



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

Premiada nas exposições:

Bruxelas, 1894, medalha de bronze • Bruxelas, 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 Indústria — Conselheiro **J. M. d'Oliveira Simões**, engenheiro, deputado e lente da Escola do Exercito

COLLABORADORES

José Queriol, antigo chefe do Serviço do Trafego da Companhia Real

Enjamim Cabral, engenheiro, Inspector Geral dos Telegraphos e Industrias electricas

António de Melo Infante, engenheiro, sub-director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

António 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 \$1000 réis

| | | | |
|----------------------------|----------------------|------------------------|-------------|
| ALLEMANHA | 14.40 marcos | ♦ ESTADOS UNIDOS | 3 dollars |
| 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 | 18 krones | ♦ RUSSIA | 6 rublos |
| ESPAÑHA | 20 pesetas | ♦ SUISSA | 18 francos |

VENDA AVULSO: Até a publicação do seguinte, numero simple, 10 réis,
annexos 10 réis por folha; atrasado 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 iq |
| Quarto de pagina | 25\$000 " | 13\$000 B |
| Oitavo de pagina | 13\$000 " | 7\$000 u |
| | | N |

LISBOA

Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o

1908

ÍNDICE

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 históricos 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 inglezes..... | 118 | Commentários sobre as prescrições de segurança para o serviço em instalações eléctricas com correntes fortes, 184, 200, 216..... | 232 |
| Anuario Commercial de Portugal..... | 71 | Caminhos (Os) de ferro japonezes..... | 251 | Desenvolvimento das indústrias eléctricas na Suíça, 312..... | 328 |
| Apparelho para prevenir os choques..... | 201 | Carris (Os) nos tuneis..... | 278 | Electricidade (A) e o cavalo..... | 238 |
| Arborizações (A) em Portugal..... | 52 | Carros com taxímetros..... | 5 | Estatísticas, 72..... | 105 |
| Argus de la Presse..... | 347 | Carruagens «Pulmann» em aço..... | 14 | Experiências de tracção eléctrica na Alemanha..... | 297 |
| Arrematações: 15, 31, 47, 62, 79, 111, 126, 143, 158, 175, 191, 207, 223, 239, 255, 303, 319, 335, 351, 367 e | 399 | Carteira dos accionistas: 12, 28, 76, 91, 107, 123, 139, 151, 171, 203, 219, 232, 268, 283, 300, 331, 363, e | 396 | Gatunice (Uma) científica..... | 105 |
| Associação Commercial do Porto..... | 203 | Catalogo internacional das publicações periódicas do mundo..... | 410 | Instalações eléctricas 41 e | 249 |
| AUTOMOBILISMO: | | Centenario (O) da guerra peninsular | 163 | Instalações eléctricas na Turquia..... | 265 |
| Acetilene em garrafas..... | 299 | Cincocentenario dos caminhos de ferro (A propósito do) 5, 21, 36, 53, 68, 84, 101, 117, 133, 148, 165, 181, 198, 213, 229, 246, 261, 275, 291, 308, 325, 343, 358 e | 389 | Lâmpadas eléctricas, por <i>Alfredo Kendall</i> , 56, 77, 88, 280 e | 296 |
| Ao que nos propomos, por <i>Nolo</i> | 40 | Cintra ao Oceano..... | 156 | Linha (A) ferrea do Erie..... | 343 |
| Apparelho de inflamação (ilustrado) 106, 122, 137, 154, 170, 202, 217, 233, 250 e | 265 | Cocheiros (Os) de Lisboa..... | 23 | Linha (A) telefónica de Lisboa ao Porto, por <i>P. B. Cabral</i> | 10 |
| Arrojo (O) de uma rapariga..... | 186 | Commercio Portuguez: 8, 44, 156, 187, 267 e | 299 | Noticiário..... | 313 |
| Assembleia Geral dos Automóveis Clubs..... | 395 | Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 14, 30, 47, 78, 95, 111, 350, 366 e | 398 | Novas (As) linhas de St. Germain e d'Argenteuil..... | 313 |
| Automobilismo (ilustrado)..... | 73 | Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 157, 174 e | 190 | Omnibus (Os) eléctricos..... | 392 |
| Automóveis (Os) com taxímetro em Inglaterra..... | 170 | Companhia de Benguela..... | 362 | Prescrições de segurança para o serviço em instalações eléctricas com correntes fortes, 104..... | 120 |
| Automóveis eléctricos..... | 299 | Companhia do Caminho de ferro de Guimarães..... | 139 | Radiotelegrafia e radiotelefonia..... | 329 |
| Automóvel (O) e os regulamentos para a sua circulação..... | 42 | Companhia (A) dos Vagões-leitos..... | 156 | Síncroscópio (O)..... | 23 |
| Auto-trenós..... | 138 | Companhia Nacional..... | 135 | Telegrafia moderna..... | 151 |
| Biciclos sobre carris..... | 43 | Companhia Real — Assembleia geral | 187 | Telegrafia sem fio..... | 72 |
| Corrida (A) da «Taça Florio»..... | 282 | Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 206, 222, 238, 254, 270, 286, 302 e | 318 | Tracção eléctrica: 24, 41, 73, 105, 139, 169, 185, 216, 232, 265, 280, 312, 328, 345 e | 392 |
| Concurso de veículos industriais..... | 185 | Compensação do movimento das terras no traçado dos caminhos de ferro em terreno difícil, por <i>Ezequiel de Campos</i> | 179 | Tremvia eléctrico de Granada a Alhambra..... | 57 |
| Déraper e antidérappers, por <i>Mello de Mattos</i> | 392 | Concursos de aeroplanos..... | 347 | Vapor (O) e a electricidade..... | 168 |
| Estação experimental de automóveis..... | 395 | Concurso de hoteis..... | 277 | Viação (A) eléctrica..... | 169 |
| Grande (O) prémio da América..... | 299 | Concurso (Um) internacional | 311 | Empatas em ação, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | ◆ 275 |
| Grand-Prix (O) do Automobile Club de France..... | 234 | Conferência telegraphica internacional..... | ◆ 129 | Entre a China e o Japão..... | 426 |
| Meeting de Monaco 139, 155, e | 185 | Congresso (O) do frio..... | 331 | Entre o homem e a natureza..... | 267 |
| Metralhadora automóvel para Marrocos (ilustrado)..... | 90 | Congresso ferroviário sul-americano..... | 39 | Entroncamento (Do) a Miranda do Corvo..... | 387 |
| Monumento a Albert Clement e a Cissac..... | 362 | Congresso internacional de caminhos de ferro..... | 190 | Estação (A) central de Nova York, por <i>Francisco de Lima</i> | 227 |
| Motor (ill.) 281, 298, 314, 329 e | 345 | Congresso internacional de treinviás..... | 110 | Estatística de 1907 das linhas do Sul e Sueste..... | 342 |
| Nomenclatura do automóvel 24, 42, 58, (ilustrado) 73, (ilustrado) | 89 | Conquista (A) da África pelo carril, por <i>C. T.</i> | 275 | Estatísticas dos caminhos de ferro de Portugal, em 1906..... | 322 |
| Noticiário 25, 42, 74, 91, 217, 266, 330, 345 e | 395 | Conquista (A) do excursionista..... | 41 | Excursionismo (O) em Portugal, 100 e | 277 |
| Raid Nova York-Paris 91 e | 407 | Conquistas (As) da engenharia..... | 311 | Excursões em balão..... | 39 |
| Raid Paris-Moscou..... | 234 | Considerações sobre as garantias de juro, pagas pelo Estado, relativas à linha ferrea de Torres-Figueira-Alfarelos, por <i>Guedes Infante</i> | ◆ 81 | Exemplo (Um) a seguir..... | 294 |
| Rupturas (As) dos pneumáticos..... | 266 | Consultório sobre viagens, 164, 181, 197 | 212 | Exposição nacional brazileira..... | 39 |
| Salon do automóvel 361 e | 394 | Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras, 13, 29, 43, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 153, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365..... | 397 | Expropriações para caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | ◆ 383 |
| Silencioso..... | 361 | Crise ferroviária nos Estados Unidos..... | 278 | Facilidades comerciais..... | 267 |
| Taça (A) da Catalunha..... | 170 | Culto da bandeira, 131, 150, 166, 186, 219, 231, 326, 360..... | 390 | Feira (A) de Lisboa..... | 251 |
| Transmissões..... | 394 | Desenvolvimento do excursionismo, por <i>J. Fernando de Souza</i> | ◆ 225 | Festas em Sevilha..... | 117 |
| Vagões para automóveis..... | 251 | Desinfecção de animais nas linhas da Companhia Real..... | 331 | 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 | Despertar (O) de um povo, por <i>Christiano Tavares</i> | 325 | Garantias (As) de juro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | ◆ 50 |
| Biografia, por <i>M. de M.</i> 195, 210, e | 243 | Distinção merecida..... | 325 | Grève eminentemente italiana..... | 295 |
| Boatos falsos..... | 330 | Drama (Um) por excesso de civilização, por <i>M. M.</i> | ◆ 257 | 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, 232, 268, 283, 300, 315, 332, 348, 364, Braga a Monsão, por <i>J. Fernando de Souza</i> | 330 | Guindastes de socorro..... | 395 | | |
| Cairo (Do) ao Cabo..... | 23 | «Hilary» (O)..... | 266 | | |
| Caixeiros viajantes nas linhas ferreas..... | 23 | História e crítica, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | ◆ 305 | | |
| Caminho (O) de ferro de Lourenço Marques, por <i>J. Fernando de Souza</i> | ◆ 115 | Horário (Um) engenhoso..... | 150 | | |
| Caminho (O) de ferro de Macau..... | 135 | Hoteis (Os) na Suíça..... | 43 | | |
| Caminho (O) de ferro de Otavi (Número extraordinário, ilustrado) | ◆ 369 | Ideia (Uma) prática..... | 41 | | |
| Caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão..... | 142 | Illuminação nos comboios..... | 302 | | |
| Caminho (O) de ferro mais setentrional do mundo, por <i>Mello de Mattos</i> | 306 | Industria (A) das garrafas em Portugal (ilustrado)..... | 55 | | |
| Caminho (O) de ferro Oriental..... | 331 | Irrigações..... | 8 | | |
| Caminho (O) de ferro sagrado..... | 279 | Jornal (Um) por telefone..... | 54 | | |
| Caminhos de ferro balcanicos..... | 85 | Jornal (Um) subterraneo..... | 94 | | |
| Caminhos (Os) de ferro da Russia 87 e | 186 | Linha (A) de Bilbao a Lezama..... | 363 | | |
| | | Linha (A) de Evora a Móra, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | ◆ 206 | | |

ÍNDICE

| | | | |
|---|-------|--|-------|
| Linha (A) de Mitrovitza a Salónica | 295 | se vae ao Polo (ilustrado), 182. XXII, | |
| Linha (A) de Pocinho a Miranda, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | 82 | Tromsö, Hammerfest—Ocabo Norte, | |
| Linha de Portalegre | 246 | 199. XXIII, Em pleno mar glacial | |
| Linha (A) do Valle do Lima, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 179 e | 228 | (ilustrado), 214. XXIV, O Spitzberg | |
| Linha do Valle do Vouga, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 230 e | ◆ 337 | (ilustrado), 230. XXV, A conquista | |
| Inauguração, 257 e | 389 | do Polo — A 80° 50' — O regresso, | |
| Linha (A) eléctrica de Vienna-Baden | 281 | 274. XXVI, O Lyngensfjord — Næs — | |
| Linha (A) ferrea de maior declive | 282 | Molde — Berghen, 262. XXVII, Linha | |
| Linha (Uma) polar | 235 | de Berghen a Christiania — tunel do | |
| Linha (A) Soleur-Montier | 270 | Graerhalsen — Voss Lerdal, 277. | |
| Linha telefonica internacional | 216 | XXVIII, Aalborg — A ilha de Teo- | |
| Linhos (As) de via reduzida do Minho e Douro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | ◆ 2 | nia — Berlim, 293. XXIX, Paris 310. | |
| Linhos do Alto Minho | 258 | I. (Nova série) — Uma visita a Coim- | |
| Lisboa (De) ao Japão | 146 | bra, 326. II, Coimbra a Louzã — | |
| Linhos estrangeiros: África do Sul, 59, 143. Alemanha, 49, 59, 142, 171, 206. Argentina, 46, 59, 143, 206, 222, 283, 348, 334. Áustria, 59, 238, 254, 334. Bélgica, 111, 398. Brasil, 46, 59, 94, 111, 142, 350. Bulgária, 334. Chile, 143. China, 318. Dinamarca, 222. Espanha, 45, 46, 59, 78, 94, 110, 142, 157, 171, 238, 254, 270, 283, 334, 366, 398. Estados Unidos, 78, 94, 142, 318. França, 15, 59, 110, 157, 171, 206, 222, 254, 318, 350, 398. Grécia, 59, 111, 302. Guatemala, 143, 302. Honduras, 283. Hungria, 46. Índia, 111. Inglaterra, 206. Itália, 46, 59, 94, 111, 142, 222, 318, 366. Japão, 157. Noruega, 238. Rússia, 94. Suíça, 15, 59, 111, 157. Transvaal, 94. Turquia, 270 e | 390 | De Penacova a Lorbão — Caldas da Felgueira, 359. IV — Da Felgueira a Vizeu — S. Pedro do Sul. | |
| Linhos (As) ferreas brasileiras | 302 | Notas de viagens .. alegres, por <i>Antonio Bandeira</i> | 69 |
| Linhos (As) ferreas coloniaes francesas | 295 | Notas varias, 157 e | 174 |
| Linhos ferreas em projecto na província de Moçambique | 391 | Novas (As) carruagens da Companhia de Orleans | 187 |
| Linhos francesas 85 e | 295 | Novas linhas, por <i>J. Fernando de Sousa</i> | ◆ 321 |
| Linhos 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 | 362 | Novas locomotivas da Comp. Nacional | 391 |
| Linhos transpirenaicas | 395 | Novas (As) locomotivas do P. L. M. | 294 |
| Lloyd (O) Express | 315 | Novo combustivel | 139 |
| Locomotivas monstruosas | 267 | Novo (Um) dirigivel | 75 |
| Maior e menor cotação mensal e anual, em 1907, de fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras, 26 e | 67 | Novo sistema de signaes | 311 |
| Maior (A) ponte de África | 27 | Novo sistema de tremvias | 203 |
| Manual (O) do Viajante em Portugal | 282 | Novo (Um) tipo de comboio | 279 |
| Marrocos (O) Express | 142 | Novo (Um) tunel | 395 |
| Material circulante | 201 | Novo (O) tunel sob o Tamisa, 75 e | 219 |
| Melhoramento (Um) importante | 217 | O que deveríamos nós dizer? | 276 |
| Melhoramentos (Os) de Lisboa, por <i>Mello de Mattos</i> | 251 | Para tentar, por <i>Mello de Mattos</i> | ◆ 289 |
| Metropolitano (O) de Paris | 66 | Paris subterranea | 279 |
| Miguel Queiroz | 110 | Perfurando os Alpes | 75 |
| Monumento dos Jerónimos | 167 | Pontes basculas (ilustrado) | 218 |
| Movimento (O) do Canal de Suez | 263 | Porto (O) de Leixões (ilustrado) por <i>J. Fernando de Sousa</i> ◆ 65, 129 e | ◆ 353 |
| Movimento (O) ferroviario em Espanha | 118 | Publicações recebidas: 59, 139, 311 e | 347 |
| Não somos só nós | 270 | Ramal (O) de Aldegallega | 309 |
| Navegação (A) para a Argentina | 95 | Railroad Age Gazette | 248 |
| Necrologia: | 46 | Rasgão (Um) através do Bairro Alto, por <i>Mello de Mattos</i> | 34 |
| Antonio da Costa Lima | 277 | 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 | 395 |
| Cardoso e Silva | 68 | Ruas de Lisboa, por <i>O. S. 3</i> ; por <i>Mello de Mattos</i> | 397 |
| Daniel Dias, por <i>Miguel Queriol</i> | 263 | Sempre na brecha | 18 |
| Notas de viagem: XI, O canal de Gota — A linha a Stockholm (ilustrado), 6. XII, Um paiz modelo em instruccion, 22. XIII, Aspectos de Stockholm (ilustrado), 37. XIV, A natureza e a arte — A modestia e o fausto (ilustrado), 53. XV, Saltsjobaden — Escursão á Dadecarlia (ilustrado), 86. XVI, Elfdalen — Upsala (ilustrado), 103. XVII, O Jemtland — A Laponia — Despedida á Suecia (ilustrado), 118. XVIII, Na Noruega — A Christiania, 134. XIX, Christiania, 149. XX, A primeira linha da Noruega — Trondiéme, 166. XXI, A segunda capital da Noruega — Como | 260 | Serviço (O) de passageiros do Algarve, por <i>J. Fernando de Souza</i> , ◆ 461 e | ◆ 193 |
| | | Serviços (Os) do nosso porto | 102 |
| | | Signaes auditivos nas linhas ferreas | 102 |
| | | Sistema (Novo) de navegação | 87 |
| | | Sociedade Portugueza de Automoveis S. M. El-Rei D. Carlos I e a sua obra | 25 |
| | | artística e científica | 230 |
| | | Successo da industria alemã de construção de máquinas | 110 |
| | | Sud-Express 150 e | 169 |
| | | Tabanan (O) | 294 |
| | | Tarifas de transporte 5, 20, 36, 53, 68, 101, 117, 133, 147, 181, 197, 212, 342, 357 e | 389 |
| | | Tarifas e horários da linha da Beira Baixa | 260 |
| | | Tarifas (As) ferroviarias sul Africanas | 85 |
| | | Tarifas (As) russas | 279 |
| | | Telegrafia (A) a bordo | 186 |
| | | Trafego internacional 339 e | 355 |
| | | Transporte de uma estação | 94 |
| | | Tremvias (Os) na Alemanha | 283 |
| | | Tremvia (Um) suspenso | 37 |
| | | Trust (O) ferroviario d'Inglaterra | 248 |
| | | Tuneis (Os) de Faucille | 186 |
| | | Tunel (O) do Simplão | 235 |
| | | Viação (A) acelerada e a economia | 98 |
| | | nacional, por <i>J. Fernando de Souza</i> | 235 |
| | | Viação (A) em Lisboa | 145 |
| | | Viagem (Uma) circulatoria | 324 |
| | | Viagem á India, Ceilão e Birmania | 324 |
| | | Viagens comodas ao Bussaco | 231 |
| | | Viagens no estrangeiro 133 e | 148 |
| | | Viagens no transsiberiano | 20 |
| | | Via subterranea em Buenos Aires | 330 |

PARTE OFICIAL

Legislação por linhas

| | |
|---|-----|
| Aldegallega | 180 |
| Alto Minho, 20 e | 228 |
| Beira Alta | 324 |
| Beira Baixa, 40 e | 317 |
| Benguela, 67, 401 e | 132 |
| Douro | 324 |
| Evora a Ponte de São Tiago, 67 e | 164 |
| Extremoz a Portalegre e Castelo 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, 3 e | 116 |
| Lourenço Marques | 4 |
| Mirandella Bragança, 67 e | 260 |
| Mossamedes a Chella, 132, 228 e | 324 |
| Norte, 4, 116 e | 294 |
| Pocinho a Miranda, 83 e | 116 |
| Portimão a Lagos | 163 |
| Quelimane ao Chire | 83 |
| Regoa a Chaves | 147 |
| Santa Comba Vizeu, 67 e | 260 |
| S. Thomé, 84 e | 164 |
| Setúbal ao Sado | 147 |
| Sul | 389 |
| Torres-Figueira-Alfarelos, 101 e | 116 |
| Valle do Vouga, 20, 245, 291, 308, 323, 340 e | 337 |

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.º abaixos

Companhia Real

| | |
|---|-----|
| Grande velocidade: | |
| M. L. n.º 16 — Viagens circulatorias .. | 493 |
| P. H. F. Passageiros para França .. | 493 |
| " n.º 2 — idem | 483 |
| Pequena velocidade: | |
| N.º 8 — (Ampliação) | 499 |
| P. n.º 11 — (Ampliação) | 499 |
| S. F. n.º 4 — Cereais e farinhas | 488 |

| | |
|---|-----|
| Camionagens da estação Central do Porto | 488 |
| Desvio da Malta | 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 Lézírias | 488 |
| P. n.º 11 — Modificação, 487, 498 e | 500 |
| Classificação de mercadorias, (ampliação) | 492 |
| Ramal d'Aldegallega | 500 |
| Despesas accessórias, 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

| | |
|---|-----|
| Estatística 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
Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1868, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietário-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial 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 — Conselheiro José M. d'Oliveira Simões, Engenheiro

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1908

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Neiva da Trindade, 48
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERC

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 afirmem um progresso nesta revista, e acompanhem, com o desenvolvimento necessário, o movimento que no paiz e no estrangeiro se tem operado nos últimos 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 afirmação 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 duma 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 distintos, o sr. Alfredo Kendall.

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

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

Também 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 indispensável, 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 número, o seu antigo cargo de **Engenheiro-consultor** d'esta **Gazeta** o distinto engenheiro, actual membro dos conselhos da corôa sr. Vasconcellos Porto, que assim nos vem dar mais uma das captivantes provas da dedicação com que tem distinguido esta revista, tantas vezes honrada com a sua primorosa collaboração.

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

Fundámos tipographia propria, o que torna a publicação mais independente e a disposição tipographica 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 ampliação da acção do jornal necessitar de maior espaço, aumentaremos 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 útil ao seu paiz.

Os nomes consagrados de tantos engenheiros illustres, subscrevendo trabalhos de incontestável valor, em que se apontam ideias, se discutem planos, se alvitram melhoramentos, são sobejamente garantia do que afirmamos.

Entramos, pois, na segunda época da nossa faina com a satisfação 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 à 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..... | Páginas 2 |
| Ruas de Lisboa, por O. S..... | 3 |
| Parte oficial—Decreto de 12 de dezembro do Ministério das Obras Públicas. Decreto de 19 de dezembro e portaria de 18 de novembro do Ministério da Marinha..... | 4 |
| Tarifas de transporte..... | 5 |
| Carros com taxímetros..... | 5 |
| A propósito do Cincocentenário—XXVII..... | 5 |
| Notas de viagem—XI—O canal de Gota—As eclusas—Espectáculo maravilhoso—A linha de Stockholmo—Entrada da cidade—Banhos originais (ilustrado)..... | 6 |
| Comércio Português..... | 8 |
| Irrigações..... | 8 |
| ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO—A linha telefónica de Lisboa ao Porto, por P. B. Cabral..... | 9 |
| Automobilismo..... | 10 |
| Uma idéa prática..... | 11 |
| A conquista do excursionista..... | 11 |
| Parte financeira—Carteira dos accionistas—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis..... | 12 e 13 |
| Companhia Através d'Africa—Relatório do Conselho de Administração (continuar)..... | 14 |
| Carmagens "Puttman" em ação..... | 14 |
| Linhas portuguesas—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—Setúbal-mar—Exposição do Brasil—Benguela..... | 15 |
| Linhas estrangeiras—Espanha—França—Suíça..... | 15 |
| Avisos de serviço..... | 15 |
| Arrematações..... | 15 |
| Agenda do Viajante..... | 16 |
| Horário dos comboios..... | 16 |

Eccol

As linhas de via reduzida no Minho

Por mais de uma vez me tenho referido à 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 irremediáveis.

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 Povoa, Espozende, Viana, Caminha e Valença a Monsão. Essas arterias deviam ser ligadas por transversaes: da Povoa por Famalicão a Guimarães; de Espozende por Barcelos e Braga; de Viana a Ponte da Barca; de Braga por Guimarães e Penafiel à linha do Douro pelo valle do Sousa.

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

As relações entre Braga e Viana seriam asseguradas pela linha do Cavado em condições não inferiores ás que oferece 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 Povoa 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 Viana, o que determinou a construcção do ramal de Braga. Quiz-se igualmente servir Penafiel directamente pela linha do Douro, tendo um troço commun com o do Minho até Ermezinete e obrigando aquella a um perfil accidentado e a longos tunelis até entrar no valle do Douro. Nem ao me-

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

Concedeu-se a linha da Povoa d'via reduzida com 0,90 de largura e a da Trofa a Guimarães de 1,00. 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 acelerada, teve a sua origem na Boa-Vista, num ponto afastado do centro da cidade, tendo hoje difícil 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 construída com 1,00 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 concluída, sendo apenas o primeiro troço da Livração a Cavez o que mais urge construir.

A outra ligação realizar-se-hia em curto prazo pela construcção das linhas do Alto Minho: Braga a Guimarães e a Monsão e Viana 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. Vasconcelos e Sá, que desprezando com razão os pouco cuidadosos estudos apresentados pelo anterior concessionario, está procedendo á organização do novo projecto, em que não vai além de 25 milímetros nas rampas, nem emprega raios de curvas inferiores a 100 metros.

A cooperação das importantes casas bancarias H. Burnay & C.º, de Lisboa, e Pinto da Fonseca, do Porto, é garantia mais que suficiente de que, após tantas peripécias, a rasgada iniciativa do sr. Conde de Paçô-Vieira surtirá effeito e que veremos dentro em pouco construídas 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 acarreton a sua iniciativa, ao vêr dotada a província 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 distintas e isoladas, oneradas portanto com multiplos encargos de administração, o que ainda é agravado pelas diferenças de largura de via.

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

Equaes 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 louvável o propósito d'explorar com economia, é preciso não forçar a nota. Um trafego importante de passageiros impõe reformas de horários, divisão de serviços, comboios directos e outros melhoramentos, que elevando a velocidade commercial e proporcionando maiores comodidades, concorrerão para augmentar o movimento.

Tão profícios 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 público aconselha a ligação da linha da Povoa com as do Alto Minho, se essa ligação se efectuar por um troço de Famalicão a Guimarães, pôde a companhia de Guimarães sofrer um desfalque sensível nas suas receitas.

E' pois de crer que a reflexão modere exigências inaceitáveis e que se chegue a realizar um acordo 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 quilometros a que poderão ser acrescentados mais alguns troços.

Em região pitoresca, de população densa e movimentada, pôdem contar com valioso tráfego, de que é fiador seguro o das linhas da Povoa e de Guimarães.

As despesas geraes pôdem ser relativamente modicas, dividindo-se por um numero considerável de kilómetros.

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

Requeriu ha tempos a Companhia da Povoa 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 tráfego, enquanto não estiver construída a linha de circumvalação. Esse desvio, a dar-se, será insignificante, e não pôde o Estado oppôr-se razoavelmente à construção de uma linha que beneficie uma região directamente tributária do porto de Leixões.

A terceira linha, de Mindello a Louzado, teria por fim ligar a linha de Guimarães com a da Povoa e por ella com Leixões. Poderia ainda, com sensível alongamento a compensar em parte a ausencia de baldeação, derivar para a linha da Povoa parte do tráfego 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 função económica 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 tráfego entre a Povoa 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 tributária 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 Povoa com as outras. Pôde a sua concessão dar lugar 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 Povoa e Guimarães, mas fica o público livre de duas baldeações e de perdas de tempo e a repercussão das facilidades de comunicação noutras correntes do tráfego 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 Povoa 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, construiram 120 quilometros de caminhos de ferro, pôde o Estado aproveitar o ensejo da con-

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

Pediu também a companhia da Povoa 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 conjuntamente com as da Povoa 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 à região e de darem ao capital remuneração condigna sem sacrifícios do Estado.

J. Fernando de Souza.



Ruas de Lisboa

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

Julgamos ter demonstrado que, do círculo, não só vicioso mas pernicioso, da lama e do pó, resulta haver no tempo seco espessas camadas de pó nas ruas, e no tempo de chuva, pavorosos tremedas de lama. Quando esta lama seca e é pisada pelos rodados dos carros ou pelos pés dos animais, volta ao pó que a irrigação camararia não extingue, e desse pó vem nova lama.

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

E' cousa sabida que, havendo uma qualquer pequena depressão na superfície d'uma rua ou estrada, por cada rodado que lhe passa em cima, mórmemente sob uma carga forte ou com uma velocidade grande, se exagera e aumenta até tornar-se sub-rosa ou cova, pondo a descoberto a infrastructura ou a superfície 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 público 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 imprescindíveis 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 superfície 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 tem 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 seque, pela evaporação natural o revestimento lacrado, infecto, vasta e repugnante cultura de micro-bios.

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 cedo 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 alvitres sobre causas 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 Egrejas!

Ha o verdadeiro abandono pela decente conservação das ruas, e um desdem completo pelas reclamações do público. 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 projeto 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 veículos 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 fachada de rolagem, o perfil transversal e o sistema de empedrado.

O macadam é reconhecido já como impropio nas estradas de grande circulação. Está-se pensando em voltar á antiga calçada que nós chamamos «á portuguesa», 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, tem-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 Benfica 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, pôde ficar mais económica.

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 apparelhos 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 sargentas, removendo os depositos carrejados; 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 limem com raspadores levantem com as suas colheres apropriadas e removam a hedionda e nojenta lama que tanto afeia, avulta e prejudica a cidade.

O. S.



Parte Official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

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 aprovado 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, distrito 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 Reymão.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Com fundamento na base 3.º 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 § 4.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 1891 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 Contabilidade

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 emittido nos termos do decreto de 16 de marzo de 1903, destinada a satisfazer despesas com as obras da 1.^a secção do plano geral para melhamentos do porto de Lourenço Marques e construção do caminho de ferro da Swazilandia, devendo para esse fim a referida importancia ser adicionada ao capitulo 4.^a da tabella da despesa extraordinaria do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção General do Ultramar, do anno economico de 1907-1908.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legaes 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 — António José Teixeira de Abreu — Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho — António Carlos Coelho de Vasconcellos Porto — Ayres de Ornellas de Vasconcellos — Luciano Affonso da Silva Monteiro — José Malheiro Reymão.*

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 província 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, metalico, objectos preciosos, matérias inflammaveis ou explosivas, ou animaes vivos.

O que o mesmo Augusto Senhor manda comunicar ao governador geral da província de Angola para seu conhecimento e devidos efeitos. 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 minério 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 francesas, serão aumentados na participação das linhas espanholas na proporção correspondente ao referido aumento 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 occasões 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 à 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 proprias, 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 taxímetro, visto que este afasta d'elles a suspeita de que pretendem enganar, nas contas, o respectivo patrão.

E tambem a propósito vem annunciar que já andam tambem, em serviço da praça, dois automoveis com taxímetro, 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 aumento de preço, especialmente para os pequenos percursos. Percorrendo-se até 600 metros o preço é o mesmo do dos trens tirados a cavallos; se se percorrem até 900 metros paga-se 200 réis em vez de 150 naquelles.



A propósito do Cincocentenario

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 dívida de que as administrações anteriores apesar de esforços empregados nunca haviam conseguido efectuar as cobranças e que só a energia do Director Goudchaux fez entrar nos cofres da thesouraria.

Aos diferentes Ministerios que efectuavam seus transportes de pessoal e material e que deixavam figurar em débito as suas importâncias comunicou que deixaria de dar cumprimento ás respectivas requisições officiaes enquanto não fossem satisfeitas as verbas em dívida. 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 débitos anteriores mas para que mensalmente os respectivos ministerios satisfizessem as importâncias de cada mês findo.

A Casa Real figurava nas contas da Companhia com duas verbas especiaes em dívida, 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, efectuados sob a designação de serviço official, que devia ser pago pelos cofres do Estado, como efectivamente o foi, sendo a importância d'essa dívida incluída no débito do respectivo ministerio com as demais que por essa occasião foram saldadas.

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

Era nessa época 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 pessoais com os membros do conselho de administração e os embaraços em que se via para satisfazer ás urgências 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 solicto Director conseguiu obter uma transacção em que a administração da Casa Real conseguiu effectuar o pagamento da sua divida em diversas prestações a curto prazo e foi assim que se evitou um escandalo publico pelo abandono em que a administração da Casa Real decerto não tinha o melhor partido.

Rigoroso zelador dos interesses que lhe eram confiados fez reverter em favor da companhia todo o material de impressão de uma officina completa de tipographia 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 tipographia, 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 installação 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 ocupar em Lisboa o seu lugar, no cargo de sub-director.

Havia grande divergencia de opiniões, alvitmando uns que fosse este cargo exercido pelo funcionario mais antigo no serviço da Companhia, opinavam outros que fosse o logar exercido pelo chefe de serviço technico 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 technico pela sua pouca edade e tempo de serviço, conseguiu-se por acordo geral, e por todos bem aceite, 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 nobilidades officiaes do paiz, effectuando-se de Lisboa um comboio real não só para transporte de SS. MM. como dos mais graduados funcionários do Estado, indo o vedor da Senhora Infanta D. Izabel Maria representar S. A. e a Imperatriz, a viuva do Imperador, cuja estatua ia ser inaugurada.

É inherent a todo o portuguez, de mais ou menos importancia, ornar o peito da casaca com a placa de commendador. Os funcionários 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.

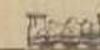
Notou El-Rei D. Luiz essa ausencia de mercês honorificas e em conversa com o Ministro das Obras Publicas mostrou o desejo de agraciar o Director da Companhia

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 Comenda de Christo.

O bondoso e saudoso Monarca apenas replicou: «*E franez, e apesar de republicano é homem de valor que aprecio e quero provar-lho*».

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



Notas de viagem

XI

O canal de Gota.—**As eclusas.**—**Espectaculo maravilhoso.**—**A linha a Stockholm.**—**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 Trollhetan que são das mais bellas senão as mais importantes da Europa.

O vapor parte de manhã cedo e durante o transito pelo canal do Gota, 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 forma a visitar as grandes obras da sciencia que se reunem 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 hidraulico 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 elles, 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 diferença do nível da agua é de 33 metros, distribuída numa extensão de 1.300 metros. Constituem um trabalho admirável de engenharia hidraulica 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 admirável, ora fazendo-nos subir, do outro lado do canal, a alta montanha, de diferentes 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 Kopparklanten, a 58 metros d'altura, é dos melhores, porque a vista abraça o conjunto de toda a massa d'agua que forma as diferentes 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 diferença de nível não superior a um metro, nos produz um effeito estonteador.

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

ravilhas do Trolhetan; ao anoitecer estamos no hotel que pode 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 18000 réis um percurso difícil, 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 gorjeta.

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 à linha directa de Stockholmo, por não haver combinação que permitta aproveitar o expresso:

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

A linha sóbe até o kilometro 87 onde atinge 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 atraente.

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

A cõr 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 difícil.

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 juncção 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 efeito, a um e outro lado vemos elevarem-se castelos suntuosos, ricas propriedades de recreio, quintas magnificas.

Desde então atravessamos a mais bella parte da Suecia central que conseguimos ver, 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 trajecto a veremos á saída, e porque em compensação a cidade, de noute, produz um efecto 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 à 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, à 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 taximetros levam os passageiros aos hoteis, 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 hoteis ha grandes restaurantes, illuminação electrica, dois telephones em todos os quartos, e estabelecimento de banhos para uso dos hóspedes.

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

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

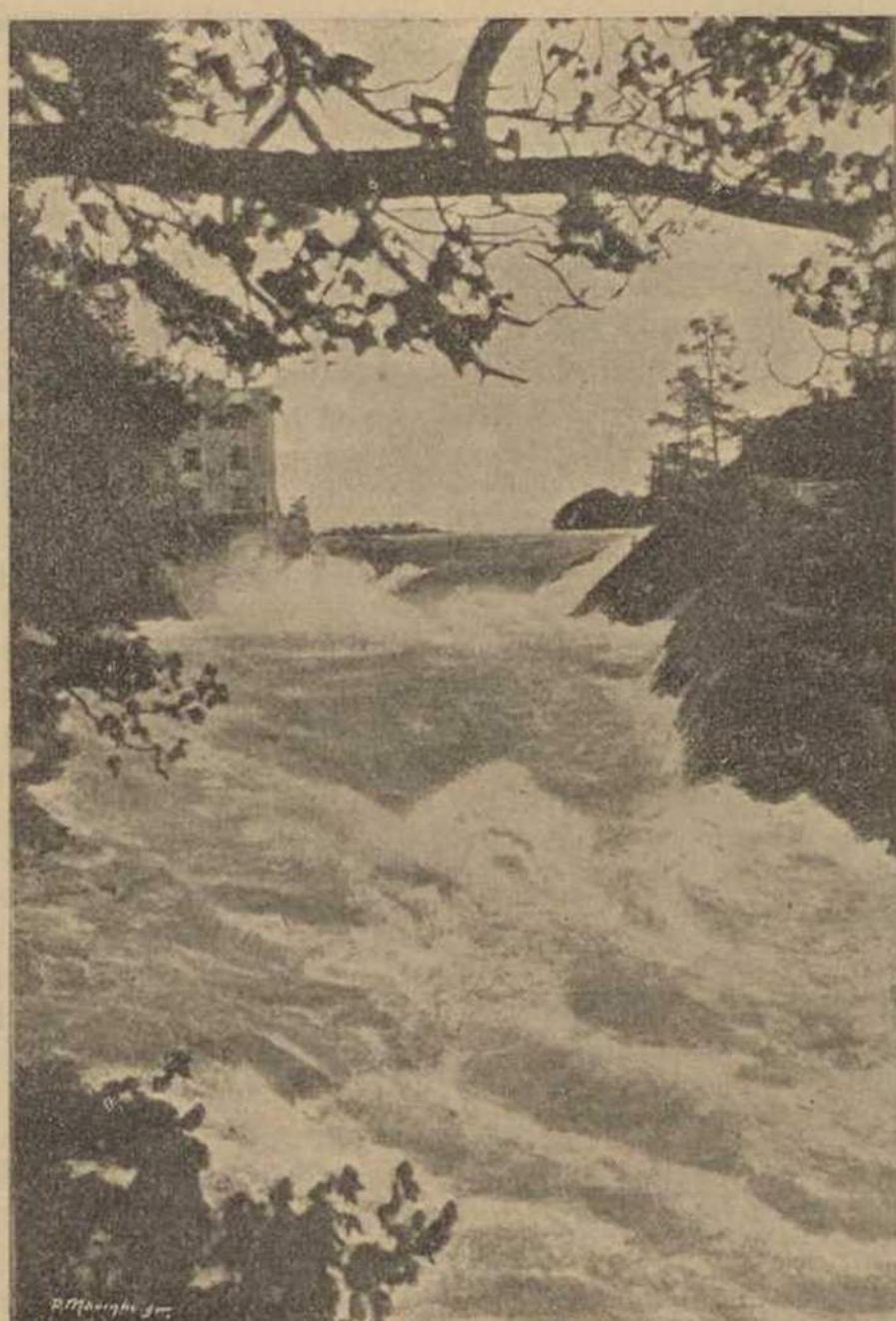
Além d'isso ha restaurante annexo, barbeiro, bilhar, sala para exercicios gimnasticos, jardim para passeios e outras dependencias.

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 (última que neste momento recebemos), presta-se a agradaveis considerações, pela comparação dos seus numeros com os dos annos anteriores.

A importação que em igual periodo do anno de 1903 fôra de 14.591 contos, passando de 15.000 nos dois annos seguintes e descendendo 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. | 1.643.455 | 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 veículos..... | 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 apparelhos, o que é bom indicio para se avaliar um certo desenvolvimento da industria.

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

Nos fios e tecidos houve diminuição que não podemos atribuir aos aperfeiçoamentos da nossa industria textil mas que, de certa forma 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 manufaturas diversas pequeno aumento tiveram.

A exportação, pela sua parte, aumentou, 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 veículos..... | 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 aumentou 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 aumentámos 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. Equalmente 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 província do Alemtejo.

Um projecto que resolvesse o problema sob o duplo ponto de vista da irrigação e das comunicações, dando vida áquella província 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 aumentaria o rendimento dos caminhos de ferro do Estado bastante limitado hoje por causa da grande extensão de zonas incultas, que pela irrigação se tornariam inegotáveis celleiros, cobrindo o deficit actual cerealífero 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 aumento do rendimento ferroviario, vendo aumentar o tráfego 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 falecido 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 práctico e opportuno, fomentaria o progresso e actividade de regiões que reclamam esta iniciativa dos governos e que retribuiriam largamente o dinheiro com ellas despendido aumentando a riqueza nacional.

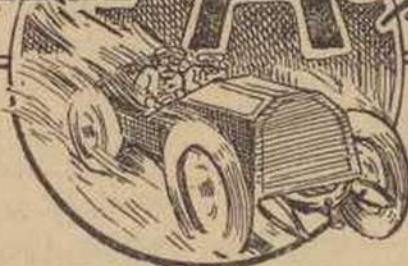
O plano de irrigação no Alemtejo seria a prática do principio de política ferroviaria que aconselha aos estados possuirem linhas ferreas como um instrumento economico, como uma fonte de rendimento e um factor de concorrência com os particulares.

O começo do trabalho de irrigação insuficiente para que vastos terrenos hoje sem valor economico, passem a tê-lo, é que o capital e suas fecundas iniciativas se apresenta 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 prospertos 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 caudais de agua utilizaveis para a rega e fecundação de terrenos até hoje incultos e desvalorizados.

Parece-nos que seria um bom exemplo a seguir.

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO



S. J. da C. & C. N. & C.

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 rôdes 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 rôdes telephonicas que o mesmo Estado tem em exploração nestas duas cidades. Estas rôdes do Estado comprehendem, 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 attinjam muito maior desenvolvimento.

A ligação telephonica entre Lisboa e Porto, quer entre os postos telephonicos das rôdes do Estado, quer entre os dos assignantes das rôdes da companhia *Anglo-Portuguese*, continua a fazer-se por uma linha unica, que infelizmente não ponde ainda, provavelmente por motivo da situação geral do thesouro publico, ser accrescentada com novos conductores que permittam a multiplicação de comunicações 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 sumariamente, 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 útil 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. E esta indicacão, que pôde ser documentada com informações officiaes, não se nos afigura inutil, visto que, tanto no paiz como no estrangeiro, se teem publicado, desde a abertura á exploração da linha telephonica Lisboa-Porto, as mais extravagantes e phantasmosas cousas a seu respeito. Em Portugal, mercê de occorrenças 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 interurbana existente, de que esta só raras vezes funcioava efficazmente; no estrangeiro, chegou a fazer-se publicar em jornaes technicos de notoria seriedade, por fôrma 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 affirmacões conseguiu fugir á sorte do que é contrario á verdade; — a primeira, o impossivel funciona-

mento da linha, dissipou-se naturalmente desde que aumentou o numero de pessoas que d'ella se servem quotidianamente, figurando entre essas pessoas as mais elevidas auctoridades; a segunda, a que se refere aos constructores da linha, foi imediatamente 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 prazo 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. E' 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 experientia confirma o acerto do plano seguido. Exigem as linhas d'esta especie vigilancia mais continua e reparações mais perfeitas e imediatas do que as linhas telegraphicas ordinarias, para o serviço com apparelhos Morse, como são quasi todas as nossas; foi portanto, de singular aspereza o tirocinio práctico 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 acceitaveis. Não pôde, é claro, verificar-se por comparação com outras linhas telephonicas de grande comunicação, até que ponto chega a efficacia d'esses apparelhos 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 suposição — pelo menos até hoje.

Sob o ponto de vista dos resultados colhidos, a nova linha Lisboa-Porto merece um estudo especial, que 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 às 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, aumentadas se o numero d'aqueles se elevasse a 6 ou 8. No caso em que se fizesse este aumento apenas acresceria 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 existência 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 interurbanas, d'esta natureza.

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

É facil de compreender que não é exclusivamente sob este ponto de vista financeiro, que se justifica a existencia das linhas telephonicas d'esta ordem, porque também 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 monopólio 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 possíveis d'essas explorações.

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

30 dez. 1907.

P. B. Cabral

AUTOMOBILISMO

Ao que nos propomos

Encarregados pelo director d'esta revista de nos ocuparmos 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 económica e social e também 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 ocuparemos da pre-historia do automovel, deixaremos de parte a machina

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

Foi o wurtemburguez Gottlieb Daimler quem primeiro construiu e applicou à 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 construcção d'um carro automovel, fazendo registar em 27 de dezembro de 1886 a sua patente d'invenção, a qual era especificada para a construcção 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 construcção 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.º, em 1886 — Panhard & Levassor, e actualmente representada pela Société Anonyme des Anciens Etablissements Panhard & Levassor.

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

Por acordo 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 horizontal.

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 dificuldades, que, apenas removidas davam occasião ao apparecimento d'outras, não permittira ainda que o automovel se apresentasse como uma invenção absolutamente prática, 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 eliminatórias reduziram os concorrentes a 21, d'entre os quais ficaram representando os automoveis, a essencia apenas, os das casas Panhard, Peugeot e Benz.

O primeiro premio foi conferido *ex-aequo*, por unanimidade, às 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 indiferente sobre o resultado d'esta corrida, foi grande o entusiasmo que despertou entre os adeptos da locomoção mechanica, e foi em breve resolvido organizar uma nova corrida, mas de maior percurso, uns 1.200 kilómetros, 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 guiador 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 franceses Delahaye, Peugeot, Panhard & Levassor e Roger.

Nesta época ainda os constructores ingleses não se tinham dedicado á fabricação de automoveis a gazolina, constituindo portanto esta exposição um verdadeiro sucesso para a industria francesa.

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 dificuldades com que Michelin se viu a braços, mas tudo foi vencido pela sua indomavel energia e tais 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 vitória 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 quais só dois se apresentaram á partida e nenhum á chegada.

Os automoveis a gazolina apresentavam importantes inovações, entre os quais 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 aumentar a velocidade dos seus carros, pois que, na corrida Marselha-Nice-Monte Carlo, ganha no entanto por um automovel a vapor, já se conheciam velocidades de 61,º 039, apresentadas por um breack a vapor conduzido por Michelin e que deu a vitória ao pneumático da sua fabricação.

Por esta época, 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 construção 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 legeiros 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 *voiturete* Léon-Bollée fez o percurso em 4 horas, 13 minutos e 33 segundos, dando uma média de 38,º 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,º 782; na classe de carros para quatro pessoas ganhou o tractor a vapor Dion-Bouton, fazendo uma média de 37,º 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 aparecem 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'Allemânia; os «Daimler» e os «Napier» em Inglaterra, os «Fiat», os «Itala», os «Florentia», etc. na Italia.

Nolo.



Uma ideia prática

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 imediatamente 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.

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

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

E neste caso não se pôde 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 possíveis.

Até agora limitava-se a colher-lhe a força, e construir galerias d'onde o excursionista disfruta 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 feérico, 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 luces de diversas cores.

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

Se pozerem em prática a ideia, o efeito 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 de 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 tipo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito: em Lisboa na séde 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 acordo 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 efectuará em Lisboa, na séde da Companhia, e no Porto, na sua agencia e no Banco Alliança, nos termos ordinarios, cessando em 31 de dezembro a facultade 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, 5.387 e 5.773.

O pagamento do capital nominal de 90.000 réis a cada uma e 25.025 réis pelo juro do 2.º semestre, tem logar desde 31 de dezembro nos escriptorios da Companhia.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

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 ocupa a cabeca 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 113. Certos paizes, que não tem uma grande producção, exportam grandes quantidades porque a sua população e, por conseguinte 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, oq ue 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 específico. A producção total é de 3.371 milhões de bushels, o que apenas representa um peso de 49 milhões de tonelladas. Com efeito 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'un 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 imediatamente depois do trigo pela ordem de importancia. Não ha estatísticas da producção da China. As melhores auctoridades calculam essa producção em 24,5 milhões de tonelladas, cifra superior á de 21,7 milhões em que é avaliada a producção da India.

Fez-se em geral uma ideia inexacta ácerca 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 342 milhões de bushels, a China uma grande quantidade, mas provavelmente menos que a India, a Russia europeia 78 milhões, a Russia asiatica 45, o Japão 42 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 efeito, esta producção é de 92 milhões de tonelladas metricas. A producção da India atinge 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; comtudo 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 peior. Mas nos mercados reguladores a taxa livre acompanha de muito perto a taxa official. Por isso só com grande dificuldade se tem escapado a um agravamento das condições do aluguer do dinheiro. O que equivale a dizer que a situação não se modificou nos ultimos dias, durante os quaes se tem 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 prazo, com attenuação da taxa para os prazos longos, isto é, 6 1/4 para papel a dois meses, 6 p. c. para papel a tres meses 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 capitais 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 continua 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 época 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 ocupará o anno de 1907 na historia económica e financeira do mundo. Não pôde certamente ser clasificado entre os annos mais felizes. Elle deixa a impressão do começo d'un periodo de decadencia que se segue a uma era de bella e longa actividade e d'uma prosperidade de realmente maravilhosa.

O anno que finda viu, pelo menos durante o ultimo semestre, signaes inilludiveis d'un afrouxamento d'esta prodigiosa expansão industrial e commercial de que se orgulham certos povos. Assim, 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 emfim o mundo dos negocios num lastimoso estado de angustia e incerteza pelo que respeita ao futuro.”

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

Os títulos de empresas particulares mais atingidos pela última crise tem mantido, com pequenas oscilações, as cotações das últimas quinzenas.

As operações a prazo prosseguem ainda com pouca intensidade. Nota-se maior movimento de operações a contado.

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

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

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

Os preços que hoje regularam para a libra foram de: 43850 para compra e 45900 para venda, sendo, portanto, o agio, respetivamente, 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 portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e títulos | 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 | 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 1/2% 1888 | 21,950 | 21,950 | 21,950 | 21,950 | 21,950 | 21,900 | 21,850 | 21,850 | — | 21,550 | 21,550 | — | — | — |
| " 4 1/2% 1890 assentamento | — | — | — | — | 52,700 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4 1/2% 1890 coupon | — | — | 62,000 | — | — | — | — | — | 62,000 | 62,000 | — | 62,000 | — | — |
| " 4 1/2% assentamento | — | 62,000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 61,500 | 61,500 | — | — |
| " 4 1/2% coupon interno | 61,100 | — | 61,200 | — | — | — | — | — | — | 64,100 | 64,100 | 64,200 | 64,200 | 64,000 |
| " externo, 1.ª série | 63,900 | 64,000 | 64,000 | 64,000 | 63,800 | 63,600 | 64,000 | — | — | 9,400 | 9,400 | 9,400 | 9,400 | — |
| " 3 1/2% 1905 | 9,400 | — | 9,400 | — | 9,450 | — | 9,450 | 9,450 | — | — | — | — | — | — |
| Tabacos coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções: Banco de Portugal | — | 176,000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 136,000 | 136,000 | — |
| Banco Commercial de Lisboa | — | — | — | — | 135,000 | — | 136,000 | 136,000 | — | — | — | — | 92,500 | — |
| Banco Nacional Ultramarino | — | 92,200 | — | 93,800 | 93,200 | — | — | — | — | — | — | — | 111,500 | — |
| Banco Lisboa & Açores | — | — | — | 111,800 | — | — | 111,500 | — | — | 111,500 | — | — | — | — |
| 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 | — | 68,200 | 68,600 | 68,800 | — | — | 68,500 | 68,500 | 68,500 | — |
| Companhia Real | — | 67,500 | — | 67,800 | — | 68,200 | 68,600 | 68,800 | — | — | — | — | 68,100 | — |
| Companhia Nacional | 11,150 | 11,100 | — | 11,000 | 11,000 | — | — | — | 11,900 | — | 10,800 | 10,900 | 11,000 | — |
| Obrig. prediais 6 1/2% | — | 93,000 | — | 93,000 | — | — | 93,650 | 93,500 | 93,500 | 91,200 | 91,300 | — | 89,300 | — |
| " 5 1/2% | — | 88,400 | 88,100 | 88,100 | 88,100 | 88,100 | 88,450 | 88,650 | 88,850 | 89,350 | 89,350 | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta | 58,00 | — | — | 58,000 | — | — | — | 57,700 | — | 58,100 | 58,200 | — | — | — |
| Companhia Real 3 1/2% 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Real 3 1/2% 2.º grau | 51,000 | 51,000 | 50,900 | 50,650 | 50,900 | 51,000 | — | 50,800 | — | 50,500 | 50,500 | 50,500 | 50,500 | — |
| Companhia Nacional 1.º série | 74,500 | — | — | — | 74,500 | — | — | — | — | 71,500 | — | 70,000 | — | — |
| Companhia Através d'Africa | 87,000 | — | 86,700 | 86,700 | 86,700 | 86,700 | 86,700 | 86,700 | — | 86,700 | 86,700 | 86,900 | — | — |
| Paris: 3 1/2% português 1.º série | 63,37 | 63,25 | 63,45 | 63,65 | 64 | 64,50 | 65 | 64,95 | 65,05 | 64,90 | 64,90 | 64,95 | — | — |
| Accções: Companhia Real | — | — | — | — | — | 347 | — | — | 345 | 345 | — | — | — | — |
| Madrid-Cáceres-Portugal | — | — | 40,25 | 41,50 | 39,50 | — | 41 | — | 40 | 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 | 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-Cáceres-Portugal | 157,50 | 156 | — | 156,75 | 156,75 | 156 | 156,25 | 159,50 | 159,75 | 156,25 | 160 | 160 | — | — |
| Londres: 3 1/2% português | 13,50 | 14 | 63,75 | 63,75 | 64 | 64,50 | 65 | 65 | — | 65,25 | 65 | 65,25 | — | — |
| Amsterdam: Obrig. Através d'Africa | — | 77,87 | — | — | 83,50 | — | — | — | — | — | 88 | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

| Linhos | Periodo de exploração | 1907 | | 1906 | | Totais desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|-----------------------|-----------------------|-------|-------------|----------|-------|---------------------------|----------|----------------------|------|
| | | Kil. | Totas | Kilomet. | Kil. | Totas | Kilomet. | 1907 | 1906 |
| de | a | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis |
| COMPANHIA REAL | | | | | | | | | |
| Réde geral | 26 2 | 1.073 | 102,218,000 | 95,263 | 1.073 | 105,681,000 | 98,491 | 5,357,802,0 | |

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 negócios entre o governo português e a Companhia.

Sem desejar entrar em uma questão que será submetida 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 português, 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 afectar os interesses dos obrigacionistas e não fôr de encontro aos termos da escritura de *Trust*. — De V. Ex.º, etc. — Thos Castelli, secretario e agente em Inglaterra.

Em virtude d'aquele ofício, fechamos a conta de *Reclamações*, conta pouco definida, e abrimos a conta de *Thesouro Conta de Reclamações*, para a qual levamos as importâncias recusadas pelo governo, que sobem a 120:470:5145 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 prazo, 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 circunstâncias, entendemos ser occasião de completar a conta de reclamações e, tendo levado para ella apenas as diferenças cambiais que o governo nos tem debitado, levamos agora mais a diferença 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 importância de 8.296:519:5394 (annexo B) a oppôr á importância de 5.576:377:5292 réis, totalidade da dívida da Companhia ao Estado.

Tarifas do café

Subindo á importante cifra de 100:284:5374 réis, em 30 de junho de 1906, o prejuízo *real* que a Companhia tinha com a experiência 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'aquele producto — dirigimos ao governo o seguinte ofício, acompanhado dos respectivos mapas comprovativos, assunto que, como todos os outros, ainda está sem solução.

III.º e Ex.º Snr.

Por varias vezes tem esta Companhia procurado demonstrar nos seus relatórios 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.º essa inutilidade e essa inconveniencia, remettendo a V. Ex.º os mapas 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 aumento de tarifas estabelecido pelo contrato de 11 de março de 1897, é esta Companhia prejudicada no rendimento produzido por esse aumento, prejuízo que, segundo o ultimo relatório apresentado, sobe á importância de 100:284:5374 réis. Suposto que, conforme se vê dos ultimos relatórios da Companhia, essa diferença 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.º, em face dos documentos que enviamos e das considerações que fazemos, concordará em dar por concluído o já longo ensaio, do qual não resultam benefícios geraes de tal ordem, que compensem o prejuízo que resulta para esta Companhia da applicação da tarifa reduzida.

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

III.º e Ex.º 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 mapas

| | | | | |
|------|----------|-----------------|-------|-----------|
| 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 | | 2.559 | " |

Dado este resultado e a opinião sempre emitida pela Companhia de que não se obteria outro, visto que não é com uma relativamente pequena diferença na importâcia do transporte que a exportação pode aumentar, 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 podíamos 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 importâcia 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 dissemos no ofício acima, o prejuízo para a Companhia subsiste, porque, afectando essa redução unicamente o aumento 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 cedida por todas as formas.

O commercio de Loanda, que para isso inconscientemente corre 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 diferentes d'esse os meios de fomentar a sua expansão, sendo insuficiente para esse fim qualquer redução por grande que fosse em percentagem, visto que em *importância* seria sempre pequena, a não ser que as suas dificuldades se limitem a uma bem pequena diferença 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 Filadelfia.

Os constructores propozeram-se obter uma carruagem incombustível, preservando por completo a madeira dos materiaes de construção: o esqueleto é todo em aço, alumínio e latão. Os rebites são cuidadosamente ocultos, e a superficie visivel fica sem a menor solução de continuidade apparente.

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 à electricidade, apesar de nella não entrar porção alguma de madeira.

Os caixilhos dos postigos são de latão.

O tecto exteriormente é de alumínio, em estylo imperio. Internamente, a carruagem é pintada a côr de perola com ornamentações em linhas douradas.

As almofadas e os tapetes são côr de rosa.

A extensão da carruagem, exteriormente, é de vinte e dois metros, incluindo as plataformas, e médem 24,53. A largura, interiormente, é de 2,98 e a altura 4,44.

¹ Annunciam os jornaes que se espera que a safra do café no Brazil seja este anno muito reduzida. Ali 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 produçao, mas tambem para crearem relações futuras com que alguma cousa aproveitá-lo, muito embora o café de Angola não possa concorrer com o do Brazil.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linhos 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 edifício e dependências 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 sítio da Ponte para receberem passageiros.

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

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

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

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

Setubal-mar. — Mandaram-se fazer as obras indispensáveis para o serviço do extremo do ramal de Setúbal 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.

Benguela — Reuniu no dia 30 o conselho, resolvendo emittir a quinta série d'acções, 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 Sevilha e passando por Alcalá de Guadaira, Aralhal, Moron, Olvera, Canete la Real, Ardales, Carrabraca, Casarabonela e Coin, termine em Malaga.

Espanha — 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.

Espanha — 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 à exploração à secção da linha de Bryai a Hussigny e Villerrupt, na extensão de 19.903 metros.

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

Suissa

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

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

Brindes e calendários

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

Dos srs. Henry Bachofen & C.º recebemos um elegante brinde, que aquelles senhores distribuem pelos seus amigos clientes que consiste em um envolucro metálico para caixas de fosforos.

Agradecemos.

Dos srs. Harker, Summer & C.º recebemos o almanaque com que anualmente aquelles senhores costumam brindar os seus clientes.

Agradecemos

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Interrupção de linhas

Está interrompida a linha de Guimarães a Fafe; os passageiros para além de Paço Vieira sofrem trasbordo. 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 sofrem trasbordo.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIREÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção de terraplenagens, no terrapleno do apeadeiro de Palio. — Edifício de passageiros, com a sua plataforma. — Caes descoberto e uma casa de guarda e partido ao quilometro 6 do ramal de Montemór a Montemór-o-Novo

Dia 14 de janeiro de 1908, às 12 horas.

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

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

Depósito provisório: 865\$500 réis na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado.

Reforço do depósito: 5% da importância total da adjudicação.

Construção das dependências da estação de Mora, no lanço de Valle do Foco a Mora, da linha de Evora a Ponte de Sôr

Dia 14 de janeiro de 1908, às 12 horas.

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

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

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

Reforço do depósito: 5% da importância total da adjudicação.

Fornecimento e montagem do taboleiro de Almancor Ramal da estação de Montemór a Montemór-o-Novo

Dia 20 de fevereiro de 1908, às 12 horas.

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

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

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

Reforço do depósito: 5% da importância total da adjudicação.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de óleo mineral escuro

Dia 13 de janeiro de 1908.

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

Condições estão patentes na Repartição Central do Serviço dos Armazéns (edição da estação de Santa Apolónia) e em Paris, rue Châteaudun 18 das 10 da manhã às 4 da tarde.

Depósito provisório: até às 12 horas (pelo relojo exterior da estação do Rossio) no dia do concurso.

Fornecimento de 1:000 taboas de pinho

Dia 20 de janeiro de 1908, a 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 Armazéns (edição da estação de Santa Apolónia) das 10 da manhã às 4 da tarde.

AGENDA DO VIADANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe recomendamos 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 expérience personnelle**.

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo António — Bom tratamento, aceito e comodidade — Proprietário sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magníficas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoáveis. — Proprietário, Romão Garcia Vinhas.

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e aceito; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

LISBOA **Grande Hotel d'Inglaterra** — Em frente da Estação Central, P. dos Restauradores. De 1.º ordem. Ascensor. Luz elétrica. Recomendado pela Propaganda de Portugal.

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

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

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

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados, Frente do correio, teatros; muito central. — Prop. Lopez Munhos.

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes, Rua Mousinho da Silveira, 131.

PORTO **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Único defronte da Estação Central de S. Bento, proximo à praça de D. Pedro. Preço razoável. — Prop. Serafim Pereira.

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação elétrica — Luxuoso pátio — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

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

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

| COMPANHIA REAL | | | | Lisboa-R. Sacavém Lisboa-R. | | | | Lisboa-R. Guarda Lisboa-R. | | | | Lisboa Villa Viçosa Lisboa | | | | Regoa Barca d'Alva Regoa | | | |
|--|----------|----------|-------|-----------------------------|-----------|---------|-------|----------------------------|-------|--------|-------|----------------------------|-------|-------|------|--------------------------|-----------------|-------|-------|
| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | 7 | 7 44 | 9 21 | 10 5 | 10 25 | 2 33 | 4 35 | 7 18 | 8 | 3 25 | 5 55 | 1 | 5 58 | 11 | 4 30 | 8 58 |
| C. Sodré | Algés | C. Sodré | | 8 10 | 8 54 | 10 30 | 11 22 | 8 10 | 9 33 | 4 10 | 6 25 | 5 20 | 11 55 | 11 35 | 6 30 | Porto | Villa Real | 2 25 | 8 49 |
| 9 15 | 9 29 | 9 40 | 9 55 | 9 51 | 10 35 | 11 51 | 12 35 | 9 30 | 9 33 | | | | | | | 3 22 | 8 37 | | |
| 9 28 | 9 42 | 10 10 | 10 25 | 10 51 | 11 34 | 2 20 | 3 3 | 1 20 | 2 4 | 3 25 | 4 9 | | | | | 7 47 | 4 12 | 10 20 | 6 47 |
| 4 | 4 14 | 4 29 | 4 44 | 3 25 | 4 8 | 4 41 | 5 24 | 4 41 | 5 24 | 5 31 | 6 18 | | | | | Regoa | Pedras Salgadas | Regoa | Regoa |
| 5 40 | 5 54 | 6 20 | 6 35 | 5 41 | 5 24 | 5 31 | 6 18 | 5 41 | 6 25 | 7 4 | 7 48 | | | | | 5 30 | 9 22 | 5 5 | 8 55 |
| 11 25 | 11 39 | 12 | 12 15 | 6 41 | 7 24 | 7 57 | 8 41 | 6 41 | 7 24 | 7 57 | 8 41 | | | | | | | | |
| Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e i. | | | | 8 27 | 9 11 | 9 34 | 10 18 | 8 27 | 9 11 | 9 34 | 10 18 | | | | | | | | |
| C. Sodré | P. Arcos | C. Sodré | | 9 51 | 10 35 | 11 39 | 12 23 | 9 51 | 10 35 | 11 39 | 12 23 | | | | | | | | |
| 5 30 | 6 5 | 5 20 | 5 50 | 11 51 | 12 49 | 7 36 | 8 34 | 11 51 | 11 58 | 1 7 | 2 5 | | | | | | | | |
| 7 | 7 28 | 7 25 | 7 55 | 11 58 | 8 15 | 8 16 | 8 42 | 11 58 | 10 30 | 11 16 | 12 36 | | | | | | | | |
| 10 10 | 10 38 | 8 49 | 9 15 | 10 10 | 10 38 | 8 49 | 9 15 | 10 10 | 10 38 | 8 49 | 9 15 | | | | | | | | |
| 11 30 | 11 58 | 10 50 | 11 16 | 11 30 | 11 58 | 10 50 | 11 16 | 11 30 | 11 58 | 10 50 | 11 16 | | | | | | | | |
| 1 | 1 28 | 12 10 | 12 36 | 1 28 | 1 28 | 12 10 | 12 36 | 1 28 | 1 28 | 1 40 | 2 6 | | | | | | | | |
| 2 30 | 2 58 | 1 40 | 2 6 | 2 30 | 2 58 | 1 40 | 2 6 | 2 30 | 2 58 | 2 6 | 2 6 | | | | | | | | |
| 4 52 | 5 20 | 3 10 | 3 36 | 4 52 | 5 20 | 3 10 | 3 36 | 4 52 | 5 20 | 3 10 | 3 36 | | | | | | | | |
| 5 24 | 5 56 | 5 31 | 5 57 | 7 28 | 7 40 | 8 6 | 8 30 | 7 28 | 7 40 | 9 10 | 9 36 | | | | | | | | |
| 7 | 7 28 | 7 40 | 8 6 | 8 30 | 8 58 | 9 10 | 9 36 | 8 30 | 8 58 | 9 10 | 9 36 | | | | | | | | |
| 10 | 10 28 | 10 40 | 11 6 | 10 | 10 28 | 10 40 | 11 6 | 10 | 10 28 | 10 40 | 11 6 | | | | | | | | |
| 12 30 | 1 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mais os de Cascaes, excepto os a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | | 4 55 | 8 22 | 4 15 | 7 5 | 8 39 | 10 31 | 12 | 3 | | | | | | | | |
| 6 15 | 7 15 | 6 | 7 | 3 50 | 7 5 | 8 10 | 9 58 | 7 25 | 1 51 | 8 10 | 9 58 | | | | | | | | |
| 8 10 | 9 3 | i 8 | 8 46 | 6 23 | 6 51 | — | — | 9 15 | 9 50 | 9 55 | 11 40 | | | | | | | | |
| a 9 10 | 9 46 | a 8 56 | 9 32 | Entroncam. | Lisboa-R. | 10 | 12 56 | 1 1 | 1 51 | 5 34 | 8 17 | | | | | | | | |
| a 9 45 | 10 38 | 9 10 | 10 5 | 10 40 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 8 35 | 7 46 | 6 35 | 5 7 | | | | | | | | |
| a 10 45 | 11 32 | 10 50 | 11 54 | 11 45 | 12 22 | a 11 26 | 12 2 | 9 45 | 3 19 | a 8 49 | 2 40 | | | | | | | | |
| a 12 15 | 1 22 | a 11 26 | 12 2 | a 14 0 | 2 16 | 12 15 | 1 19 | 1 50 | 12 22 | 2 45 | 11 58 | | | | | | | | |
| a 14 5 | 2 52 | 1 50 | 2 54 | a 3 10 | 3 46 | a 2 26 | 3 2 | a 5 30 | 11 16 | a 5 | 10 50 | | | | | | | | |
| a 3 10 | 3 46 | a 2 26 | 3 2 | 3 15 | 4 15 | 3 56 | 4 19 | 9 30 | 7 47 | 8 44 | 6 25 | | | | | | | | |
| a 4 40 | 5 18 | a 3 56 | 4 32 | f 4 47 | 5 37 | i 4 28 | 5 15 | f 5 20 | 6 10 | 7 36 | 8 34 | | | | | | | | |
| f 5 20 | 6 10 | a 5 26 | 6 2 | f 5 20 | 6 10 | a 5 26 | 6 2 | f 5 20 | 6 55 | 7 45 | 8 34 | | | | | | | | |
| a 6 10 | 6 46 | 6 15 | 7 19 | a 6 10 | 7 22 | a 6 56 | 7 32 | a 6 10 | 7 20 | 9 1 | 5 20 | | | | | | | | |
| a 6 15 | 7 22 | a 6 56 | 7 32 | | | | | | | | | | | | | | | | |

Trens com taxímetros

TARIFAS

1

1 A 2 PESSOAS
De dia

Os primeiros 1.200 metros ... 150 rs.
Cada 600 metros a mais 50 rs.

2

3 A 5 PESSOAS
De dia

Os primeiros 1.000 metros ... 150 rs.
Cada 500 metros a mais 50 rs.

3

1 A 5 PESSOAS
De noite

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 cõr 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 responsável pelo bom andamento do taxímetro. No caso de ocorrer desarranjo no apparelho o cocheiro o porá imediatamente fora de serviço.

Se esse desarranjo ocorrer durante a corrida d'uma carruagem ocupada 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 aplicar a respectiva tarifa ou deixar de fazer funcionar o apparelho, 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 aceitar fazer corridas, deve observar especialmente as condições seguintes:

§ 1.º No momento em que o cocheiro se puser à disposição do freguez, e nunca antes, baixará a bandeira à posição horizontal e marcará no apparelho a tarifa correspondente, que se distingue pela cõr e pelo numero.

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

Os TREN-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 cõr.

§ 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—É proibido ao cocheiro:

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

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



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Ampliação á Tarifa especial interna n.º 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

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

DESDE 21 DE DEZEMBRO DE 1907

O minério lavado empobrecido será incluído n'esta tarifa e equiparado ao minério 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 minério, ao expedidor que provar, com a apresentação das respectivas cartas de porte, ter transportado no prazo de um anno, a contar da data da primeira expedição, o minimo de 20.000 toneladas do referido minério, expedidas de uma mesma estação para a do Barreiro, e com um percurso não inferior a 150 kilómetros.

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

Lisboa, 10 de dezembro de 1907.

O Engenheiro Director

António Lourenço da Silveira.

Exp.º n.º 1.408.