar S. A. e a Imperatriz, a viuva do Imperador, cuja estatua ia ser inaugurada.

E' inherente a todo o portuguez, de mais ou menos importancia, ornar o peito da casaca com a placa de commendador. Os funcionarios superiores do serviço da Companhia todos ostentavam condecorações nacionaes e estrangeiras e só Eduardo Goudchaux, apesar de chefe, se apresentava de peito limpo de fitas ou veneras.

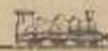
Notou El-Rei D. Luiz essa ausencia de mercês honorificas e em conversa com o Ministro das Obras Publicas mostrou o desejo de agraciar o Director da Companhia

com a comenda de Christo. Observou-lhe o Ministro que sendo E. Goudchaux um republicano intransigente e tendo-se elle tão tenazmente mostrado rigoroso com a administração da Casa Real era para receiar d'elle uma recusa.

El-Rei D. Luiz, sorrindo, encarregou o Marquez de Ficalho de ir participar a E. Goudchaux que S. M. lhe havia conferido a Commenda de Christo.

O bondoso e saudoso Monarcha apenas replicou: «*E' francez, e apesar de republicano é homem de valor que aprecio e quero provar-lh'o*».

O Marquez de Ficalho cumpriu a missão e E. Goudchaux não recusou a commenda.



Notas de viagem

XI

O canal de Gota.—As eclusas.—Espectaculo maravilhoso.—A linha a Stockholmo.—Entrada da cidade.—Banhos originaes.

Quem quizer experimentar a viagem pelo canal, e na sua parte menos fastidiosa, tem occasião de fazê-lo aproveitando-o para realizar uma excursão indispensavel a quem vae a Göteborg.

Referimo-nos á visita das cascatas do Trolhetan que são das mais bellas senão as mais importantes da Europa.

O vapor parte de manhã cedo e durante o transito pelo canal do Göta, que dura boas oito horas, almoça-se chegando-se depois do meio dia á primeira eclusa, Ekerwass. Ahi se deixa o barco, passando a um carro que devemos ajustar para nos levar a fazer todo o trajecto de fôrma a visitar as grandes obras da sciencia que se reúnem ali ás grandiosas maravilhas da natureza; umas 3 a 4 corôas bastam para pagar todo o serviço.

Primeiramente chamam a nossa admiração as grandiosas 11 eclusas novas, ao lado das 7 antigas, devidas á iniciativa do grande engenheiro hydraulico Polhem, que as começou a construir antes de 1749.

No meado do seculo passado, reconhecendo-se que estas não satisfaziam por completo á navegação do canal, foram construidas aquellas novas, abrindo-se, para ellas, novo canal ao sul, por onde se faz hoje a navegação.

As eclusas formam tres grupos, um de 2, um de 5 e outro de 4, tendo entre si largos espaços para cruzamento dos barcos, que ali passam annualmente em numero não inferior a 7.000, ou uma média de 20 por dia. A differença do nivel da agua é de 33 metros, distribuida numa extensão de 1.300 metros. Constituem um trabalho admiravel de engenharia hydraulica que empregou durante seis annos (1838-1844) 500 operarios.

Vistas as eclusas, o conductor do carro sabe bem o caminho, para nos levar, em numerosos serpenteados, ora sob bosques espessos, ora atravessando a maravilhosa ponte do rei Oscar, d'onde o panorama das cascatas é admiravel, ora fazendo-nos subir, do outro lado do canal, a alta montanha, de differentes pontos dos quaes a vista é maravilhosa sobre as pittorescas quedas em que a agua se revolve com medonho bramir.

Ha, em varios sitios, varandas ou pulpitos preparados na rocha, para d'ali melhor se gosar o espectaculo. O do Kopparklinten, a 58 metros d'altura, é dos melhores, porque a vista abraça o conjuncto de toda a massa d'agua que fôrma as differentes quedas.

A passagem, a pé, na pequena e arriscada ponte de Töppon é, mais que tudo, interessante. Ahi nos achamos propriamente sobre a grande cascata e onde o passar vertiginoso das aguas, sob nossos pés, a uma differença de nivel não superior a um metro, nos produz um effeito estonteador.

Uma tarde de verão chega para se visitar todas as ma-

ravilhas do Trollhetan; ao anoitecer estamos no hotel que póde ser o Utsthten (Bella Vista), ou o Grande Hotel, mais perto da estação.

Uma linha ferrea electrica estava sendo construida no anno passado, para percorrer todos os pontos interessantes, o que será mais commodo, posto que os pequenos trens, hoje em uso, não sejam maus, nem caros, fazendo-se por uns 1\$000 réis um percurso difficil, por vezes, pela enorme subida, de boas tres horas.

Na nossa Cintra era caso para o cocheiro exigir 5\$000 réis e ainda uma boa gorgeta.

Na manhã seguinte, se temos que partir, melhor nos vae aproveitar o primeiro comboio para Göteborg, porque não podemos tomar o ramal que nos levaria á linha directa de Stockholmo, por não haver combinação que permita aproveitar o expresso:

Assim, regressando á cidade podemos tomar este bello trem que sae proximo do meio dia e nos leva em 10 horas á capital, a 458 kilometros, o que representa uma velocidade média de 46 á hora.

A linha sóbe até o kilometro 87 onde attinge o seu ponto culminante, a 225 metros d'altitude, continuando depois por terrenos mais planos, continuamente cortados por linhas d'agua e ladeados por numerosos lagos que dão ao panorama um aspecto variado continuamente attraente.

Por entre as arvores, pela beira dos rios, pequenas casinhas encarnadas parecem papoulas entre as cearas.

A côr encarnada das casas é peculiar d'estes paizes.

Em Laxô liga-se ao nosso trem o outro expresso que vem de Kristiania, formando-se um comboio extenso, mais animado, e em que a conquista de logar no restaurante se torna mais difficil.

Mais uma vez notaremos que o jantar, uma refeição pequena mas abundante e bem cosinhada—sopa, dois pratos e sobremesa—custa 2 corôas ou uns modestos 500 réis.

Depois vem novo entroncamento, em Katrineholm, e nova junção de mais carruagens que veem no expresso de Malmö.

Desde então entra-se na Sudermania, região cortada a todo o momento por numerosos rios e pequenos lagos.

Não se sabe nunca se se vae sobre terra ou sobre agua: tal é a quantidade de pontes que houve que construir para conseguir estabelecer uma linha ferrea através d'esta região, escolhido, pela sua belleza natural, para vivenda da primeira aristocracia sueca.

Com effeito, a um e outro lado vemos elevarem-se castellos suntuosos, ricas propriedades de recreio, quintas magnificas.

Desde então atravessamos a mais bella parte da Suecia central que conseguimos vêr, apesar de já terem soado as 8 horas, visto que, no verão, ainda muito depois d'essa hora ha claridade do dia. Não esqueçamos que estamos a 59 graus de latitude norte.

E' por isso que só proximo da capital nos anoutece, privando-nos de ali fazer a entrada á luz do dia.

Mas nada perdemos porque esta pequena parte do tracto a veremos á saída, e porque em compensação a cidade, de noute, produz um effeito magico quando nella entramos em caminho de ferro.

Ao sairmos do tunnel de 417 metros que atravessa a ilha do sul de Stockholmo apparece-nos, como uma vista de final d'acto de magica, toda profusa e brilhantemente illuminada pelos seus numerosissimos lampeões electricos que se reflectem nas aguas do lago e dos pittorescos canaes que envolvem e dividem a primorosa Veneza do norte.

Por uma ponte passa o comboio, da cidade do sul á ilha Staden, a cidade nobre, onde é o palacio real; e logo d'ella segue sobre a pequena ilha de Riddarholmen e d'ahi, por nova ponte, á parte principal da grandiosa cidade, ao sul da qual é a estação, edificio vastissimo, imponente, numa rua larga e de grandes casas de faustosa apparencia.

Predispõe bem a entrada na cidade.

Da porta da estação, trens com taxímetros levam os passageiros aos hotéis, alguns dos quaes são verdadeiramente de primeira ordem, como em todas as cidades que se presam.

D'entre estes citaremos o Grande Hotel, em admiravel posição á beira do rio, em frente do palacio real.

Em todos os hotéis ha grandes restaurantes, illuminação electrica, dois telephones em todos os quartos, e estabelecimento de banhos para uso dos hospedes.

E' esta uma das especialidades de Stockholmo. Além dos banhos nos hotéis, os estabelecimentos especiaes são numerosos e alguns de um luxo e commodidades como em parte alguma do mundo.

Commodidade e... originalidade.

Para o estrangeiro, então, a surpresa é grande, e não deixamos de dizer que muito agradavel.

O Centralbadet, por exemplo, é um estabelecimento vastissimo, tendo installações separadas para homens e se-

nhoras, em tres classes, cinco piscinas para banhos geraes, além dos quartos separados em grande quantidade.

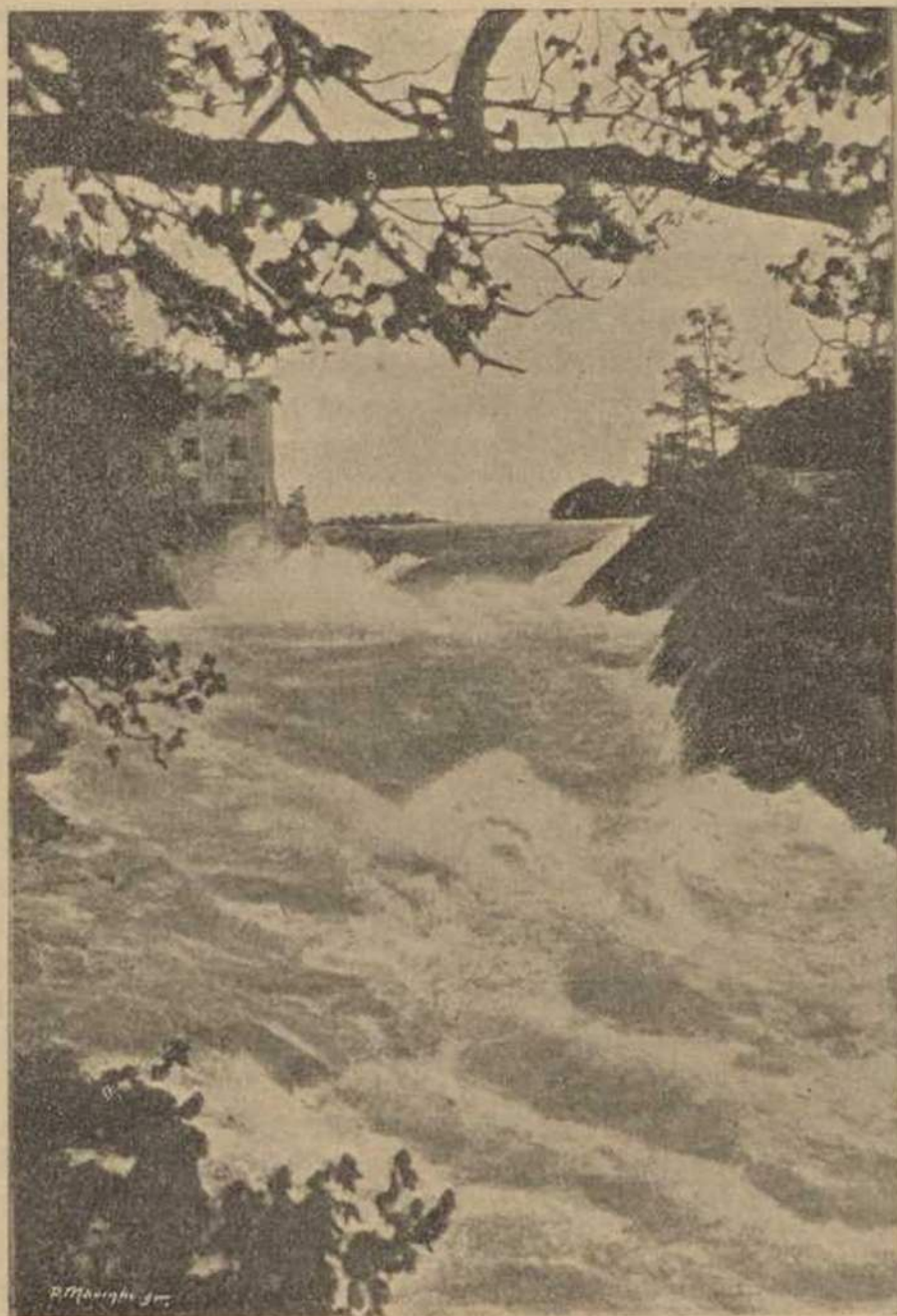
Além d'isso ha restaurante annexo, barbeiro, bilhar, sala para exercicios gymnasticos, jardim para passeios e outras dependencias.

Sobre a porta um grande letreiro diz: «O banho é a saude».

A originalidade, a grande surpresa, porém, nas casas de banhos, reserva-se para quem vae utilizar-se dos de 1.^a classe.

Seja no hotel ou no estabelecimento, ha robustas e saudias mocetonas, de braços nus e rosto rosado, encarregadas de... dar banhos aos homens; lavando-os cuidadosamente, com um molho de finas aparas de faia embebidas em sabão perfumado.

Imagine-se a surpresa do banhista quando, dentro da tina e preparando-se como é costume, para fazer a propria lavagem, lhe apparece a banheira que amavel e despretenciosamente lhe pede... uma perna...



COMMERCIO PORTUGUEZ

A estatística do nosso balanço commercial no primeiro trimestre do anno findo (ultima que neste momento recebemos), presta-se a agradaveis considerações, pela comparação dos seus numeros com os dos annos anteriores.

A importação que em egual periodo do anno de 1903 fôra de 14.591 contos, passando de 15.000 nos dois annos seguintes e descendo a 14.852 em 1906, baixou ainda, no anno findo, mais de 1.400 contos.

Eis os valores em mil réis, por classes de pauta:

	1907	1906
Animaes vivos.....	461.172	690.914
Materias primas para as artes e industrias	5.847.832	5.809.643
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.643.435	1.849.094
Substancias alimenticias.....	2.803.466	4.190.392
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	1.315.908	1.003.223
Manufacturas diversas.....	1.326.400	1.283.021
Taras	24.046	25.235
Total.....	13.422.239	14.851.522

Apreciando o detalhe supra vimos que o valor das materias primas subiu, e muito mais se elevou o de machinas, ferramentas e aparelhos, o que é bom indício para se avaliar um certo desenvolvimento da industria.

Deve-se, comtudo, ter em vista que nesta ultima rubrica entra a importação de vehiculos e automoveis, cada vez mais crescente, o que, sem duvida, influe para o augmento d'aquella verba.

Nos fios e tecidos houve diminuição que não podemos attribuir aos aperfeiçoamentos da nossa industria textil mas que, de certa fôrma terão melhorado a sua situação.

Os 1.387 contos a menos de substancias alimenticias está claro que se referem a cereaes, dos quaes só de trigo importámos menos 30.936.781 kilogramas no valor de 1.240 contos.

As manufacturas diversas pequeno augmento tiveram.

A exportação, pela sua parte, augmentou, como se vê dos seguintes valores, tambem expressos em mil réis:

	1907	1906
Animaes vivos.....	1.077.435	891.772
Materias primas para as artes e industrias	1.470.412	1.460.586
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	365.721	438.673
Substancias alimenticias.....	3.802.467	3.669.449
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	27.223	23.551
Manufacturas diversas.....	474.589	470.035
Total.....	7.217.847	6.954.066

Estes totaes só em 1904 foram superiores aos do anno findo. A diferença de 363 contos não é importante nem as verbas parciaes accusam grande diferença, a não ser a primeira classe em que a exportação subiu em valor 186 contos, devido, na maior parte, á rubrica «animaes não especificados».

Na classe de substancias alimenticias augmentou em 297 contos a exportação de vinhos, 533 a de aveia; 136 a de trigo; 371 a de sardinha em conserva; 1.222 a mesma, fresca e 286 a de forragens, diminuindo, porém, 2.718 contos a saída de alfarroba.

Tambem augmentámos em 103 contos a exportação de rolhas.

A reexportação de mercadoria estrangeira passou de 1.076 contos em 1906 a 1.153 em 1907, e a de procedencia ultramarina desceu de 2.712 contos a 2.517 con-

tos. Egualmente diminuiu de 654 para 550 contos o valor de transito estrangeiro.

Foi tambem de cerca de 800 contos o rendimento a menos das alfandegas, o que não admira, visto a grande diferença na importação de cereaes.

Desenvolveu-se tambem nesse periodo o movimento dos nossos portos, especialmente no que respeita aos grandes vapores, de tonelagem superior a 2.000, dos quaes tivemos mais 100 entradas nesse periodo, passando da média de 7 por dia, a 8.



IRRIGAÇÕES

Um assunto que, parece-nos, devia ser objecto de cuidadoso estudo por parte de qualquer dos nossos engenheiros é o da irrigação da provincia do Alemtejo.

Um projecto que resolvesse o problema sob o duplo ponto de vista da irrigação e das communicações, dando vida áquella provincia e consequentemente actividade ás poucas linhas que a cortam seria por certo um grande serviço prestado aos alemtejanos em particular, e ao paiz em geral.

Seria este um projecto duplamente benefico, pois que impulsionaria o desenvolvimento e riqueza do paiz e augmentaria o rendimento dos caminhos de ferro do Estado bastante limitado hoje por causa da grande extensão de zonas incultas, que pela irrigação se tornariam inexgotaveis celleiros, cobrindo o deficit actual cerealifero que nos obriga a mandar para o estrangeiro o ouro que tanto nos falta.

Os governos habituados a vêr na importação do trigo um dos rendimentos do Estado pela cobrança de direitos teriam a compensação d'essa falta, no augmento do rendimento ferroviario, vendo augmentar o trafego em uma área de milhares de kilometros que hoje se percorrem na mais completa solidão e esterilidade.

Alguma cousa se tentou já nesse sentido, tendo-se gasto, quando o fallecido conselheiro Emygdio Navarro foi ministro das obras publicas, algum dinheiro com a barragem das aguas do Sorraia, nas proximidades de Aviz.

Com a queda d'aquelle ministerio, os trabalhos foram suspensos, ficando ao abandono tudo quanto tinha sido feito e algum dinheiro tinha custado.

Em outras obras de bem menos importancia, algumas inuteis e outras improductivas, se tem consumido rios de dinheiro.

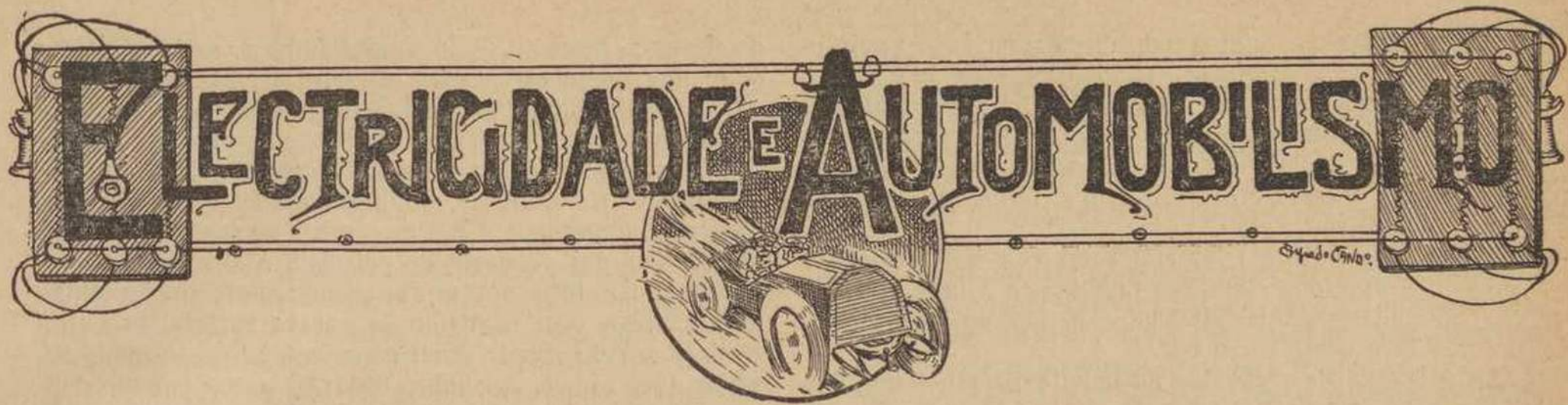
Um projecto de irrigação seria pratico e opportuno, fomentaria o progresso e actividade de regiões que reclamam esta iniciativa dos governos e que retribuiriam largamente o dinheiro com ellas despendido augmentando a riqueza nacional.

O plano de irrigação no Alemtejo seria a pratica do principio de politica ferroviaria que aconselha aos estados possuirem linhas ferreas como um instrumento economico, como uma fonte de rendimento e um factor de concorrencia com os particulares.

O começo do trabalho de irrigação insufficiente para que vastos terrenos hoje sem valor economico, passem a tê-lo, é que o capital e suas fecundas iniciativas se apres- a secundar a iniciativa dos governos.

O assunto bem merece ser tratado a sério, pois que é de importancia indiscutivel. E a corroborar esta nossa asserção vemos agora a noticia de que na Argentina, um dos estados mais prosperos da America do Sul, o ministro das obras publicas apresentou no parlamento um plano de irrigação combinado com outro dos caminhos de ferro do Estado, para assim excitar a actividade de varias provincias, que se encontram entorpecidas pela esterilidade não obstante os caudaes de agua utilizaveis para a rega e fecundação de terrenos até hoje incultos e desvalorizados.

Parece-nos que seria um bom exemplo a seguir.



A linha telephonica de Lisboa ao Porto

Decorreram quasi tres annos desde que, por convite do director d'esta *Gazeta*, de cuja amizade temos provas ainda mais numerosas do que os muitos annos que ella já conta, descrevemos aqui as disposições especiaes da linha telephonica de Lisboa ao Porto, unica linha de comunicação inter-urbana que até hoje se tem construido no paiz, para ligações telephonicas, a *grande distancia*.

Estabelecia essa linha a ligação entre as rêdes de Lisboa e Porto, exploradas pela companhia ingleza *Anglo-Portuguese Telephone*, mas foi construida e sempre pertenceu e pertence ao Estado, servindo, actualmente, tambem, para ligação das rêdes telephonicas que o mesmo Estado tem em exploração nestas duas cidades. Estas rêdes do Estado compreendem, neste momento, especialmente os fios destinados á correspondencia do governo e das principaes auctoridades publicas, mas já tem sido estendida á de alguns dos principaes jornaes do paiz, sendo de crer e de esperar que em breve atinjam muito maior desenvolvimento.

A ligação telephonica entre Lisboa e Porto, quer entre os postos telephonicos das rêdes do Estado, quer entre os dos assignantes das rêdes da companhia *Anglo-Portuguese*, continua a fazer-se por uma linha unica, que infelizmente não poudé ainda, provavelmente por motivo da situação geral do thesouro publico, ser accrescentada com novos conductores que permittam a multiplicação de communicações simultaneas, entre aquellas duas importantes cidades, e o abaixamento da respectiva tarifa, que é realmente elevada.

E', porém, tempo de indicar aos leitores d'esta *Gazeta*, ao menos summariamente, os resultados da construcção existente e de assim crear no publico a convicção, de que nem foi mal gasto o que nella se despendeu, nem os effeitos obtidos são desanimadores; antes, muito pelo contrario, são estes de molde a convencer que é util para os interesses nacionaes e vantajosa para os cofres publicos a multiplicação das linhas telephonicas entre aquellas duas cidades e a ampliação a outras de igual beneficio. É esta indicação, que pôde ser documentada com informações officiaes, não se nos afigura inutil, visto que, tanto no paiz como no estrangeiro, se tem publicado, desde a abertura á exploração da linha telephonica Lisboa-Porto, as mais extravagantes e phantasiosas cousas a seu respeito. Em Portugal, mercê de occorrencias que não vale a pena esmiuçar agora, e de intervenções, talvez criminosas, conseguiu crear-se a suspeita, entre os que mais uso queriam fazer da unica comunicação inter-urbana existente, de que esta só raras vezes funccionava efficazmente; no estrangeiro, chegou a fazer-se publicar em jornaes technicos de notoria seriedade, por forma a não deixar duvida sobre a origem da falsidade, que essa linha fôra construida por entidades estranhas aos serviços publicos telegraphicos. Mas nenhuma d'essas affirmações conseguiu fugir á sorte do que é contrario á verdade; — a primeira, o *impossivel funciona-*

mento da linha, dissipou-se naturalmente desde que augmentou o numero de pessoas que d'ella se servem quotidianamente, figurando entre essas pessoas as mais elevadas auctoridades; a segunda, a que se refere aos *constructores da linha*, foi immediatamente desmentida (sem réplica, que seria impossivel) nas proprias folhas em que viéra á publicidade. Indiquemos, pois, rapidamente, os resultados que tem colhido da linha actual, na esperança de que, em praso breve, se repitam as construcções d'esta especie e o paiz possa auferir as vantagens economicas e de outras ordens que d'ellas dimanam.

A exploração da linha Lisboa-Porto, inaugurada em 9 de abril de 1904, pôde ser apreciada quer sob o ponto de vista technico quer sob o dos resultados colhidos.

Sob o ponto de vista technico, pôde affirmar-se que ella satisfaz plenamente as condições mais exigentes. Estabelecida nos precisos termos do nosso artigo publicado nesta *Gazeta* no numero 387, de 1 de fevereiro de 1904, não ha razão alguma nem para nos arrependermos do que então foi preceituado, nem para contestar com plausibilidade os principios scientificos ou os preceitos technicos que então nos guiaram. É possivel que, se se repetir, como é de desejar, a construcção de linhas inter-urbanas d'esta categoria, algumas modificações se façam nas minucias das regras seguidas d'este caso; isso, porém, não altera a verdade da affirmação, que repetimos, de que a lição da experiencia confirma o acerto do plano seguido. Exigem as linhas d'esta especie vigilancia mais continua e reparações mais perfectas e immediatas do que as linhas telegraphicas ordinarias, para o serviço comapparehos Morse, como são quasi todas as nossas; foi portanto, de singular aspereza o tirocinio pratico do pessoal — graduado e não graduado — incumbido d'esse trabalho inglorio e arduo e realmente novo para quasi todos. Nesta conjuntura, mais uma vez se demonstrou o zelo de todos e a competencia de muitos, de quasi todos.

Com respeito ao uso das bobines Pupin, pôde affirmar-se que, embora exijam cuidados de reparação continua, que sobretudo se tornam necessarios nos periodos mais quentes do anno, são, todavia, de uso facil e praticamente accetaveis. Não poudé, é claro, verificar-se por comparação com outras linhas telephonicas de grande comunicação, até que ponto chega a efficacia d'esses apparehos e se se verifica realmente a previsão de que a actual linha com fios conductores de 3^{mm} e bobines Pupin é susceptivel de funcionar, para a audição telephonica, tão bem como uma linha de fio de 5^{mm} sem essas bobines; os factos, porém, não contestam essa supposição — pelo menos até hoje.

Sob o ponto de vista dos resultados colhidos, a nova linha Lisboa-Porto merece um estudo especial, que me é impossivel fazer aqui antes da publicação dos dados estatisticos officiaes. Bastará, cremos bem, notar que d'esses dados, bem interpretados, se deduz claramente serem *excellentes* os resultados alcançados e ultrapassaram as esperanças mais optimistas. A construcção da linha custou approximadamente 75:000\$000 réis, ficando esta preparada para receber mais 6 conductores, que ainda não foi pos-

sivel estabelecer e que eram destinados aos seguintes fins:

- 2 — a uma segunda comunicação telephonica Lisboa-Porto, cuja necessidade já se faz sentir imperiosamente, *porque não chega ás vezes a linha existente para satisfazer as numerosas chamadas de Lisboa e do Porto;*
- 2 — a uma linha telephonica entre a rede de Lisboa e a rede do estado em Coimbra, e a uma linha telephonica entre esta rede e a rede do Porto;
- 2 — sem destino especial;

As despesas de vigilância da linha existente — que tem só dois conductores — não seriam, evidentemente, augmentadas se o numero d'aquelles se elevasse a 6 ou 8. No caso em que se fizesse este augmento apenas accresceria o custo de conservação e reparação no que respeita a material. Foi, pois, relativamente muito mais caro o trabalho de construção do que seria se a linha tivesse aproveitados os 8 conductores que comporta.

Ainda assim, os resultados da exploração são tão animadores que não só justificam a existencia d'esta comunicação telephonica, como convencem de que, *mesmo sob o ponto de vista financeiro*, o thesouro tem muito a ganhar com a multiplicação e extensão das ligações inter-urbanas, d'esta natureza.

O rendimento bruto attingiu ultimamente o que corresponde a 8:400\$000 réis annuaes.

E' facil de comprehender que não é exclusivamente sob este ponto de vista financeiro, que se justifica a existencia das linhas telephonicas d'esta ordem, porque tambem não é por esta razão que se conservam, nas mãos dos governos, em toda a Europa, em grande parte da America e em geral em todas as nações do mundo civilizado (com excepção dos Estados-Unidos), os serviços dos telegraphos e os dos telephones. As razões de interesse publico que obrigam o Estado a conservar em suas mãos os serviços dos correios, cujo monopolio tem resistido aos mais audazes innovadores, são as mesmas que destinam igual sorte a todos os serviços telegraphicos e telephonicos, e são independentes dos lucros possiveis d'essas explorações.

Quando, porém, como no caso das explorações telephonicas — quer se trate de linhas de comunicação inter-urbana quer se trate de redes publicas nas cidades ou outras agremiações — se juntam á vantagem publica de ordem politica (tomando esta palavra na sua accepção mais elevada e pura) as vantagens de ordem economica e de ordem financeira, consegue-se cremos nós, o que o espirito mais exigente póde reclamar.

30 dez. 1907.

P. B. Cabral

AUTOMOBILISMO

Ao que nos propomos

Encarregados pelo director d'esta revista de nos occuparmos da secção — Automobilismo — que elle desejava crear, trataremos de encarar o assunto sob os seus diversos aspectos.

Pouco conhecido é elle ainda entre nós, muito ha pois, a dizer para os leitores d'esta revista, e procurando satisfazer o nosso compromisso, julgamos conveniente tratar do automovel sob o ponto de vista da sua historia, da sua fabricação, da sua applicação sportiva ou industrial, da sua influencia economica e social e tambem crear uma sub-secção de technia automobilista, na qual daremos as indicações elementares que julgarmos mais uteis para os *chauffeurs* principiantes.

Entrando pois no assunto, não nos occuparemos da pre-historia do automovel, deixaremos de parte a machina

do francez Cugnot, a do inglez Gurney, assim como as primeiras tentativas praticas da fabricação de automoveis a vapor de Dion, Serpollet, etc., quasi completamente abandonados desde o apparecimento dos primeiros motores de explosão applicados á locomoção mechanica.

Foi o wurtemberguez Gottlieb Daimler quem primeiro construiu e applicou á locomoção um motor de explosão, alimentado por essencia de petroleo. A sua bicicleta automovel não teve porém um grande successo. Foi então que Daimler com o auxilio do francez Sarazin, procurou realizar a construção d'um carro automovel, fazendo registar em 27 de dezembro de 1886 a sua patente d'invenção, a qual era especificada para a construção de «Vehiculos com rodas, movidos por um motor a gaz ou a petroleo: Omnibus sobre carris, motor d'um cylindro, collocado no centro do vehiculo.»

Para a construção do motor foi escolhida a casa Panhard & Levassor, da Avenida d'Ivry, 19, em Paris, casa fundada em 1855 por M. Perin e que successivamente tinha tido as razões sociaes seguintes: em 1867 — M. M. Perin-Panhard, em 1872 — Perin-Panhard & C.^a, em 1886 — Panhard & Levassor, e actualmente representada pela Societé Anonyme des Anciens Etablissements Panhard & Levassor.

Sarazin e Levassor estudavam juntos a construção e os aperfeiçoamentos a realizar na machina de Daimler, quando em 1887 a morte surpreendeu Sarazin ficando a sua esposa na posse das patentes francezas. D'aqui em diante, Daimler na Allemanha e Levassor em França, de accordo com madame Sarazin, continuam a estudar parallelamente o problema da locomoção mechanica, passando no emtanto Daimler a especializar-se na construção de carros automoveis, cujas patentes lhe pertenceram, em virtude do casamento da viuva Sarazin com Levassor.

Por accordo entre as casas Panhard & Levassor e Les fils de Peugeot Frères começaram estes a construir automoveis com motores, tipo Daimler, fabricados pela primeira d'estas casas. Só mais tarde é que cada uma d'ellas creou o seu tipo especial de motor, passando a casa Panhard a construir o seu modelo de motor vertical a que deu o nome de «Phenix» e a casa Peugeot um modelo, tipo horisontal.

Não tinha ainda o automovel conseguido despertar a curiosidade do grande publico. Este primeiro periodo industrial, periodo de constante labutar, durante o qual só meia duzia de pessoas dedicavam o melhor do seu tempo e do seu esforço, a vencer difficuldades, que, apenas removidas davam occasião ao apparecimento d'outras, não permittira ainda que o automovel se apresentasse como uma invenção absolutamente pratica, merecedora da confiança do publico.

Foi em 1894 que o popular jornal parisiense *Le Petit Journal* promoveu a primeira corrida d'automoveis, de Paris-Porte Maillot ao Campo de Marte em Rouen, sendo Pierre Giffard o seu organizador. Muitas foram as inscrições, mas as eliminatorias reduziram os concorrentes a 21, d'entre os quaes ficaram representando os automoveis, a essencia apenas, os das casas Panhard, Peugeot e Benz.

O primeiro premio foi conferido *ex-aequo*, por unanimidade, ás casas Panhard e Peugeot.

Foi ainda ao motor Daimler, fabricado pela casa Panhard, que couberam as honras d'esta dupla victoria.

Apesar da imprensa, em geral, se ter conservado indifferente sobre o resultado d'esta corrida, foi grande o enthusiasmo que despertou entre os adeptos da locomoção mechanica, e foi em breve resolvido organizar uma nova corrida, mas de maior percurso, uns 1.200 kilometros, de Paris a Bordeus e volta, sem paragem.

As inscrições para esta corrida, realizada em 11 de junho de 1895, já fizeram prevêr o desenvolvimento que

viria a tomar o automovel a gazolina sobre o automovel a vapor, visto a proporção de carros d'este ultimo sistema ter diminuido consideravelmente. Em dezenove carros e duas bicicletas, contava-se um automovel electrico, seis a vapor e doze automoveis e duas bicicletas a petroleo.

O primeiro automovel a chegar a Paris foi um Panhard & Levassor de dois logares, conduzido por Levassor, que esteve ao guizador 48 horas e 47 minutos sem interrupção, seguido 5 horas e 47 minutos depois por um carro Peugeot, tambem de dois logares.

O primeiro premio foi porém concedido a um carro Peugeot, chegado terceiro, que, por ser de quatro logares, satisfazia melhor ás condições do concurso.

Na exposição do Champ de Mars em 1895 já foram apresentados quarenta e seis vehiculos automoveis de todas as especies, desde a bicicleta e o triciclo a petroleo até o omnibus a vapor e realizando-se em outubro do mesmo anno uma exposição de automoveis em Inglaterra nella se fizeram representar os constructores francezes Delahaye, Peugeot, Panhard & Levassor e Roger.

Nesta epoca ainda os constructores inglezes não se tinham dedicado á fabricaçao de automoveis a gazolina, constituindo portanto esta exposição um verdadeiro successo para a industria franceza.

Havia uns poucos d'annos que Michelin estudava o meio de adaptar o pneumatico aos automoveis e tendo feito varias experiencias em diversos carros conseguiu apresentar na já citada corrida de Paris a Bordeus um automovel a que deu o nome de Eclair e que conseguiu realizar o percurso sobre pneumaticos. Muitas foram as difficuldades com que Michelin se viu a braços, mas tudo foi vencido pela sua indomavel energia e taes foram os resultados praticos demonstrados, que, na proxima corrida de Paris-Marselha a maior parte dos concorrentes se apresentaram com pneumaticos nas rodas dos seus carros.

Realizada em outubro de 1896, esta corrida foi uma victoria para a casa Panhard, que teve os seus carros classificados no 1.º, 2.º e 3.º logares, sendo a maior velocidade média realizada a de 22 km,020, bem pequena em comparação com as actuaes velocidades médias superiores a 100 kilometros.

Como já o fizemos prevêr, para esta corrida só se inscreveram quatro carros a vapor, dos quaes só dois se apresentaram á partida e nenhum á chegada.

Os automoveis a gazolina apresentavam importantes innovações, entre os quaes o motor de quatro cilindros de

Panhard & Levassor (n.º 6), o motor horizontal Rigoulot da Sociedade de Automoveis Peugeot e a *allumage* electrica do carro Delahaye. Citaremos tambem entre as marcas que se apresentaram pela primeira vez a conhecida marca lioneza Rochet-Schneider.

Depressa conseguiram os constructores augmentar a velocidade dos seus carros, pois que, na corrida Marselha-Nice-Monte Carlo, ganha no emtanto por um automovel a vapor, já se conheceram velocidades de 61,ª 039, apresentadas por um breack a vapor conduzido por Michelin e que deu a victoria ao pneumatico da sua fabricaçao.

Por esta epoca, já os antigos adeptos do vapor, os Dion Bouton, os Bollée, etc., se tinham dedicado ao novo sistema propulsor, ao motor de explosão, começando uns e outros a construcção de motores d'este tipo, que empregaram sobretudo em triciclos e *voiturettes*; assim, estas duas casas que se apresentam na corrida Paris-Bordeus, em 1895, apenas com automoveis a vapor, já apresentam em Paris-Marselha (1896) os seus carros ligeiros a gazolina e em Paris-Dieppe (1897) um só carro a vapor se apresenta, o do Conde de Dion, entre tres bicicletas, treze triciclos, oito *voiturettes* d'um ou dois logares e trinta e cinco carros de dois a seis logares.

Esta corrida Paris-Dieppe foi a prova do que já eram e valiam os carros que nella tomaram parte, pois que, de 52 que eram á partida, 41 chegaram a bom termo. Jamin, sobre *voiturette* Léon-Bollée fez o percurso em 4 horas, 13 minutos e 33 segundos, dando uma média de 38 k,098; na classe de carros de dois logares ganhou Gilles Hourgières sobre Panhard & Levassor, que gastou 4 horas e 36 minutos, fazendo portanto uma média de 34 k,782; na classe de carros para quatro pessoas ganhou o tractor a vapor Dion-Bouton, fazendo uma média de 37 k,215 e na categoria dos carros para seis pessoas ganhou Courtois em carro Delahaye, dando um pouco mais de 26 kilometros por hora em média.

O automovel estava definitivamente lançado; a estas corridas seguem-se outras; de anno para anno apparecem novos constructores, novos nomes se ligam ao automobilismo.

Apparecem os «Mors», os «Diétrich», os «Decauville», os «Gobron Brillié», os «Clément», os «Renault», os «Brazier», etc., em França; as «Mercedes» n'Allemanha; os «Daimler» e os «Napier» em Inglaterra, os «Fiat», os «Itala», os «Florentia», etc. na Italia.

Nolo.



Uma ideia pratica

Em Berlim deve começar hoje em todas as estações de caminhos de ferro da cidade o aluguer de guarda-chuvas, que é feito da uma maneira engenhosa.

Quem quer servir-se d'aquelle resguardo chega a um distribuidor automatico deita a modica quantia de dois marcos e recebe immediatamente um guarda-chuva e uma senha com a data do dia.

Não era lá muito barato se o aluguer fosse por aquelle preço, mas não é caro se attendermos a que é o preço de compra.

Póde-se servir do guarda-chuva o tempo que se quizer dentro do limite de dois dias. Quem não quizer adquiri-lo definitivamente, vae á Companhia dos distribuidores automaticos, entrega o guarda-chuva e a senha e recebe um marco e sessenta *pfennigs*.

A differença entre o dinheiro que entregou e o que recebeu é o preço do aluguer.

E neste caso não se póde dizer que seja caro.

A conquista do excursionista

Prático como nenhum outro povo, o yankee explora as suas cataratas do Niagara sob todas as maneiras possiveis.

Até agora limitava-se a colher-lhe a força, e construir galerias d'onde o excursionista disfructa a queda da agua, quasi como se estivesse envolvido por ella.

Pois agora buscam os americanos obter com as celebres quedas do Niagara um espectáculo feerico, qualquer cousa de unico em todo o mundo, que obrigue todo o excursionista que se prese a ter vergonha de dizer que não foi ainda vê-lo.

Consiste a ideia em construir uma grande bateria de projectores electricos que dirigirão sobre as cataratas luzes de diversas cores.

Para augmentar o effeito, produzirão jorros de vapor proximo da agua e dispararão bombas que produzam grande quantidade de fumo sobre a queda.

Se pozerem em pratica a ideia, o effeito deve ser na verdade surpreendente e deslumbrante.

Parte financeira

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real—Obrigações de 1.º grau—Desde amanhã, 2 será pago o coupon ouro, do 2.º semestre de 1907, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 28 das obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,08 líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 28 das obrigações privilegiadas do 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,48, líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 25 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 24 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira séries) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito: em Lisboa na sede da Companhia, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Nacional—Juros de obrigações—Desde hoje o pagamento dos juros das obrigações da 1.ª série, «Mirandella-Vizeu», relativos ao 1.º semestre de 1907—coupon n.º 36—só se effectuará em Lisboa, na sede da Companhia, e no Porto, na sua agencia e no Banco Alliança, nos termos ordinarios, cessando em 31 de dezembro a faculdade do seu recebimento em Berlim.

Companhia de Guimarães—Amortização de obrigações—No sorteio a que se procedeu no dia 19, das obrigações a amortizar no corrente anno, sahiram os seguintes numeros: 155, 258, 433, 1:279, 2:447, 2:673, 2:937, 5:587 e 5:773.

O pagamento do capital nominal de 90\$000 réis a cada uma e 2\$025 réis pelo juro do 2.º semestre, tem lugar desde 31 de dezembro nos escriptorios da Companhia.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1907.

O museu commercial de Filadelfia mandou publicar recentemente diagrammas representando a forma como se reparte entre os diversos paizes a producção agricola mundial, representada pela sua parte mais importante, sob o ponto de vista da alimentação, os cereaes. Segundo os jornaes americanos é a seguinte a explicação do diagramma.

O trigo occupa a cabeça do rol dos cereaes excedendo todos os outros tanto pela quantidade como pelo valor. Se se tomar a cifra média da producção dos ultimos cinco annos, acha-se uma quantidade total de trigo de 3.160 milhões de *bushels* correspondente ao peso de 86 milhões de toneladas metricas. O *bushel* é igual a 36.35 l. Tres paizes só produzem metade d'esta enorme cifra, a saber: os Estados Unidos que figuram com 660 milhões de *bushels*, a Russia europeia com 541 milhões e a França com 328 milhões. A outra metade é produzida pelos outros paizes do mundo nas seguintes porporções: Indias 286 milhões de *bushels*, Italia 159, Alemanha 128, Hungria 120, Espanha 115. Certos paizes, que não teem uma grande producção, exportam grandes quantidades porque a sua população e, por consiguiente o seu consumo interno são fracos; assim a Argentina produz 101 milhões, o Canadá 91, a Russia d'Asia 90, a Roumania 75 e a Australia 54 milhões.

Depois do trigo vem o milho. A producção d'este é de 73,5 milhões de toneladas metricas, o que representa 2.896 milhões de *bushels*. Tres quartos d'este numero são produzidos pelos Estados Unidos, ou sejam 2:286 milhões. A Inglaterra, que não produz senão 112 milhões, exporta ás vezes maior quantidade de milho que os Estados Unidos. E' além d'isso o unico cereal que o velho mundo tira do novo. E' actualmente cultivado na China, na Italia, na India, na Roumania, na Africa e em geral em paizes quentes.

A aveia excede todos os outros cereaes em volume, mas não em peso, por causa do seu fraco peso especifico. A producção total é de 3.371 milhões de *bushels*, o que apenas representa um peso de 49 milhões de toneladas. Com effeito o *bushel* d'aveia só pesa 14,5 kg., contra 27,2 para o trigo, 25,4 para o milho e o arroz e 22,7 kg. para a cevada. Os Estados Unidos produzem 871 milhões de *bushels*, a Russia 825; estas duas quantidades representam mais de metade da producção mundial. A Alemanha figura com 494 milhões, a França com 268, o Canadá com 204, o Reino-Unido com 187 e a Austria e a Hungria reunidas com 166 milhões.

Quanto ao centeio, a Russia produz 890 milhões de *bushels*, ou seja mais de metade do total da producção do mundo, e a Alemanha 372, isto é, mais d'um quarto.

A cevada é cultivada sobretudo nos paizes em que se não dá a vinha, porque este cereal é largamente empregado na fabricação da cerveja, a Russia produz 287 milhões de *bushels* de cevada, a Alemanha 145, os Estados Unidos 114 e o Japão 80 milhões.

O arroz vem immediatamente depois do trigo pela ordem de importancia. Não ha estatisticas da producção da China. As melhores auctoridades calculam essa producção em 24,5 milhões de toneladas, cifra superior á de 21,7 milhões em que é avaliada a producção da India.

Fez-se em geral uma ideia inexacta acerca do consumo do arroz na China. O missionario Huc conta que, nas provincias do norte, o arroz não é mais empregado na alimentação do que em França; quasi se não vê senão na mesa dos ricos. Mas no sul é o alimento de milhões de pessoas.

O milho meúdo é largamente cultivado na India, na China, na Russia, na Africa, no Japão e na Italia. No Kansas é cultivada uma variante conhecida pelo nome de milho cafre. A India produz 542 milhões de *bushels*, a China uma grande quantidade, mas provavelmente menos que a India, a Russia europeia 78 milhões, a Russia asiatica 15, o Japão 12 e os Estados Unidos 5 milhões.

Do que precede pôde concluir-se que os Estados Unidos excedem em muito qualquer de todos os outros paizes na producção dos cereaes. Com effeito, esta producção é de 92 milhões de toneladas metricas. A producção da India attinge provavelmente 45 milhões. Se se conhecesse a quantidade de cereaes, além do arroz, que a China produz, este paiz viria talvez em segundo lugar, depois dos Estados Unidos.

A Europa, com excepção da Russia, com uma população de cerca de 300 milhões, é excedida pelos Estados Unidos em superficie cultivada e em producção de cereaes; contudo ella está muito antes dos Estados Unidos pelo que respeita ao valor total dos productos da cultura geral.

A cifra de 660 milhões de *bushels* de trigo, dada no começo de este boletim, como sendo o *quantum* da producção de trigo dos Estados Unidos foi excedida em 1906, porque essa producção elevou-se a 735 milhões, o que representa 20 p. c. da producção total do mundo, que foi nesse anno de 3.424 milhões de *bushels*.

Vae encerrar-se o anno de 1907 sem que as taxas officiaes de desconto dos grandes mercados se tenham modificado para peor. Mas nos mercados reguladores a taxa livre acompanha de muito perto a taxa official. Por isso só com grande difficuldade se tem escapado a um aggravamento das condições do aluguer do dinheiro. O que equivale a dizer que a situação não se modificou nos ultimos dias, durante os quaes se teem preparado e mesmo effectuado as operações de liquidação de bolsa.

Eis as notas caracteristicas da situação monetaria:

Em Londres carestia de dinheiro para emprestimos diarios, firmeza de desconto a curto praso, com attenuação da taxa para os prazos longos, isto é, 6 1/4 para papel a dois mezes, 6 p. c. para papel a tres mezes e 5 p. c. para o papel de semestre.

Em Berlim, carestia de dinheiro nos bancos e na bolsa e alta das divisas estrangeiras—de Paris principalmente—em consequencia do exodo dos capitales emprestados pelo estrangeiro e cuja retirada, um tanto sistematica, é a causa principal da grande perturbação actual do mercado de Berlim.

Em Nova-York, o premio sobre o ouro não desapareceu, e o dinheiro para emprestimos continúa muito caro. A situação está ainda longe de se estabelecer mas conta-se com as medidas que o parlamento, vae tomar para conjurar a crise.

O ultimo balancete do Banco de França (de 26 de dezembro) regista uma diminuição no encaixe d'ouro de 2.979.508 francos, e no da prata de 2.631.939 francos em relação ao fecho da semana anterior, ficando o encaixe total em 3.615.349.734 francos, contra 3.728 milhões em igual epoca de 1906 e 3.975 milhões em 1905.

Na sua bem elaborada revista do mercado de Londres, em que é feita a analyse dos acontecimentos financeiros do anno que hoje finda, o chronista do *Moniteur des Interêts Materiels* resume da seguinte forma a sua critica sobre a situação geral dos mercados no actual momento.

«E' chegado o momento de se perguntar que logar occupará o anno de 1907 na historia economica e financeira do mundo. Não pôde certamente ser clasificado entre os annos mais felizes. Elle deixa a impressão do começo d'um periodo de decadencia que se segue a uma era de bella e longa actividade e d'uma prosperidade realmente maravilhosa.

O anno que finda viu, pelo menos durante o ultimo semestre, signaes inilludiveis d'um afrouxamento d'esta prodigiosa expansão industrial e commercial de que se orgulham certos povos. Assistiu, sobretudo, desde o fim d'outubro, a uma tensão monetaria, tal que nos ultimos trinta e quatro annos não houve outra semelhante. Viu os mercados financeiros, dominados pela enfermidade que minava Nova-York, permanecerem num estado constante de depressão que chegou por vezes a degenerar em crise aguda. O anno de 1907 deixa enfim o mundo dos negocios num lastimoso estado de angustia e incerteza pelo que respeita ao futuro.»

Ainda que lentamente, continúa a restabelecer-se a normalidade do movimento do mercado de Lisboa.

Os títulos de empresas particulares mais atingidos pela ultima crise teem mantido, com pequenas oscillações, as cotações das ultimas quinzenas.

As operações a praso proseguem ainda com pouca intensidade. Nota-se maior movimento de operações a contado.

Espera-se que a liquidação do fim d'este mez se faça sem incidente de maior, havendo entre a gente de negocios esperanza de que a partir de janeiro o nosso mercado bolsista se anime, tomando as transacções maior incremento.

As ultimas cotações do fundo externo portuguez foram as seguintes: em Londres 65,50; em Paris 64,95.

O cambio do Rio sobre Londres mantém-se inalteravel a 15 1/4.

Os preços que hoje regularam para a libra foram de: 43850 para compra e 43900 para venda, sendo, portanto, o agio, respectivamente, de 7 e 9 por cento

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 1/8	49	47 7/8	47 3/4
" 90 d/v	49 15/16	—	48 5/8	—
Paris cheque	581	584	596	598
Berlim "	237 1/2	238 1/2	243 1/2	244 1/2
Amsterdam cheque	403	405	412	415
Madrid cheque	853	860	875	885

A. C.

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos		DEZEMBRO												
		16	17	18	19	20	21	23	24	26	27	28	30	31
Lisboa:	Inscrições de assentamento	43	42,90	43	44,05	44,05	44,05	44,15	43,18	42,96	42,75	42,90	42,70	—
	coupon	42,70	43	43,40	42,60	42,70	42,70	42,80	42	42,75	—	42,70	42,75	42,70
Obrig. 4 % 1888		21,950	21,950	21,950	21,950	21,950	21,900	21,850	21,800	21,850	—	21,550	21,550	—
" 4 % 1890 assentamento		—	—	—	—	52,700	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 coupon		—	—	—	—	—	—	—	62,000	62,000	—	—	62,000	—
" 4 1/2 % assentamento		—	62,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % coupon interno		61,100	—	61,200	—	—	—	—	—	—	61,500	61,500	—	—
" externo, 1.ª série		63,900	64,000	64,000	64,000	63,800	63,600	64,000	—	64,100	64,100	64,200	64,200	64,000
" 3 % 1905		9,400	—	9,400	—	9,450	—	9,450	9,450	—	9,400	9,400	9,400	9,400
Tabacos coupon		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações	Banco de Portugal	—	176,000	—	—	135,000	—	136,000	136,000	—	—	136,000	136,000	—
" Banco Commercial de Lisboa		—	—	—	—	93,200	—	—	—	—	—	—	—	92,500
" Banco Nacional Ultramarino		—	92,200	—	93,800	93,200	—	—	111,500	—	111,500	—	—	111,500
" Banco Lisboa & Açores		—	—	—	—	111,800	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos, coupon		93,700	93,900	93,800	93,800	93,900	93,900	93,700	93,600	93,600	93,500	93,000	92,800	—
" Companhia dos Phosphoros		68,200	—	68,300	68,500	—	—	68,500	—	—	—	68,500	68,500	68,500
" Companhia Real		—	67,500	—	67,800	—	68,200	68,600	68,800	68,800	—	—	68,100	—
" Companhia Nacional		11,150	11,100	—	11,000	11,000	—	11,900	—	—	10,800	10,900	11,000	11,000
Obrig. predias 6 %		—	93,000	—	93,000	—	—	93,650	93,500	93,500	91,200	91,300	—	—
" 5 %		—	88,100	88,100	88,100	88,100	88,100	88,450	88,650	88,850	89,350	89,350	—	89,300
" Companhia da Beira Alta		58,500	—	—	58,000	—	—	—	57,700	—	58,100	58,200	—	—
" Companhia Real 3 % 1.º grau		—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,500	50,500	50,500	50,500
" Companhia Real 3 % 2.º grau		51,000	51,000	50,900	50,650	50,900	51,000	—	50,800	—	—	70,000	—	—
" Companhia Nacional 1.ª série		74,500	—	—	74,500	—	—	—	—	71,500	—	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa		87,000	—	86,700	86,700	86,700	86,700	86,700	86,700	—	86,700	86,700	86,900	—
Paris:	3 % portuguez 1.ª série	63,57	63,25	63,45	63,65	64	64,50	65	64,95	65,05	64,90	64,90	64,95	—
Ações	Companhia Real	—	—	40,25	41,50	39,50	347	41	—	345	345	40	41	—
" Madrid-Caceres-Portugal		—	—	—	—	—	—	—	—	40	40	40	41	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante		373	372	375	375	372	375	375	373	375	376,50	—	—	—
" Andaluzes		162	163	164,50	—	161	160	162	160	159,50	158,50	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau		—	—	350	352,50	348	350	350	348	345	346	348	346	—
" Companhia Real, 2.º grau		254	253,50	253,50	253	255	259	260	256	258	258	250	—	—
" Companhia da Beira Alta		294,75	292	294	293,50	293,75	295	295,50	296	299	303	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal		157,50	156	—	156,75	156,75	156	156,25	159,50	159,75	156,25	160	160	—
Londres:	3 % portuguez	63,50	64	63,75	63,75	64	64,50	65	65	—	65,25	65	65,25	—
Amsterdam:	Obrig. Atraves d'Africa	—	77,87	—	—	83,50	—	—	—	—	—	88	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas		Periodo de exploração		1907			1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
				Kil.	Totaes	Kilomet.	Kil.	Totaes	Kilomet.	1907	1906	1907	1906
		de	a		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Rede geral	26	2 Dez.	1,073	102,218,000	95,263	1,073	105,681,000	98,491	5,357,802,000	5,337,031,000	20,771,000	—
		3	9	"	97,278,000	90,659	"	100,364,000	93,535	5,455,080,000	5,437,395,000	17,685,000	—
	Vendas Novas	26	2 Dez.	70	1,254,000	17,914	70	1,929,000	27,557	86,445,000	92,929,000	—	6,484,000
		3	9	"	1,459,000	20,842	"	2,144,000	30,628	87,904,000	95,073,000	—	7,169,000
COMPANHIA REAL	Coimbra a Louzã	26	2 Dez.	29	359,000	12,379	—	—	—	23,904,000	—	—	—
		3	9	"	347,000	11,965	—	—	—	24,251,000	—	—	—
Sul e Sueste		1	10 Dez.	605	32,467,900	53,665	586	34,702,525	59,219	1,312,831,716	1,307,835,488	4,996,228	—
		11	20	"	35,190,226	58,165	"	41,769,486	11,278	1,348,021,942	1,349,004,974	—	1,583,320
Minho e Douro		1	10	"	37,980,000	93,777	355	42,943,216	118,149	1,522,379,000	1,469,456,469	52,922,531	—
		11	20	"	43,167,000	106,585	"	41,943,216	118,149	1,565,546,000	1,511,399,685	54,146,315	—
Beira Alta		5	11 Nov.	253	8,187,963	32,363	253	8,489,847	33,689	414,076,529	397,823,182	16,253,347	—
		12	18	"	7,828,746	30,943	"	7,557,221	29,870	421,905,275	405,380,403	16,524,872	—
Companhia Nacional		12	18 Nov.	185	2,432,766	13,450	105	2,034,390	19,375	149,969,996	97,476,603	52,493,393	—
		19	25	"	2,030,041	14,216	"	2,193,189	20,887	152,600,037	99,669,792	52,940,245	—
Guimarães		—	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto a Povoá e Famalicão		1	30 Out.	64	14,692,496	229,570	64	15,047,516	235,117	134,294,918	133,670,965	623,953	—
		21	30 Nov.	3,681	Pst. 3,326,556	Pst. 904	3,681	Pst. 3,555,031	Pst. 966	Pt 115,009,916	Pt 111,360,577	Pst 3,649,339	Pst. —
Norte de Espanha		—	—	—	3,294,105	895	—	3,305,572	898	113,304,021	114,666,150	3,637,871	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante		1	10 Dez.	3,650	3,257,617	892	3,650	2,971,735	814	103,562,102	101,541,309	2,020,793	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes		26	2 Dez.	1,083	440,089	406	1,083	427,470	395	17,731,765	18,615,290	—	883,525
		3	9	"	444,595	411	"	417,696	386	18,176,361	19,032,987	—	856,626
Madrid-Caceres-Portugal e Oeste		1	10 Dez.	777	292,796	299	777	297,483	267	8,004,703	8,094,531	—	89,828
		11	20	"	248,937	320	"	236,469	304	8,253,639	8,331,000	—	77,361
Zafra a Huelva		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		3	9 Dez.	180	56,665	314	180	66,418	368	3,425,371	3,161,313	264,058	—
		10	16	"	56,547	314	"	80,261	445	3,481,919	3,241,574	240,345	—

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração apresentado á assembleia geral em 11 de novembro de 1907.

(Continuação do n.º 480)

Foi isto mesmo o que lealmente aquelles senhores nos fizeram saber, na seguinte resposta que deram a uma consulta nossa sobre o assunto:

Real Companhia dos Caminhos de ferro através d'Africa. — 5, Throgmorton Avenue. — Londres, 3 de junho de 1907. — Senhor J. D. F. Cardoso, presidente do conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa. — Porto.

Caro senhor. — Os *Trustees* tomaram em consideração a sua carta de 10 do mez passado contendo uma exposição da posição dos negocios entre o governo portuguez e a Companhia.

Sem desejar entrar em uma questão que será submettida a um tribunal arbitral, os *Trustees* auctorizam-me a dizer que o seu proceder no entretanto seria o de manter os interesses dos obrigacionistas que representam, para com relação ás reclamações da Companhia. Mais, que não tendo sido consultados com respeito ao contrato entre a Companhia e o governo portuguez, os *Trustees* seriam necessariamente obrigados a insistir no inteiro cumprimento do contrato de 25 de setembro de 1885 sobre o qual foi fundada a escritura de *Trust*.

A Companhia pôde contar com o leal apoio dos *Trustees* em tudo que não affectar os interesses dos obrigacionistas e não fôr de encontro aos termos da escritura de *Trust*. — De V. Ex.^a, etc. — *Thos Castelli*, secretario e agente em Inglaterra.

Em virtude d'aquelle officio, fechamos a conta de *Reclamações*, conta pouco definida, e abrimos a conta de *Thesouro Conta de Reclamações*, para a qual levamos as importancias recusadas pelo governo, que sobem a 120:470\$145 réis, abrindo por contra-partida a conta de *Contrato de 28 de outubro de 1894, artigo 9.º*, devendo aquella conta servir de base á arbitragem, que tem de se estabelecer dentro de breve praso, a menos que o governo, reconhecendo a absoluta necessidade de liquidar a situação, se resolva, dentro da legalidade, a fazê-lo honrosa e equitativamente para a Companhia e para o Estado.

Nestas circumstancias, entendemos ser occasião de completar a conta de reclamações e, tendo levado para ella apenas as differenças cambiaes que o governo nos tem debitado, levamos agora mais a differença no resto da subvenção que, pelo contrato, tem de ser paga em ouro, tratando a seguir de apurar o resto das verbas, que para lá tem de ser levadas.

Ficou, portanto, esta conta, no exercicio findo, elevada á importancia de 8.296:519\$394 (annexo B) a oppôr á importancia de 5.576:377\$292 réis, totalidade da divida da Companhia ao Estado.

Tarifas do café

Subindo á importante cifra de 100:284\$374 réis, em 30 de junho de 1906, o prejuizo *real* que a Companhia tinha com a experiencia da redução das tarifas do café, sem que se obtivesse o resultado que com essa redução se tinha em vista — o desenvolvimento da exportação d'aquelle producto — dirigimos ao governo o seguinte officio, acompanhado dos respectivos mappas comprovativos, assunto que, como todos os outros, ainda está sem solução.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr.

Por varias vezes tem esta Companhia procurado demonstrar nos seus relatorios a inutilidade para a exportação de Angola, e a inconveniencia para ella, resultante da redução das tarifas do café; e agora vem mais uma vez ponderar a V. Ex.^a essa inutilidade e essa inconveniencia, remetendo a V. Ex.^a os mappas inclusos pelos quaes prova o que sobre o assunto tem dito. Não alterando essa redução a taxa das tarifas primitivas, e só interessando por completo o augmento de tarifas estabelecido pelo contrato de 11 de março de 1897, é esta Companhia prejudicada no rendimento produzido por esse augmento, prejuizo que, segundo o ultimo relatorio apresentado, sobe á importancia de 100:284\$374 réis. Supposto que, conforme se vê dos ultimos relatorios da Companhia, essa differença seja levada á conta de reclamações, deixa ella de ser recebida, o que causa um grave inconveniente para a economia da Companhia.

Esperamos, portanto, que V. Ex.^a, em face dos documentos que enviamos e das considerações que fazemos, concordará em dar por concluido o já longo ensaio, do qual não resultam beneficios geraes de tal ordem, que compensem o prejuizo que resulta para esta Companhia da applicação da tarifa reduzida.

Deus Guarde a V. Ex.^a — Porto, 15 de janeiro de 1907.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. Conselheiro Ayres d'Ornellas de Vasconcellos. Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar — Lisboa.

Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa, O presidente do conselho de administração, *Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

Resumo dos mappas

Anno	1900-901, tarifa geral,	2.686 toneladas
"	1901-902, tarifa reduzida	3.545 "
"	1902-903	2.579 "
"	1903-904	3.122 "
"	1904-905	2.534 "
"	1905-906	2.994 "
"	1906-907	2.539 "

Dado este resultado e a opinião sempre emitida pela Companhia de que não se obteria outro, visto que não é com uma relativamente pequena differença na importancia do transporte que a exportação pôde augmentar, mas sim por outros meios, entre os quaes avulta o de procurar para o café de Angola mercados adequados, onde elle não tenha de supportar em cheio a concorrência dos de S. Thomé e do Brazil¹, tomamos, como não podiamos deixar de tomar, a insistencia por parte do governo como direito que lhe assiste, pelo disposto no §. 5.º do art. 31.º do contrato de concessão, e debitamos a conta do Estado pela importancia da redução.

Recusou-se o governo a reconhecer esse debito, pelo que teve elle de ser transferido para a conta de *Reclamações*. No entanto, como dissémos no officio acima, o prejuizo para a Companhia subsiste, porque, affectando essa redução unicamente o augmento de tarifas e não tendo de ser encontrado o rendimento respectivo na subvenção, a Companhia *deixa de cobrar* aquelle rendimento, o que diminue bastante a sua receita, que, como se vê, lhe é cerceada por todas as formas.

O commercio de Loanda, que para isso inconscientemente concorre em grande parte, pela obsecção em que está de que só a diminuição das nossas já reduzidas tarifas pôde promover o seu desenvolvimento, ha de um dia, muito proximo talvez, reconhecer o erro em que labora e convencer-se de que são muito differentes d'esse os meios de fomentar a sua expansão, sendo insufficientissima para esse fim qualquer redução por grande que fosse *em percentagem*, visto que em *importancia* seria sempre pequena, a não ser que as suas difficuldades se limitem a uma bem pequena differença na remuneração do seu trabalho.

(Continua)

Carruagens «Pulmann» em aço

As carruagens-leito que a Companhia Pulmann acabou agora de construir foram objecto de aturados estudos por parte dos seus engenheiros, estudos coroados do melhor exito, podendo estas carruagens servir de modelo ás carruagens de madeira.

Uma d'ellas, denominada *Jamertown*, esteve exposta em Broad Street Station, da linha de Pennsylvania, em Philadelphia.

Os constructores propozeram-se obter uma carruagem incombustivel, prescrevendo por completo a madeira dos materiaes de construcção; o esqueleto é todo em aço, aluminio e latão. Os rebites são cuidadosamente occultos, e a superficie visivel fica sem a menor solução de continuidade aparente.

As paredes são formadas por umas laminas de aço, entre as quaes fica uma espessa placa de amianto.

A carruagem não produz a menor trepidação e está perfeitamente isolada com relação ao calor e á electricidade, apesar de nella não entrar porção alguma de madeira.

Os caixilhos dos postigos são de latão.

O tecto exteriormente é de aluminio, em estylo imperio.

Internamente, a carruagem é pintada a cõr de perola com ornamentações em linhas douradas.

As almofadas e os tapetes são cõr de rosa.

A extensão da carruagem, exteriormente, é de vinte e dois metros, incluindo as plataformas, e medem 24,^m53. A largura, interiormente, é de 2,^m98 e a altura 4,^m44.

¹ Annunciam os jornaes que se espera que a safra do café no Brazil seja este anno muito reduzida. Ahí está uma occasião, se isto assim fôr e se os negociantes de café de Angola se souberem aproveitar d'ella, não só para collocarem uma boa parte da sua producção, mas tambem para crearem relações futuras com que alguma coisa aproveitarão, muito embora o café de Angola não possa concorrer com o do Brazil.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linhas do Alto Minho.—Foi concedida prorrogação do prazo por 6 meses para a elaboração do projecto no qual se está trabalhando activamente devendo ser brevemente apresentada a parte que se refere ao lanço que vai até Portella do Vade.

Estação de Mora.—Foi adjudicada por 8:769\$500 réis a empreitada do edificio e dependencias da estação.

Estação do Outeiro.—Nesta estação da linha do Sul foi mudado o nome para o de *Ervidel* e não *Santa Victoria*, a pedido dos interessados, por ser aquella povoação mais importante.

Apeadeiro da Ponte.—Foi autorizada a paragem de comboios da linha do Corgo no sitio da Ponte para receberem passageiros.

Apeadeiro de Durrães.—Tornou-se definitiva a venda de bilhetes de ida e volta entre aquella apeadeiro e determinadas estações, que fôra autorizada como experiencia.

Estação de Pocinho.—Foram mandadas executar as obras mais necessarias de ampliação para se poder abrir o troço até Carviçais.

Ramal de Aldegallega.—Foi adjudicada por réis 800\$000 uma empreitada de caes de guarda.

Ramal de Montemor.—Foi adjudicada por réis 6:100\$000 a empreitada n.º 9.

Setubal-mar.—Mandaram-se fazer as obras indispensaveis para o serviço do extremo do ramal de Setubal na margem do Sado, independentemente do plano geral e estação definitiva.

Exposição do Brazil.—Foi concedido transporte gratuito nas linhas do Estado para mercadorias destinadas a esta exposição.

Benguella.—Reuniu no dia 30 o conselho, resolvendo emittir a quinta série d'ações, 250.000 libras, ficando completa a emissão do capital de 2 milhões de libras.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Espanha

Foram encetados os trabalhos preliminares para a constituição de uma empresa que se propõe construir e explorar um caminho de ferro de via reduzida que, partindo de Sevilla e passando por Alcalá de Guadaira, Arabal, Moron, Olvera, Canete la Real, Ardales, Carrabraca, Casarabonela e Coin, termine em Malaga.

Foi autorizado superiormente que sejam postos já em arrematação os trabalhos para conclusão da linha de Betauros a Ferrol e para a ligação da estação do Ferrol com o arsenal e o porto.

As primeiras linhas que a Companhia da Carolina se propõe construir são a de Carolina a S. Roque, e a de S. Roque a Linares.

França

Foi aberta a exploração a secção da linha de Bryai a Hussigny e Villerrupt, na extensão de 19.903 metros.

Foi aberta a exploração a secção da linha de Baroncourt a Audan-le-Boman, na extensão de 12.384 metros.

Suissa

O conselho nacional approvou, depois de discutir o orçamento dos caminhos de ferro federaes, a proposta apresentada para a construção immediata do segundo tunel do Simplão.

O trabalho vai ser confiado á mesma empresa que construiu o primeiro tunel; ficará concluido dentro de sete annos e custará trinta e cinco milhões de francos, ou 6.300 contos da nossa moeda.

Brindes e calendarios

Dos srs. Oliveira & Irmão, com deposito de madeiras e materiaes de construcção na rua 24 de Julho, 630, recebemos um bonito calendario de parede que muito agradecemos.



Dos srs. Henry Bachofen & C.ª recebemos um elegante brinde, que aquellos senhores distribuem pelos seus amigos clientes que consiste em um envolvero metallico para caixas de fosforos. Agradecemos.



Dos srs. Harker, Summer & C.ª recebemos o almanaque com que annualmente aquellos senhores costumam brindar os seus clientes. Agradecemos.



Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Interrupção de linhas

Está interrompida a linha de Guimarães a Fafe; os passageiros para além de Paço Vieira soffrem transbordo. As remessas para além da mesma estação aceitam-se sem reserva, excepto as não acondicionadas que só se recebem com reserva pelos prazos de transporte.

Linha de Cordova a Malaga

Acha-se restabelecido todo o serviço de passageiros e mercadorias de grande e pequena velocidade na linha de Cordova a Malaga.

Interrupção na linha de Guimarães a Fafe

Exige-se reserva pelos prazos de transporte das remessas de grande e pequena velocidade para além da estação de Paço Vieira, e os passageiros soffrem transbordo.



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção de terraplenagens, no terrapleno do apeadeiro de Palão.—Edificio de passageiros, com a sua plataforma.—Caes descoberto e uma casa de guarda e partido ao kilometro 6 do ramal de Montemor a Montemor-o-Novo

Dia 14 de janeiro de 1908, ás 12 horas.

Local de abertura de propostas.—Direcção: Largo de S. Roque, 22.

Condições estão patentes na secretaria do serviço de construcção, Largo de S. Roque, 22, das 11 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisório: 86\$500 réis na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado.

Reforço do deposito: 5% da importancia total da adjudicação.

Construcção das dependencias da estação de Mora, no lanço de Valle do Foço a Mora, da linha de Evora a Ponte de Sôr

Dia 14 de janeiro de 1908, ás 12 horas.

Local de abertura de propostas.—Direcção: Largo de S. Roque, 22.

Condições estão patentes na secretaria do serviço de construcção, Largo de S. Roque, 22, das 11 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisório: 161\$000 réis na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado.

Reforço do deposito 5% da importancia total da adjudicação.

Fornecimento e montagem do taboleiro de Almançor Ramal da estação de Montemor a Montemor-o-Novo

Dia 20 de fevereiro de 1908, ás 12 horas.

Local de abertura de propostas.—Direcção: Largo de S. Roque, 22.

Condições estão patentes na secretaria do serviço de construcção, Largo de S. Roque, 22, ou na Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, Porto, das 11 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisório: 425\$000 réis na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado.

Reforço do deposito 5% da importancia total da adjudicação.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo mineral escuro

Dia 13 de janeiro de 1908.

Local de abertura das propostas: Estação Central de Lisboa, sala do Conselho d'Administração.

Condições estão patentes na Repartição Central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) e em Paris, rue Châteaudun 28 das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisório: até ás 12 horas (pelo relógio exterior da estação do Rocio) no dia do concurso.

Fornecimento de 1:000 taças de pinho

Dia 20 de janeiro de 1908, á 1 e meia da tarde.

Local de abertura de propostas:—Estação Central de Lisboa, sala do Conselho de Administração

Condições estão patentes na Repartição Central do Serviço dos Armazens ed — — — estação de Santa Apolonia, das 10 da manhã ás 4 da tarde

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-memoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 15000 reis por dia a 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todt, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y trasportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1908

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 10	10 25
4	4 14	4 29	4 44
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12	12 15

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 5	5 50	5 50
7	7 28	7 25	7 55
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 50	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5		

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 15	6	7
8 10	9 3	8	8 46
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32
9 45	10 38	9 10	10 5
a 10 40	11 16	a 9 50	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
12 15	1 22	a 11 26	12 2
a 1 40	2 16	1 19	2 4
1 45	2 52	1 50	2 54
a 3 10	3 46	a 2 25	3 2
3 15	4 15	3 15	4 19
4 40	5 18	a 3 56	4 32
i 4 47	5 37	i 4 28	5 15
i 5 20	6 10	i 5 26	6 2
a 6 10	6 45	a 6 15	7 19
6 15	7 22	a 6 56	7 32
a 7 40	8 16	i 7 5	7 52
7 45	8 22	8	9 4
9 15	10 22	9 20	10 24
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32
10 45	11 52	10 50	11 54
i 12 25	1 15	a 11 26	12 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 10	9 41	11 3	11 33
11 10	11 41	1 16	1 46
1 10	1 41	3 17	3 47
2 10	2 40	4 30	5
4 48	5 19	6 7	6 38

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 39	5 2	6 1
8	9 5	6 44	7 43
10 10	11 13	7 50	8 47
a 10 42	11 22	8 44	9 42
12 10	1 14	9 36	10 37
3 15	4 21	11 41	12 42
5 12	6 8	1 37	2 30
6 26	7 29	a 3 45	4 22
8 17	9 20	4 41	5 41
9 10	10 13	7 7	8 9
10 19	11 25	8	8 59
11 10	12 13	9 32	10 31
12 23	1 26	11 4	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7	7 44	9 21	10 5
8 10	8 54	10 39	11 22
9 51	10 35	11 51	12 35
10 51	11 34	2 20	3 3
1 20	2 4	3 25	4 9
3 25	4 8	4 41	5 24
4 41	5 24	5 34	6 18
5 41	6 25	7 4	7 48
6 41	7 24	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 39	12 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
11 51	12 49	7 30	8 34
11	11 58	1 7	2 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
4 28	5 37	c 5 29	k 6 35
k 4 35	c 5 37	5 29	6 50
k 6 5	7 26	8	9 28
12 30	1 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6 50	8 26	c 7 14	k 9 8
		7 14	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
4 55	8 22	4 15	7 5
8 39	10 31	12	3
3 50	7 5	8 10	9 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Santarem	Setil		
6 23	6 51		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entroncam.	Lisboa-R.		
10	12 56		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 35	7 46	6 35	5 7
a 9 45	3 19	a 8 49	2 40
1 50	12 22	2 45	11 58
a 5 30	11 16	a 5	10 50
9 30	7 47	8 44	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 25	1 51	9 47	3 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 32	9 47	12 15
11 1	1 51	5 34	8 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 1	5 20	6 58
10 10	11 54	6 59	8 38
5 35	7 17	3 40	5 16

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	7 59	8 10	9 7
9 35	10 37	12 58	1 54
4 5	5 12	7 47	8 45
9 5	10 7	12	12 59

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5	6 29	7 15	8 43
4	5 19	5 40	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 47	8 29	6	7 45
3 50	5 28	7 25	9 20
		11 20	12 55
		10 55	12 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 25	7 25	6 25	2 40
8 10	7 20	6 25	5 7
		6 5	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
10 25	6 30	o 6	a 11 46
a 7 25	a 12 50	7 20	2 40
8 10	7 6	7 20	5 7
		6 35	6 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 25	2 33	4 35	7 18
8 10	9 33	4 10	6 25
9 30	9 33		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
4 10	9 23	5 50	11 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 10	2 26	3 55	7 3
7 32	6 45	4 44	11 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Figueira	Caldas	
2 1	6 16	7 40	1 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
3 50	5 1	10 40	11 12
11 38	12 12	8	8 33
6 52	7 40	2 45	3 22
8 50	9 27		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
6 24	6 45	3 55	4 16
2 5	2 26	1 25	1 46
5 55	6 16	4 44	5 5
8 20	8 41	5 30	5 31
		7 40	8 1

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 15	4	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 20	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
5 10	1 45	9 25	3 40
9 50	4	a 1 50	6 45
a 7 35	7 2	4 15	11 50

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5 50	6 25	5 55	6 30
8	8 35	8	8 35
9 15	9 50	9 15	9 50
10 50	11 25	11 5	11 40
12 55	1 30	12 35	1
2 50	3 25	2 50	3 25
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 30	8 5
c 8 30	9 10	9 42	10 20
c 12 30	1 5		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	4 44	6 30
10 50	12 36	8 5	9 50
2 50	4 26	10 15	11 40
4 20	5 58	3	4 38
5 20	7 8	6 25	8 5
		8 25	10 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pin. Novo	Setubal	Pin. Novo	
5 30	5 55	6	6 21
9 8	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora		
5 50	10 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Arraiolos	Lisboa	
8	1 48	7 30	1
5 20	10 45	4 45	10 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	3 25	5 55	1
5 20	11 55	11 35	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	3 55	5 20	1
5 20	2 55	8 30	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
5 50	1	4 30	10 20
8	1	4 45	6 30
5 20	7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
5 50	9 44	7 50	10 20
8	9 44	6 40	6 30
5 20	5 4		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
10 30	11 40	9 30	10 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Villa Real	Portimão	
6 25	12 10	2	7 32

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
11 30	11 50	12	12 20
2 30	2 50	3	3 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Villa Real	Faro	
4 33	7 6	8	10 30

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Famalicão	Porto	
2 20	3 47	4 58	6 26
i 5 50	j 6 59	j 4 3	i 5 22
9 25	10 52	7 26	8 56

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
4 45	7 26	6 2	8 31
8 3	10 34	8 1	9 47
9 33	12 9	11	12 45
12 10	1 56	11	1 31
4 10	6 6		

Trens com taxímetros

TARIFAS

1	2	3
1 A 2 PESSOAS De dia	3 A 5 PESSOAS De dia	1 A 5 PESSOAS De noite
Os primeiros 1.200 metros ... 150 rs. Cada 600 metros a mais 50 rs.	Os primeiros 1.000 metros ... 150 rs. Cada 500 metros a mais 50 rs.	Os primeiros 600 metros 150 rs. Cada 300 metros a mais 50 rs.
TEMPO DE ESPERA—CADA 6 MINUTOS 50 rs.		
A tarifa de dia vigora desde o amanhecer até a 1 hora da madrugada		

N. B.—Roga-se aos srs. passageiros a fineza de verificarem se a côr e o numero da tarifa no taxímetro estão exactos

BAGAGENS

Por cada mala ou bahú collocado no exterior da carruagem 100 rs.

São conduzidos gratuitamente os saccos de viagem, mallinhas de mão, guarda-chuvas, espadas, chapelleiras e quaesquer pequenos objectos que os viajantes possam conservar na mão ou no interior da carruagem sem a deteriorar

Extracto do regulamento

ART. 7.º—O cocheiro fica responsavel pelo bom andamento do taxímetro. No caso de occorrer desarranjo no aparelho o cocheiro o porá immediatamente fôra de serviço.

Se esse desarranjo occorrer durante a corrida d'uma carruagem occupada por freguezes, estes não são obrigados a pagar senão o que o taxímetro tiver marcado antes, e o cocheiro é obrigado a terminar a corrida sem exigencia de qualquer indemnização.

ART. 8.º—Toda a combinação entre cocheiro e freguez para deixar de applicar a respectiva tarifa ou deixar de fazer funcionar o aparelho, levando em serviço a bandeira levantada, será punida severamente com as penas da lei.

ART. 10.º—Quando o trem com a bandeira levantada estiver parado, ou parar ao chamamento do freguez, o cocheiro é obrigado a fazer o serviço que aquelle reclamar.

Entende-se que o trem está livre desde que tenha a bandeira levantada verticalmente.

ART. 11.º—O cocheiro que acceitar fazer corridas, deve observar especialmente as condições seguintes:

§ 1.º No momento em que o cocheiro se puzer á disposição do freguez, e nunca antes, baixará a bandeira á posição horizontal e marcará no aparelho a tarifa correspondente, que se distingue pela côr e pelo numero.

§ 2.º Se durante o serviço houver motivo para mudar de tarifa o cocheiro fá-lo-ha, advertindo o freguez.

§ 3.º O cocheiro logo que o freguez lhe tiver indicado o destino da viagem, partirá sem demora alguma, terminando a corrida sem interrupção. Tomará o caminho mais curto, salvo se o freguez lhe prescrever outro rumo.

§ 4.º Terminado o serviço, o cocheiro, antes de levantar a bandeira, dirá ao freguez a importancia a pagar marcada pelo taxímetro e esperará que este confirme a exactidão.

ART. 12.º—E' prohibido ao cocheiro:

1.º Baixar a bandeira antes de pôr o trem á disposição do freguez.

2.º Deixar o aparelho em LIVRE ou a bandeira levantada depois de entrar em serviço. Pôr, mesmo com o consentimento do freguez, tarifa ou supplementos differentes do prescrito.

3.º Cobrir o taxímetro todo ou em parte com capotes, bagagens ou outros objectos quaesquer ou levantar a bandeira depois de terminado o serviço, antes do freguez ter pago o preço marcado pelo taxímetro.

ART. 15.º—O pagamento do serviço feito em carruagens com taxímetro será feito exclusivamente de conformidade com a tarifa junta ao presente regulamento. O cocheiro só poderá pedir ao freguez o preço que o taxímetro marcar.

ART. 16.º—As contravenções ás presentes disposições serão punidas na conformidade da lei, etc.

Os TRENS-TAXIMETROS reconhecem-se facilmente por os cocheiros usarem bonet, por terem ao lado da almofada uma placa com a palavra TAXIMETRO, em vermelho; e o numero do trem, na parte posterior, ser tambem d'essa côr.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Ampliação á Tarifa especial interna n.º 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 14 de Dezembro de 1907)

DESDE 21 DE DEZEMBRO DE 1907

O minerio lavado empobrecido será incluído n'esta tarifa e equiparado ao minerio de ferro e pyrites para os effeitos da taxa a applicar.

É concedido o bonus de 20 por cento no preço do transporte d'este minerio, ao expedidor que provar, com a apresentação das respectivas cartas de porte, ter transportado no praso de um anno, a contar da data da primeira expedição, o minimo de 20.000 toneladas do referido minerio, expedidas de uma mesma estação para a do Barreiro, e com um percurso não inferior a 150 kilometros.

São excluídos do beneficio do bonus os transportes effectuados desde 1 de julho a 30 de novembro.

Lisboa, 10 de dezembro de 1907.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp.^{te} n.º 1.408.