

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, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro	Proprietario-director L. DE MENDONÇA E COSTA	Secretario da redacção CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito
---	---	---

REDACTORES DE SECÇÕES:

Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro	Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro Commercio e Industria — Conse.º José M. d'Oliveira Simões, Engenh.
---	---

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

LISBOA, 16 de Janeiro de 1908

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Modificação á tarifa especial n.º 2 p. v. do Sul e Sueste.
 Ampliação á tarifa especial n.º 6 g. v. da C.ª da Beira Alta.

SUMMARIO

	Paginas
Braga a Monsão, por J. Fernando de Sousa	17
Ruas de Lisboa, por Mello de Mattos	18
Parte official — Decreto de 4 de Janeiro e Portarias de 28 de dezembro 2 e 10 de Janeiro do Ministerio das Obras Publicas	20
Tarifas de transporte	20
Viagens no transiberiano	20
A proposito do Cincoentenario — XXVIII	21
Notas de viagem — XII — Um paiz modelo em instrucção — Escolas euromes — Gente intelligente — Aceio e prudencia	22
Calxeiros viajantes nas linhas ferreas	23
Os cocheiros de Lisboa	23
Brindes e calendarios	23
ELECTRICIDADE — Tracção electrica — O s'ncroscopo	23
AUTOMOBILISMO	24
Sociedade Portugusza de Automoveis	25
Parte financeira — Maior e menor cotação mensal e annual, em 1907, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras — Boletim Commercial e Financeiro — Co- tações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos cami- nhos de ferro portuguezes e espanhoes	26 a 29
Linhas portuguezas — Companhia Real — Inbarrime	30
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração (continuação)	30
Avisos de serviço	31
Arrematações	31
Agenda do Viajante	32
Horario dos comboios	32

Braga a Monsão

Por portaria de 10 do corrente foi aprovado o projecto do 1.º lanço da linha de Braga a Monsão, com a extensão de 46 kilometros, compreendido entre a estação de Braga e a ribeira de Sabariz.

Pelos concessionarios primitivos tinha sido apresentado o projecto de um lanço da mesma linha entre Braga e Soutello com 10 kilometros d'extensão, o qual foi aprovado com muitas restricções. Nesse projecto, a despeito dos valiosos subsidios que subministravam os anteprojectos anteriormente estudados, os engenheiros inglezes procuraram apenas realizar um perfil sem movimentos sensiveis de terras, sacrificando por completo a conveniencia da exploração á economia da construcção. Assim usavam e abusavam da rampa maxima de 30 millimetros onde bem podia ser evitada, agravando-a com a curva de raio minimo. Saíam da linha da plataforma da estação de Braga sem se preocuparem com os embaraços que encontraria em tão acanhado recinto a duplicação do destino das vias e caes; passavam affastados da parte alta da

cidade, e quando lhes foi pedida uma estação para a servir, não encontraram melhor solução que uma absurda reversão: atravessavam o Cavado a juzante da confluen-
cia do Homem para pouparem uma ponte, affastando a linha do concelho d'Amares e das thermas de Caldellas e Gerez.

Entretanto a cidade continuava a insistir pela estação do Salvador, levando o governo a mandar reconhecer uma variante que sem reversão satisfizesse esse *desideratum*.

Quando a concessão foi transferida para os actuaes concessionarios, reconheceram estes a necessidade rgente de novos estudos, abstraindo por completo dos feitos anteriormente pelos inglezes e aproveitando o reconhecimento do traçado directo entre a estação de Braga e o campo do Salvador para base do projecto, cujo estudo definitivo offerecia sérias difficuldades pelas inumeras sujeições derivadas do atravessamento de varias ruas e estradas e das importantes expropriações a effectuar.

O distincto engenheiro encarregado de presidir aos estudos, o sr. Vasconcellos e Sá, empenhou-se em assegurar á linha boas condições de exploração, impondo-lhe os limites de 25 millimetros para as rampas e 100 metros para as curvas, embora as do contrato fossem respectivamente 30 millimetros e 75 metros. Entendeu tambem e com razão que valia a pena o encargo de uma ponte sobre o Homem para aproximar a linha de Amares e das Caldas já referidas, encaminhando em seguida o traçado para a portella do Vade, ponto obrigado de passagem da divisoria das aguas do Cavado e do Lima. A camara de Amares, compenetrada das vantagens que para o concelho teria esse traçado, que o serve directamente, comprometteu-se a fazer por sua conta as expropriações dentro do concelho, valiosa offerta que abrange mais de 6 kilometros de linha em região em que a propriedade tem alto valor.

Convém dar noticia um pouco circumstanciada do traçado.

Tem este a sua origem no pateo exterior da estação de Braga. Situada como esta se encontra entre ruas da povoação, impossivel se torna ampliá-la na frente do edificio de passageiros sem enorme despesa, que mal se justificaria, mórmente havendo outra solução satisfatoria. Vindo a linha de via reduzida de Guimarães passar sobre a via larga póde-se construir ao lado esquerdo d'esta um feixe de linhas de via estreita, fechando num troço em que os comboios estacionem antes do pateo e ladeado por uma plataforma que una as duas vias. Assentes no pateo carris de gola razos com o pavimento, os comboios de ou para Monsão transitar sem cortar a serventia da cidade nem estorvar o accesso da estação. Os serviços de via larga e via reduzida ficarão absolutamente independentes salvo um cruzamento de via inevitavel para levar os vagon de

via reduzida da pequena velocidade ao local destinado ao serviço de mercadorias.

A estreiteza do tempo não permitiu a apresentação, desde logo, do plano completo da estação e suas dependências.

Está sendo elaborado e podemos asseverar que constitue uma solução feliz de um problema tecnico sobremodo difficil.

Sóbe depois a linha 20^m,22 até o Salvador, devendo ficar o apeadeiro d'este nome entre a cidade e a cadeia nova, a 1.600 metros da origem, havendo nesse pequeno troço duas passagens inferiores na rua da Boa Vista e na estrada de S. Martinho e uma passagem superior na avenida em construção.

Desce depois a linha até o Cavado 138^m,23 em 6^k,6 em declive quasi continuo, salvo a interposição de alguns patamares, destinado um d'elles para o apeadeiro da Palmeira ao kilometro 4,150.

Transposto o Cavado numa ponte, que adeante descreverei, sóbe o traçado 48^m,87 em 3^k,1, tendo ao kilometro 11,680 a estação de Rendufe ou das Neves, que serve Amares, Gerez e Caldellas, e ficando ao kilometro 10 o apeadeiro do Lago, servindo ás freguesias de Lago e Barreiros.

Mantem-se depois a linha quasi de nivel até o kilometro 12,100, descendo em seguida para o Homem, transposto ao kilometro 14,6 em patamar, 31^m,18 abaixo da cota da estação e continua a descer até a ribeira de Sabariz, extremo do lanço. Logo no começo do 2.^o lanço, cujo projecto está quasi concluido, fica a estação de Villa Verde.

O traçado tem 10.124^m,85 em alinhamentos rectos e 5.875^m,15 em 57 curvas, 20 das quaes, com 1.875 metros de extensão, tem 100 metros de raio, 2 de 110^m,5 de 120^m,6 de 150 metros e todos as outras de raio superior.

O raio médio é, pois, 179^m,30 e a percentagem da parte em curva de 36,7 p. c. O minimo alinhamento recto é de 14^m,40 e o maximo de 651^m,30, sendo o minimo entre curvas de sentido contrario 51 metros.

Em perfil ha

18 patamares.....	4.261 ^m ,53
10 rampas.....	3.832 ^m ,17
9 declives.....	7.926 ^m ,30

As inclinações variam entre 10 e 25 millimetros.

Além das obras de arte correntes e das passagens superior e inferior já referidas, ha neste lanço duas pontes importantes.

A ponte do Cavado fica em local em que melhor perfil e melhores fundações sobre rocha se podiam encontrar.

E' uma obra mixta tendo uma viga recta de taboleiro superior com 2 tramos de 46 metros, pilares de alvenaria e cantaria de 12 metros de altura.

Em cada uma das avenidas ha um arco de 15 metros de volta inteira para augmentar a vazão.

A ponte do Homem tem um só tramo metallico de 50 metros e 2 viaductos de accesso com 2 arcos na margem esquerda e 3 na direita, todos de 15 metros de vão e de volta inteira.

O pilar mais alto tem 15^m,50 entre a fundação e o corramento.

A construção da linha ferrea exige ligeiras modificações de quatro das estradas atravessadas.

No projecto vem indicado ao kilometro 1,2 o apeadeiro do Salvador em patamar de 152^m,28.

Entendeu, porém, o Conselho superior de Obras Publicas que melhor situado ficaria ao kilometro 1,6 em patamar de 151^m,90, que póde ser ampliado.

E' certo que o traçado ganharia, não subindo para descer depois, mas para a cidade ha vantagem na construção do apeadeiro.

Na descida para o Cavado ha algumas trincheiras e aterros de certo vulto, sendo de 11^m,51 a maxima cota d'estes na avenida esquerda da ponte e 7^m,89 a maxima cota d'aquellas.

Além do Cavado as terraplenagens são insignificantes, salvo uma curta trincheira de 13^m,56 de cota maxima.

A localização da estação de Rendufe offereceu grandes difficuldades para bem servir a região e para se evitar o corte de uma importante propriedade murada, difficuldades que a proxima passagem do Homem agravava. Não cabiam na estreiteza do tempo mais demorados estudos, quando era urgente apresentar o projecto do lanço. Preferivel era, pois, submetê-lo á aprovação nas excellentes condições em que estava elaborado, salvo a apresentação posterior de variantes que ainda o possam melhorar. Segundo me consta, uma está sendo elaborada que, mercê da mudança de situação da estação de Rendufe, permite deslocar a ponte do Cavado para juzante, aproximando-a muito da confluencia do Homem e dando, portanto, logar ao estabelecimento de uma estação junto da bifurcação d'estradas que divergem da ponte do Bizo e servir assim a região de Soutello, obtendo-se com um pequeno alongamento a vantagem de servir ambas as margens do Homem na parte inferior do seu curso, visto haver pontes e estradas que as ligam junto da confluencia com o Cavado. Consegue-se tambem passar o Homem em ponto de menor cota. Isto prova que nunca são demais os estudos e as hypotheses formuladas ácerca de traçados para servir o melhor possivel a região atravessada e realizar na construção todas as economias rasoaveis.

O lanço seguinte, em estudo quasi concluido, vae da ribeira de Sabariz á portella do Vade.

A aprovação do projecto do 1.^o lanço dá logar a poderem-se desenvolver trabalhos na extensão de alguns kilometros, enquanto se não pódem atacar os lanços seguintes. Entretanto, proseguem os estudos subordinados ao mesmo criterio d'exploração facil sem exagero das despesas de construção, podendo-se, pois, assegurar, que não tardará que as linhas do Alto Minho entrem em exploração.

J. Fernando de Souza.



Ruas de Lisboa

Meu caro Oliveira Simões

Volta o collega a falar nas ruas de Lisboa e na conservação das nossas estradas e muito de passagem allude ao estudo de resistencias de argamassas hydraulicas.

Parece deprender-se do que escreveu que preconiza o methodo denominado em França do *point à temps*. É talvez um dos melhores, mas parece-me que o problema é algum tanto mais complexo.

De facto, os quarenta cavallos, os vinte cavallos que de de Dion, Serpollet, Mors e tantos outros constructores de automoveis hoje fornecem a preços que já incitam ao excursionismo, deixando as vias ferreas para os que querem chegar e não passear, vieram trazer novas incognitas ao problema que já não tinha poucas.

Para falar das antigas, um velho livro escrito por Mascarenhas Netto, que supponho que era sogro do general Mousinho de Albuquerque e que, emigrado em Paris, ali publicou uma série de volumes, intitulada *Annaes das sciencias, artes e lettras*, vejo largamente tratado o problema da altura do abahulado do empedramento relativamente com a largura da estrada.

Ainda na mesma obra, que se denomina *Methodo para construir as estradas em Portugal*, se fala na arborização que entende dever ser de folha caduca, para de inverno seccar o pavimento e ser agasalho do viajante, e no estio

ser abrigo d'este e mantenedora da humidade impeditiva de desagregação.

Tambem muito antes do emprego do cilindro para recalque do cascalho, que os livros classicos dizem ser devido ao engenheiro Polonceau, Mascarenhas Netto o propunha, o descrevia e até o desenhava, conforme consta de uma gravura que se acha no livro alludido.

Mas deixando essas velharias, repare bem que ainda não possuímos uma estatística do movimento de viaturas nas estradas e seria esse um dos meios mais interessantes de poder avaliar o methodo a applicar na conservação.

Assim, por exemplo, um lanço, troço ou como melhor lhe quizessem chamar, daria transito na maioria das vezes a n carros de um dado typo, m de outro, p de um terceiro.

Noutro troço os numeros poderiam ser respectivamente s , t , r , e assim para outros.

Admittamos que $s > t > r > n > m > p$, e supponhamos que a carga por viatura valha respectivamente a , b , c , e que corresponda por ordem das letras á ordem dos tipos enumerados

Teremos então

$$as > bt > cr, \text{ para um troço} \\ \text{e } an > bm > cp, \text{ para outro.}$$

Evidentemente o total dos productos

$$as + bt + cr > an + bm + cp.$$

O troço a cuja *possança de tracção* (deixe-me chamá-lo assim) corresponde o primeiro membro d'esta desigualdade tem muito mais trabalho do que o segundo.

Parece portanto que a este troço deve corresponder maior serviço de conservação.

Mas, supponhamos que este foi traçado de maneira que durante o inverno sobre elle incide maior quantidade de sol, que na maior parte está traçado a meia encosta, que não tem trincheiras, que os declives são mais pronunciados do que no outro e que os terrenos são na totalidade de natureza granítica e dão facil drenagem ás aguas meteoricas.

Aqui interveem factores que devem entrar como *coeficientes attenuadores* (consinta-me ainda esta terminologia) na formula da despesa de conservação.

Proseguir nestas abstracções seria perdermo-nos em breve nas nuvens, desviando-nos das estradas; em resumo, seria cairmos em nephelibatices, porque dizem os que sabem grego que nephelibata significa o que anda por cima das nuvens.

Volvendo a cousas terrenas, ainda temos outros coefficients a que attender.

Em geral, se percorrermos as nossas estradas, raro veremos sobre as bermas pargas de pedra britada, para acudir com o *point à temps*, que o collega tão eloquentemente preconiza, como toda a boa dona de casa que toma uma malha antes que a meia toda se desfaga. Ora o que succede então?

O cantoneiro deixa de ir á estrada, não a conserva, não se importa que haja regueiras pelas bermas e que os carros atravessem por fóra das servidões, ou que as cargas de pinheiros vão arrastando a rama pelo pavimento da estrada.

Tem para tudo resposta analogia á d'aquelle governador de uma praça que capitulou por noventa e nove razões, cuja primeira era a falta de polvora.

E ahi temos como uma falta da administração vem desmoralizar um empregado que poderia ser excellente, ou pelo menos bom.

Depois ainda temos outra falta importante da administração, e d'essas de que é perigoso falar, porque contendem com um capitulo do *Man versus state*, que Herbert Spencer intitulou *the sins of legislators*.

Vamos a vêr porém se encontro geito de referir isso, sem incorrer na lei da liberdade de imprensa.

A continuação dos lanços de estrada no paiz foi se-

meada (é o termo) ao acaso das influencias locais, e de não poucas se iniciaram as obras para pararem, vencida que fosse uma eleição, removida que fosse uma má vontade politica.

Assim, por exemplo, se o collega seguir, na carta de Portugal, que acaba de ser publicada com a rede de viação do paiz, a maioria das nossas estradas, encontrá-las ha cheias de soluções de continuidade e em muitos districtos as respectivas capitães nem sequer ligadas estão com as sédes dos concelhos.

Nalgumas partes até verá lanços sem ligação alguma com a rede, abandonados como espargo no monte.

Ora, nessas condições, raro deixa de succeder que, regulamentado como está o comprimento de cada cantão, tenha o mesmo cantoneiro a seu cargo lanços desligados de estrada e d'ahi resulta ainda uma desculpa para o homem nunca apparecer em serviço.

Está sempre no lanço onde o não procuram, excepto em dia de pagamento.

Se agora falassemos da carencia de britadeiras mecanicas e de cilindros de vapor para o recalque do empedrado. Se lembrassemos que se não proseguiram as experiencias do collega Sousa Brandão ácerca dos meios de combater a poeira, e se dissessemos por fim que o encargo da conservação é considerado por quasi todos os nossos collegas como uma especie de castigo ou de menosprezo pelas suas qualidades de estudo, teriamos motivos de sobra, juntamente com a exiguidade das dotações, para explicarmos o abandono a que estão votadas as nossas estradas.

Não se lembra o collega de um burocrata que propoz a um ministro a suppressão da verba de conservação de estradas por economia? Não se recorda que o ministro o tomou a sério?

Pois bem, esta desorientação de cima incidiu sobre as direcções externas, e de tal maneira influuiu sobre ellas que difficilmente desaparecerá do espirito dos nossos collegas, a despeito da importancia que á conservação das estradas attribue o regulamento de 1900, referendado por quem sabe avaliar a sua importancia como tecnico distincto que é.

Mas só agora reparo que não disse ainda palavra sobre as ruas de Lisboa e, na altura em que vae esta carta, quasi tão comprida como a legua da Povoia, já não tenho espaço para o fazer.

Por isso proporia um alvitre analogo áquelle que Garrett lembrou que se applicasse aos ministros das obras publicas para a continuação das nossas estradas.

Cada vereador por *desobriga* teria que percorrer a pé e pelo meio da rua, as vias publicas que os municipios indicassem e quando estes quizessem.

O vereador que no dia aprazado para a penitencia, não viesse mostrar no edificio municipal as marcas da *satisfação de obra*, como se diz no cathecismo, mas bem patentes, bem indeleveis sobre o fato, perderia os direitos de eleitor e elegivel e até poderia ser demittido, quando os municipios provassem que não tinha seguido pelos sitios mais porcos da via publica.

A desobriga no tempo da poeira poderia ser analogia, embora supponha que a de inverno seria bastante para que lavassem as ruas e as livrassem da lama e da poeira.

E se nós pedissemos á commissão administrativa que dirige o municipio que fizesse uma postura no sentido indicado?

Parece-me que bastaria convencê-la de que é um acto de energia, mas receio bem que o não acredite.

Desculpe-me esta estopada, meu caro Oliveira Simões, e creia-me

Seu collega, amigo e admirador

Mello de Mattos



Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento em que a firma Canha & Formigal, concessionaria da construção e exploração das linhas ferreas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, por contrato de 4 de março ultimo, pede lhe seja concedida a prorrogação do prazo no mesmo fixada para a apresentação dos respectivos projectos: ha por bem, vista a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 26 do corrente, prorogar o prazo até 30 de junho de 1908.

Paço, em 28 de dezembro de 1907. — José Malheiro Reymano.

Nos termos do artigo 9.º do regulamento aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os quadros do pessoal administrativo das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado regulados pela tabella annexa ao decreto de 31 de dezembro de 1906, são augmentados na Direcção do Sul e Sueste com dois chefes de estação de 3.ª classe; um fiel de 1.ª classe; um fiel de 2.ª; dois factores de 1.ª classe; dois factores de 2.ª; dois conductores de trens de 1.ª classe; dois conductores de 2.ª; um revisor de bilhetes de 1.ª classe; um revisor de 2.ª; um escriptuario principal; e na Direcção do Minho e Douro com um sub-inspector do serviço de movimento.

Art. 2.º A execução do artigo 1.º do presente decreto fica dependente do prévio cumprimento das disposições do artigo 9.º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 4 de janeiro de 1908. — REI. — José Malheiro Reymano.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do 1.º lance da linha de Braga a Monsão, compreendido entre Braga e a Ribeira de Salariz, com data de 31 de outubro do anno findo, apresentado pela empresa concessionaria, por contrato de 27 de setembro de 1904: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 19 de dezembro ultimo, approvar o referido projecto, devendo na sua execução ser observadas as indicações do mesmo parecer.

Paço, em 10 de janeiro de 1908. — José Malheiro Reymano.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 31 de julho do anno findo, de tipos da via, edificios e obras de arte correntes da linha ferrea do Valle do Vouga, apresentado pela respectiva companhia concessionaria: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 13 do mez findo, approvar o referido projecto com as modificações constantes do referido parecer.

Paço, em 2 de janeiro de 1908. — José Malheiro Reymano.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Transportes de azeite na Companhia Real —

Desde 15 de janeiro de 1908 é ampliada aos transportes de azeite em vagns reservatorios pertencentes aos expedidores ou consignatarios, ou como tal considerados, a tarifa especial n.º 15 de pequena velocidade em vigor desde 1 de janeiro de 1907, nas condições na mesma estipuladas para o transporte d'outros liquidos.

A rubrica da classificação das tarifas a considerar para o effeito da taxa do transporte do azeite é «Azeite de oliveira em quaesquer taras não designadas».

Para o calculo do peso do carregamento adoptar-se-ha a base de 0,915 kilogrammas por cada litro de capacidade reservatorios.

Viagens no transsiberiano

Já em 1903 e 1904 aqui tratámos largamente d'esta linha, por ocasião da viagem á China e Japão feita então pelo director d'esta revista.

Desde então, e passado o periodo da guerra, melhoraram muito as condições da viagem, como vamos vêr:

O trajecto de Vladivostok a Moscou ou a S. Petersburgo demanda hoje onze dias.

Todas as terças e sextas feiras um comboio de luxo composto de carruagens leitos de 1.ª e 2.ª classes, de carruagem-restaurante e de fourgons para bagagens parte para Vladivostok.

O almoço custa o correspondente a 675 réis em moeda portugueza; o *bunch* custa 450 réis; o vinho e o chá são pagos á parte.

As camas são boas, mas o serviço de *toilette* deixa muito a desejar quanto á commodidade.

Nas principaes estações ha restaurantes com refeições preparadas, servidas a preços não exagerados.

Durante a noite são installadas quatro camas nos compartimentos de 2.ª classe e duas nas de 1.ª. As camas são largas e compridas, porque os russos são geralmente de elevada estatura e difficilmente se acomodariam nas camas das linhas americanas.

Não contando com a taxa suplementar exigida pela companhia dos «Wagons lits», o preço dos principaes percursos de Vladivostok a Moscou é de 115\$865 réis em 1.ª classe e 75\$880 em 2.ª; de Karbine a Moscou, respectivamente, 97\$040 e 64\$170 réis; de Vladivostok a S. Petersburgo 120\$600 e 79\$200 réis; de Moscou ou S. Petersburgo a Berlim 23\$400 réis; e a Paris ou Londres 40\$500 réis.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 16,38 de bagagens; o excesso regula por 250 réis cada kilogramma.

Quem não queira lutar com difficuldades para visitar o que o ha digno de menção em S. Petersburgo, Moscou, Karbine ou Vladivostok, se não souber a lingua russa, tem que tomar um guia, o que custa 2\$500 a 3\$000 réis por dia. Quem souber allemão, francez ou inglez, póde dispensar o lingua.

Um serviço regular de paquetes assegura as communicações entre o Japão, a China, Corêa e Vladivostok, garantindo aos viajantes a certeza de poderem alcançar os comboios a horas, de fôrma a não perderem tempo com demoras inuteis.

A via mais rapida para os viajantes vindos da America e que se dirijam á Europa pelo transsiberiano, é a que passa por Hakodaté (Japão) onde uma carreira de barcos assegura a correspondencia com os comboios do transsiberiano em Vladivostok. O vapor que larga de Hakodaté no sabado á meia noite corresponde com o comboio de luxo que parte de Vladivostok na terça feira seguinte.

O preço da passagem a bordo d'estes vapores é de cerca de 75 frs. em 1.ª classe.

Nagasaki, Shangae, e outros portos da China estão ligados também por serviços maritimos regulares a Vladivostok.

Geralmente os passageiros ficam a bordo dos barcos até a terça ou sexta feira, dias de partida dos comboios de luxo, principalmente por continuar a não haver em Vladivostok hoteis confortaveis.

Os viajantes de Pekim veem directamente a Mukden e os de Dalmy podem alcançar Kharbin tomando a linha japoneza até Kouan-tchen-tséou e a partir d'ahi, a linha russa, devendo mudar de comboio nesta ultima estação, que está a uns 320 kilometros ao sul de Kharbin e quasi á mesma distancia ao norte de Moukden.

Não se encontra nestas linhas o luxo e commodidades a que se está habituado nas grandes linhas modernas; no emtanto, está estabelecido serviço de vagon-restaurante

na linha de Pekim a Niu-tchouang, havendo também vagons-leitos e vagons-restaurantes nos comboios que veem da secção Pekim-Hankéou. O trajecto de Pekim a Niu-tchouang exige dois dias, tendo os viajantes que passar a noute numa estação intermédia, que é preferível ser Chan-Hai-Kuan, onde ha um bom hotel.

Póde-se alcançar também o transsiberiano atravessando a Corêa. Uma linha de caminho de ferro na qual os comboios não circulam senão de dia, conduz de Fou-san a Séoul em doze horas; um entroncamento conduz o viajante para Tchémoulpo d'onde por mar se póde ir a Dalny e d'ahi, por caminho de ferro a Moukden e Kharbin.

De Séoul, póde-se ainda passar para a Manchuria pela linha de Fou-san em Oui-djou que permite ao viajante atingir An-toung no Yalou, que está unido a Moukden por um caminho de ferro de via estreita, da extensão de 300 kilometros. O seu material apresenta-se com o sufficiente conforto para as pessoas habituadas ás longas viagens. O trajecto effectua-se em dois dias tendo porém os viajantes que passar a noute numa estação intermédia onde não ha até hoje nenhum hotel montado á europeia.

A linha de Fou-san a Oui-djou offerece rasoavel conforto para os viajantes experimentados.

Entre Moscou e Irkoutsk continuam circulando comboios da companhia dos vagons-leitos, nos quaes os passageiros de primeira classe podem tomar logar pagando um supplemento de 76,75 francos por leito, para o trajecto em sete dias de Irkoutsk a Moscou. Os comboios da companhia dos vagons-leitos estão em correspondencia em Irkoutsk, com os do Este chinês, que constitue o prolongamento da primeira linha até Vladivostok.

A moeda corrente em toda a linha do transiberiano continúa sendo o rublo; a moeda chinesa, japoneza e americana póde ser trocada em Vladivostok com pequeno prejuizo.



A proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXVIII

Por diversas occasiões e sob differentes administrações pretendeu o governo tornar effectiva a obrigação de ser vedada a linha ferrea, das propriedades limitrophes.

Foi a primeira tentativa levada a effeito sob a propria adminisiração do governo sendo Sebastião do Canto director que tentou vedar a parte da linha então aberta á circulação, mandando semear nas orlas do caminho diversas sementes, entre as quaes avultavam as de amendoeira e d'outras arvores fructíferas. Os rebentos que brotaram foram em breve tempo devorados pelos animaes que pastavam á beira da linha e os demais mortos á falta de tratamento.

Foi mais dispendiosa por sua solidez, a segunda avançada no cumprimento da clausula do seu contrato effectuada pela Empresa Salamanca, estabelecendo-se uma forte separação da via ferrea com as propriedades contiguas por meio de grossos tóros de madeira ligados por costaneiras da mesma madeira. Não tardou muito em que esta nova tentativa fosse destruída indo a legal execução das exigencias do governo alimentar as fornalhas das cozinhas dos habitantes limitrophes.

O fiscal do governo Joaquim Nunes de Aguiar não querendo attender á inutilidade dos esforços já empregados pela Companhia em cumprir a clausula de vedação da linha ferrea, abandonada como sempre esteve de defeza pela policia das localidades, aproveitando o ensejo de um accidente de morte de algumas rezes colhidas por um comboio que pouco distante da estação do Carregado, descar-

rilando, impediu por algum tempo a circulação, obrigando o publico a trasbordo incommodo, sob temporal de chuva forte, insistiu na exigencia de nova vedação.

Pela terceira vez se prestou a Companhia a satisfazer a exigencia official.

Por essa vez foi adoptado o sistema de grossos postes de madeira ligados uns aos outros por fio de ferro do calibre usado no serviço telegraphico.

O publico que em algumas localidades adoptava a linha ferrea como meio de passagem que lhe abreviava o destino e em outros sitios tomou a vedação da via como abuso contra seus direitos, não tardou em destruir o novo isolamento da linha e sem o menor reboço e sem contrariedade das auctoridades locais, não só destruiu a vedação, mas ainda aproveitava escandalosamente o fio metalico em uso patente nas suas propriedades.

Chegou a tal ponto o escandalo que em Soure desde a estação até longa distancia a populaça amotinada com o administrador do concelho á frente, invadindo a linha ferrea destruíram por completo a vedação, apropriando-se cada um da parte que mais lhe convinha da conquista!!

Incrível? Mas exacto!

Desde essa occasião e tendo a Companhia dispendido sommas importantes nas tentativas de vedação da linha houve que desistir de novos esforços limitando-se os guardas da linha para não serem victimas dos transgressores e assegurar a circulação dos comboios e grande parte das vezes a salvar as vidas dos proprios transgressores.

Parece que a Fiscalização do governo convencida da impotencia de fazer respeitar o cumprimento da lei deixou de insistir na vedação da via ferrea.

Edouard Goudchaux solicito em aproveitar todos os elementos de producto de receita para a Companhia annunciava no tempo proprio por avisos nas estações a venda da herva dos taludes por preços pouco extensos e sob clausulas que não impedissem o serviço dos comboios.

O producto d'esta nova fonte de receita sem ser de vulto nem por isso deixava de ser importante.

Tambem por ensaio, fez semear nos taludes da linha entre Villa Franca e Azambuja, semente de mostarda que deu bom resultado e produziu na venda quantia rasoavel.

Estes productos fóra da exploração foram no seguir do tempo abandonados até o presente.

Eram pessimas as condições de salubridade em muitas das estações das linhas do Norte e muito especialmente na de Leste.

As estações do Entroncamento, Abrantes, Ponte de Sôr em Leste; Formozelha, Coimbra, Taveiro no Norte, além de outras, eram uma verdadeira origem de febres palustres, obrigando á mudança completa de pessoal desde o simples guarda d'agulha até o chefe, duas e mais vezes por anno.

Edouard Goudchaux coadjuvado pelo saudoso chefe de saude, doutor João José de Simas resolveu sanear as estações estabelecendo plantações de arvores de rapido crescimento, em grupos nas estações, e em renques ao longo da linha.

Nessa arborização avultava em quantidade o eucalypto globulus de que se estabeleceu um grande viveiro nos terrenos junto da estação de Albergaria.

Foi de tão benefica utilidade a adopção d'esta medida sanitaria que a estação de Entroncamento que era das mais insalubres depois de arborizada com alguns milhares de arvores se tornou quasi um sanatorio em que o pessoal disfructa robustez e vigor para o serviço.

Além da arborização abundante foi na estação do Entroncamento estabelecida uma vasta barraca com tinhas para banho e lavagem, especialmente do pessoal das officinas e locomotivas, servindo o vapor das machinas para aquecer a agua destinada aos banhos.

Para abrigo do pessoal e familias, cujo serviço obrigava á residencia no Entroncamento, fez o director construir

uma série de pequenas habitações de madeira, algumas das quaes possuíam um pequeno espaço para horta e abrigo de criação.

Sendo até então o serviço de bufete desempenhado por empregario de pouca competencia, que a pouco mais de reles taberna se resumia tal serviço, aproveitou Edouard Goudchaux a falta de saúde que o empregario do bufete em Almorchon obrigava a abandonar aquella localidade e contratou-o para os bufetes de Lisboa e Entroncamento.

Cosinheiro francez de grande merito tornou os bufetes de Lisboa e Entroncamento de tão notavel fama que eram frequentes os apreciadores de boa cosinha, que só com o fim de uma boa meza buscavam deleitar-se nos repastos que lhes eram fornecidos. Já não são poucos os beneficios e vantagens obtidos pela Companhia, mas em que participava o pessoal sob a direcção do benemerito Edouard Goudchaux. Não se limitam porém aos importantes, que já enunciamos.

Provaremos em seguida, quanto deve ser recordada com verdadeira veneração a memoria de tão saudoso chefe.



Notas de viagem

XII

Um paiz modelo em instrucção. — Escolas enormes. — Gente intelligente. — Azeio e prudencia.

O viajante que, percorrendo terras, não se limita a pasmar diante dos grandes monumentos, a tirar do oculo para admirar panoramas vastos, ou a arriscar o corpo em alpinismos estonteadores, tem que attender aos usos e costumes dos paizes que visita, e acha sempre curiosidade em estudar o meio em que se encontra; um pouco do character do povo; um pouco da sua historia, do emprego da sua actividade e da elevação da sua cultura intellectual.

Ora é neste ultimo ponto que a Suecia se tornou tão notavel entre todas as nações da Europa, que o estrangeiro, mesmo sem se dar a estudos scientificos, apercebe-se do facto, e toma interesse por conhecê-lo mais a fundo.

Impressiona-o o ouvir falar qualquer homem ou mulher do povo, entre os quaes não lhe é difficil encontrar quem fale inglez ou allemão. E se não conhece a lingua do paiz e só naquelles idiomas se faz entender, facil lhe é, ao primeiro dialogo, avaliar da cultura do seu interlocutor.

Tantas vezes nos succede, a nós, os portuguezes, assistirmos á hesitação em que ficam em paizes bastante cultos, pessoas a quem dizemos a nossa nacionalidade, e a cara alvar com que, depois de um pouco de reflexão, nos declaram, ou que não sabem onde é Portugal, ou que sabem que é uma provincia de Espanha e outras tolices de igual jaez!

Pois na Suecia não succede isto; se dizemos que somos portuguezes, diante de qualquer pessoa, embora de classe menos illustrada, é vulgar que nos falem do Tejo ou de Camões, e conheçam que estamos muito longe da nossa patria, perguntando-nos se regressamos por mar a Lisboa ou ao Porto, ou por terra, atravessando a Espanha.

Este conhecimento da geographia não podemos attribui-lo á causa pela qual um nosso espirituoso compatriota o justificava: ao conhecimento que a Suecia tem de todos os freguezes que lhe comprou bacalhau.

Elle resulta do elevado grau de instrucção que é dado ao povo, em milhares de escolas primarias e secundarias em todo o paiz, sendo absolutamente obrigatorio o ensino para todos os individuos dos dois sexos.

A organização do ensino é um dos serviços publicos mais bem organizados na Suecia.

Os cursos duram dois annos o de primeira infancia, seguido de outro de quatro annos de instrucção primaria; depois do qual a continuação é voluntaria.

Todos esses cursos são gratuitos, e para os pobres, ainda acompanhados de auxilio, ao collegial, em roupas e até alojamento se a familia não lh'o póde fornecer.

A alimentação, durante o dia, é a cargo da escola, assim como a hygiene do discipulo, sendo obrigatorio o banho diario em largas piscinas onde se exercita a natação.

E não sómente a escola primeira é gratuita como o são tambem os cursos superiores e universitarios, entre os quaes as *folkhögskolor* ou escolas populares superiores são estabelecimentos perfeitamente modelares.

A educação popular assenta em duas bases de preparação fisica uma das quaes, a gymnastica sueca está sendo já applicada em toda a Europa, e a outra, a parte technica, muito util seria que se estudasse o meio de a ensaiar, pelos bons resultados que d'ahi se tirariam, a exemplo do que succede ali.

Referimo-nos ao *Slöjd* ou methodo de ensino pelo exercicio de uma arte manual, em geral a marcenaria elemental, que já está sendo estudado pelos pedagogos de todo o mundo.

As escolas são enormes edificios maiores do que toda uma das faces da nossa Praça do Commercio, e dentro d'elles ha não só as aulas como cosinhas e refeitórios para os collegiaes, salas de banhos, outras para gymnastica, recreio, etc.

E note-se que estas escolas são em cada freguesia, havendo, só na capital, que não é grande, umas dez.

E' o Estado e as communas que pagam as despesas que no anno passado se elevaram, só pelo que se refere á instrucção primaria, a uns 30 milhões de corôas, ou 7.500:000\$000 réis.

A fiscalização é exercida por uma commissão eleita pelos habitantes do districto, e tão rigorosa que logo que uma creança chega á idade devida o pae recebe *um só aviso* para a mandar á escola.

Se dentro de um mez não cumpre esta lei é intimado pessoalmente a fazê-lo dentro de uma semana e finda ella é-lhe tirada a creança cuja educação fica a cargo da communa.

A iniciativa particular sustenta tambem numerosas associações de leitura, com importantes bibliothecas.

Este cultivo intellectual faz que o cidadão sueco tenha uma comprehensão do seu valor como homem e um justificado orgulho do seu paiz.

Raça de navegadores e de empreendedores, que tomou parte activa outrora nas descobertas e conquistas; raça de homens livres que, já antes da constituição ingleza, elegia o seu parlamento; raça de valentes que os levou ás maiores glorias militares de ha tres seculos, o sueco tem a noção nitida da dignidade, sabendo ser amavel sem servilismo, commerciando sem mercadejar — sempre correcto e de certa distincção no porte energico.

D'isto resulta que não ha ali o espirito da especulação do estrangeiro que tanto incommoda em viagem.

A longa fila de creados, desde o cosinheiro até o moço das bagagens, á saída do viajante do hotel, á espera da esportula, não se usa naquelle povo que tem como principio não pedir e apenas acceitar o que lhe dêem.

Prestado qualquer serviço, o creado não fica, como na America, de mão estendida para receber a esportula.

Quando lh'a damos acceita-a sorridente, e até como que apparentando agradavel surpresa.

Conta-se até que num hotel, o hospede, sendo servido por uma creadinha galante e appetitosa, á despedida não poudo resistir á tentação e... deu-lhe um beijo.

A rapariga recebeu-o sorridente e o galanteador, envergonhado, quiz gratificá-la com uma gorgeta avultada.

Foi então que a pequena se formalizou devolvendo-lhe

o dinheiro, explicando-lhe que, como gorgela era demais, e como paga do atrevimento ella não alugava a cara para taes abusos.

O viajante ficou corrido, mas compreendendo por esta lição, que tratava com gente digna.

Outro característico apreciavel é o accio. Já dissémos que a Suecia é um povo limpo, que ha banhos por toda a parte, e não só banhos pagos mas banhos gratuitos em todas as cidades e villas.

D'esse preceito resulta que a sanidade publica é evidente; gente sádia e robusta, côres rosadas, olhar vivo, resolução energica posto que prudente e bem pensada.

E' esta mais uma singularidade d'aquelle povo.

Tudo ali é pensado maduramente e só depois de bem discutido se resolve... quando não se resolve antes deixar passar mais uns tempos antes de resolver.

Compare-se esse costume com o nosso furor meridional de reformar leis, já muitas vezes reformadas, e vêr-se-ha que somos um povo bem differente do escandinavo.

Para exemplo, basta vêr que a lei de imprensa que vigora lá, é ainda a de 1842.

Essa demora na apreciação de qualquer assunto, que não significa falta de instrução nem de discernimento, mas um principio de prudencia característica, definia um espirituoso e intelligente estrangeiro na seguinte phrase:

—Contem uma anecdota a um sueco e elle rirá... no dia seguinte.



Caixeiros viajantes nas linhas ferreas

A Associação dos Caixeiros Viajantes no desempenho de sua missão de conquistar regalias e defender os interesses collectivos dos seus associados está tratando de obter das administrações ferroviarias concessões que facilitem as suas viagens em serviço commercial.

Deseja a associação que os caixeiros viajantes tenham a redução de 50 % no preço ordinario dos bilhetes, mediante a apresentação do respectivo cartão de identidade; que essa concessão seja feita apenas aos seus associados; o despacho immediato das suas malas com a redução de 25 % no preço, deduzindo-se os 30 kilos a que teem direito todos os passageiros; e que quando, por falta de tempo, seja impossivel o despacho immediato, as malas sejam expeditas sem augmento de tarifas, satisfazendo a importancia de transporte na estação de destino.

Nesta conformidade formulou a associação, por meio de uma comissão, o seu pedido ás varias direcções ferroviarias que prometteram estudar o assunto.

Os cocheiros de Lisboa

Finalmente conseguiu a comissão administrativa do municipio de Lisboa que os cocheiros de praça se apresentassem decentemente vestidos, desaparecendo das boléas os chapéos á Mazzantini e as calças á bocca de sino.

Foi necessaria uma luta tremenda e só á muita energia desenvolvida pela comissão se deve que ainda d'esta vez os cocheiros não persistissem na sua teimosia.

A attitude da comissão é digna de louvor pois só assim se conseguiu acabar com um espectáculo de que o estrangeiro se ria e com razão.

O cocheiros de praça, em Lisboa, andavam em permanente mascarada. Ao menos agora a apparencia já é decente, e é este um dos melhoramentos em que se manifesta a influencia da Sociedade Propaganda de Portugal que não deixou o assunto, no seu affan de querer acabar com o que entre nós ainda existe de sertanejo e retrogrado.



Brindes e calendarios


Dos agentes da Booth Line, srs. Garland Laidley & C.^a recebemos um elegante calendario para escritorio. Agradecemos.

Electricidade

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Foi inaugurado nos ultimos dias de novembro o novo serviço dos tremvias de Cartagena, com applicação da tracção electrica.

 Foi pedida a concessão de uma linha electrica urbana de Vigo a Lavadores.

Allemanha

Nas linhas ferreas do estado prussiano vae proceder-se a experiencias com a tracção electrica para vêr se dá melhores resultados economicos do que a tracção a vapor.

Nos proximos mezes de abril e maio iniciar-se-hão as experiencias na linha de Frintrop a Hattingen, para o que está sendo installada uma estação de transformação de corrente, em Hessen.

Suecia

Dentro em pouco a Suecia caminhará na vanguarda dos outros Estados europeus no que diz respeito á electrificação das suas linhas actuaes, o que aliás não é para admirar, se considerarmos que a Suecia dispõe da força hydraulica de 3.773.000 cavallos

O governo tem feito aquisição de muitas e poderosas quedas de agua.

As experiencias feitas nas linhas de Stockolmo a Yarfoa, e de Tomteboda a Vortan deram um resultado tão satisfatorio que dentro em pouco tempo começará a execução de um projecto ha já tempos apresentado e que servirá de base ao projecto definitivo da electrificação geral de todas as linhas!

Aquellas a que dentro em pouco será applicada a energia electrica são a de Laxa a Charlottenburgo, de Orebro a Svarta, e a de Gothenburg a Stromstad.

A energia necessaria será fornecida por cinco estações centraes, respectivamente installadas junto das cinco quedas de agua: de Karsefors, de Trollhatten, de Motala, de Hammerby, e de Alfkarleby.

As estações transformadoras são trinta e cinco.

Os conductores electricos transportarão a corrente com a tensão de 50.000 volts nas linhas de transmissão, e de 15.000 nos fios de contacto.

A velocidade média dos comboios está calculada em 60 kilometros para os expressos, 45 para os ordinarios, e 32 para os de mercadorias.

A rede a electrificar comprehende 2.086 kilometros.

O sincroscopo

Um engenheiro americano inventou um aparelho que denominou sincroscopo que serve para indicar o sincronismo de duas correntes alternadas, determinando o momento preciso em que dois alternadores chegam ao isocronismo.

Compõe-se o aparelho d'um poste inductor pela bobine do qual passa a corrente de um dos alternadores. Anexo a este poste ha um outro aparelho formado por outros dois postes inductores moveis, em angulo recto, por cujas respectivas bobines se faz passar a corrente do outro alternador, variando previamente 90° a face de uma d'estas bobines em relação á outra, por meio de uma bobine de auto-inducção, e outra de capacidade.

Quando as correntes dos dois alternadores são isocronas, os dois marcos moveis permanecem em equilibrio; mas quando o não são, aquelles giram em torno do seu eixo com uma velocidade que representa, em numero de voltas por segundo, a differença das duas correntes.

O sentido do movimento indica qual dos dois alternadores está mais adeantado.

Automobilismo

NOMENCLATURA DO AUTOMOVEL

No numero anterior mostrámos como foi creado o automovel e como no periodo que vae de 1886 a 1897 se desenvolveu e firmou a industria da sua fabricação.

Agora para mostrarmos os progressos realizados de 1897 até a actualidade, vemo-nos forçados a entrar em detalhes que permittam ao leitor pouco versado neste assunto, o acompanhar-nos sem esforço.

D'uma vez por todas avisamos os *puristas* de que encontrarão na nomenclatura das peças d'automovel, barbarismos de fazer arrepiar os cabellos, mas vemo-nos forçados a deixar a alguém mais habilitado para isso do que nós, o encargo de procurar os termos equivalentes em portuguez vernaculo.

Todo o carro automovel a gazolina, e é d'este que mais nos occuparemos por ser aquelle que mais geralmente é empregado, comprehende:

Um *reservatorio* de gazolina.

Um *carburador* que transforma a gazolina em mistura gazosa carburada.

Um *apparelho de inflamação* que produz a explosão no motor.

Um *motor*.

Um *silencioso* que amortece o ruido causado pelos gazes queimados antes de se escaparem para o ar livre.

As *transmissões*, de composição bastante variavel comprehendem, em geral, uma *embrayagem*, *engrenagens de mudança de velocidade*, o *differencial*, e o *commando* das rodas que se faz por meio de *correntes* ou de *cardan*. Mais tarde apresentaremos soluções especiaes sobre os sistemas de transmissão.

A *lubrificação*.

Um *resfriador* de agua que circula em redor dos cilindros do motor.

Direcção com os seus manipullos de commando.

O *chassis*.

Reservatorio

O reservatorio de gazolina é uma caixa em folha de latão, de cobre ou de ferro zincado que serve para nella armazenar a quantidade de gazolina necessaria para o serviço habitual do automovel.

Póde estar collocado num nivel superior ao do carburador e neste caso a gazolina desce até elle, pelo proprio peso e póde estar collocado num nivel inferior, o que obriga o reservatorio a ser completamente fechado e a estabelecer-se nelle uma pressão, ordinariamente de 200 a 300 grs. por centimetro quadrado, em virtude da qual a gazolina é elevada até o carburador.

Esta pressão é primordialmente obtida por uma bomba de mão, sendo mantida durante o funcionamento do motor por uma disposição especial aproveitando os gazes d'escapamento.

O defeito que se tem attribuido aos reservatorios do primeiro tipo de fazerem variar a pressão da gazolina á entrada no carburador com as differenças de inclinação longitudinal ou transversal do automovel, caso que se evita perfeitamente quando se emprega um bom carburador, não soffre comparação com os defeitos do reservatorio sob pressão. A menor fuga na canalização que é sempre relativamente muito extensa por os reservatorios d'este tipo estarem collocados na parte posterior do automovel é uma origem de depressão e portanto de falta de gazolina no carburador. Acresce ainda que a maior parte dos constructores os collocam por baixo do chassis e portanto expostos a pancadas em quaesquer objectos salientes nas

estradas, sobretudo no nosso paiz, cujas estradas, deixam bastante a desejar e onde em quasi todas as passagens de nivel existem batentes de pedra para as cancellas, cujas saliencias acima do solo chega a 30 centimetros, e mais.

Carburador

O carburador é o apparelho que tem por fim reduzir a gazolina a um estado de divisibilidade bastante grande, juntando-a com o ar de fórma a produzir uma mistura gazosa em porporções convenientes para explodir em presença d'uma chamma.

Para formar a mistura detonante em melhores condições é preciso que a gazolina nelle esteja reduzida ao estado de vapor e que a proporção d'essa mistura seja constante e portanto o melhor carburador é aquelle no qual se obtém esses dois resultados com maior perfeição seja qual fôr a velocidade de rotação do motor.

A experiencia tem demonstrado dever ser de 15 grammas d'ar para 1 gramma de gazolina, a proporção da referida mistura.

Apparelhes de inflamação

Produzida assim a mistura detonante passa por aspiração para a camara de explosão do motor, e ahi é inflamada em presença d'uma chamma que deverá ser bastante intensa, d'uma temperatura elevada e produzir-se na occasião mais favoravel para a boa utilização da energia creada pela explosão.

Apparelho de inflamação é o conjuncto de órgãos empregados para a produção da chamma na occasião devida.

Motor

O motor dos automoveis a gazolina é de explosão, isto é: o motor é um apparelho no qual a energia produzida pela explosão d'uma mistura gazosa é transformada em trabalho mecanico.

O motor geralmente feito de ferro fundido ou d'aço póde ser constituido por um ou mais cilindros. Em cada cilindro trabalha um embolo cuja haste transmite movimento de rotação a uma manivella.

Essa manivella está ligada a um eixo em cuja extremidade existe um volante destinado a regularizar o movimento do motor.

Entre o embolo e o fundo do cilindro forma-se uma camara, chamada a camara de explosão, para a qual o gaz é aspirado a fim de ahi ser inflammado.

Silencioso

Os gazes depois de queimados saindo directamente para a atmosphera produziriam pela sua rapida expansão, detonações incommodas.

A fim de as evitar encaminham-se os gazes por um tubo chamado de escapamento onde começam a expandir-se, até o *silencioso*, apparelho destinado a quebrar pouco a pouco a força da expansão dos gazes queimados dando-lhes em seguida passagem para a atmosphera.

Transmissão

A *transmissão* é o conjuncto d'apparelhos destinados a receber do motor o movimento de rotações transmittindo-o ás rodas motoras.

A transmissão compõe-se geralmente de *embrayagem* ligada a uma arvore que commanda as engrenagens da mudança de velocidade.

A *embrayagem* é destinada a ligar ou desligar esta arvore do volante do motor, tendo disposições especiaes para effectuar essas operações d'uma maneira facil.

As *engrenagens de mudança de velocidade* são destinadas a obter, com um mesmo numero de rotações, velocidades diversas para as rodas motoras.

O *differencial* tem por fim transmittir por meio d'um

cardan ou de correntes o movimento ás rodas dando-lhes ao mesmo tempo uma relativa independencia por fórma a permitir velocidades diferentes nessas mesmas rodas como convem quando o carro descreve uma curva.

(Continúa)

NOTICIÁRIO

O local onde estava ultimamente o Casino de Paris, está sendo actualmente apropriado a uma grande *garage* de automoveis que pelas condições em que vae ficar se tornará a primeira de Lisboa.

A empresa proprietária da nova *garage*, Placido & C.^a, tenciona ali estabelecer uma exposição permanente de automoveis, com todo o luxo e commodidade, tendo como annexos uma grande sala de recepção para os clientes e os escritorios.

Tem tambem no seu programma a criação de um serviço de automoveis de aluguer e de praça, com taxímetros.

Os preços de aluguer serão, não exorbitantes como os até hoje pedidos, mas modicos e convidativos, ao alcance das bolsas modestas.

D'esta maneira a empresa Placido & C.^a, ao passo que inicia uma industria que deve deixar-lhe bons interesses, dota Lisboa com um melhoramento importante de que os habitantes largamente se aproveitarão.



Sociedade Portuguesa de Automoveis

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Por escritura publica outorgada em 2 do corrente perante o notario abaixo assignado, foi constituida uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, nos termos e segundo os estatutos, cujo theor é como segue:

Denominação, fins, séde e duração

Artigo 1.º É creada, nos termos da lei e dos presentes estatutos, uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, denominada Sociedade Portuguesa de Automoveis.

Art. 2.º A sociedade tem por fim a construcção, reparação, importação e exportação, venda e aluguer de motores e vehiculos e embarcações para transportes de qualquer natureza; a exploração por conta propria ou alheia de serviços de transportes em commun e organização de empresas destinadas a esse fim; e a exploração de quaesquer industrias ou commercio congêneres, accessorios ou annexos.

Art. 3.º A séde da sociedade é em Lisboa, podendo estabelecer succursaes onde lhe convier.

Art. 4.º A sua duração é por tempo indeterminado.

Capital social

Art. 5.º O capital social é de 270:000\$000 réis divididos em 6.000 acções do valor nominal de 45\$000 réis cada uma e representado pela fórma seguinte:

107:190\$000 réis, valor attribuido aos edificios desmontaveis da fabrica de carroseries e officinas de reparação situadas na Rua da Escola Polytechnica n.º 251 e 261, e bem assim as machinas, ferramentas, motores, bombas e installações e mobiliario existentes no mesmo local e na *garage* da Rua Alexandre Herculano, tudo o que a sociedade por quotas Sociedade Portuguesa de Automoveis Limitada traz para esta sociedade anonyma e nella põe em commun mediante a entrega de 2.382 acções liberadas;

69:975\$000 réis, valor attribuido aos terrenos e edificio da *garage* da Rua Alexandre Herculano, que Manuel Joaquim Alves Diniz traz para esta sociedade e nella põe em commun, mediante a entrega de 1.553 acções liberadas;

92:835\$000 réis em dinheiro, valor de 2.063 acções já subscritas e integralmente pagas.

Art. 6.º O capital social poderá ser aumentado por deliberação da assembleia geral.

§ 1.º As acções serão nominativas ou, depois de liberadas, ao portador e reciprocamente convertiveis.

§ 2.º A sua transmissão far-se-ha pelos modos admittidos em direito.

Obrigações

Art. 7.º A sociedade poderá emittir obrigações.

Acquisição de acções e obrigações

Art. 8.º A sociedade pôde adquirir acções e obrigações proprias.

Administração social

Art. 9.º A administração da sociedade é confiada a um conselho de cinco vogaes, dos quaes dois serão delegados.

§ 1.º Na falta ou impedimento de algum dos vogaes da administração, o conselho nomeará os vogaes precisos para se completar, até que a primeira assembleia geral proveja definitivamente.

§ 2.º O mandato do conselho dura por tres annos, mas é permitida a reeleição.

Art. 10.º A posse do cargo de vogal do conselho de administração depende de deposito feito na caixa da sociedade, de cinquenta acções livres de quaesquer encargos ao portador ou endossadas em branco, para servirem de garantia á responsabilidade da sua gerencia.

Do deposito se lavrará auto, que será assignado pelos presidentes da assembleia geral, do conselho fiscal e do conselho de administração.

Findo o mandato e aprovados os actos da gerencia serão restituidas as acções.

§ unico. Finda a gerencia que motivára a caução, poderá esta ser substituida por valores reaes e equivalentes ao nominal das acções, enquanto estas não puderem ser levantadas.

Art. 11.º Ao conselho de administração serão conferidos os mais amplos poderes para a gerencia social, salva a fiscalização, tambem ampla, do conselho fiscal e as attribuições especiaes, e em geral a soberania da assembleia geral.

§ unico. Ao conselho de administração incumbe resolver amigavel ou judicialmente sobre os direitos e interesses da sociedade, podendo por isso transigir e comprometer-se em arbitros.

Art. 12.º Incumbe ao conselho de administração apresentar no fim de cada anno ao conselho fiscal inventario, contas, relatorio e propostas mencionados e exigidos pelo artigo 189.º do Codigo Commercial.

Art. 13.º Os documentos que importem responsabilidade para a sociedade serão assignados por dois administradores.

Art. 14.º O conselho de administração reunir-se-ha na séde da sociedade pelo menos uma vez por semana, em sessão ordinaria, nos dias que para isso sejam fixados, e extraordinariamente por convocação da presidencia ou a convite de dois administradores ou do conselho fiscal, sempre que tal convocação houver.

Art. 15.º As decisões do conselho de administração são válidas, estando presente a maioria dos seus vogaes em exercício, e são tomadas por unanimidade ou maioria de votos, ficando a constar das actas lançadas no competente livro.

Art. 16.º A retribuição do conselho de administração será de 10 por cento dos lucros liquidos totaes, livre de quaesquer encargos, quando o dividendo para os accionistas fôr pelo menos de 6 por cento. Os administradores delegados terão o ordenado que fôr fixado pelo conselho de administração.

Conselho fiscal

Art. 17.º A fiscalização da administração pertence a um conselho fiscal composto de tres vogaes, cujo mandato é por tres annos sendo permittida a reeleição.

Art. 18.º Para supprir as faltas ou impedimentos dos vogaes do conselho fiscal, o conselho nomeará os vogaes precisos para se completar até que a primeira assembleia geral proveja definitivamente.

Art. 19.º A posse do cargo de vogal do conselho fiscal depende de deposito de dez acções no logar, nas condições e com as formalidades indicadas no artigo 10.º, o qual, bem como o seu paragrafo, são respectivamente applicaveis aos vogaes do conselho fiscal.

Art. 20.º O conselho fiscal reunir-se-ha na séde da sociedade, pelo menos uma vez por mez, em sessão ordinaria, e extraordinariamente quando houver convocação da presidencia ou convite de dois dos seus vogaes ou do conselho de administração, e ás suas decisões é applicavel tudo o que fica disposto no artigo 15.º

Art. 21.º A retribuição do conselho fiscal consiste numa percentagem livre de quaesquer encargos a dividir por todos os seus vogaes, de 2 por cento dos lucros liquidos totaes, quando o dividendo para os accionistas fôr, pelo menos, de 6 por cento.

Assembleia geral

Art. 22.º A assembleia geral, regularmente constituida, representa a universalidade dos accionistas, sendo as suas decisões obrigatorias para todos.

§ 1.º Só podem entrar na constituição da assembleia geral os quarenta maiores accionistas com deposito ou averbamento, pelo menos, sessenta dias antes da reunião, preferindo em egualdade de numero de acções os accionistas com prioridade de deposito e averbamento e ainda em egualdade de condições os que forem accionistas ha mais tempo.

§ 2.º A propriedade indivisa será representada pelo cabeça de casal ou administrador.

§ 3.º Aos adquirentes de acções, por successão ou divisão de propriedade commum, será levado em conta, para o computo dos sessenta dias, o tempo decorrido em favor do auctor da herança ou do representante da propriedade indivisa.

§ 4.º Os vogaes do conselho de administração e fiscal entram, porém, na assembleia geral, mas só votam se forem dos quarenta maiores accionistas.

§ 5.º Qualquer accionista, porém, pôde ser representado por procuração, seja qual for o numero das suas acções.

§ 6.º Não podem discutir nem estar presentes nas assembleias geraes nem os obrigacionistas, nem os accionistas que não entram na constituição das mesmas assembleias.

Art. 23.º A assembleia geral reúne-se ordinariamente uma vez em cada anno social até 30 de abril, e extraordinariamente sempre que o conselho de administração ou fiscal o julgue necessario ou assim seja requerido por um numero de accionistas que representem pelo menos, a vigessima parte do capital social.

§ unico. O anno social é o civil.

Art. 24.º E' amplamente permittida a representação por mandato e cada mandatario pôde representar qualquer numero de mandantes.

§ 1.º O mandatario deve entrar por direito proprio na constituição da assembleia geral.

§ 2.º Os accionistas que se agruparem segundo a lei, poderão ser representados por um d'elles.

§ 3.º As procurações dos accionistas em nome individual, como dos agrupamentos, serão apresentadas até a vespera da assembleia geral.

Art. 25.º Os incapazes, as pessoas moraes, as sociedades, e bem assim as mulheres casadas serão representados pelas pessoas a quem essa representação incumbe.

Art. 26.º As procurações podem ser conferidas até em documento particular ou por carta dirigida á administração.

No caso de duvida sobre a assignatura d'estas procurações, bastará o reconhecimento por parecer unanime pela mesa da assembleia.

As procurações, porém, passadas em paiz estrangeiro, poderão ser legalizadas pelos agentes consulares portuguezes.

Art. 27.º A cada acção corresponde um voto, mas nenhum accionista pôde, por si e por aquelles que representa, ter um numero de votos superior ao limite fixado no n.º 3.º do artigo 183.º do Codigo Commercial.

Art. 28.º As votações serão feitas, ou por levantados e sentados, ou nominalmente, ou por escrutinio secreto.

§ 1.º Nas votações por levantados e sentados prevalecerá a maioria dos votantes; nas outras vencerá só a maioria dos votos collidos.

§ 2.º Terá logar a votação nominal logo que cinco accionistas o exijam.

As eleições e votações, relativas a certa e determinada pessoa, far-se-hão por escrutinio.

Art. 29.º A assembleia geral ordinaria ou extraordinaria considerar-se-ha constituida logo que estejam presentes vinte dos quarenta maiores accionistas, que por suas acções e dos mandantes representem pelo menos 15 por cento do capital social.

§ 1.º Da regra estabelecida neste artigo exceptuam-se as assembleias convocadas para deliberar sobre a reforma dos estatutos, redução ou reintegração do capital, dissolução e fusão e em geral sobre toda e qualquer alteração no pacto social, as quaes só podem constituir-se e resolver válidamente com accionistas cujas acções, suas ou das pessoas que representem, correspondam, pelo menos, a metade do fundo social.

§ 2.º Na segunda assembleia convocada, por não ter podido constituir-se a primeira, tanto no caso da regra d'este artigo, como no da excepção do § 1.º, serão válidas as deliberações, qualquer que seja o numero de accionistas e o quantitativo do capital representado.

Art. 30.º A mesa da assembleia geral compôr-se-ha de um presidente e dois secretarios.

§ 1.º A assembleia elegerá o presidente e secretarios e mais um vice-presidente e dois vice-secretarios, cujas funções, durarão por tres annos.

§ 2.º E' permittida a reeleição para estes cargos.

§ 3.º As faltas ou impedimentos serão supridos conforme o disposto nos §§ 2.º e 3.º do artigo 182.º do Codigo Commercial.

§ 4.º Compete ao presidente além das funções ordinarias do cargo, rubricar as folhas e abrir e assignar os termos de abertura e encerramento dos livros das actas do conselho de administração, conselho fiscal e da assembleia geral, bem como o livro das posses.

Art. 31.º A convocação das assembleias geraes será feita pela presidencia da mesa por meio de annuncios publicados em dois jornaes de Lisboa, com quinze dias de anticipação, pelo menos, e por meio de cartas dirigidas aos accionistas com voto, e cuja residência for conhecida na sede social.

§ 1.º A convocação para segunda assembleia geral, quando a

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1907, de fundos portuguezes

Bolsas	Titulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa..	Inscrições de assentamento.	43.35	42.20	42.90	42.65	43.80	42.70	44.30	43.80	44.91	42.99	44.80	42.60
	" de coupon.....	43	42	42.60	42.40	43.30	42.50	44.20	43.35	43.90	42.20	43.60	42.35
	Obrigações 4 1/2 0/0, 1888.....	20.800	20.300	21.000	20.900	21.000	20.950	22.000	21.000	22.300	22.000	21.500	21.300
	" 4 1/2 0/0, 1890, assent.	53.500	53.500	—	—	—	—	53.500	53.500	53.000	53.000	—	—
	" 4 1/2 0/0, 1890, coup.	53.600	53.500	54.100	53.700	54.000	53.700	52.800	52.000	52.800	52.800	53.500	53.000
	" 4 1/2 0/0, assent....	62.000	60.700	62.800	62.000	62.500	62.200	61.000	60.800	62.000	61.500	62.000	60.800
	" 4 1/2 0/0, coup. int.	61.400	60.500	62.500	61.200	62.300	61.800	62.200	60.500	61.800	60.700	61.800	60.800
	" externo, 1.ª sér....	64.700	64.000	64.300	64.100	65.800	64.000	65.800	63.500	64.300	63.800	63.800	62.800
	" 3 0/0, 1905.....	9.350	9.100	9.400	9.300	9.450	9.350	9.500	9.050	9.200	9.100	9.100	9.100
	" Tabacos coupon.	—	—	—	—	104.100	104.100	91.560	91.560	91.700	91.000	107.000	92.800
	Accções Banco de Portugal..	180.600	180.000	180.200	177.500	179.000	173.500	175.500	174.700	175.000	175.000	176.500	175.100
	" " Commercial..	140.500	136.500	139.000	139.000	136.500	136.000	136.500	136.000	130.000	130.000	133.000	130.000
	" " Nac. Ultram..	96.000	94.700	96.200	93.300	94.500	91.000	94.500	94.000	93.800	93.000	93.500	92.100
	" " Lisboa & Açor.	115.500	115.000	112.900	112.500	112.600	112.600	114.500	113.000	114.750	114.500	117.800	115.000
	" Tabacos coupon....	105.300	104.500	105.300	102.800	104.400	104.000	104.600	103.800	110.000	105.500	107.000	105.000
	" Comp. Phosphoros..	69.000	67.000	69.000	68.500	69.200	66.200	66.600	66.200	68.000	65.500	67.500	67.000
	" " Real.....	82.300	81.900	82.400	80.000	80.600	80.500	100.000	80.500	86.500	85.500	88.500	83.500
	" " Nacional....	12.650	12.500	12.500	12.300	13.000	12.000	13.000	12.600	12.900	12.200	13.300	11.800
	Obrigações prediaes 6 0/0...	93.000	90.500	91.800	91.200	92.000	91.300	92.650	91.800	94.500	92.500	93.800	92.800
	" " 5 0/0....	86.450	86.000	86.350	86.100	87.200	86.100	89.000	87.000	89.150	87.900	88.650	88.200
	" C.ª Beira Alta, 1.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" " Real 3 0/0 1.ª	68.100	67.000	70.400	70.200	66.900	66.900	67.500	67.500	66.500	66.500	66.500	65.500
	" " " 3 0/0 2.ª	59.400	58.500	58.900	58.450	58.800	58.300	58.700	58.300	59.000	58.500	58.600	58.000
	" " Nac. (1.ª sér.)..	72.500	72.500	75.000	74.200	74.300	74.300	73.200	72.600	73.000	72.500	73.000	71.500
	" " Atrav. Africa.	86.500	85.500	85.800	85.000	86.300	85.200	86.300	85.900	85.800	85.500	86.400	85.500
Paris...	3 0/0 portuguez (1.ª série)...	71.80	69.80	70.15	69.60	69.75	67.80	69.10	68	69.30	68.75	69	67.11
	Accções Comp. Real.....	455	448	452	448	454	446	515	430	502	475	480	452.50
	" Madrid Caceres.....	70	64.50	65	61.50	62.50	55	54	51.50	54	49.25	49	44.50
	" Madrid-Zaragoza....	456	433	448	437	445	390	417.50	398	417.50	395	403	380
	" Andaluzes.....	258.50	255	255	239	250	220	232	222	240	210	207	174.50
	Obrig. C.ª Real (1.ª grau)...	389.50	372	377	372.50	374	360	370	364	370	362	362	348
Londres.	" " (2.ª grau)....	326	324	325	322	324.25	310	323	316	320	319	319	312
	" " Beira Alta.....	216	214	213.50	211	291.50	211	216	209.25	213	209.25	330	325.50
	" Madrid-Caceres.....	201	190.50	196.50	190	189.50	175	178	171	182	172.50	172	163
	3 0/0 portuguez.....	70.37	69.75	70.25	69.75	70.25	69.25	69.37	69.75	69.62	69	69.25	67.25
Amsterd.	Obrigações Através d'Africa.	94.37	93.56	93.93	93	93.82	90.50	92	91	91.25	90.81	91.31	90.43

primeira não tiver podido constituir-se, será feita do mesmo modo, e a reunião effectuar-se-ha dentro de trinta dias, mas não antes de quinze, a contar do dia que para a primeira fôr designado.

§ 2.º Os annuncios e cartas indicarão a ordem do dia da assembleia, não podendo válidamente deliberar-se sobre objecto estranho a ella, salvo caso de revogabilidade do mandato, e sem prejuizo do disposto na parte final do § unico do artigo 181.º do Código Commercial.

Art. 32.º Compete á assembleia geral:

1.º Discutir e aprovar ou modificar o balango e relatorio do conselho fiscal;

2.º Eleger e substituir livremente, conforme estes estatutos, o conselho de administração, o conselho fiscal e a mesa da assembleia geral;

3.º Deliberar sobre qualquer outro assunto para que tenha sido convocada;

4.º Julgar as contas da administração;

5.º Resolver sobre qualquer alteração dos estatutos;

§ 6.º E, em geral, exercer a soberania da sociedade, em conformidade com a lei e estes estatutos.

Art. 33.º As actas das sessões da assembleia geral serão assignadas pela mesa e declararão o numero dos accionistas presentes e representados e o numero total dos votos que tiverem, devendo os nomes dos accionistas presentes e representados e o numero total dos votos que tiverem constar da folha da presença, por meio das rubricas respectivas.

Sempre que seja possível serão as actas approvadas na propria sessão.

Fundo de reserva e partilha de lucros

Art. 34.º Dos lucros liquidos annuaes serão abatidos 5 por cento pelo menos, para a formação do fundo de reserva geral e legal, até que este represente, pelo menos, a quinta parte do capital social.

Art. 35.º Dos lucros que ficarem existindo se distribuirá dividendo aos accionistas, e se pagará, tendo logar, a percentagem ao conselho de administração e conselho fiscal.

Liquidação

Art. 36.º Em caso de dissolução, a assembleia geral extraordinaria que fôr convocada regulará o modo de proceder á liquidação e partilha.

Disposições transitorias

Art. 37.º O primeiro conselho de administração, para durar por tres annos, como a lei permite, é composto pelos accionistas:

Marquez de Gouveia, Antonio Maria de Oliveira Bello, Carlos Henrique Bleck, Manuel Joaquim Alves Diniz Junior e Rodrigo Peixoto.

Art. 38.º Os vogaes do conselho fiscal e seus substitutos e a mesa da assembleia geral serão eleitos em uma assembleia geral que o presidente do conselho de administração convocará para se reunir dentro de um mez, a contar da legal e definitiva constituição da sociedade.

A subscrição das accções em dinheiro, conforme o artigo 5.º, foi feita pela forma seguinte:

Manoel Joaquim Alves Diniz.....	20:025\$000
Marquez de Gouveia.....	4:995\$000
Manuel de Castro Guimarães.....	4:995\$000
Conde de Sabrosa.....	4:995\$000
Antonio Maria de Oliveira Bello.....	4:995\$000
Julio Cesar de Vasconcellos Correia.....	2:970\$000
Carlos Rincke.....	2:970\$000
Isidoro José de Freitas.....	2:970\$000
Jorge O'Neill.....	2:970\$000
J. W. H. Bleck.....	2:970\$000
José Antonio dos Santos.....	2:970\$000
Dr. Custodio Cabeça.....	2:970\$000
Fernando de Oliveira Bello.....	2:970\$000
José Victor dos Santos.....	2:970\$000
Manuel Joaquim Alves Diniz Junior.....	2:520\$000
Fernando Munró dos Anjos.....	2:520\$000
Henrique Munró dos Anjos.....	2:520\$000
Dr. Carlos Bello de Moraes.....	2:520\$000
Alberto Dias Guimarães.....	2:520\$000
Rodrigo Peixoto.....	2:520\$000
Charles Henry Bleck.....	2:520\$000
Dr. Augusto de Vasconcellos.....	2:025\$000
Dr. Antonio Caetano Macieira.....	2:025\$000
José Lino Junior.....	1:485\$000
Antonio Garcia.....	1:035\$000
José M. Lopes de Aguiar.....	1:035\$000
Jorge S. Bleck.....	855\$000

Lisboa, 9 de janeiro de 1908. — O Notario, Antonio Tavares de Carvalho.

e titulos de Caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior		Menor	
44.05	42.40	44.90	43.35	44.10	43.80	44.05	43.55	43.60	42	44.15	42	Maior.....	44.91	Novembro.	42
43.40	42.80	44	43	44	43.65	43.70	43.55	43.30	40.45	43.40	41.70	Abril.....	44.20	"	40.45
21.800	21.300	22.000	21.500	22.400	22.000	22.300	22.100	22.300	22.200	21.950	21.550	Setembro..	22.400	Junho.....	20.300
—	—	54.500	54.500	54.000	54.000	—	—	54.000	54.000	—	—	Agosto....	54.500	Maior.....	53.000
53.300	53.300	53.500	53.500	—	—	53.200	52.900	53.000	53.000	53.000	52.700	Fevereiro.	54.100	Abril.....	52.000
62.200	61.300	63.700	62.300	63.500	62.400	62.300	62.000	62.000	61.400	62.000	61.400	Agosto....	63.700	Junho.....	60.700
62.200	61.000	63.000	62.100	62.500	62.300	61.000	61.000	61.300	60.100	61.500	61.000	"	63.000	Novembro.	60.100
63.400	62.200	62.500	62.000	63.800	62.700	63.000	62.000	63.500	62.000	64.200	62.900	Março.....	65.800	Agosto....	62.000
9.300	9.250	9.400	9.250	9.550	9.400	9.600	9.150	9.150	9.100	9.450	9.150	Outubro...	9.600	Abril.....	9.050
92.500	91.500	98.500	98.500	—	—	95.000	94.000	95.600	95.000	98.000	98.000	Junho.....	107.000	Maior.....	91.000
177.500	174.500	117.500	176.500	176.000	176.000	177.000	176.000	177.000	176.000	176.150	176.000	Janeiro...	180.600	Março.....	173.500
132.400	129.000	132.000	131.500	132.500	132.000	132.150	132.000	135.000	133.000	136.000	135.000	"	140.500	Julho.....	129.000
94.500	90.200	96.000	94.500	95.100	94.500	94.800	93.000	92.000	90.000	93.800	90.500	Fevereiro.	96.200	Novembro.	90.000
115.800	114.000	117.650	115.800	117.500	117.000	115.000	113.000	113.000	111.000	111.800	110.000	Junho.....	117.800	Dezembro.	110.000
110.000	105.000	111.000	93.000	97.500	94.000	96.500	95.000	94.500	93.500	94.000	92.800	Agosto....	111.000	"	92.800
67.300	66.500	68.500	67.300	69.200	68.500	69.000	67.500	68.000	67.500	68.500	67.900	Março.....	69.200	Maior.....	65.500
88.000	86.600	87.000	80.000	85.500	84.000	85.000	76.500	80.000	63.000	68.800	67.500	Abril.....	100.000	Novembro.	63.000
12.100	12.200	12.600	12.350	12.400	12.300	12.400	11.900	11.900	10.500	11.900	10.800	Junho.....	13.300	"	10.500
92.150	91.300	92.000	91.300	91.800	91.100	92.000	91.600	92.000	91.600	93.650	91.200	Maior.....	94.500	Janeiro...	90.500
88.700	87.000	88.800	88.400	88.500	88.500	88.650	88.300	89.400	88.200	89.350	88.100	Novembro.	89.400	"	86.000
62.000	58.500	58.400	57.000	57.300	57.000	57.200	57.000	57.000	56.500	58.500	57.400	Julho.....	62.000	Novembro.	56.500
66.000	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	70.000	70.000	Fevereiro.	70.400	Julho.....	60.000
58.400	55.500	55.600	54.000	54.600	54.000	54.000	47.000	52.000	48.900	51.500	49.200	Janeiro...	59.400	Outubro...	47.000
73.000	73.000	76.500	72.800	79.000	78.000	76.000	76.000	75.000	74.800	74.800	70.000	Setembro..	79.000	Dezembro.	70.000
86.300	83.300	85.600	84.500	85.800	85.300	85.800	85.300	89.000	85.000	87.000	86.500	Novembro.	89.000	Julho.....	83.300
68	66.50	67.25	66.15	67	66.25	68.85	63.50	63.75	59.35	65.05	62	Janeiro...	71.80	Novembro.	59.35
480	469	446	430	460	439	437	418	408	400	347	345	Abril.....	515	Dezembro.	345
49	46.50	50	46.50	47	42	46.50	43.50	44	36.50	42	39.50	Janeiro...	70	Novembro.	36.50
405	367	378	349	394	368	392	373	375	359	382	372	"	456	Agosto....	349
199	181	182	163	178	165	175	160	157	152	165	156	"	258.50	Novembro.	182
364	332.50	360	356	360	350	357	347	350	330	358	345	"	389.50	"	330
320	302	303	282	292	282	288	248	271	232	260	245	"	326	"	232
325	315.50	320	293	311.50	305	308	301.50	299.50	272	303	285	Junho.....	330	Abril.....	209.25
166	161.50	163	160.25	117.50	165	174	163	164.75	150	168	152	Janeiro...	201	Novembro.	150
67.37	67	67.75	66.75	67	67	67	64	64.25	59.50	65.25	62	"	70.37	"	59.50
91.50	90.75	92.37	91	91	89.50	89.87	87	87.75	79	88	77.87	"	94.37	Dezembro.	77.87



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Através de Africa—Sorteio de obrigações—Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1908, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 1.015, 1.595, 2.010, 4.706, 4.947, e 6.142, de 450\$000 réis; 9.639, 10.530, 12.988, 13.206, 16.173, 18.275, 19.354, 20.179, 22.217, 22.670, 24.010, 28.828, 32.572, 36.090, 36.274, 36.814, 38.424, 43.649, 45.603, 47.852, 53.714, 54.015, 55.069, 55.787, e 56.279, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os números mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1908: No Porto, sede da companhia, Rua de Bellomonte n.º 49. Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited. Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited. Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & Fils. Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Companhia da Beira Alta—Obrigações do 1.º grau—O coupon n.º 6, relativo ao 2.º semestre de 1907, será pago, a começar de 2 de janeiro á razão, de francos 7,08 cada um, líquido de imposto em França:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª No Porto, no Banco Aliança. Em Paris, no Comptoir National d'Escompte.

O pagamento em Portugal é feito pelo cambio do dia do cheque sobre Paris, e com isenção do imposto de rendimento.

Das 45.000 obrigações do 1.º grau emitidas, 40.372 são isentas do imposto nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905, e das restantes 4.628 obrigações esta companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro Portuguez o imposto de renda, a fim de que os portadores de todas as obrigações d'esta companhia fiquem equalados na isenção do dito imposto.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1908.

Passando em revista os acontecimentos financeiros do anno de 1907, nenhum, sem duvida, se avanta em importancia á crise americana de novembro, que poz em sobresalto, não já sómente o novo, mas também o velho continente.

Produzida pelos excessos de uma especulação desenfreada, pela criação exagerada de títulos, sobrepondo-se uns aos outros, pela desproporção entre o numero e a extensão das novas empresas com a faculdade de immobilização, e pela alta artificial dos preços dos títulos, a crise bolsista dos Estados Unidos era inevitavel. Era a consequencia fatal do desequilibrio entre o arrojo dos compromissos e a limitação dos recursos disponiveis e o volume dos valores de troca, metallicos ou fiduciarios, indispensaveis para a regularização das operações em todos os seus detalhes.

Era ainda a organização defeituosa dos Bancos posta á prova que preparou o desastre que se deu.

Amarrada á situação insustentavel que a si propria se tinha creado, imprudentemente, a America financeira e especulativa, não podia evitar os horrores da crise de credito, da crise de confiança e da crise monetaria por que passou, e que tanto alarmou a Europa, a qual, ainda assim, apenas soffreu os effeitos da repercussão.

A derrocada colossal das cotações da maior parte dos valores nos mercados americanos, deu immediatamente logar a grande numero de fallencias, produzindo uma crise de credito e de confiança acompanhada da inevitavel crise monetaria, consequencia fatal da desorientação e do panico.

O ouro desapareceu, ficando improductivo nas mãos dos particulares, obrigando os poderes publicos a rebuscar e a empregar expedientes, e a chamar em seu auxilio o estrangeiro, requisitando as remessas de ouro amodado para preencher o vacuo produzido pelo medo e preparado pela plethora anterior e desproporcionada dos compromissos.

A especulação em valores mobiliarios tinha tido por corollario uma especulação igualmente exagerada sobre as empresas industriais, de minas, caminhos de ferro, construcções e fabricas de toda a especie, e as mesmas imprudencias conduziram a identicos resultados, de tal sorte que ás outras crises veio juntar-se uma crise industrial, que determinou a redução da producção de numerosas fabricas, a paragem de outras e a consequente despedida — uma legião de operarios.

Esta crise industrial, menos repentina, mas exercendo a sua accção debilitante sobre as forças vivas do paiz, attingindo-as em um grande numero de meios espalhados por todo o territorio dos Estados Unidos e atacando-as nas mais variadas formas da sua laboriosa e productiva actividade, poderia pela sua propria divisão e dispersão durar mais tempo ainda e ser mais difficilmente vencida que a crise financeira, sobretudo porque pôde transpôr os limites iniciais e exercer uma repercussão mais dolorosa e mais persistente sobre a industria e o commercio da Europa.

A outra nota caracteristica mais accentuada do anno de 1907 foi a alta da taxa de desconto nas praças europeias, mas esse facto é ainda uma consequencia da crise americana.

Por mais penosa que tenha sido para as operações financeiras e para as transacções commerciaes, a adopção d'esta medida por parte de quasi todos os bancos d'emissão do continente, foi uma indiscutivel necessidade para salvaguarda de importantissimos interesses e o unico meio de salvação a que era permitido e possivel recorrer para evitar que a tempestade que se desencadeou do outro lado do Atlantico viesse desabar sobre a Europa, semeando por toda a parte desastres e ruinas.

A elevação da taxa de desconto foi geral no mez de novembro em todas as principaes praças da Europa.

A Inglaterra que começou o anno com a taxa de 6 p. c., pôde baixá-la a 5 p. c. em janeiro e diminui-la ainda de um ponto em abril, tendo de a elevar a 4 1/2 p. c. em agosto. Em virtude das exigencias de ouro da America, foi forçada a fixá-la em 7 p. c., depois de quasi simultaneamente a ter elevado de 4 1/2 para 5 1/2 e d'esta taxa para 6.

A Allemanha, submettida já a difficuldades internas de dinheiro, tinha também de soffrer bastante com a crise. Começara o anno com a taxa de 7 p. c. e baixára-a em janeiro a 6 p. c. Em abril o Banco do Imperio conseguira fazer uma nova redução, a 5 1/2 p. c., mantendo esta taxa até 29 d'outubro. A partir d'esta data as elevações succederam-se, em primeiro logar para 6 1/2 e depois para 7 1/2 p. c.

A Russia elevou, em novembro, a sua taxa de desconto de 7 para 7 1/2 p. c.; a Italia, de 5 para 5 1/2 p. c.; a Austria de 5 para 6 p. c.; a Suissa, de 5 para 5 1/2 p. c.; a Belgica, de 5 1/2 para 6 p. c.

A Hollanda, Portugal e a Espanha mantiveram as taxas que na occasião da crise vigoravam nesses paizes e que eram respectivamente de 5, 5 1/2 e 4 1/2 p. c.

Desde o começo do novo anno a situação dos mercados monetarios tem melhorado progressivamente. O dinheiro accumulado momentaneamente para fazer face á liquidação do fim de dezembro está produzindo o seu effeito salutar pelo pagamento dos coupons de janeiro e pela sua reentrada na circulação.

Em Nova-York, apesar dos saques effectuados contra os bancos pelo Estado, o mercado de capitales tornou-se normal e o dinheiro para emprestimos diarios é obtido com facilidade a 4 1/2 p. c. approximadamente.

O balancete do Banco de Inglaterra, publicado posteriormente á diminuição da sua taxa de desconto de 7 para 6 p. c., faz prevér apesar do emprestimo da India, um novo abaixamento da taxa official.

Na Allemanha, embora menos sensivelmente que nos outros mercados, também se tem accentuado a melhora monetaria, e a prova está na diminuição da taxa official do Banco do Imperio para 6 1/2 p. c.

Finalmente, o Banco de França acaba de fixar a taxa de 3 1/2 p. c. em substituição da de 4 p. c., sendo de esperar que dentro em pouco seja restabelecida a taxa habitual de 3 p. c.

A accrescentar ás boas disposições dos mercados, ha ainda o facto da situação politica internacional não inspirar actualmente inquietação alguma, visto que depois das declarações bastante claras dos representantes auctorizados dos Estados Unidos e do Japão, dissiparam-se os receios d'um conflicto no Pacifico.

Como nos annos anteriores inserimos atrás a tabella comparativa das cotações — maxima e minima — dos differentes papeis de credito em cada um dos mezes de 1907, assim como da maior e menor cotação de cada titulo no mesmo anno.

D'essa comparação resulta que os valores que maiores oscillações soffreram durante o anno foram: as obrigações e accções da Companhia dos Tabacos, obrigações da Companhia Real (2.º grau), accções da mesma Companhia nos mercados de Lisboa e Paris, o fundo externo portuguez, accções de Bancos, etc.

A maior parte dos títulos registam, no mez de dezembro, depreciação em relação ás cotações do principio do anno. Os que apresentam maior cotação são os seguintes: obrigações prediaes de 6 e 5 p. c., obrigações da Companhia Real, 1.º grau, obrigações da Companhia Nacional de caminhos de ferro, 1.ª série, obrigações da Companhia da Beira Alta no mercado de Paris, etc.

Durante a quinzena as cotações cambiaes soffreram um ligeiro aggravamento, que foi prontamente compensado, restabelecendo-se

as cotações anteriores em virtude da abundancia de papel que appareceu no mercado e de não haver pagamentos urgentes a effectuar no estrangeiro.

Foram os seguintes os preços que regularam hoje para as libras: compra, 4\$880 réis; venda, 4\$920 réis.

Pelo que respeita ao mercado bolsista esteve bastante frouxo. Da falta de animação resultou o enfraquecimento das cotações de alguns valores, mantendo-se estacionarios os papeis do Estado, com excepção do fundo externo que nos ultimos dias tem sido cotado a 62\$700 e 62\$500, 1.ª e 3.ª séries, respectivamente, tendo estado nos primeiros dias do mez a 63\$000 os titulos de cada uma das mesmas séries.

A cotação do mesmo fundo no mercado de Londres foi hoje de 63,50.

Publicamos a seguir a tabella das ultimas cotações cambiaes em confronto com as do fecho da quinzena anterior:

	EM 15 DE JANEIRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49	48 7/8	49 1/8	49
" 90 d/v	49 9/16	—	49 13/16	—
Paris cheque	584	586	584	584
Berlim "	239	240	237 1/2	238 1/2
Amsterdam cheque	404 1/2	406 1/2	403	405
Madrid cheque	850	860	850	860

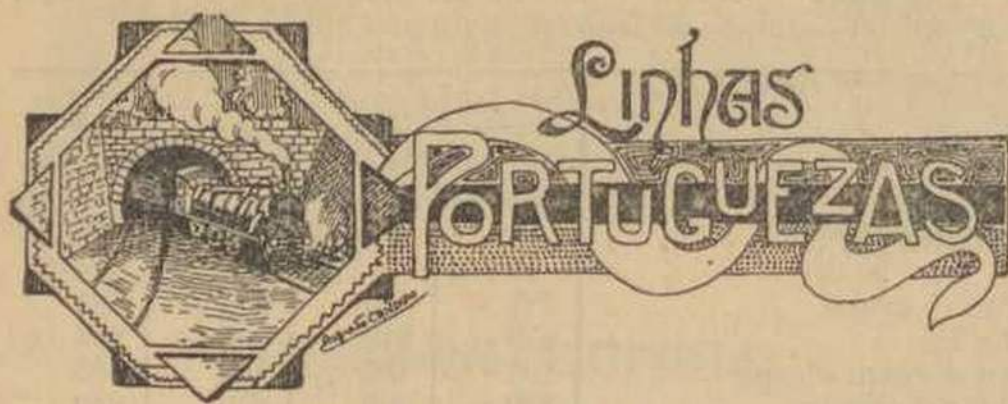
A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO													
	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa: Inscrições de assentamento	42,90	42,95	42,95	—	43,15	43,20	43,20	43,20	43	43,05	43,05	43,05	—	—
" coupon	42,70	42,70	42,90	—	43,05	43,20	43,20	43,01	43,05	—	43	43	—	—
Obrig. 4 % 1888	21,500	21,500	21,550	—	21,500	21,500	21,550	—	21,600	—	21,700	21,900	—	—
" 4 % 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	53,800	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % assentamento	—	62,200	—	—	—	—	62,700	—	62,800	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % coupon interno	—	61,700	—	—	—	—	—	61,700	61,700	61,700	—	—	—	—
" externo, 1.ª série	62,800	63,000	63,000	—	63,000	63,000	62,800	62,800	62,900	62,700	62,700	62,700	—	—
" 3 % 1905	—	9,450	—	—	—	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	—	—	—
" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	177,000	177,000	—	180,000	177,000	177,000	177,000	—	—
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino	92,600	92,800	93,000	—	93,000	93,000	93,000	93,000	—	93,000	—	93,000	—	—
" Banco Lisboa & Açores	111,500	—	—	—	112,000	112,000	112,000	112,000	—	112,000	112,000	112,000	—	—
" Tabacos, coupon	—	92,700	92,800	—	92,800	92,800	92,500	92,500	92,200	92,000	91,800	91,600	—	—
" Companhia dos Phosphoros	68,500	—	69,000	—	68,800	68,800	68,800	—	69,000	68,800	68,800	68,800	—	—
" Companhia Real	68,100	—	68,500	—	—	—	68,600	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	11,250	—	11,300	—	11,300	11,400	11,350	—	—	11,500	11,500	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %	91,300	91,300	91,300	—	91,300	—	91,500	91,450	91,550	91,400	—	91,300	—	—
" 5 %	89,200	87,200	—	—	87,000	87,000	—	88,800	87,000	—	—	87,000	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	58,200	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 % 2.º grau	50,950	51,000	50,900	—	51,200	50,900	50,900	50,800	50,500	50,300	—	—	—	—
" Companhia Nacional 1.ª série	—	75,000	—	—	—	—	75,500	75,500	75,500	—	—	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa	—	84,600	84,600	—	85,000	85,000	—	85,000	—	85,000	—	85,700	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª série	65,15	64,90	64,90	63,40	63,50	63,50	63,40	63,60	63,35	63,15	63,05	—	—	—
Ações Companhia Real	—	354	—	—	348	—	354	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	40	—	40	40,50	40,50	41,50	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	380	376	373	377	374	374	375	380	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	164	160	—	161	—	161	161,50	160	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	—	345	347,50	343	—	342,50	—	342,50	340	342	343	—	—	—
" Companhia Real, 2.º grau	260	260	259,50	263	262	262	259	259,50	260	252	254	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	296	300	300	300	300	300	300	297	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	159,50	158,50	159	161	—	157	157,25	158	—	158	160	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	63,75	63,50	63,50	64	63,75	63,75	63,75	63,50	63,50	63,50	63,75	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	86,50	—	86,06	—	—	87	—	87,93	—	—	86,75	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração		1907			1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
			Kil.	Totaes	Kilomet.	Kil.	Totaes	Kilomet.	1907	1906	1907	1906
	de	a		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Rêde geral.....	10 16 Dez.	1.073	95.642.000	89.135	1.073	100.364.000	93.535	5.550.722.000	5.537.759.000	12.963.000	—
		17 23 " "	"	101.932.000	94.997	"	100.364.000	93.535	5.652.654.000	5.638.123.000	14.531.000	—
		24 31 " "	"	110.319.300	102.813	"	114.702.922	106.899	5.762.973.000	5.752.825.922	10.147.378	—
	Vendas Novas.....	10 16 " 70	"	1.686.000	24.085	70	2.144.000	30.628	89.590.000	97.217.000	—	7.627.000
		17 23 " "	"	2.909.000	41.557	"	2.144.000	30.628	92.499.000	99.304.000	—	6.862.000
		24 31 " "	"	2.306.000	32.942	"	2.451.090	35.015	94.805.000	101.812.090	—	7.007.090
	Coimbra a Louzã.....	10 16 " 29	"	419.000	14.448	29	77.000	2.655	24.670.000	77.000	24.593.000	—
		17 23 " "	"	559.000	19.275	"	538.000	18.551	25.229.000	615.000	24.614.000	—
		24 31 " "	"	634.000	21.862	"	615.740	21.232	25.863.000	1.230.740	24.632.260	—
	Sul e Sueste.....	21 31 " "	605	37.992.320	62.797	586	43.229.835	73.771	1.386.014.262	1.392.834.809	—	6.820.547
Minho e Douro.....	21 31 Dez.	405	46.076.000	113.767	355	46.137.532	129.964	1.611.622.000	1.557.537.217	54.084.783	—	
Beira Alta	19 25 Nov.	253	8.642.348	34.159	253	8.490.958	33.561	430.547.623	413.871.361	16.676.262	—	
	26 2 Dez.	"	12.623.757	49.896	"	12.702.462	50.207	443.171.380	426.573.823	16.597.557	—	
	3 9 " "	"	6.845.570	27.057	"	7.834.396	30.965	450.016.850	434.408.249	15.608.631	—	
Companhia Nacional	26 2 " "	185	3.155.179	17.055	105	2.855.987	27.199	155.755.216	102.525.779	53.229.437	—	
	3 9 " "	"	2.298.264	12.423	"	2.180.596	20.767	158.053.480	104.706.375	53.347.105	—	
	10 16 " "	"	2.397.559	12.959	"	2.316.593	22.062	160.451.039	107.022.968	53.428.071	—	
Guimarães.....	— — —	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—	
Porto á Povoá e Famalicão.....	— — —	64	—	—	64	—	—	—	—	—	—	
Norte de Espanha.....	11 20 Dez.	3.681	Pst. 3.366.760	Pst. 915	3.681	Pst. 3.506.836	Pst. 952	Pt. 121.670.781	Pt. 118.172.987	Pt. 3.497.794	Pst. —	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	11 20 Dez.	3.650	3.622.020	992	3.650	2.276.588	623	107.184.123	104.817.897	2.366.226	—	
Andaluzes	10 16 Dez.	1.083	464.044	428	1.083	418.372	388	18.640.405	19.451.360	—	810.955	
	17 20 " "	"	460.897	426	"	450.576	416	19.101.303	19.901.936	—	800.633	
	21 31 Dez.	777	245.016	315	777	246.537	317	8.498.655	8.577.537	—	78.882	
Madrid-Caceres-Portugal e Oeste.....	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zafra a Huelva	17 23 Dez.	180	55.591	308	180	75.513	419	3.537.509	3.317.076	220.423	—	
	24 31 " "	"	76.476	424	"	82.982	461	3.613.986	3.400.070	213.916	—	



Companhia Real. — Estão já sendo applicadas nas carruagens de 1.^a classe nas linhas do Norte, Beira Baixa e Badajoz os thermo-siphões para aquecimento.

Dentro em breve este sistema será generalizado a todas as carruagens de 1.^a classe e mixtas das grandes linhas da Companhia.

Procedeu-se a experiencias, que deram bom resultado para a utilização dos vagon de mercadorias para os transportes de tropas em caso de mobilização.

Brevemente se procederá a novas experiencias.

Esta Companhia vae adoptar, para o transporte de azeites, uns vagon tanques. Para o calculo do peso do carregamento adoptar-se-ha a base de 0,915 por litro.

A Companhia Real deu nova organização ao seu serviço de movimento dividindo para esse effeito a sua rede em tres grandes divisões cada uma d'ellas dirigida por um inspector.

Para o effeito de vigilancia e informações, é a rede dividida em onze secções, cada uma d'ellas a cargo de um inspector ou sub-inspector.

A fiscalização superior fica a cargo do inspector principal do serviço central.

São extinctas as actuaes inspecções principaes, e inspecção do pessoal de trens.

O novo serviço já entrou em vigor

Inharrime. — Está já em Inhambane parte do pessoal que vae fazer o levantamento da projectada linha de Inharrime a Inhambane.

Companhia Através d'Africa

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

(Continuação do n.º 481)

Exemplifiquemos comesinhamente:

A tarifa geral para o café é actualmente de 103 réis; calculando um preço médio de venda de 25500 réis por 15 kilos, a taxa de transporte segundo a tarifa reduzida é de 80 réis por tonel. e kil. Tem, portanto, uma redução de 24 %. Vindo o café na sua quasi totalidade da Canhoca, (kil. 287) corresponde aquella redução a 75175 por tonelada naquella percurso, ou 108 réis por 15 kilos. Estes 108 réis representam 4,3 % sobre o preço do café. Vê-se portanto, que a importancia da redução, sendo grande em percentagem (24 %), é pequenissima em importancia (108 réis por 15 kilos), não podendo ninguem suppôr que aquella diminuta differença de 4,3 % em 25500 réis possa fazer desenvolver a exportação do genero, o que aliás está confirmado no resumo que apresentamos.

Ainda se as nossas tarifas fossem identicas ás do Congo, que, em média, correspondem ao quadruplo das nossas, a differença seria importante, porque abatendo-se então os mesmos 24 % correspondiam elles em importancia a 424 réis em 15 kilos ou 17 % sobre o preço de 25500 réis.

E' por este motivo que a Companhia do Caminho de ferro do Congo, com um movimento geral de passageiros e mercadorias a regular pelo nosso, pois foi em 1906, ultimo relatório publicado, de 22.331 dos primeiros e de 28.831 toneladas dos segundos, quando no nosso foi de 35.230 e 23.363 respectivamente, apresenta no seu ultimo balanço de 1906 um lucro liquido de francos 5.674.445,60, ou ao par 1.021.400\$110 réis, enquanto que a nossa Companhia se vê em difficuldades para poder satisfazer pontualmente os seus compromissos.

D'aqui se conclue, que os processos seguidos até agora não satisfazem, pelos seus mesquinhos resultados, as justas ambições do commercio de Loanda, servindo apenas para augmentar as difficuldades da Companhia.

Mas em que circumstancias se encontrava o commercio de Loanda, antes da construcção da nossa linha, relativamente a transportes, para que, com razão, ache as nossas tarifas elevadas e o serviço deficiente?

Tem, porventura, procurado desenvolver racionalmente as suas relações com o interior, de forma que esse desenvolvimento, augmentando notavelmente o trafego da nossa linha, justifique e anime o abaixamento das tarifas sem assoberbar a Companhia com maiores difficuldades?

Vejamos.

A situação da provincia, antes da construcção da nossa linha, era intoleravel e afflictiva, pela falta absoluta de providencias do poder central: e quem sobretudo mais soffria com isso era o commercio, pela enorme difficuldade nos transportes, o que tornava a permuta com o interior absolutamente incerta, dispendiosa e quasi irrealizavel.

Quando se fizeram os estudos da nossa linha, apurou-se (veja-se o nosso relatório de 1895-96) que o transporte ás costas dos negros custava entre 1\$100 e 1\$400 réis por tonelada e kilometro.

A esta despesa excessiva juntava-se ainda a demora extraordinaria e a incerteza de bom exito, devida aos mil incidentes a que aquelle genero de transportes estava exposto, chegando muitas vezes a mercadoria deteriorada e desfalcada em uma grande parte e algumas não chegando, por se ter extraviado ou por ter sido roubada no percurso.

A confirmação, do que deixamos dito, encontramos-la em parte em uma representação que a Associação Commercial de Loanda dirigiu aos poderes publicos, não antes da construcção, mas em 27 de abril de 1895, quando já se tinham evidenciado bem claramente os grandes beneficios produzidos pelo caminho de ferro.

D'essa representação extractamos a parte que se refere ao assunto e que é a seguinte:

«A provincia de Angola deve a vida que lhe resta ainda ao caminho de ferro de Ambaca. Sem elle, não teria resistido á concorrência enorme das visinhos do norte e sul que podem offerecer os artigos principaes do consumo do gentio por metade do preço porque nós podemos permutá-los e alguns até por menos. Ora sem o caminho de ferro, que tem valorizado terrenos e producos, e sobretudo que conduz ao caes os produzidos ou permutados a pequena distancia do seu percurso, em dias, o que antigamente levava mezes e até annos; attraíndo tambem emigrantes, tornando assim mais numerosa a população, que tem realmente crescido, o que representa um augmento de riqueza, como elementos de produção e consumo simultaneos.

«E' pois opinião d'esta direcção que se o movimento commercial da provincia não tem decrescido nestes ultimos annos, deve-se esse benefico resultado, exclusivamente, ao caminho de ferro, que tem desenvolvido e animado a vida local, etc., etc.»

Esta transcrição respondia já de per si ás perguntas que formulamos; mas nós queremos apresentar dados comprovativos d'isso, para que fique definitivamente e por uma vez estabelecido o fundamento das reclamações para o abaixamento das tarifas, que não servindo para fomentar e desenvolver o commercio local nem o trafego da linha, como se tem provado, tem apenas como resultado favorecer os interesses particulares de um ou outro negociante, com manifesto e real prejuizo da Companhia e do Estado.

Encontrava-se, portanto, a provincia de Angola nas condições que atrás apontamos, quando se pôz a concurso a construcção do caminho de ferro, que, se não fosse o arrojo da iniciativa particular, muito tarde ou nunca se construiria, sendo hoje a provincia de Angola, se ainda nos pertencesse, uma colonia morta.

Foram apresentadas as condições do concurso, que não admitiam modificações, nas quaes o governo, em vez de estabelecer umas tarifas que, ficando muitissimo áquem do que o commercio até então pagava, trouxessem um menor encargo para o Estado e dessem logar a um justo interesse para o capital da Companhia, entendeu dever desde logo passar ao extremo opposto. Estabeleceu-se então, como maximo para a 1.^a classe o preço de 60 réis por tonelada e kilometro.

Assim, o commercio, que então pagaria no minimo, por uma tonelada de mercadorias de Ambaca a Loanda, 364 kil. a 1\$100 réis — 400\$400 réis — ficava a pagar, no maximo, 364 kil. a 60 réis 21\$840 réis pelo mesmo percurso, em que gastaria dois ou tres dias apenas, tomando a Companhia a responsabilidade da mercadoria que tinha de entregar incolume em Loanda.

Não teria sido muito mais conveniente e muito mais pratico o que fez o caminho de ferro do Congo belga, estabelecendo tarifas elevadas com a condição de as ir reduzindo progressivamente á medida que o rendimento fosse augmentando e se fosse consolidando?

A primitiva tarifa do Congo belga equivalia a 450 réis por tonelada e kilometro, o que dava para o percurso total (400 kil.) réis 180\$000 — sejam 1.000 francos.

Esta tarifa daria na nossa linha 364 kil. a 450 réis 163\$800 por cada tonelada no percurso total.

Recapitulando: uma tonelada de mercadorias nos 364 kil. da nossa linha pagaria: pelo antigo meio de transporte, a condução pelo preto 400\$400 réis, com as tarifas do Congo 163\$800 réis e com as nossas tarifas 21\$840 réis.

Vê-se portanto, que, applicando-se tarifas identicas ás do Congo,

O commercio já lucraria immenso em relação ao que pagava. Apesar d'isso, porém, o commercio de Angola, que ha vinte annos estava nas condições que apontamos, tem-se por vezes mostrado descontente com as nossas tarifas, pedindo a sua redução e, o que é mais, obtendo-a em algumas, nomeadamente na do café, o que tem dado á Companhia, como vereis das contas, um prejuizo de 123:346\$630 réis desde julho de 1901.

E' um tanto inexplicavel esta attitudo do commercio de Loanda, que em poucos annos passou d'um regimen de transportes cheio de difficuldades e perigos e sobretudo carissimo, para um regimen de segurança, rapidez e barateza.

Nunca soubemos bem em que se fundam as exigencias do commercio de Loanda, que parece ter comprehendido que o caminho de ferro se construiu com o unico fim de o servir quasi gratuitamente, e sem outra preocupação mais, do que attender simplesmente ás suas commodidades e aos seus interesses.

Nós supponmos, em face das suas reclamações e da forma porque são feitas, que elle nunca reflectiu que, se um dos resultados do caminho de ferro é o beneficio da provincia e principalmente do seu commercio, não foi exclusivamente com esse fim que se empregaram enormes capitães particulares e que se venceram enormes difficuldades de toda a ordem. Estas empresas organizam-se em toda a parte do mundo com o fim de arranjar uma boa remuneração para os capitães que nellas se empregam. Ainda está para dar-se o primeiro exemplo de ellas se organizarem sem a certeza de lucro, o que não pôde ser levado a mal a ninguém, visto que é da natureza das cousas procurar remuneração para os capitães que cada um possui.

O proprio Estado, construindo um caminho de ferro ou estabelecendo um melhoramento de utilidade publica, não o faz sem a certeza de que o rendimento d'esse melhoramento compensa directo ou indirectamente, pelo pagamento immediato como nos caminhos de ferro, ou por meio do imposto como nas estradas, etc., os capitães que emprega. E' evidente que o Estado não procura, como as empresas particulares, um lucro directo. Contenta-se, ou deve contentar-se, em vista da utilidade publica que o melhoramento representa, com o reembolso do capital; mas, em regra, faz as cousas de forma que reembolsa capital e juros, quando não é mais.

Nestas condições, o commercio deve lembrar-se de que, se tem direito a angariar uma remuneração para o seu capital e para o seu trabalho, não é justo negar a uma empresa commercial como a nossa o direito a analoga remuneração.

A tudo estão determinados uma esphera d'acção e um resultado, dependentes quasi sempre em uns do concurso dos outros. Portanto, se o commercio não dispensa o concurso do caminho de ferro, este, por seu turno, não dispensa o concurso do commercio; e, pela propria organização d'um e d'outro, se deve chegar á conclusão de que os interesses d'um não podem nem devem ser sacrificados aos interesses do outro.

O commercio pôde exigir redução nos impostos, redução nos direitos alfandegarios, redução mesmo nas tarifas dos caminhos de ferro do Estado, porque essa redução prejudica o paiz e o paiz somos nós todos, incluindo o commercio. O que elle não pôde exigir são reduções que affectem os interesses de terceiros, sendo esses terceiros particulares.

Nós sabemos que objectam que o Estado subvenciona a empresa. Mas essa objecção não tem fundamento.

O Estado não dá á empresa um subsidio certo. *Completa* uma certa importancia, *se o rendimento não attingir essa importancia*. Mas esse complemento não garante lucro algum ao accionista da empresa. Garante ao obrigacionista, que não tem nada com a empresa, nem quer saber se ella ganha ou perde, o juro do capital que emprestou, *se o rendimento não chegar para isso*, e garante as despesas de exploração, calculadas em uma cifra certa por anno e por kilometro, *tambem se o rendimento não chegar para isso*. A empresa, ou por outra, o accionista só lucra, quando o rendimento fór superior á despesa.

Mas o Estado faz presente á empresa d'essa importancia com que completa o juro das obrigações e as despesas de exploração? De forma alguma.

Para compensar o que paga, o Estado tira á Companhia o direito de estabelecer as tarifas que mais lhe convenha, não podendo estas ser superiores ao limite estipulado no contrato (art. 32.º). Esta restricção é toda a favor do commercio, resultando d'aquí rigorosamente, que quem recebe a subvenção, supposto que indirectamente, é elle.

Este beneficio ao commercio, que á primeira vista parece ser feito pelo Estado, é afinal feito pela Companhia, porque, para se compensar do que paga, o Estado recebe da empresa metade do rendimento liquido, logo que exceda 8 % por tanto tempo quanto baste para o reembolso das quantias pagas de subvenção, addicionadas com o juro de 4 %. (Contrato de concessão, art. 24.º). Além d'isto, findo o prazo da concessão, o caminho de ferro, construido e pago pela Companhia, com todas as suas dependencias, passa para a posse do Estado, *sem que este pague á empresa indemnização alguma*. (Contrato de concessão, art. 29.º).

Era preciso, portanto, para que a vida da empresa fosse regular, que, no fim do prazo da concessão, o caminho de ferro tivesse dado o lucro preciso para, com a parte pertencente á Companhia,

dar-se um juro razoavel ao capital e ter-se feito o completo reembolso do mesmo.

Vamos approximadamente na quarta parte do tempo por que a concessão foi dada, sem que até agora o accionista tenha recebido um só real, quer por dividendo, quer por reembolso do capital. D'onde resulta nitidamente, que tem sido *unicamente* o commercio de Loanda quem tem lucrado extraordinariamente com o estabelecimento do caminho de ferro.

O Estado nada lucra porque continua a pagar uma subvenção (complemento de rendimento) bastante elevada. A Companhia nada lucraria, mesmo com as tarifas levadas ao triplo, porque, mesmo nesse caso, ainda não era attingido o quantum da subvenção; e só poderia tirar algum resultado se conseguisse baixar as despesas de exploração, o que não é possivel, attendendo ás onerosissimas condições do contrato de concessão.

(Continúa.)



Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Paragem de comboio

Desde hontem o comboio n.º 16 tem a paragem de meio minuto na estação de Pinhal Novo, para deixar e receber passageiros, e d'onde parte ás 10 horas e 32 minutos da manhã.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Lisboa-Mercado (Mercado Geral de Gados)

Desde 1 de janeiro de 1908 foi ampliado o serviço do apeadeiro de Lisboa-Mercado á expedição e recepção de remessas de gado (azimino, bovino, caprino, cavallar, mular, ovelhum e suino) em detalhe, aceitando-se qualquer numero de cabecas, e sendo os animaes assim transportados taxados nessa conformidade pelas tarifas applicaveis em vigor e em harmonia com as regras seguintes:

Expedição de Lisboa-Mercado.—As remessas destinadas ao ramal de Cascaes e ás estações de Bemfica até Amieira, taxam-se como se procedessem de Lisboa-Caes dos Soldados.

As remessas para as estações da linha de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, ramaes de Caceres e Coimbra, Verride e Figueira da Foz e linhas combinadas, taxam-se como se procedessem de Alcantara-Terra.

Expedição para Lisboa-Mercado.—As remessas procedentes do ramal de Cascaes e das estações de Amieira até Bemfica taxam-se como se fossem destinadas a Lisboa-Caes dos Soldados.

As remessas procedentes das estações das linhas de Leste, Norte, Vendas Novas, Louzã, ramaes de Caceres e Coimbra, Verride e Figueira da Foz e linhas combinadas taxam-se como se fossem destinadas a Lisboa-Caes dos Soldados e mais o que corresponda por 9 kilometros pela Tarifa Geral.

Ficam em vigor as disposições do Aviso ao Publico B. 1565 de 17 de junho proximo passado em tudo que não fôr contrario ás disposições do presente.

Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães

Linha de Guimarães a Fafe

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



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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

Dia 20 de fevereiro de 1908, ás 12 horas.

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

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

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

Reforço do deposito 5 p. c. da importancia total da adjudicação.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 1.000 taboas de pinho

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

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

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

Venda dos terrenos sobrantes do antigo caminho de ferro americano de Marinha Grande a Pedreannes

Dia 3 de fevereiro de 1908.

Local d'abertura das propostas: Na Repartição Central do Serviço de Via e Obras na estação de Lisboa, Santa Apolonia, e no escritorio da 10.ª secção de Via e Obras na estação de S. Martinho.

N. B.—Esta Companhia reserva-se o direito de apreciar as propostas que receber e de regeitar as que lhe não convenham.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-memoire du voyageur

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

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaçados, almocor e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Bomão 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., Serailim Pereira.

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 14000 reis por dia a 14500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todt, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 14200 a 24500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1908

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
C. Sodré Algés C. Sodré				Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.				Lisboa Villa Viçosa Lisboa				Regoa Barea d'Alva Regoa			
9 15 9 29 9 40 9 55				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			
9 28 9 42 10 10 10 25				9 51 10 35 11 51 12 35				8 10 9 33 4 10 6 25				5 20 11 55 11 35 6 30				3 22 8 37 2 25 8 49			
4 4 4 14 4 29 4 44				10 51 11 34 2 20 3 3				9 30 9 33 — —				8 3 55 5 20 1				7 47 4 12 10 20 6 47			
5 40 5 54 6 20 6 35				1 20 2 4 3 25 4 9				4 10 9 23 5 50 11 6				5 20 2 55 8 30 6 30				5 30 9 22 5 5 8 55			
11 25 11 39 12 12 15				3 25 4 8 4 41 5 24				Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.				Lisboa Villa Real Lisboa				Regoa Pedras Salgadas Regao			
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e i.				4 41 5 24 5 34 6 18				7 10 2 26 3 55 7 3				5 50 1 4 30 10 20				5 30 9 22 5 5 8 55			
C. Sodré P. Arcos C. Sodré				Lisboa-R. Povoá Lisboa-R.				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Lisboa Portimão Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.			
5 30 6 5 5 20 5 50				11 51 12 49 7 36 8 34				Caldas Figueira Caldas				5 50 9 44 7 50 10 20				St. Comba Vizeu St. Comba			
7 7 7 28 7 25 7 55				11 11 11 58 1 7 2 5				2 1 6 16 7 40 1 5				8 9 44 6 40 6 30				g 6 50 9 5 11 45 1 57			
7 40 8 15 8 16 8 42				Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Aifarellos Figueira Aifarellos				Portimão Tunes Portimão				h 11 15 1 30 7 40 9 53			
10 10 10 38 8 49 9 15				4 28 5 37 c 5 29 k 6 35				3 50 5 1 10 40 11 12				10 30 11 40 9 30 10 37				m 11 5 1 19 — —			
11 30 11 58 10 50 11 16				k 4 35 c 5 37 5 29 6 30				11 38 12 12 8 8 33				6 25 12 10 2 7 32				PART. CHEG. PART. CHEG.			
1 1 1 28 12 10 12 36				k 6 5 7 26 8 9 28				6 52 7 40 2 45 3 22				Faro Olhão Faro				Foz-Tua Bragança Foz-Tua			
2 30 2 58 1 40 2 6				12 30 1 53 — —				8 50 9 27 — —				11 30 11 50 12 12 20				f 9 4 48 6 40 12 26			
4 52 5 20 3 10 3 36				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Amieira Figueira Amieira				2 30 2 50 3 3 3 20				1 50 8 h 10 15 5 53			
5 24 5 56 5 31 5 57				6 50 8 26 c 7 14 k 9 8				6 24 6 45 3 55 4 16				Faro Villa Real Faro				PART. CHEG. PART. CHEG.			
7 7 7 28 7 40 8 6				— — 7 14 9 22				2 5 2 26 1 25 1 46				4 33 7 6 8 10 30				Trofa Guimarães Trofa			
8 30 8 58 9 10 9 36				Setil Vendas Novas Setil				5 55 6 16 4 44 5 5				— — — —				c 7 35 9 16 c 2 45 4 30			
10 10 10 28 10 40 11 6				4 55 8 22 4 15 7 5				8 20 8 41 5 30 5 51				— — — —				c 5 3 6 20 7 8 39			
12 30 1 5 — —				8 39 10 31 12 3				8 20 8 41 5 30 5 51				— — — —				Trofa Fafe Trofa			
Mais os de Cascaes, excepto os a				3 50 7 5 8 10 9 58				— — — —				— — — —				9 23 12 19 4 15 7 2			
C. Sodré Cascaes C. Sodré				Santarem Setil				Figueira Pampilhosa Figueira				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
6 15 7 15 6 7				6 23 6 51 — —				7 50 9 25 5 15 7 10				Porto Famalicão Porto				Trofa Guimarães Trofa			
8 10 9 3 i 8 8 46				Entroncam. Lisboa-R.				2 15 4 9 55 11 40				2 20 3 47 4 58 6 26				c 7 35 9 16 c 2 45 4 30			
9 10 9 46 a 8 56 9 32				10 12 56 — —				7 5 8 55 4 25 6				1 5 50 j 6 59 j 4 3 i 5 22				c 5 3 6 20 7 8 39			
9 45 10 38 a 9 10 10 5				Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				Pampilh. Mangualde Pampilh.				Porto Braga Porto				Trofa Fafe Trofa			
10 40 11 16 a 9 56 10 32				8 35 7 46 6 35 5 7				9 20 12 45 6 15 9 20				4 45 7 26 6 2 8 31				9 23 12 19 4 15 7 2			
10 45 11 52 10 50 11 54				a 9 45 3 19 a 8 49 2 40				Pampilh. V. Formoso Pampilh.				8 3 10 34 8 1 9 47				1 1 4 19 8 55 11 46			
12 15 1 22 a 11 26 12 2				a 1 50 12 22 2 45 11 58				5 10 1 45 9 25 3 40				9 33 12 9 11 12 45				b 7 8 9 51 2 55 5 44			
a 1 40 2 16 12 15 1 19				a 5 30 11 16 a 5 10 50				9 50 4 a 1 50 6 45				12 10 1 56 11 j 31				c 7 24 10 23 — —			
1 45 2 52 1 50 2 54				9 30 7 47 a 8 44 6 25				a 1 35 7 2 4 15 11 50				4 10 6 6 4 47 7 10				PART. CHEG. PART. CHEG.			
a 3 10 3 46 a 2 26 3 2				Figueira Porto Figueira				PART. CHEG. PART. CHEG.				Nine Braga Nine				Porto Modivas Porto			
3 15 4 15 3 15 4 19				7 25 1 51 9 47 3 44				Lisboa Barreiro Lisboa				8 33 9 2 9 20 9 47				j 4 15 4 58 c 5 20 6 8			
4 40 5 16 a 3 56 4 32				Aveiro Porto Aveiro				5 50 6 25 5 55 6 30				11 38 12 9 12 50 1 19				Porto Povoá-Varzim Porto			
i 4 47 5 37 i 4 28 5 15				3 54 6 32 9 47 12 15				8 8 8 35 8 8 35				Porto Vianna Porto				8 35 10 2 4 30 5 50			
i 5 20 6 10 a 5 26 6 2				11 1 1 51 5 34 8 17				9 15 9 50 9 15 9 50				c 4 45 8 36 c 7 8 9 47				10 15 11 25 6 25 8 5			
a 6 10 6 46 6 15 7 19				Ovar Porto Ovar				10 50 11 25 11 5 11 40				c 4 10 6 40 6 20 10 27				p 12 15 1 44 12 1 7			
6 15 7 22 a 6 56 7 32				7 20 9 1 5 20 6 58				12 55 1 30 12 25 1				Porto Valença Porto				5 6 31 p 2 40 4 13			
a 7 40 8 16 i 7 5 7 52				10 10 11 54 6 59 8 38				2 50 3 25 2 50 3 25				8 3 12 57 2 52 8 31				7 8 15 4 40 6 13			
7 45 8 52 8 9 4				5 35 7 17 3 40 5 16				4 20 4 55 4 3 4 38				a 12 10 3 32 a 9 20 12 45				Porto Famalicão Porto			
9 15 10 22 9 20 10 24				Espinho Porto Espinho				5 20 5 55 7 30 8 5				5 40 11 34 2 7 10				6 10 9 9 7 10 11 12			
a 10 40 11 16 a 9 56 10 32				7 7 50 8 10 9 7				c 8 30 9 10 9 42 10 20				Vianna Valença Vianna				3 15 6 25 6 40 10 14			
10 45 11 52 10 50 11 54				9 35 10 37 12 58 1 54				c 12 30 1 5 — —				7 15 9 14 4 55 6 55				Povoá Famalicão Povoá			
12 25 1 15 a 11 26 12 2				4 5 5 12 7 47 8 45				Lisboa Setúbal Lisboa				2 36 5 20 8 10 15				4 40 6 r 3 4 22			
Mais os de Cintra, excepto os a.				9 5 10 7 12 12 59				8 9 33 4 44 6 30				6 46 8 45 4 4 6 4				a Directos ou rápidos.			
Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.				Coimbra Louzã Coimbra				10 50 12 36 8 5 9 50				Porto Penafiel Porto				b Domingos e dias santificados.			
9 10 9 41 11 3 11 33				5 6 29 7 15 8 43				2 50 4 26 10 15 11 40				4 39 6 11 5 15 6 59				c Dias úteis.			
11 10 11 41 1 16 1 46				4 5 19 5 40 6 53				4 20 5 58 3 4 38				9 25 11 10 7 10 8 56				e 1.º dia seguinte aos santificados.			
1 10 1 41 3 17 3 47				Coimbra Figueira Coimbra				5 20 7 8 6 25 8 5				Porto Marco Porto				f Terças, quintas e sábados.			
2 10 2 40 4 30 5				6 47 8 20 6 7 45				Pin. Novo Setúbal Pin. Novo				9 33 12 4 1 8 3 38				g Terças feiras.			
4 48 5 19 6 7 6 38				3 50 5 28 7 25 9 20				5 30 5 55 6 6 21				Porto Regoa Porto				h Segundas, quartas e sextas.			
Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.				Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.				Lisboa Evora				Porto Tua Porto				i Directo a ou de Paço d'Arcos.			
6 35 7 39 5 2 6 1				10 25 7 25 8 25 2 40				5 50 10 40 — —				5 11 7 4 10 8 49				j Sábados.			
8 9 5 6 44 7 43				8 10 7 20 6 25 5 7				C. Branca Evora C. Branca				6 3 3 22 7 55 a 5 24 10 2				k Lisbon-Caes dos Soldados.			
10 10 11 13 7 50 8 47				— — 10 55 12 38				6 49 7 24 7 50 8 35				Porto Barea d'Alva Porto				l Porto-Campanhã			
10 42 11 22 8 44 9 42				Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.				Lisboa Arraiolos Lisboa				7 47 3 14 s 8 a 12 57				m Excepto segundas feiras.			
12 10 1 14 9 36 10 37				a 7 25 a 12 50 7 20 2 40				8 1 1 48 7 30 1				q 12 a 4 55 11 20 6 47				n Segundas, quartas e sábados.			
3 15 4 21 11 41 12 42				— — 6 5 6 25				5 20 10 45 4 45 10 20				Marco Tua Marco				o — e sextas.			
5 12 6 8 1 37 2 30				— — 6 35 6 25				— — — —				2 34 9 11 4 50 12 4				p Dias 3, 12, 20 e 27.			
6 26 7 29 a 3 45 4 22				— — — —				— — — —				— — — —				q Terças e sextas feiras.			
8 17 9 20 4 41 5 41				— — — —				— — — —				— — — —				r Quartas feiras.			
9 10 10 13 7 7 8 9				— — — —				— — — —				— — — —				s Qu r tas e sábados.			
10 19 11 25 8 8 59				— — — —				— — — —				— — — —				— — — —			
11 10 12 13 9 32 10 31				— — — —				— — — —				— — — —				— — — —			
12 23 1 26 11 4 12				— — — —				— — — —				— — — —				— — — —			



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Modificação á tarifa especial n.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 27 de dezembro de 1907)

DESDE 5 DE JANEIRO DE 1908

A alinea **B)** dos preços d'esta tarifa é modificada como segue:

B) — Maximo cobravel por tonelada, ou por remessa inferior a uma tonelada, das mercadorias classificadas na 2.ª serie e expedidas das estações além de S. Marcos para as estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal e reciprocamente:

Até 340 kilometros	2.600 réis
Além de 340 kilometros	3.000 »

Lisboa, 24 de dezembro de 1907.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp.º n.º 1.402

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

GRANDE VELOCIDADE

AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 6

Applicavel desde 15 de Janeiro de 1908

Bilhetes de ida e volta permanentes

DA

Paragem de BRENHA (kilometro 8,475) para Figueira da Foz, ou vice-versa

VALIDOS POR 2 DIAS

Preços com imposto do sello incluido :

2.^a classe Reis 220

3.^a " " 150

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial n.º 6, grande velociddde, de 15 de Fevereiro de 1899.

Lisboa, 10 de Janeiro de 1908.

O Administrador Delegado da Companhia

Luiz Ferreira da Silva Vianna.