

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

3.º DO 21.º ANNO

NUMERO 483

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1908, medalha de prata
Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro | Proprietário-diretor
L. DE MENDONÇA E COSTA | Secretário da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeia dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Rua Luz Seriano, 29

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1908

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Real — Tarifas especiais P. H. F. n.º 1 e 2, g. v.
Sul e Sueste — Modificação á 1.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 8 p. v.

SUMMARIO

O anno findo, por J. Fernando de Sousa	33
Um rasgão através do Bairro Alto, por Mello de Mattos	34
Parte oficial — Decreto de 28 de novembro e Portaria de 23 de janeiro do Ministerio das Obras Publicas	35
Tarifas de transporte	36
A propósito do Cinquentenario — XXIX	36
Um tremvia suspenso	37
Notas de viagem — XIII — Aspectos de Stockholm — Os carros eléctricos — Um serviço a estabelecer em Lisboa — Tudo ao telephone (ilustr.)	37
De Ambaca a Malange	39
Exposição nacional brasileira	39
Empresa ferroviária sul-americano	39
Excursões em balão	39
ELECTRICIDADE, por Alfredo Kendall	40
Instalações eléctricas, II	41
Tracção eléctrica	41
AUTOMOBILISMO	42
Nomenclatura do automóvel	42
O automóvel e os regulamentos para a sua circulação	42
Noticiário	42
Biciclos sobre carris	43
Os hoteis na Suíça	43
Parte financeira	44 e 45
A navegação para a Argentina	46
Linhos portuguesas	46
Liuhas estrangeiras	46
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração	47
Brindes e calendários	47
Arrematações	47
Agenda do Viajante	48
Horário dos comboios	48

O anno findo

O anno findo, se não ficou extraordinariamente assignado no que respeita ao desenvolvimento da nossa rede ferroviária, não pôde todavia considerar-se absolutamente infructífero.

Abriram-se à exploração 113 quilometros, a saber:

Coimbra a Louzã	30 quilometros
Evora a Arraiolos	25 "
Villa Real às Pedras Salgadas	36 "
Guimarães a Fafe	22 "

D'estes troços, 55 quilometros são de via larga e 58 de via reduzida.

Ficaram em construção adeantada 45 quilometros de via reduzida nos troços da Livração a Amarante e do Pocinho a Carviças, e 66 quilometros de via larga de Arraiolos a Móra, de Valença a S. Mamede, do Pinhal Novo a Aldegallega e da estação de Montemor a Montemor.

Todos ou quasi todos estes troços devem ser abertos à circulação no anno corrente.

Ficou quasi concluída a notável ponte sobre o Douro, no Pocinho, cuja execução honra a Empresa Industrial.

Resolveram-se as dificuldades que se oppunham à construção da linha do Valle do Vouga, tendo sido aprovado por lei o contrato provisório da concessão de garantia de juro.

A transferencia da concessão das linhas do Alto Minho para a firma Canha & Formigal e a participação nessa empresa das importantes casas H. Burnay e Pinto da Fonseca, bem como a preparação da fusão d'essa empresa com as companhias da Povoa e de Guimarães, assegurou a construção d'aquellas linhas e abriu caminho à unificação, sobremodo conveniente, das linhas de via reduzida no norte do Porto.

São, portanto, nas linhas do Alto Minho e na do Vouga cerca de 320 quilometros que em curto prazo se virão juntar á nossa rede, após tão prolongadas e laboriosas diligências.

Esteve prestes a tornar-se em realidade a construção, tão justamente reclamada e preconizada, da linha do Sado.

A conjugação de interesses de ordem industrial com as facilidades de ordem financeira subministrava ensejo de se levantar o capital preciso para aquella construção, autorizada por lei, reconhecida conveniente e necessária, baseada em projecto bem elaborado e aprovado.

Que era preciso? Decisão pronta, agarrando pelos cabelos a oportunidade. Isto é só isso. Perdeu-se tempo; veio a crise financeira fazer adiar para futuro, que desejamos seja próximo, a realização de um negócio de incalculável alcance. Oxalá que não passe o anno de 1908 sem que novo ensejo mais bem aproveitado se ofereça para dotar a rede do sul com o seu mais importante complemento.

A classificação das linhas complementares da região central do paiz, embora em atenção a excessivas meticulosidades das estações militares consultivas fossem d'ella excluídas algumas de incontestável valor económico, efectuou-se finalmente após nove annos de incubação.

Um estudo methodico veio orientar as iniciativas, sendo d'esperar que no dia em que tivermos boa política e boas finanças se possa dotar com comunicações faceis uma vasta região.

Razão tinha pois em afirmar no começo d'este artigo que não foi dos menos notáveis o anno decorrido no que respeita a caminhos de ferro, por efeito do impulso recebido dos seus antecessores.

Para que d'elles não desmereça o anno que agora começou, importa não esquecer a atitude que ao Estado cumpre tomar.

E' preciso que haja fé robusta e inabalável nos benefícios efeitos da viação acelerada.

Abençoados sacrifícios os que ao tesouro forem impos-

tos para o desenvolver! O progresso economico das regiões servidas e o affluxo do trafego ás linhas existentes compensá-los-hão sobejamente.

Na hora incerta, que atravessamos, forçoso é aguardar que o horizonte politico e financeiro se desanuvie. Apenas chegue porém o momento proprio, é aproveitá-lo sem visitá-lo de hesitação.

Importa ainda ter nitida compreensão do papel do Estado perante a iniciativa privada.

A não ser algumas linhas secundarias isoladas, que são manifestos complementos das linhas do Estado e que por isto devem ser por elle construidas e exploradas, como são as do Tamega, do Corgo, do Pocinho, de Regoa a Villa Franca das Naves e poucas mais, todas as linhas de via reduzida a construir teem de ser concedidas a empresas.

Importa pois que o Estado outorgue a estas as maiores facilidades e auxílios compatíveis com as circunstancias do Thesouro.

A experiença, já longa, mostra bem quão difícil é atrair capitais para se fixarem na construcção de uma linha ferrea, mesmo com valiosos subsídios do Estado.

E' vêr a historia das linhas do Norte e Leste, do Sul e Sueste, de Vendas Novas, do Mondego, do Valle do Vouga, do Alto Minho, de Portalegre.

Duas phases atravessa uma concessão: o periodo da constituição e o da realização do empreendimento. Na primeira importa determinar com criterio os auxílios que se devem offerecer, de modo que sem excessivo gravame para o Thesouro sejam efficazes e incitem á boa exploração das linhas concedidas. Ha que evitar as formulas feituosas de garantia de juro, que sendo um excellente modo de subsidiar empresas, tem de ser criteriosamente regulada para não originar uma exploração acanhada.

No ultimo congresso de caminhos de ferro foi o assunto proficientemente estudado por Colson, que, para a determinação da quantia que deve ser arbitrada para despesas d'exploração, arbitrou uma formula de tres termos, em que além de uma quantia fixa por kilometro se attende á receita bruta e ao percurso de comboios para interessar os concessionarios no desenvolvimento do trafego.

A redação do caderno d'encargos deve ser subordinada a um criterio largo, de modo que se não imponham onus dispensáveis ás empresas. E' opinião unanime dos competentes, formulada e sancionada nos congressos dos caminhos de ferro, que se devem simplificar e facilitar quanto possível a construcção e exploração dos caminhos de ferro secundarios.

Eis a conclusão votada no congresso de 1905:

"A simplificação do serviço das linhas de pequeno trafego de interesse geral para todas as administrações que exploram essas linhas. O congresso exprime o desejo de ver generalizar-se a tendencia actual de grande numero de legislações para tornarem mais liberaes as condições relativas ás linhas de pequeno trafego e os comboios leves, assim como os esforços das administrações para dotarem ás suas linhas de pequeno trafego com uma organização mais económica."

Limites de rampas e de raios de curvas; supressão de vedações; ausencia de guardas na maior parte das passagens; secção-tipo da linha reduzida ás minimas dimensões; simplificação dos processos de exploração; tudo quanto represente diminuição de encargos sem prejuizo da segurança, deve ser facultado para a construcção e exploração de linhas secundarias.

A execução de contratos feitos com este espírito de larga tolerancia deve presidir o mesmo espírito largo e benevolo, empenhado em não crear dificuldades á empresa e em não lhe exigir dispendios, que sem inconveniente pôdem ser evitados.

A nossa administração vê, não raro, no empreiteiro e no concessionario, não um auxiliar útil, que luta com grandes dificuldades para chamar capitais e que presta um

serviço ao Estado, mas um ser *taillable et corvável*, que só tem deveres, para com o qual todos os rigores na interpretação legalista do contrato são poucos.

E' tempo de mudarmos de orientação, se queremos progredir. No presente momento ha mais de 400 kilometros de linhas concedidos e que vão ser construídos por empresas. O momento é singularmente difícil para angariar capitais. Se da parte do Estado não houver intelligencia e compreensão das normas que deve adoptar nas suas relações com essas empresas, bem pôde succeder que se malogrem as iniciativas tomadas e que sofra addiamento a construcção de linhas ha tanto reclamadas.

Seja-nos licito esperar que tal não succederá.

J. Fernando de Souza.



Um rasgão através do Bairro Alto

Se algum dia tiver tempo de sobra para escrever dissertações estheticophilosophicas hei de aproveitá-lo para redigir umas memorias sobre a influencia dos alinhamentos rectos na sinceridade artistica.

Certamente que nesse trabalho hei de pautar a argumentação pela da discussão da equação do segundo grau a duas variaveis, que é o modelo de logica deductiva mais perfeito que o espirito humano jamais logrou inventar, para chegar ao conhecimento de verdades incontrovertidas.

Em quanto porém não redijo estas *Memorias*, que levam riscos de parecenças com as que o João da Ega, de Eça de Queiroz, se propunha escrever, aproveito o ensejo para, imitando aquelle personagem dos *Maias*, publicar um capitulo da tal obra que ha immortalizar-me como philoso-pho, como prescrutador de altos problemas trascendentais de psychologia geometrico-recreativa talvez.

Não poucos teem sido os nossos escritores que teem proposto a seguinte questão: porque é que o paiz gasta largas verbas com o theatro de S. Carlos e tão escassa é a nossa producção artistico-musical tanto em cantores como em maestros compostores? Num livro muito bem feito, ha annos publicado pelo sr. conselheiro F. da Fonseca Benvides, é esse problema largamente estudado, mas outros fallaram d'elle, sem esquecer o celebre Calixto Elio, de Camillo Castello Branco.

Vejo a causa em bem pouco: encontro-a na situação do Conservatorio Real de Lisboa.

Imaginemos um artista cujos ouvidos vibram na relação de harmonias, capaz de advinhar as mais subtils combinações da tonica, da sensivel, da dominante, vibrando ao mais leve thema melodico e que de novas combinações de sons pôde tirar ideias sublimemente artisticas, em summa um espirito creadoramente genial, mas que necessita da disciplinação pedagogica. Ha em potencial neste individuo o estofo de um Beethoven, de um Bach, de um Wagner, mas falta-lhe o aprendizado, a technica. Naturalmente procura o Conservatorio.

Todos os dias percorre as ruas estreitas, tortuosas e sombrias que conduzem á rua dos Caetanos. Chega ao velho convento com o espirito divagante, porque foi obrigado a tergiversar para chegar lá; ouve as lições dos mestres, mas a impressão da tortuosidade do caminho tortura-lhe o pensamento, incita-o a procurar os sofismas que reforçam as verdades da technica que escuta e naturalmente, por influencia mezologica, começa a perder a noção da justezza, a ideia da rectidão, o sentido da orientação. Depois sucede-lhe que, tanto na ida como na volta da escola, ouve os sons dolentes da guitarra, os abemolados da voz quebrada dos cantadores de fado, as pausas substituidas por suspiros, as notas por sons que parecem chorar. Nunca s

lhe depara uma sonoridade vivaz de paixão, de ideal, de energia.

Como reagir, como temperar fortemente o espirito contra essa deprimenteza do que ouve, do que vê, do caminho que percorre, da chateza da architetura que contempla, do negrume das ruas por onde mal se divisa o lindo azul do céu de Portugal?

Num regimenter de esta natureza, durante largos annos, a nota justa, aquella que traduz em sinceridade, o sentimento de arte, aquella que todos persentem, desvanece-se, perde-se inteiramente e, em lugar d'ella, ficam as as obras que imitam, que são capazes de ser eruditas, mas que teem toda a frialdade da imitação.

E assim que se produzem as nacionalidades moribundas, aquellas que não sabem o que querem, que se deixam viver embaladas no sonho embrutecedor de melhores dias, graças à sorte que muda, à cautela de tres vintens que recebe o premio grande.

Por isso o Bairro Alto só foi capaz de dar o fado como producção artistica e do Conservatorio Real ainda não saiu um musico, que não tratasse de fugir do meio lisboeta, para bem longe, para França, para a Italia, para a Alemanha, «para ahi completar a sua educação artistica», diz. O artista que assim procede reconheceu talvez inconscientemente a deprimenteza que sobre elle produziu o meio em que viveu, o ambiente que seria nefasto para o seu espirito se continuasse a viver nesse, assim como sucede com uma atmosphera onde exista desproporcionalmente o anhydrido carbonico, que tolhe as energias e mata quasi que por consumpção.

Mas tanto é certo o que dito fica que nos basta considerar o portuguez no estrangeiro. Logo que deixa de escutar as notas do fado gemidas na guitarra, quer elle se encontre na America do Norte, quer no Brazil, ou em qualquer outra parte do mundo, perde a curvatura da espinha dorsal, atira-se valentemente á lucta pela vida, conta apenas com o proprio esforço, orienta todo o seu vigor num unico sentido, deixa de pensar na sorte grande e quasi sempre vence, quasi sempre domina. No Brazil funda uma grande nação, radica ali o que tinha de bom a civilização que para lá transportou; em S. Thomé, dá a medida do seu poder colonizador; na California organiza associações modelares com jornaes seus, vulgariza a lingua que balbuciou no berço e tudo isto porque deixou de divergar, porque soube orientar-se sem nunca perder o seu rumo.

Ora se o plasina é de tão superior qualidade que mostra o que vale fóra de aqui, porque é que não ha de ter cá a mesma valia?

Basta que mudemos as construções com que por toda a parte conseguimos estragar o que tinhamos de bom, de puro, de bello e de grandioso.

Em todos os sitios, nos locaes mais pitorescos, vemos horrorosas edificações incaracterísticas, que nos estragam a paisagem; de entre os grandes arvoredos em Cintra, nos Estoris, no Bussaco, no Bom Jesus, irrompem *queques* com pretensões de casas e que não passam de caixas de amendoas; no Funchal tudo quanto se refere a edificios é uma lastima e se, enjoados de tanta pobreza de linhas architetonicas e de tamanha inopia de coloração, treparamos ao Monte, vemos que só é bello aquillo em que o homem ainda não tocou; onde meche pratica um desacato, quando não é uma vilzeza.

Assim sucede que a par da carencia de cultores das artes que se baseiam na sonoridade, tambem nos faltam aquelles que teem que recorrer ás linhas e ás cores. As casas, no Bairro Alto principalmente, são de tal modo incaracteristicas, ao mesmo tempo que revelam tamanha inconsciencia do culto da forma, que se tornam repellentes.

Conspurcam moralmente, são ignobres como as palavras mal soantes, resundam a avariose e a guitarra, a navalha e a cigarro bregeiro, a podridão moral tanto pelo menos como a tisica e miseria phisiologica.

E depois, amontoadas como se encontram, não deixam que o vento do norte varra aquellas ruas e obstam ao arejamento de uma das mais bellas porções da capital. Aquellas ruas escuras, torcicolando em redor do largo de Camões não nos deixam gozar o lindo panorama que se desfruta ao descer a rua do Alecrim, com o Tejo espraiando-se ao longe e o pontal de Cacilhas, irrompendo por entre o glauco do estuario do rio, como que a querer separá-las, na lucta constante entre a terra e a agua.

Como porém deliciar a vista em tão bello panorama, quando acabamos de sair de um local tão ignominiosamente incaracteristico, tão traíçoeiramente tortuoso como é o que constitue o casario desde a rua de S. Roque até a rua Formosa? O espirito suja-se com toda aquella conspurcação que se ostenta na falta de architectura das casas, na porcaria das fachadas, na tortuosidade das ruas, no mal cuidado das calçadas, na lobreguez dos portaes, na estreiteza das janelas, no *almiscar* dos gatos, na dissimulação das taboinhas; o sentimento da belleza não está preparado para receber a impressão de ideal que ali se lhe depara. Toda a obra artistica, quer seja natural, quer devida ao esforço humano para ser bem comprehendida, carece de um ambiente que a faça valer; uma sala estylo Luiz XIII com o mobiliario artistico de aquella epoca perde toda a illusão, se se encostar a um canto um chapeu de chuva ou se se esquecer debaixo de uma cadeira umas galochas de borracha.

Seria um crime de lesão patriotismo deixarmos permanecer por mais tempo a ignominia que se chama o Bairro Alto sem abrirmos através de elle um fundo sulco, um rasgão que areje a cidade e que seja susceptivel de sanear tanto material como moralmente.

No artigo seguinte estudaremos o modo como nos parece que tal desideratum possa conseguir-se.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Hei por bem determinar que as disposições do § 1.º do artigo 7.º do regulamento para a concessão de passes e bonus nos caminhos de ferro do Estado, aprovado por decreto de 7 de janeiro de 1904, se tornem extensivas ao commissario de policia ou a um funcionario seu delegado, nas linhas que atravessem os respectivos distritos.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 28 de novembro de 1907.—REL.—José Malheiro Reymão.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a representação dos moradores da Amadora, Venteira e Porcalhota, freguesia de Benfica, concelho de Oeiras, pedindo para que a estação da Porcalhota, da linha ferrea de Lisboa a Cintra e Torres, passe a denominar-se Amadora: ha por bem determinar a mudança de nome da referida estação.

O que se communica ao director fiscal da exploração dos caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, aos 23 de janeiro de 1908.—José Malheiro Reymão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

A propósito do Cincocentenario

Internacionaes P. H. F. 1 e 2 da Companhia Real

Em consequencia da alteração do imposto para o Tesouro espanhol sobre transporte de passageiros, a que nos referimos neste logar no nosso numero do 1.^º de janeiro findo, e da rectificação do participe correspondente à Companhia Real, das tabellas de preços de excedentes de bagagens nas tarifas P. H. F. n.^{os} 1 e 2 de grande velocidade, foram desde 20 d'esse mez as referidas tarifas substituidas pelas novas tarifas P. H. F. N.^º 1—Bilhetes simples (uma só viagem) para passageiros e bagagens, e P. H. F. N.^º 2—Bilhetes de ida e volta para passageiros e bagagens, entre Portugal e França, combinadas com as Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca à Fronteira Portugueza, Salamanca a Medina del Campo, Norte de Espanha, Meio Dia da França e Orleans, que vão annexas a este numero.

A alteração não significa uma subida de preço que afaste os passageiros. Sem duvida que quem se dispõe a ir a Paris ou vir de lá a Lisboa, não é porque o bilhete da 1.^a lhe custe mais 3 pesetas, um pouco mais de 500 réis, que deixa de fazer a viagem.

Mas, já o dissémos, é notável que a Espanha ou melhor o governo de Espanha esteja exigindo ao transporte de passageiros um imposto exagerado, como em parte alguma existe.

Dá-se o caso singular de, enquanto que as companhias, com verdadeiro sacrifício, e em parte por imposição do proprio governo, estão mantendo os bilhetes kilometricos, com o intuito de desenvolver o trafego de passageiros, o Estado, pela sua parte, aumenta os impostos nos que só se aproveitam da tarifa geral, arrancando-lhes a pelle.

A dedução é, pois, esta: Em Espanha só se pôde viajar em longas excursões; quem tiver que se transportar de um a outro ponto, por necessidade, fica sem camisa!

Isto que dizemos, não demoverá, indubitavelmente, o governo espanhol, da sua errada orientação—bem o sabemos—mas assim como o povo nosso irmão da peninsula nos envia as aguas dos seus rios a fortalecerem os nossos campos, tambem lhe enviamos esta gota d'agua do nosso parecer, que irá engrossar o oceano de opoções que esta medida anti-progressista deve ter encontrado nos jornaes espanhóes que se ocupam mais dos estudos economicos do seu paiz do que de publicar phantasticos capetões sobre Portugal.

Especial n.^º 5 (pequena velocidade) de Guimarães—Começou a vigorar esta tarifa, desde 10 de janeiro, que applica ao transporte de casca para cortumes o preço reduzido por tonelada e kilometro: de 5 réis. Mínimo do percurso a taxar, 20 kilometros ou pagando como tal.

As condições são: 1.^a Além dos preços d'esta tarifa, cobrar-se-hão as despesas accessorias de carga, descarga, evoluções e manobras, e as de guia, registo e imposto do sêlo. 2.^a Sempre que as expedições se efectuem por vagons completos de 8.000 kilos, ou pagando como tal, é permitido aos transportadores fazerem a carga e descarga de sua conta. Os preços d'esta tarifa são applicaveis unicamente aos percursos da linha de Guimarães a Fafe.

Especial n.^º 14, do Porto á Povoa e Famalicão—Desde 1 de janeiro findo ficou esta tarifa (bilhetes de assignatura) sendo applicavel á estação de Leça, pelos preços do Porto.

Bonus ao minério lavado.—Reduziu-se a 12.000 toneladas o minimo annual exigido para o bonus concedido pela tarifa especial n.^º 8 p. v. do Sul e Sueste para minério de cobre lavado.

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXIX

O bem estar do pessoal de todas as classes mereceu sempre a maxima solicitude á consideração do Director Goudchaux.

A sua mesa raro era o dia em que se não sentasse um dos chefes de serviço.

Estando associado com o consul de França Mr. De Giando na assignatura de uma friza no theatro de S. Carlos, cedia muitas vezes a recita do seu turno em favor da familia de um dos seus agentes superiores.

Nenhum empregado da linha accomettido de doença grave deixava de ser mencionado na parte diaria do medico da secção respectiva, devendo o chefe do serviço de saude participar ao Director o estado de melhoria ou agravamento na saude do doente.

Nunca deixou de acompanhar á sepultura qualquer empregado que falecesse fazendo parte do quadro do serviço da exploração.

Rigoroso na exigencia do cumprimento dos deveres dos seus subordinados era d'elles um verdadeiro e dedicado amigo, o que bem se fazia demonstrar no interesse que por elles e suas familias cordealmente tomava.

Conhecendo quanto era explorado o pessoal pelos especuladores sem escrupulos que lhes emprestavam dinheiro quando oprimidos pela doença, resolveu crear uma caixa de socorros que providenciasse de remedio a esses males.

Com esse intuito associou a Companhia a essa benemrita instituição, cedendo para seu funcionamento o producto da venda de bilhetes de entrada nas gares e a importancia das multas ao pessoal.

Poucos eram estes fundos no inicio da beneficia instituição, de que o director como presidente, e os diversos chefes de serviço, como seus auxiliares, tinham as maiores dificuldades na sua inicial administração sendo obrigados a socorrer apenas com muita parcimonia ás mais urgentes e provadas necessidades.

O chefe de serviço de saude o saudoso doutor João José de Simas, foi um dos que mais entusiasticamente, acolhendo a beneficosa ideia do director, exigi de todos os medicos seus subordinados, o mais assiduo e disvelado tratamento dos empregados enfermos e suas familias, mesmo quando residentes fóra da linha a um kilometro de distancia da estação.

Elle proprio visitava e tratava com carinho e proficiencia que lhe era inherente os empregados que em Lisboa enfermavam ou suas familias.

Aos empregados da via, que exerciam seus cargos distantes das estações, facultava-se-lhes o meio de obter consultas nas estações mais proximas, nas quaes o medico da secção respectiva devia atender.

Para obstar á especulação sobre abastecimentos de viveres de que o pessoal operario era victimo, obteve o director, do conselho de administração a auctorização necessaria para, por emprestimo sem juro, serem fornecidos os meios pecuniarios necessarios para a installação de tres armazens de viveres, um em Lisboa, outro no Entroncamento, e um terceiro em Villa Nova de Gaia, para os quaes a Companhia cedia nos edificios que possuia em Lisboa uma parte para a nova installação, e construiu barracões de madeira, apropriados a esse fim, nos outros dois locaes. Estas installações, com algumas modificações, são as que até o presente teem subsistido.

Sem mais legislacão além do que de commun accordo, foi regulamentado pelo director e chefes de serviço da

exploração, os armazens de viveres abastecidos dos generos de superior qualidade, nos locaes de producção, ou adquiridos em primeira mão, dos importadores principaes, e fornecidos ao pessoal pelos preços correntes do mercado, produziram desde logo os mais beneficos resultados, não só pela vantagem resultante para o consumidor no preço, qualidade e innegualidade dos generos, como pelo resultado moral que assegurava à familia a subsistencia sem ser compromettida pelo abandono do chefe, menos solicto no seu dever do lar.

Os inspectores e chefes de estação eram obrigados a mencionar nas partes diarias os preços de venda dos generos produzidos nas localidades na epoca propria das colheitas, e assim eram obtidos os abastecimentos por preços os mais vantajosos, sendo os transportes feitos para os armazens de viveres pela tarifa de serviço particular.

Para que o beneficio do abastecimento de viveres possesse aproveitar a todo o pessoal desseminado pela linha e distante dos armazens de viveres, eram auctorizados os chefes de serviço a conceder passagem gratuita nos comboios, ás mulheres ou filhas dos empregados, fazendo parte da familia d'estes, a virem e regressar uma vez por semana, para fazer o seu fornecimento ao armazem mais proximo. Na falta de pessoa de familia, ou impedimento d'ella, o empregado podia requisitar os generos de que precisava, sendo o encarregado do armazem obrigado a enviar-lh'o em transporte de serviço pelo primeiro comboio.

Quando ao armazem de viveres era requisitado genero que, por pouco consumo, não existia em deposito, era o encarregado do armazem de viveres obrigado a adquiri-lo no mercado, fornecendo-o ao requisitante com o addicionamento de 5 % na sua importancia.

Escusado é fazer notar quanto a criação da caixa de soccorros, como a installação dos armazens de viveres, acolhidos com entusiasmo pelo pessoal de todas as classes, asseguraram á Companhia a solicitude e zelo no serviço por parte dos agentes assim paternalmente auxiliados, e suas familias.

Os armazens de viveres tornaram-se tão beneficos á economia e commodidade de todas as familias que o proprio director, membros do conselho de administração, de superiores exigencias de *ménage*, como Fortunato e Francisco Chamiço, Osborne Sampaio e outros, que davam frequentes e suntuosos banquetes, todos se abasteciam do armazem de viveres de Lisboa; e bem assim todos os chefes de serviço e empregados de todas as categorias, de que resultavam avultados proventos para a Caixa de Soccorros.

Não teve exito favoravel a criação de uma cosinha económica em Lisboa.

Apezar de instalada com conforto em todos os seus detalhes e ser a cosinha dirigida por uma competente e especial artista no genero, uma alsaciana, esposa de um contramestre das officinas da Companhia, e serem os *menus* constituidos sob fórmulas do dr. Simas, o pessoal operario não acolheu de bom grado a nova installação, que só foi utilizada, no pouco tempo que funcionou, pelos administradores e chefes de serviço, em *lunchs*, de que um excellente *consomé* formava a base.

Foi a unica ideia do director Goudchaux, a que o pessoal não adheriu.

Um tremvia suspenso

Foi apresentada á municipalidade de Berlim o pedido de concessão e respectivo projecto para o estabelecimento de um tremvia aereo monorail, suspenso nas ruas da cidade.

A Companhia que pede a concessão mandou construir um troço de linha para que o publico possa experimentar a segurança do sistema, o qual offerece a grande vantagem de permitir aos vehiculos percorrerem curvas de 90° de raio com a velocidade de 50 kilometros á hora.



XIII

Aspectos de Stockholm. — Os carros electricos. — Um serviço a estabelecer em Lisboa. — Tudo ao telefone!

Dissémos, á entrada em Stockholm, que a cidade era pittoresca em extremo. A quem não a conhece far-lhe-hemos ver se isso é verdade ou não, desde que lhe digamos que ella se estende sobre um grupo de seis ilhas principaes e quatro pequenas ilhotas; que por entre todas estas aglomerações de terras e de casas ha rios e canaes navegaveis e frequentados a todo o momento por um enxame de pequeninos vapores de passageiros, numa actividade que lembra o movimento do Hudson ou do East River, em frente de Nova York.

Do aspecto dos canaes damos uma amostra na gravura adeante que representa o Caes de Blasieholm.

Junta-se a isso que a parte sul é toda sobre a encosta e o alto de uma elevada montanha, do que resulta que d'ella se gosa de um vasto panorama, ao mesmo tempo que essa alta parede, barrando-nos o horizonte, forma, vista da cidade baixa, um fundo do quadro animado das ruas, d'um aspecto encantador.

Accrescentemos, por fim que a vegetação é uberrima por toda a parte, e a construcção dos edifícios em estylo ornamentado e elegante, que o movimento de carros e peões é intenso, e animado todo esse bello quadro pelos trajes pittorescos, brilhantes de cores vivas, dos camponezes da Dalecardia e das regiões do norte, e teremos feito antevêr (apenas antevêr) como é interessante a capital sueca, e agradável aos seus visitantes.

A estes predicados ha ainda a acrescentar a commodidade com que se está na cidade, por esta ser pequena, relativamente, bem servida por carros electricos, bem illuminada pela noite, com hoteis e comidas de primeira qualidade por preços mais que razoaveis; bons theatros, concertos, cafés elegantes, jardins para deliciosos passeios, dois ascensores de onde se gosa maravilhosa vista.

Falêmos da viação que é assunto que mais directamente interessa o nosso jornal.

O serviço de carros electricos tem uma especialidade que em parte alguma se encontra: — a facilidade com que o forasteiro o comprehende e por tal forma se habitua a elle, que ao segundo dia já sabe qual o carro que deve tomar, como no seu proprio paiz.

Os carros teem na guarda da plataforma, um algarismo de não menos de meio metro de altura que designa a carreira que fazem.

Além d'isso estes numeros e a placa em que estão pintados, teem cores diferentes: o n.º 1 é verde; o 2 preto; o 3 vermelho, etc. Um pequeno mappa da cidade, com o traçado das linhas, a estas cores, é dado profusamente, nos carros, nos hoteis, nos restaurantes, e por elle o publico comprehende á primeira vista todo o serviço d'este sistema de viação.

Estes carros prestam ainda um serviço importantissimo — e facilimo de montar entre nós — o transporte de correspondencia postal.

Assim, todos os carros electricos que passam em frente do correio trazem, no exterior das plataformas, uma caixa onde o publico lança a correspondencia. Ao passar em frente do correio está ali pronto um empregado com uma mala de couro que se adapta ao fundo da caixa, por onde, automaticamente, ella abre e vaza na mala o seu con-

tebdo. Ao retirar-se esta, sae já fechada, e só na reparação do correio pôde ser aberta.

Facilmente se calcula quanta rapidez este sistema imprime às comunicações postaes entre os pontos mais afastados das cidades.

Entre nós o mesmo poderia adoptar-se, ainda com a vantagem de ser maior a extensão das nossas linhas eléctricas, e de quasi todos os carros, ou pelo menos os de todos os extremos, passarem em frente da estação postal.

Assim, do Dafundo, do Poço do Dispo, de Bemfica, uma carta chegaria, em menos de meia hora, à estação central, alcançando, por este meio, uma distribuição muito anterior á que lhe compete hoje, sendo lançada no marco postal e d'ali retirada, horas depois, pelo carteiro.

Ao digno director geral dos correios, tão intelligent como amigo do progresso e melhoramento do serviço a seu cargo, ahi deixamos a lembrança que, estamos certos, aproveitará.

A companhia Carris tem contratos com o Estado, do

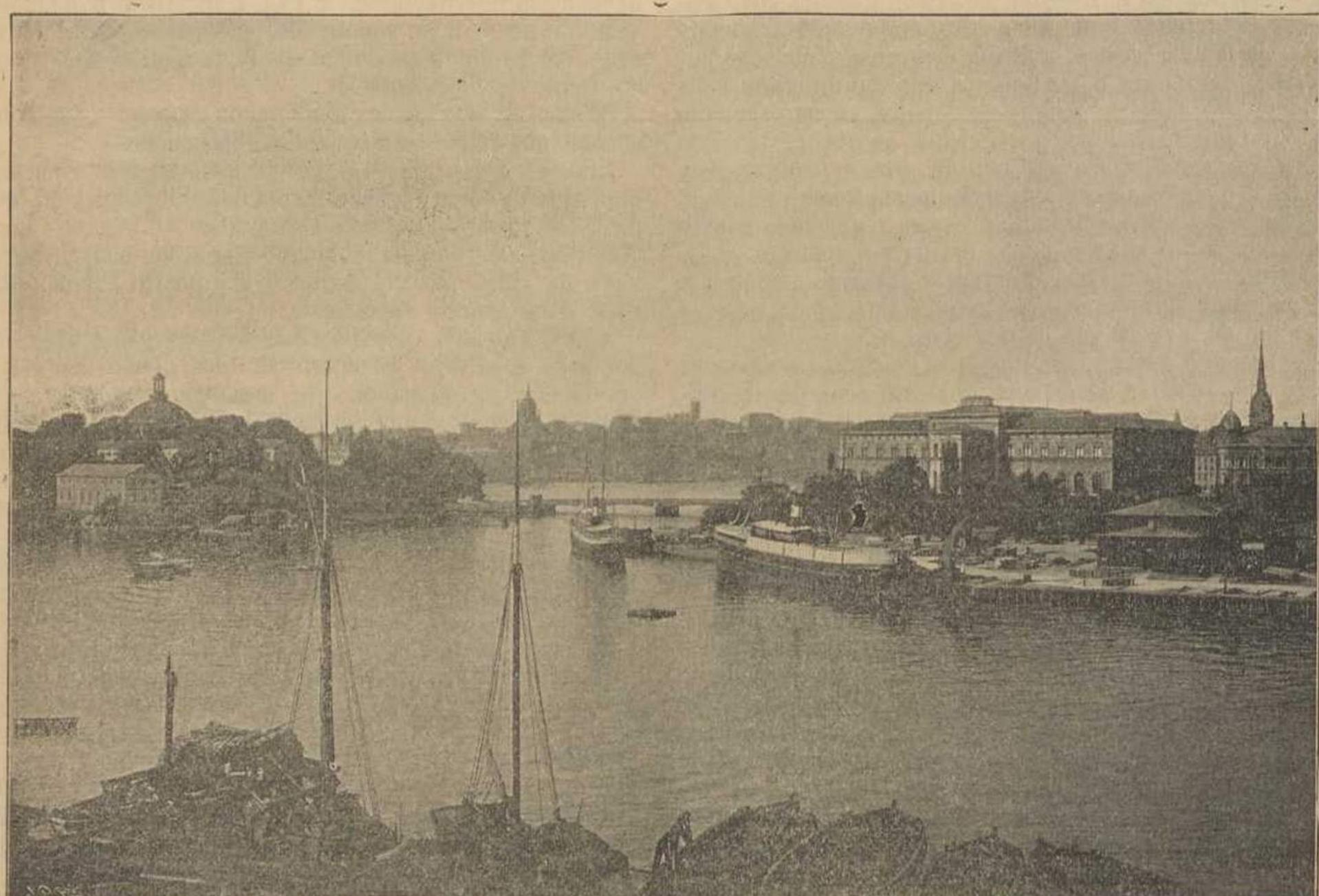
cada quarto, e mesmo nas casas particulares muitas pessoas teem apparelhos em cada compartimento.

Para mais, como são duas as rôdes; uma pertencente ao Estado outra particular, isto duplica a necessidade de apparelhos, havendo quasi invariavelmente dois sobre cada mesa.

Esta expansão telefonica é resultado da barateza e regularidade do serviço que é primorosa, esta, e extraordinaria aquella.

A assignatura custa apenas 36 corôas, ou uns 95000 réis por anno. A comunicação para fóra da cidade é tambem baratissima como se vê da seguinte tabella que tivemos a curiosidade de copiar.

Ligaçao até 100 kilometros.....	15 ores	37 réis
» 250 »	30 »	75 »
» 600 »	50 »	125 »
Cada 200 kilometros mais.....	25 »	62 »
Para mais de 1.600 kilometros..	2 corôas	500 réis



qual gosa de concessões. Não será demais exigir-lhe que preste ao Estado e ao publico este serviço, gratuitamente visto que d'elle não lhe resulta o menor encargo, uma vez que os ganchos, nas plataformas sejam postos de conta do correio e por este fornecidas as caixas que, para mais facilidade, poderiam ser trocadas á passagem do carro (e sem causar demora a este) na rua do Arsenal.

Mesmo com as actuaes caixas isso se podia fazer com uma despesa minima.

Outro serviço maravilhosamente organizado é o dos telefones.

Ha mesmo na Suecia o furor telefonico como um costume especial do paiz.

Usa-se o telefone a todo o momento, para tudo, em toda a parte. Pôde-se dizer que se fala mais ao telefone que directamente. O telefone a tudo serve e em toda a parte se encontra.

Os comerciantes estão, quasi continuamente com o apparelho ao ouvido; nos hoteis ha dois apparelhos em

Das 9 da noite ás 7 da manhã mais uma sobretaxa.

E assim que tendo Stockholm uns 300.000 habitantes tem em serviço 84.000 apparelhos, ou mais de um telephone para cada 4 pessoas.

Nos hoteis ha, como dissemos, dois em cada quarto, ambos com cordão de alguns metros de extensão, para que o hospede, mesmo deitado, possa comunicar... com todo o paiz.

E ha, com effeito, quem da cama fale para os seus amigos, para os correspondentes, trate de negocios etc.

Os telegrammas logo que são recebidos pela estação, são passados por telefone ao destinatario, antes de lhe serem enviados por escrito. Isto tem a grande vantagem de lhes adeantar uma hora ou mais o conhecimento do despacho, podendo assim realizar negocios que muito lucram com aquelle avanço.

Contrato feito por telefone é considerado como pessoalmente feito; o negocio continua e a confirmação vai depois.

Até as cosinheiras tem apparelho, na cosinha, para seu serviço, pelo qual fazem as compras sem necessidade de ir ao mercado; porque tambem ahí, entre os barris de margarina ou os cestos da fructa, lá está o telefone pelo qual se recebem as encommendas, que logo são expedidas.

Finalmente, até os medicos dão consultas pelo telefone (!) quando se trata de doenças leves; e pelo telefone mandam á farmacia aviar as receitas.

Não duvidaremos se nos disserem que um engenhoso dentista sueco tinha descoberto um processo de arrancar dentes por telefone. Sem dôr, bem entendido.

E no seculo futuro, por certo, outro, ainda mais habilidoso, applicará, por telefone, as dentaduras falsas.



De Ambaca a Malange

O Boletim Official de Angola publicou o auto de recepção da linha ferrea de Malange, entre a sua origem e o kilometro 85, a qual consta das terraplenagens, conforme os respectivos projectos aprovados, das obras de arte relacionadas, dos tubos de dreno constantes do respectivo perfil, da linha directa e linhas de resguardo, que fazem parte dos projectos das estações, assentes exclusivamente sobre travessas metalicas, sem balastro especial, a não ser na extensão approximada de quatro kilometros, em que se empregou pedra britada de dimensões regulamentares.

Consta mais a referida linha de dez casas de guarda, construidas em ferro e alvenaria, situadas de oito em oito kilometros, sendo a primeira ao kilometro 4, do edificio da estação de Quizenga, de estações provisorias, de madeira, em Cacuzo e Matete, à construcção definitiva das quaes se está procedendo, de dois fios telegraphicos, sendo um directo de Lucalla a Matete e o outro intermédio.

As obras de arte d'esta linha ferrea são as seguintes: Ponte de 100^m sobre o rio Lucalla; idem de 5^m sobre o 1.^º braço do Caririmbi; idem de 7^m sobre o 2.^º braço do Caririmbi; idem de 10^m sobre o rio Bembeje; idem de 7^m sobre o rio Tuto; idem de 7^m sobre o rio Caballa; idem de 10^m sobre o rio Halla; idem de 7^m sobre o rio Cariombe; idem de 5^m sobre o rio Quibombo; idem de 7^m sobre o rio Elege; idem de 7^m sobre o rio Caria; idem de 10^m sobre o rio Cabonga; idem de 5^m sobre o rio Cassecern; idem de 5^m sobre o rio Rianga; pontão de 3^m sobre a ribeira de Cambunze; idem de 3^m sobre o rio Caquezo; ponte de 5^m sobre o rio Catuta; idem de 5^m sobre o rio Cassaballa; pontão de 2^m sobre o rio Mulembe; idem de 3^m sobre a ribeira de Quitaca; idem de 2^m sobre a ribeira Pacassa; idem de 2^m sobre o rio Carrudella; idem de 2^m sobre a ribeira Cabóa; ponte de 5^m sobre o rio Ceu; idem de 5^m sobre o rio Catenda; idem de 7^m sobre o rio Cacazo; pontão de 3^m sobre a ribeira de Cassongue; idem de 3^m sobre a ribeira de Matete.

Esta linha está sendo construída com o fundo especial criado para o caminho de ferro de Benguela e transferido para o de Malange por decreto de 29 de novembro de 1902, quando se fez o contrato da linha do Lobito, assegurando a construcção da de Benguela e tornando portanto, desnecessário aquelle auxilio.

Os trabalhos de construcção continuam, estando a caminho, vindo de Antuerpia, porção de carris, travessas e accessorios. A linha está construída até o kilometro 92; e até o 140 tem já o telegrapho estabelecido.

O capitão de engenharia sr. Pedro Alvares vai realizar na Associação dos Engenheiros uma conferencia sobre o reconhecimento, para o prolongamento d'este caminho de ferro para além da região de Malange, na direcção do norte, através dos Bandas, reconhecimento que foi feito por aquelle official.

Exposição nacional brazileira

Celebrando o centenario da abertura dos seus portos ao commercio mundial, o Brazil faz este anno uma grande exposição nacional agricola, industrial, pastoril e de artes liberaes dos seus productos.

Com uma gentileza que a nós todos portuguezes deveras nos penhora, apezar da exposição ser exclusivamente nacional, o governo brazileiro abriu uma excepção para Portugal, convidando-o a fazer-se representar no grandioso certame do trabalho.

Em luxuosa installação, feita a expensas do governo brazileiro, os nossos productos serão expostos a par dos productos brazileiros.

E tão importante para os nossos interesses a honrosa excepção aberta em nosso favor, que nenhum dos nossos productores industriaes, artisticos ou agricolos deve perder um tão azado ensejo para alargar os nossos mercados no Brazil e crear outros novos.

As condições excepcionalmente favoraveis que o governo brazileiro estabelece para os nossos productos não são para despresar.

Além d'isso as despesas de transporte, carga e descarga, desde a estação de caminho de ferro mais proxima do logar de producção até o recinto da exposição no Rio de Janeiro são feitas por conta do governo do Brazil, bem como o encaixotamento, empacotamento, carga e transporte dos productos não vendidos que regressem a Portugal.

Não se pôde, na verdade, ser mais amavel, e não só por interesse proprio, mas tambem por um dever de cortezia, não devemos esquecer o captivante convite dos nossos irmãos de além do Oceano.

O nosso jornal concorrerá, como de costume, noutras exposições, a este bello certame.



Congresso ferroviario Sul-Americano

Prepara-se para 1910 um congresso ferroviario sul-americano, cuja commissão permanente terá a sua séde em Buenos Aires.

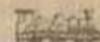
Os seus principaes fins são fomentar o desenvolvimento dos caminhos de ferro, facilitar as relações internacionaes sob o ponto de vista commercial e technico e estabelecer regras que contribuam para o mais rapido desenvolvimento dos territorios da America do Sul.

O Congresso reunir-se-ha pelo menos de cinco em cinco annos, sendo designada na ultima sessão de cada um a data e local da primeira reunião.

Os debates serão em lingua portugueza ou espanhola, sendo as actas redigidas em espanhol e traduzidas em portuguez quando assim seja pedido.

A primeira sessão do futuro congresso terá lugar em Buenos Aires, no mez de abril de 1910.

Achamos mal escolhida a data por ser a mesma do congresso internacional que se reunirá em Berne, e certamente haveria vantagem em adiá-lo para que os vogaes sul-americanos podessem concorrer a esta sessão e realizar depois ó seu congresso que, de resto, terá o maior interesse por ser grande o desenvolvimento da viação acelerada nas republicas da America do Sul.



Excursões em balão

Noticiaram os jornaes a constituição, em Paris, de uma companhia, com o capital de trezentos mil francos, para a construcção e exploração de aluguer de balões dirigiveis.

Na proxima primavera serão organizadas excursões, sendo o preço de cada bilheté vinte e cinco luizes.

ELECTRICIDADE

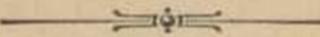
Nota da redacção

Uma impertinente enfermidade nos olhos tem impedido o nosso querido redactor d'esta secção de se ocupar com a actividade que lhe é caracteristica do desenvolvimento da parte que se dignou tomar a seu cargo neste jornal.

Da sua boa vontade e extraordinario esforço por se desempenhar da missão que tomou a seu cargo dá testemunho o artigo que a seguir publicamos e em que o sr. Alfredo Kendall, começa a esboçar o seu programma de trabalhos, que é vasto e da maior utilidade no momento actual, em que os serviços electricos se alargam prodigiosamente cada dia.

Acentuam-se, felizmente, as melhoras que tanto desejamos ao nosso inteligente e activo collaborador, e isso nos promette que a secção **Electricidade** se tornará em breve, da maior importancia, correspondendo ao fim com que a creámos.

Por parte do publico, vê-se tambem, quanto elle reconhecia a necessidade de um jornal que se occupasse activamente d'este importante ramo scientifico-industrial; d'isso temos a prova no consideravel numero de novos subscriptores que teem vindo inscrever-se e no desenvolvimento que tem tomado a secção de annuncios, onde as principaes casas constructoras ou fornecedoras de apparelhos vão fazendo anunciar os seus productos.



Sob o titulo **Electricidade** começará a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a publicar uma série de artigos e informações destinadas a instruir o leitor curioso, sobre o enorme progresso das variadissimas applicações da electricidade, mesmo quando lhe faltem estudos technicos preparatorios sobre a especialidade.

Entre os leitores curiosos e avidos de saber para satisfação exclusiva do espirito, achar-se-hão outros, então, a quem o assunto interessa fundamentalmente, como sejam os industriaes, entre os quaes poucos haverá, hoje, que não façam a dentro dos seus estabelecimentos, uma applicação de electricidade, quer para a transmissão de sinaes graphicos ou phonicos quer para effeitos de iluminação ou transmissão de força.

A nossa missão é muito complexa e por isso mesmo necessitará de bastante indulgência da parte do leitor, atendendo a que vivemos todos num meio em que a applicação das grandes invenções anda muito atrazada e em que os elementos de investigação e estatisticos deixam bastante a desejar, quando não são impossiveis de obter.

Assim prevenido o leitor, e contando nós desde já com a sua benevolencia nesta primeira tentativa de vulgarização de conhecimentos, a um tempo uteis e interessantes, neste primeiro artigo esboçaremos apenas o programma do que nos propomos fazer, se a tanto nos ajudar o modesto cabedal de que dispomos.

Cabe bem, e é indispensavel para os fins vulgarizadores de uma publicação como a da *Gazeta*, abordar um pouco assuntos de carácter muito diverso, pois que muitos e diversos esperamos que sejam os leitores.

Assim esforçar-nos-hemos por contentar os technicos com a exposição resumida de assuntos ventilados fóra do nosso paiz, por vezes mesmo em idiomas pouco conhecidos dos nossos profissionaes.

Estes poderão, além d'isso, dirigir-se a nós para lhes indicarmos a proveniencia do nosso resumo, de maneira a poderem obter elementos para um estudo mais detalhado e desenvolvido.

Para serviço dos nossos industriaes é que nos esforça-

remos por publicar uma série de informações, dispostas de maneira que a *Gazeta* lhes sirva de elemento de consulta e de informação rapida e simples.

Nesse intuito propomo-nos vulgarizar algumas applicações da electricidade ás industrias, mostrando a conveniencia do seu emprego quer para industrias que venham a montar-se de novo, quer para reformar as já existentes sem aggravar os encargos do capital nellas já empregado.

Sobretudo no que se refere á transmissão de força dentro das fabricas, o assunto é tão interessante quanto complexo, impondo-se á ponderação de todo o industrial zeloso de aumentar o rendimento da sua industria, pelo barateamento do preço liquido de fabrico.

Outra parte não menos proveitosa para o industrial será a publicação de instruções práticas sobre a conservação e manutenção dos apparelhos e mechanismos electricos, por vezes tão mal tratados.

Junta-se a isto a descrição de algumas installações existentes no nosso paiz, tarefa para a qual contamos com a amavel e obsequiosa cooperação dos respectivos proprietarios e ainda uma parte que nos parece interessante e constituirá um elemento precioso de auxilio para os industriaes e proprietarios de installações electricas de qualquer genero, qual seja a publicação detalhada que faremos das prescrições da Associação dos electro-technicos allemães, em portuguez. Dizemos publicação detalhada, por isso que não nos limitaremos aos artigos em que essas prescrições se subdividem e antes acompanharemos cada artigo de uma referencia sobre o modo como deve ser interpretado, na prática.

Estas prescrições são de utilidade não só para os proprietarios de installações electricas conhecerem o que lhes é exigido pela Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas por motivos de segurança publica, mas tambem e principalmente para se defenderem com conhecimento de causa, das infracções e desleixos dos installadores menos escrupulosos, principal causa das constantes avarias que moem a paciencia do industrial e o fazem descerer e desanimar das excellencias da electricidade, quando o mal é bem outro.

A maior parte dos contratemplos e aborrecimentos, mesmo prejuizos importantes que soffrem os industriaes com as suas installações electricas proveem pura e simplesmente de desleixo na montagem e de os installadores entenderem que as prescrições dos electrotechnicos são uma pura caturrice scientifica!

Gasta mal o seu dinheiro quem se deixar convencer de que as prescrições são apenas caturrice scientifica por um lado, e prurido official por outro.

Infelizmente temos visto no nosso paiz mais installações más do que boas, se bem que já se note um grande progresso nestes ultimos annos mais proximos, e porque supponhamos que a causa seja em parte o desconhecimento d'esse elemento de defesa importante as Prescrições da Associação dos Electrotechnicos allemães julgamos prestar um bom serviço na parte com que nos propomos remediar o mal.

Cumprindo o que deixamos dito, cremos ter prestado assim um serviço de vulgarização muito util, embora modesto, o que contribuirá, com certeza, para a melhor aceitação d'esta secção que se nos afigura de primeira utilidade para todos a quem interessam os progressos da electricidade em Portugal.

Alfredo Kendall,

Installações electricas

II

Tinhamo-nos referido no artigo anterior às prescrições aconselhadas pelo inspectorado federal suíço como precauções contra desastres a que dão origem as installações electricas, que as exigências da civilização tornam cada dia mais numerosas e extensas.

Referiam-se elas mais especialmente aos casos em que os operários trabalham junto de canalizações electricas de alta tensão. Mas não são perigosas apenas essas; também nas de baixa tensão pode haver perigos de que devem mesmamente acautelar-se.

A acção directa das correntes de baixa tensão é muito menos de recear, embora possa produzir ferimentos, mas a sua acção indirecta chega a occasionar mortes e quedas graves quando os operários, pela commoção que recebam d'uma dessas correntes, se desequilibram e caem dos andaimes, escadas, vigamentos ou madeiramentos.

Não basta, dizem as instruções citadas, que os operários sejam avisados da existência da corrente; é essencial que se assegurem de que ficam ou estão trabalhando ao abrigo d'um contacto perigoso. Nunca devem começar a trabalhar nem fazer os preparativos necessários para a execução de um trabalho principal, armando andaimes, arvorando escadas, amarrando cordas, lançando baileos ou procedendo a operações analogas, na proximidade de canalizações electricas, sem que a fonte electrica tenha sido previamente avisada e haja adoptado as precauções necessárias, como lhe cumpre.

Em que devem consistir estas precauções?

O meio mais eficaz é cortar ou suspender a corrente enquanto se executam os trabalhos. Mas nem sempre se pôde empregar, sem prejuizos e transtornos, este meio radical.

Pode também separar-se da linha a parte em que se realizam obras, isolando-a do resto do circuito. Este meio porém é mais precário e exige que a separação não fique incompleta.

Recorre-se noutros casos à protecção por meio de taispaes ou de revestimentos de madeira, dos conductores, aparelhos e órgãos percorridos pela corrente para que não possam ser atingidos pelos operários. Mas é necessário que a protecção assim realizada seja feita por modo tal que não seja facil eliminar, deslocar ou arredar, por imprudencia ou por qualquer causa voluntaria, ou fortuita, os órgãos destinados a esse efeito, que devem ser seguros e solidos.

E, como na collocação d'estes órgãos, há também perigos eminentes, força é que se commetta a pessoal mais experimentado tal trabalho.

Por isso as instruções a que nos reportamos dizem que é o concessionario ou o proprietario da installação electrica que deve dar as ordens necessárias para a execução dos trabalhos preventivos, podendo fazer-se substituir por pessoas competentes.

Portanto, os empreiteiros, os mestres, os encarregados, apontadores, olheiros e todo o pessoal incumbido da direcção de obras tem o dever de não permittir que comecem quaisquer trabalhos em logares onde passem canalizações electricas sem que estejam certos de que se tomaram as precauções necessárias para se evitar desastres provenientes da acção directa ou indirecta das correntes que nelas passam.

Por outro lado os operários não devem começar o trabalho sem terem recebido dos seus chefes a ordem necessária, sem que ellos os tenham certificado de que se tomaram as precauções exigidas e sem que vejam directamente a protecção adoptada com os revestimentos e guardas da canalização.

Com os mesmos motivos os operários não devem por es-

touvamento, por imprudencia, ou temeridade, tocar ou pôr-se em contacto com conductores ou peças não isoladas, ligadas à canalização.

A isto se resumem as indicações geraes e os conselhos dados pela inspecção do trabalho no cumprimento da sua nobre missão de previdencia contra os precalços do rude officio de operario das construcções civis.

Nas installações existentes em estabelecimentos industriais executam-se as determinações dos inspectores, que de anno para anno são mais numerosas e que cada vez ameúdam mais as suas visitas de inspecção, com agrado e reconhecimento do pessoal operario e não com o inconsciente desdem com que o operario portuguez se sorri da tutella do Estado, que vae tratando, lentamente e hesitando, é certo, mas com boa intenção, de o amparar e auxiliar.

A cultura dos operarios da confederação, a compreensão que teem da missão dos funcionários que desempenham estas funções e o respeito que elles lhes merecem, fazem com que estas recomendações de prudencia sejam consideradas, mesmo sem terem a forma de preceitos ordenados regulamentarmente pelo governo.

O mesmo sucede com as instruções práticas do inspectorado acerca da installação dos motores de explosão que tanto se vão generalizando na pequena industria e até nas fabricas importantes.

E' bem certo que não ha leis sem costumes e que *leges firmantibus moribus*. Mas os costumes fazem-se pela educação e onde ella não chega deve o Estado ir suprindo, na phrase de Cooremann, o antigo ministro da industria e do trabalho na Belgica, a insuficiencia da iniciativa individual, estimulando os empreendimentos secundos, prevenindo incautos, evitando erros e imprudencias, legislando e regulamentando onde não chegar o conselho, o aviso, instruindo e educando sempre.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Em Barcelona foram pedidas duas concessões de tremvias electricos.

 A Companhia de Caminhos de ferro do Sul d'Espanha installou uma central electrica na margem esquerda do Andarax, a 850 metros da estação de Santa Fé Alhama.

A nova central compõe-se-ha de uma machina de 700 cavallos efectivos podendo, sendo preciso, desenvolver durante duas horas 1.100. Esta machina accusará um alternador trifásico de 750 kilowats.

As caldeiras poderão produzir 5.000 kilos de vapor sobreaquecido a 275 graus.

Para rebocar os comboios haverá tractores de dois eixos, com 320 cavallos cada um.

Italia

O cemiterio de Milão é servido por uma linha electrica especial que termina por uma *gare*.

As carruagens que fazem os serviços fúnebres não diferem das carruagens vulgares de passageiros senão pela cor preta com que são pintadas, e pôdem conter oito pessoas.

Estas carruagens rebocam uma outra em que vae o facho, e tem um espaço reservado para as coroas. Na extremidade d'esta carruagem ha um *coupé*, para o padre.

Noruega

Trata-se em Christiania de construir um tremvia electrico subterraneo destinado a ligar directamente o centro da cidade com a estação de Majorstuen, ponto de partida do caminho de ferro electrico de Holmen Kollen, local muito frequentado por excursionistas que fica a uma dezena de kilometros da capital e a 400 metros de altitude.

As carruagens serão de tipo especial, todas em ferro e aço.

AUTOMOBILISMO

NOMENCLATURA DO AUTOMOVEL

Lubrificação

Como em todo o automovel ha muitas peças que trabalham por fricção, é necessário que essas peças sejam convenientemente lubrificadas, para o seu funcionamento ser perfeito e maior a sua duração.

Conforme as funcções que teem que exercer as diferentes peças assim a sua lubrificação é feita por meio de óleo mineral ou de massa consistente. Para os órgãos do motor emprega-se o óleo e para as transmissões é geralmente mais empregada a massa consistente.

Sob esta disposição de *lubrificação* entenderemos pois o conjunto d'apparelhos destinados a conter e distribuir os lubrificantes, o que depois descreveremos.

Resfriador

A explosão dos gases no motor produz uma grande elevação de temperatura, que pode atingir 2.000° e que se não fosse absorvida em parte, produziria graves perturbações no funcionamento do motor.

Resfriador é o conjunto de apparelhos destinados à absorção de temperatura exagerada do motor, *ao seu arrefecimento*.

Direcção

Para governar convenientemente um automovel é necessário que o conductor possa facilmente fazê-lo seguir o caminho desejado e modificar-lhe o andamento.

Direcção propriamente é o conjunto de peças que tem por fim levar o automovel e seguir o caminho que se pretende.

Junto da direcção estão os manipulos do carro que tem por fim modificar o andamento do carro tanto na velocidade como no sentido.

Chassis

Em automobilismo o termo *chassis* tem duas accepções: na sua accepção restricta e que é a mais rigorosa, *chassis* é um quadro de forma geralmente rectangular, sobre o qual estão collocados o motor e os outros órgãos mechanicos e que assenta sobre os eixos das rodas por intermédio das molas.

Chassis, na sua accepção lata é o conjunto formado pelo referido quadro com todos os órgãos mechanicos e peças acima indicadas.

Sobre o quadro coloca-se tambem a caixa da carruagem. (Continua)

O automovel e os regulamentos para a sua circulação

Os regulamentos sobre circulação de vehiculos, anteriores á existencia do automovel teem sido em muitos países applicados sem alteração á circulação do automovel e se, por vezes teem sido modificados, parece que a unica ideia que tem presidido a essas modificações é a de crear dificuldades ao emprego d'este meio de locomoção.

Não diremos que não tenha havido da parte dos *chauffeurs* uns exageros de velocidade que tenham dado occasião a repressões. Teem de facto existido, mas porque razão se hão de impôr á circulação d'automoveis restrições mais rigorosas do que a quaesquer outros vehiculos?

Em Lisboa, no Porto e noutros pontos do paiz, impõe-se

a limitação de velocidade a 10 kilometros por hora. Dez kilometros por hora é a velocidade de uma carruagem puxada por cavallos a trote curto.

O percurso entre Lisboa e Cintra — 27 kilometros — fazia-se vulgarmente nos *bons tempos* em que não havia caminho de ferro em 2 horas e meia. Como a estrada é bastante accidentada vê-se que sendo a velocidade média em que se fazia o percurso superior a 10 kilometros á hora, a velocidade efectiva em parte do percurso tinha de ser bastante superior e, porém, não era de assustar, tanto que vartos *batedores* conhecidos de Lisboa iam a Cintra em hora e meia, e mesmo menos.

Appareceu o automovel, achou-se imediatamente que o que havia a fazer era restringir a velocidade a 10 kilometros, isto é a muito menos do que era admittido para as carruagens puxadas por cavalos.

Está, porém, provado em concursos feitos no estrangeiro, que um automovel, mesmo lançado numa velocidade superior á que pode attingir uma carruagem, pára muito mais rapidamente do que esta.

A esta vantagem se junta a de que o automovel geralmente se faz ouvir a maior distancia do que uma carruagem, além de que o conductor tem sempre ao seu alcance signaes acusticos, (cornetas, sereias ou apitos) que tem obrigaçao de trazer e lhe permitem avisar a distancia os transeuntes, de forma mais efficaz do que se alcança pela voz do cocheiro.

Assim, pois, para se evitar por completo as multas por excesso de velocidade ter-se-hia de andar numa velocidade extremamente reduzida e que nada justifica, fazendo perder ao automovel uma das suas vantagens.

Mas, ha mais e melhor. A velocidade que não se admite aos automoveis, que se restringe ás carruagens, (sendo-lhes prohibido andarem a trote largo) é, comtudo, permittido aos *electricos* que atingem nas ruas mais centraes da cidade velocidades de 20, 30 e 40 kilometros á hora. Não se supponha, porém, que entendemos que esta velocidade lhes deva ser prohibida; é simplesmente para mostrarmos a grande diferença com que são tratados os automoveis e os *electricos*; sendo nestes mais difícil obter uma rápida paragem do que naquelles.

Afigura-se-nos razoavel que sem permittir aos automoveis velocidades exageradas, principalmente nas ruas de maior transito, se lhes desse uma margem para poderem transitar nas ruas mais desimpedidas com velocidades superiores ás que os regulamentos actuaes consentem.

Nenhuma razões válidas existem em contrario pois que, repetimos, o automovel não só tem travões poderosos que lhes permitem parar em pequenissima extensão de terreno, mas tambem tem signaes acusticos que a grande distancia dão aviso ao transeunte da sua approximação.

NOTICIARIO

Os jornaes estrangeiros já publicam o regulamento da prova organizada pelo «New York Times» e o «Matin». É bastante lato como vae vér-se:

O itinerario comprehende a travessia dos Estados Unidos passando por mar ao longo das geleiras da Columbia britanica até a muralha das rochas geladas que bordam o Alaska sobre o Oceano: o Alaska, pelas estradas ou pelo leito dos rios gelados; a bahia de Norton, o estreito de Behring, quer sobre o gelo, ou sobre barcos ou jangadas; a Asia, pelo continente ou sobre o Oceano Glacial gelado, percorrendo 5.000 kilometros na Sibéria, approximando-se do circulo arctico; o Léna, depois de Irkoutsk, até a Euro-

pa. Finalmente a travessia da Europa, pelas estradas conduzindo a Moscou, S. Petersburgo, Berlim, Aix-la-Chapelle.

Antes da partida de Nova York será entregue a cada concorrente, uma carta-itinerario schematico do percurso a seguir.

Os automoveis da Europa partirão por Paris e pelo Havre, onde serão embarcados no dia 1 de fevereiro de 1908, no vapor *Lorraine*.

A partida de todos os automoveis reunidos terá lugar em Nova York a 8 de fevereiro. Será dada defronte do edificio do «New York Times».

Os automoveis que não chegarem ás costas do Pacifico até 5 de março não poderão demorar-se nos Estados Unidos. Deverão tomar a via ferrea para as attingirem a tempo de embarcarem para o Alaska a 10 de março.

Nesta primeira tentativa será considerado vencedor o automovel que chegar ao ponto do itinerario mais afastado da partida. Em todo o caso será concedida uma coupe em 1908, que será entregue á casa que fabricou o automovel vencedor: e uma reducção d'esse coupe será entregue ao conductor d'esse automovel.



Vimos num jornal estrangeiro que chegará brevemente a Lisboa o casco do celebre escaler automovel *La Rapiere II*, construido pela conhecida casa Tellier, Fils & Gérard, do Quai de la Râpee em Paris.

Este escaler que com um motor Panhard & Levassor ganhou em 1906 as *coupes* do Sena, de Trouville, de Lucerne e d'Evian e em 1907 as de Monaco, Dieppe, Paris à la mer, e Arcachon, é agora propriedade do Sr. C. H. Bleck que nello fez montar um motor 80/100 c. v. Brazier.

Espanha

Não sendo possível installar um serviço de tremvias electricos em Salamanca por causa da estreiteza das ruas e da elevação do custo das instalações, vae formar-se uma companhia com o capital de 500.000 pesetas para a exploração de um serviço de automoveis.

Constituiu-se uma companhia para o transporte de passageiros e mercadorias entre Calaf e Seo de Urgel.

Constituiu-se com o capital de um milhão de pesetas uma companhia para o transporte de passageiros e mercadorias, por meio de omnibus automoveis, entre San Esteban de Pravia, Baamonte, Grado e Cangas de Tineo, ligando a linha ferrea do Noroeste com a Vasco Asturiana.

Em Barcelona está sendo posto em experencia um serviço de carruagens automoveis.

As carruagens comportam dezoito passageiros sentados e medem 1^m,7 de altura no interior. No tejadilho pôdem levar 500 kilos de mercadorias e bagagens.

Tem dado tão bom resultado o serviço de omnibus automoveis montado na ilha de Minorca que já foi aumentado o numero de vehiculos.

A direcção geral de correios e telegrafos está estudando um serviço geral de automoveis postaes que assegure a condução das malas a todos os pontos em que actualmente não ha estação de caminhos de ferro.

Começaram em 16 do mez passado as experiencias dos omnibus automoveis em varias linhas da província de Burgos.

França

Por todo este mez deve começar a funcionar em Paris um serviço de automoveis a ligar entre si todas as estações de caminhos de ferro da grande capital.

As carruagens que fazem este serviço comportam dezoito passageiros de duas classes e pôdem transportar bagagens.

As companhias ferroviarias de Orleans e P. L. M., vão pôr ao serviço dos seus passageiros, em Paris, omnibus-automoveis.

Quem se dirija a Paris pôde, mesmo em transito, re-

quisitar um omnibus ou um *coupé* que o esperará á chegada. A requisição faz-se em qualquer estação.

Italia

Vae ser organizado, por iniciativa oficial, um concurso de omnibus-automoveis para o transporte de passageiros e de mercadorias.

Ha premios para os melhores modelos no valor de 30.000 liras.

Vae ser organizado, por iniciativa oficial, um concurso de omnibus automoveis para o transporte de passageiros e de mercadorias.

Ha premios para os melhores modelos no valor de 30.000 liras.

Estados Unidos

Ha annos que os americanos andam estudando a construcção de automoveis aplicados ás linhas ferreas. Após varias tentativas sem resultado, foi agora apresentado um novo modelo que parece, ao que diz o seu auctor, satisfazer aos quesitos exigidos.

E' todo de aço e construido de maneira a apresentar a menor resistencia possivel ao ar. Uns apparelhos especiaes impedem a carruagem de descarrilar seja qual fôr a velocidade da marcha nas voltas. O motor, de 200 c. v., pôde ser alimentado indifferentemente com alcool ou com gasolina.

Allemanha

Se a França foi o primeiro paiz que apresentou automontes femeas a Allemanha foi a que primeiro apresentou *chauffeurs* do sexo fraco.

Em Berlim a sr.^a Papp fez um brilhante exame para *chauffeur*, e está fazendo serviço em automoveis de praça.

No primeiro dia de serviço, a sua carruagem fez a receita de 150 marcos. O seu salario é a terça parte da receita diaria.

Os seus collegas protestaram e reclamaram para que não sejam auctorizadas mulheres a governarem automoveis pelas ruas da cidade.



BICICLOS SOBRE CARRIS

Um engenheiro allemano estudou um novo tipo de biciclos para correr sobre os carris de qualquer linha ferrea.

O peso da machina é de oito kilos, podendo tambem correr sobre estrada ordinaria.

Este tipo de machina é muito aproveitavel para as inspecções ás linhas ferreas, para as visitas ás linhas em construcção, e para transportar os guarda-vias das suas respectivas barracas aos pontos onde teem que fazer os signaes, quando estes pontos ficam muito distantes do local onde estão as barracas.



OS HOTEIS NA SUISSA

A Associação dos Donos de Hoteis na Suissa acaba de solemnizar o seu 25.^º anniversario.

Fundou-se a Associação em 1882 com 169 associados; nos seus hoteis havia um total de 13.668 quartos. Hoje conta 1.090 socios, tendo o numero total de quartos nos seus hoteis 91.054.

Publica a Associação — gratuitamente — uma revista quinzenal e um guia annual, e inunda a Europa e a America de reclamos ácerca dos oitocentos hoteis dos seus associados.

Tem uma escola de donos de hoteis, installada em Lausanne, com internato, podendo receber trinta e quatro alumnos aos quaes é ensinado franez, inglez, allemano, italiano, geographia, escrituração, conhecimentos sobre os generos alimenticios, theoria do serviço de hoteis, higiene, gimnastica e dança.

Fazem parte da Associação tres quartas partes do numero total de donos de hoteis.



Importação e exportação por classes da pauta de janeiro a abril

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	560.507	880.743
Materias primas para as artes e industrias	8.438.482	7.970.469
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	2.656.052	2.689.387
Substancias alimenticias.....	3.728.437	5.930.800
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	1.860.359	1.498.105
Manufacturas diversas.....	1.840.173	1.738.319
Taras	35.671	38.946
Total.....	19.119.381	20.746.769

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1907	1906
Animaes vivos.....	1.296.562	1.168.560
Materias primas para as artes e industrias	2.437.101	2.018.392
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	482.167	569.134
Substancias alimenticias.....	5.263.368	4.748.347
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	34.142	30.239
Manufacturas diversas.....	650.726	635.264
Total.....	9.884.066	9.169.936

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de Janeiro de 1908.

A crise que de maneira tão profunda veio ha pouco perturbar a normalidade de negocios nos Estados Unidos está como se sabe em caminho de desaparecimento total, deixando, porém, os americanos em acordo completo quanto à necessidade de modificar o sistema monetario do paiz se bem que completamente divididos acerca das reformas a adoptar.

M. Aldrich, que se tem tornado notavel pelos seus estudos sobre a questão monetaria americana, apresentou ao Senado um projeto que já foi combatido na camara, principalmente por Fowler, presidente d'uma commissão especial e autor de um outro plano.

Eis o que, em substancia, propõe o primeiro:

Preconiza o aumento d'emissão de notas até o limite de 250 milhões de dollars, garantidos por obrigações, mas não do Estado. Poderiam servir de garantia ás novas notas as obrigações municipaes e provinciales e as obrigações hipotecarias de primeiro grau de companhias de caminhos de ferro, que tivessem distribuido regularmente, sem interrupção, durante cinco annos dividendos não inferiores a 4 por cento. Também haveria a fazer distinção quanto ás obrigações das municipalidades e das provincias. Não ceriam admittidos senão os das administrações de povoações que sotassem pelo menos 20.000 habitantes, cuja dívida não excedesse 10 por cento do valor da materia collectável, e que durante os ultimos quinze annos não tivessem estado em falta de pagamento.

O secretario do Thesouro poderia, quando o julgasse conveniente, exigir garantias supplementares. O total das notas postas em circulação não poderia exceder 75 por cento do valor atribuido pelo mercado aos titulos que servissem de garantia. Os bancos nacionaes teriam a pagar uma taxa mensal de $\frac{1}{2}$ por cento sobre a importancia em circulação e a que servissem de garantia obrigações diferentes das do Estado.

O projecto de Aldrich baseia-se pouco mais ou menos nos mesmos principios do sistema actualmente em vigor. Tende simplesmente a aumentar a circulação fiduciaria.

A commissão da camara dos representantes, por intermédio do seu presidente, Fowler, propõe medidas diferentes e radicais.

Deseja uma transformação completa do regimen monetario actual. Preconiza a retirada de todas as notas garantidas por obrigações e a sua substituição por outras que tivessem por garantia todo o activo dos bancos. Seriam criadas em todo o paiz agencias encarregadas do resgate das notas e os bancos nacionaes seriam agrupados por regiões sob um conselho composto de sete membros. Seria constituído pelos bancos um fundo de garantia de 500 milhões de dollars.

Cada um dos dois projectos, tem, é claro, os seus partidarios e os seus adversarios. A data das ultimas notícias não se sabe, porém, ainda qual dos projectos terá probabilidades de vingar.

Deu-se durante a quinzena um grande e importante movimento de baixas nas taxa de desconto de todos os grandes bancos de emissão da Europa o que prova que a situação dos mercados monetarios continua melhorando de modo notavel.

O Banco de Inglaterra, depois da redução a que fizemos referencia no ultimo boletim já fez duas novas reduções na sua taxa oficial de desconto, de 6 para 5 e de 5 para 4 p. c. ficando desde o dia 21 a 4%.

Por seu lado, o Banco de França tambem alterou, de novo, a sua taxa de desconto, baixando-a de $3\frac{1}{2}$ para 3%, baixando igualmente $\frac{1}{2}\%$ a taxa de emprestimos sobre titulos, a qual ficou portanto, a 4 p. c.

No decorrer da ultima semana o Banco do Estado da Russia desceu a taxa oficial do seu desconto, para as letras a tres meses, a 6%, para as letras a seis meses, a 8% e para as letras a nove meses, a $8\frac{1}{2}\%$.

O Banco Nacional Suisso ficou a sua taxa de desconto, que era ultimamente de $5\frac{1}{2}$, em 5% e a dos emprestimos sobre titulos que era de 6% em $5\frac{1}{2}\%$.

O Banco Hollandez tambem baixou a sua taxa oficial, que passou de 5 para 4 por cento.

Finalmente o Banco Nacional Dinamarquez reduziu a sua taxa de desconto de 8 para 7% e a dos emprestimos de $8\frac{1}{2}$ para $7\frac{1}{2}\%$.

Relatórios de 1907

Banco Lisboa & Açores.—Os lucros liquidos da gerencia de 1907, d'este importante estabelecimento de credito somam réis 332.451.5342, compreendendo o saldo do anno de 1906, na importancia de 41.351.5047 réis.

A direcção do Banco propõe no final do seu relatorio a seguinte aplicação dos lucros:

Dividendo de 7%	260.344.5000
Fundo de reserva	14.555.5000
Percentagem á Direcção	14.555.5000
Saldo para 1908	42.997.5342

A carteira de fundos ficou em 31 de dezembro em 1.123 contos a de cambiaes em 1.436, a carteira commercial em 2.928, devedores 4.832, emprestimos caucionados 220, etc. Isto pelo que respeita ao activo.

No passivo figuram, como verbas principaes, as seguintes: capital 4.500 contos, fundo de reserva 594, credores 3.264, depositos 4.045 contos.

O novo edificio do Banco, na rua do Ouro importou em réis 221.149.5086, entrando em conta com a diferença entre a venda do predio da rua dos Capellistas, 90.000.5000 réis, e a importancia por que figurava em balanço, 46.671.5378 réis.

Banco Commercial de Lisboa.—Segundo o relatorio que temos á vista os lucros liquidos d'este Banco no anno de 1907 importaram em 212.754.5512 réis, incluindo o saldo do anno anterior, de réis 19.527.5956.

E' a seguinte a distribuição dos lucros proposta pela Direcção:

Dividendo de 7%	140.000.5000
Fundo de reserva	11.593.5593
Honorarios á Direcção	11.593.5593
Reserva variavel	20.000.5000
Saldo para 1908	29.567.5326

No activo destacam-se as seguintes verbas: carteira de titulos 368 contos, commercial 2.743, de cambiaes 243, emprestimos sobre penhor 904 contos, etc.; e no passivo, capital 2.000 contos, reserva 240, depositos 3.325, etc.

Declara a direcção no seu relatorio ter aplicado a importancia de 120 contos, escriturada sob a rubrica de "Reserva especial", á eliminación de diversas verbas do activo, consideradas perdidas, e mais 12.550.5436 réis, retirados dos resultados do anno corrente com o mesmo fim, não ficando portanto presentemente no activo do banco restos de especie alguma em fallencias ou concordatas, d'onde se possa presumir prejuizo, antes ao contrario, terá o banco que receber percentagens de alguns devedores, cujas contas foram fechadas pela sua totalidade.

Continua reinando a mais completa apatia no nosso mercado bolsista.

Tem havido escassez de operações quer a contado, quer a prazo, havendo a registar depreciação de cotações durante a quinzena.

Os valores sobre que se fizeram algumas transacções a prazo foram: accões da Companhia de Moçambique a 1\$950, da Companhia do Gaz, coupon a 66\$000, 66\$500 e 66\$800; Tabacos, coupon a 85\$000; Assucar de Moçambique a 39\$500 e 39\$050; Paniificação, 18\$850 e 18\$750; obrigações Beira Alta, 2.º grau, a 17\$400 e Companhia Real, 2.º grau, a 48\$500; todos estes preços para o fim do corrente.

As cotacões do fundo externo português oscillaram: em Lisboa, entre 62\$500 e 63\$000; em Paris entre 63,45 e 61,20, sendo o ultimo preço 62,35; em Londres, entre 62,50 e 62,75.

A situação cambial voltou a aggravar-se um tanto, durante a quinzena por causa do excesso de pedidos de cheque, recobrando as diferentes divisas nos ultimos dias os preços anteriores, approximadamente.

Os ultimos preços da libra foram hoje os seguintes: 4\$960, com-

pra, e 5\$050 venda. O cambio Rio sobre Londres continua a 15^{1/4}. Damos em seguida as cotações cambiais da ultima hora:

	EM 31 DE JANEIRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 1/8	49 7/8	49	48 7/8
" 90 d/v	48 5/8	—	49 9/16	—
Paris cheque	594	598	584	586
Berlim	243	245	239	240
Amsterdam cheque	412	415	404 1/2	406 1/2
Madrid cheque	865	875	850	860

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JANEIRO												
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
Lisboa: Inscrições de assentamento	43	42,90	42,75	42,70	43,60	—	42,56	42,40	42,50	42,60	42,60	42,50	42,60
coupon	42,90	—	—	42,50	42,60	—	42,65	42,40	42,45	42,55	42,50	42,35	42,35
Obrig. 4 1/2% 1888	—	21.950	21.900	—	21.800	—	21.800	21.600	21.500	21.500	—	21.700	21.700
" 4 1/2% 1890 assentamento	—	54.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1890 coupon	—	54.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54.000	—
" 4 1/2% assentamento	—	62.500	—	—	—	—	62.500	62.500	—	62.500	62.500	62.500	—
" 4 1/2% coupon interno	61.700	61.700	—	—	—	—	61.700	—	61.700	61.700	61.700	61.700	—
" externo, 1.ª serie	62.800	62.700	62.600	62.500	62.700	—	62.600	62.700	62.800	63.000	62.800	62.800	62.800
" 3 1/2% 1905	9.450	9.500	9.500	9.500	9.500	—	9.500	9.450	9.450	—	9.450	9.450	—
" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções Banco de Portugal	177.150	177.150	—	—	477.000	—	177.000	—	—	—	—	—	—
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	135.000	—	—	—	135.000	135.150	135.000	—	135.500	—	—
" Banco Nacional Ultramarino	93.500	93.500	93.000	93.000	93.000	—	93.000	—	—	—	—	—	—
" Banco Lisboa & Acores	—	—	112.000	—	—	—	113.000	114.000	—	—	—	114.000	114.000
" Tabacos, coupon	91.000	90.000	87.200	85.400	84.500	—	84.000	—	83.500	84.000	84.000	84.000	84.000
" Companhia dos Phosphorus	68.800	68.800	68.700	68.500	—	—	68.000	68.600	68.500	68.600	68.800	—	—
" Companhia Real	—	67.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.000	—
" Companhia Nacional	11.500	11.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91.300	91.400
Obrig. prediaes 6 1/2%	91.400	91.500	91.400	—	91.300	—	—	91.400	91.400	—	—	—	—
" 5 1/2%	87.000	87.200	87.150	87.000	87.000	—	87.200	—	87.150	87.000	87.000	58.000	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 1.º grau	—	66.000	—	—	—	—	—	—	—	—	68.000	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 2.º grau	—	—	48.800	48.500	48.650	—	48.200	48.500	48.500	48.300	48.500	48.200	48.350
" Companhia Nacional 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	85.500	85.600	85.500	—	85.600	—	85.700
Paris: 3 1/2% português 1.ª serie	63,20	63,15	62,85	62,80	62,80	61,90	61,25	61,45	62,20	62	62,25	61,45	62,35
Accções Companhia Real	41,50	41,50	352	310	315	—	40,50	40	40,50	—	38,50	38,50	38,75
" Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	378,50	376	378	378,50	377,50	379	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	342	344	—	—	345	345	344,50	344,50	345	342	342	342	341
" Companhia Real, 2.º grau	254	252	249	214	245	242	—	240	244	240	232	234	237
" Companhia da Beira Alta	—	—	298	—	300	299	297	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	160	160	157,25	159	157,25	159	—	157,25	159,50	157	156,25	156	157
Londres: 3 1/2% português	63,75	63,25	63,50	63	62,75	62	61,75	62	62	62,25	62,75	62	62,50
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	87,75	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1907-1908		1906-1907		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilomet.	Kil.	Totaes	Kilomet.	1907-1908	1906-1907
COMPANHIA REAL	de a Jan.	1.073	87.079.000	81.154	1.073	104.887.000	97.751	87.079.000	104.887.000
Rede geral	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vendas Novas	† 7 Jan.	70	1.427.000	20.385	70	2.267.000	32.385	1.427.000	2.267.000
Coimbra a Louzã	1 7 Jan.	29	364.000	12.551	2				

A navegação para a Argentina

Em quanto nós nos vamos embalando ao som das estafadas canções da nossa privilegiada posição geographica, da belleza excepcional do nosso porto, e das delicias do nosso clima, os nossos vizinhos não descuram dos seus interesses, pondo de lado a questão da navegação para a Argentina, procurando chamar para os seus portos a corrente dos viajantes americanos.

A comissão technica internacional dos caminhos de ferro transpirenaicos que reuniu em S. Sebastião, em 30 de setembro ultimo, entre varias resoluções que tomou, resolveu tambem a collocação de um terceiro carril entre Bayona e a capital de Guipuscoa, para assim uniformizar a via entre as duas nações.

Esperam assim os espanhóis que no proximo verão já os comboios possam chegar reciprocamente a S. Sebastião e Bayona, sem necessidade de trasbordo em Irun. Como a via espanhola é mais larga do que a franceza nenhuma dificuldade apresenta a collocação do terceiro carril que ha de unificar as duas linhas e os espanhóis esperam que o *sud-express* de Paris possa chegar a Madrid sem mudança de material circulante.

Isto os faz pensar em que facilmente poderão obter um serviço rapido entre Paris e Cadiz, cujo percurso não demorará mais de vinte e quatro horas, ganhando assim dez horas sobre o comboio de Paris a Lisboa, e ainda com a vantagem de evitar dois graus de navegação que tanta é a distancia entre Cadiz e Lisboa.

Se este plano for realizável — e o que se pode hoje dizer irrealizável? — temos que arranjar novos estribilhos para justificar a nossa inacção num assunto tão importante como este da navegação para a America.

A belleza do nosso porto, etc., já não servem de justificação ao nosso desmazelo.

actualmente feitos pela via Porto, em virtude do acoreamento progressivo da barra da Figueira.

Benguela. — A linha está assente até o kilometro 137; os movimentos de terra até o kilometro 154, e as terraplenagens e obras de arte estão em activo andamento, até o kilometro 170.

Esta companhia apresentou à direcção dos caminhos de ferro ultramarinos o projecto completo do troço de linha até o kilometro 287.

De Braga a Monsão. — Por portaria do sr. ministro das obras publicas, foi aprovado o projecto do 1.º lanço d'este caminho de ferro compreendido entre Braga e a ribeira de Salariz.



Espanha

A Companhia de los ferrocarriles Vascongados, após varias experiencias adoptou nos seus comboios o sistema de iluminação electrica por meio de acumuladores.

O governo não concedeu a nova prorrogação de prazo para a construção da linha de Madrid a Colmenar Viego e do ramal a Chamartín de la Rosa, que a respectiva companhia tinha requerido.

Foi concedida nova prorrogação, por tres annos, para a construção da linha de Alicante a Villajoyosa.

Foi publicado um decreto auctorizando os bufetes das linhas ferreas a abrirem aos domingos.

Foi mandada estudar uma linha que, partindo da estação de Santa Fé na linha de Linares a Almeria, e seguindo o curso do rio Andarax, termine em Canjaya.

Foi mandada estudada uma linha ferrea que ligue Malaga com Almeria.

Em Bilbao, reuniu-se uma comissão para estudar o projecto de um caminho de ferro directo entre aquella cidade e Madrid, sob os pontos de vista technico, commercial e economico.

Foi pedida a concessão de um caminho de ferro secundario de Murcia a Caravaca.

Foi pedida a concessão de uma linha de via larga de Torrellos a Arzamarilla, na extensão de 15 kilometros.

Allemanha

Durante o corrente anno serão inauguradas na Prussia diversas novas linhas do Estado, na extensão total de 726 kilometros, ficando toda a rede prussiana no fim de 1908, medindo a extensão total de 36.480 kilometros de via de secção normal e 240 de via reduzida.

Italia

Foi solicitada a concessão de uma linha ferra de Splimberg a Bazzano.

Foi aprovado o projecto para a construção de uma linha terrea de Molfetta a Ruvo, passando por Terlizzi.

Foi pedida a concessão para construir e explorar uma linha ferrea entre Arezzo e Sinaluga.

Hungria

O parlamento votou um credito de noventa milhões de coroas para aquisição de material circulante e construção de novas linhas.

Brazil

Foi aberta à exploração a linha de Cacequy a Uruguayana, na extensão de 260 kilometros.

Este caminho de ferro põe em comunicação a rede explorada pela companhia auxiliar de caminhos de ferro do Brazil com a linha de Quarabim a Itaqui.

Argentina

A companhia de caminhos de ferro do Sul vai mandar construir edifícios para hoteis em diferentes pontos da sua rede, provocando assim o aumento de trafego de passageiros, e preparando-lhes maiores commodidades para a sua permanencia em varios pontos de villegiatura ou de grande movimento commercial.

Foi aprovado o projecto para a construção do ramal de Guido a Juancho, no caminho de ferro do Sul.



Estação central do Porto. — Foi adjudicada a L. Dargent, sucessor de Cardoso, Dargent & C.ª a empreitada geral da cobertura metallica da gare da estação do Porto por 32:388\$000 réis.

Apeadeiro do Paião. — Foi adjudicada por 3:459\$000 réis a empreitada da construção do apeadeiro de Paião no ramal de Montemór.

Avenida de acesso da estação de Montemór. — Foi auctorizado o alargamento da entrada da avenida de acesso de aquella estação.

Mudança de nome. — Desde hoje a estação de Santa Victoria (antiga estação do Outeiro), situada ao kilometro 170,6 da linha do Sul, passa a denominar-se *Santa Victoria-Ervidel*.

Beira Alta. — Pelo conselho de administração d'esta companhia foi enviado ao sr. ministro das obras publicas uma representação em que é advogada a urgente necessidade de se proceder aos melhoramentos que modifiquem as condições actuaes do porto da Figueira da Foz, de forma a facilitar o seu acceso a embarcações de maior tonelagem, para desenvolvimento do trafego e do commercio, na região compreendida entre o sul do Douro e as duas Beiras.

Entre outros, nota a companhia os prejuizos que lhe adveem dos transportes de carvão, material, etc., serem

Companhia Através d'Africa

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

(Continuação do n.º 482)

São estas, senhores, as razões, que nos parecem justas, que nos levaram a officiar ao governo, pedindo-lhe para que se desse por terminada a já longa e prejudicial experiência da redução de tarifas, officio ao qual, como já dissemos, nenhuma solução foi dada.

Teremos de insistir nesse pedido; e como as tarifas são feitas d'acordo entre o governo e a Companhia (art. 32.º do contrato de concessão) desde o momento em que nos recusamos a manter a redução e o governo, pelo seu lado, se recusa a indemnizar-nos segundo o estabelecido no art. 31.º, § 5.º do mesmo contrato, seremos forçados a aplicar ao café a tarifa geral, deixando ao governo o direito de appellar para uma arbitragem, em que a divergência seja resolvida, conforme lho faculta o disposto no art. 68.º do citado contrato.

Linha de Malange

Dirigi-se o governo a esta Companhia em 1906, como consta do respectivo relatório, propondo-lhe a exploração do troço construído da linha de Malange, ou um serviço combinado, proposta que não podíamos aceitar, fazendo nós nessa ocasião uma contra-proposta para que o governo explorasse uma e outra linha, tomando de arrendamento a nossa.

Era realmente o melhor caminho a seguir, dado o pé em que as causas se encontram.

A Companhia não convinha, tendo uma linha de 364 quilómetros, explorar um troço pequeno de linha estranha, não lhe valendo a pena tomar novos encargos e, principalmente, não o devendo fazer, sem a sua situação com o Estado ser liquidada para evitar novas complicações.

Ao Estado também não convinha, a não ser com um enorme prejuízo e emprego de capital, não só por ter de fazer aquisição do material circulante necessário, montar oficinas de reparação, armazens para material de conservação, etc., etc., como se fosse para uma linha grande, mas também pelo pessoal dirigente e de administração e fiscalização, que é também o mesmo que se emprega em uma linha de grande extensão.

Além disso as dificuldades de aquisição e manutenção de pessoal devem ser enoráveis, assim como muitas outras de toda a especie, tendendo a que é um troço de linha encravado entre o sertão e o terminus d'uma linha particular a 364 quilómetros da costa.

Nós bem sabemos as dificuldades com que luctamos, para arranjar e conservar o pessoal menor nas estações extremas, e por elas podemos avaliar o que seja obter pessoal superior para o interior, de carácter permanente, e sem commodidades de especie alguma, pela distância enorme de qualquer povoação onde possa abastecer-se.

Por exclusão de partes a solução não podia nem pôde deixar de ser senão a indicada pela Companhia—a exploração geral feita pelo Estado.

Em todo o caso, d'uma ou d'outra forma, nenhuma solução podia ou devia ser aceite, sem ser previamente liquidada a situação da Companhia.

A construção essa era fácil e commoda, não só por haver uma linha ferrea já estabelecida para o transporte do pessoal e do material, mas também por se encontrar com muita mais facilidade trabalhadores indígenas já educados e preparados pelos trabalhos na linha da Companhia, obter-se também da Companhia combustível e qualquer cousa que na occasião faltasse, e principalmente utilizarem-se as oficinas da Companhia, onde se tem feito muitos trabalhos, e sem o que teria de se estar a cada passo a recorrer às oficinas da Europa com enormes despesas e perda de tempo.

Sobre tudo isto, um terreno o mais apropriado possível à construção, pouco accidentado e sem dificuldades notaveis, facilitava extraordinariamente essa construção, auxiliada além disso em tudo que era possível pela Companhia, cujo desejo e cuja ambição foram, desde o princípio da sua existencia, o prolongamento da linha.

Já no seu primeiro relatório, 1887, ella dizia (pag. 20) «a linha ferrea não pode, não deve terminar em Ambaca», pugnando sempre em todos os relatórios a seguir pela continuação da construção.

Que encontrou a Companhia em facilidades e auxílios para a construção na sua linha?

A quasi impossibilidade de obter pessoal indígena, que não queria sujeitar-se ao trabalho que desconhecia por completo, e maior dificuldade ainda para obter pessoal europeu, que não queria ir para a então chamada costa d'Africa, sem grandes vantagens e sem exageradas remunerações; um trabalho e uma despesa extraordinários para a condução do material, pessoal e viveres para os pontos, alguns muito distantes, onde simultaneamente

tinha de atacar os trabalhos, para poder concluir a construção no prazo marcado; a falta absoluta d'uma empresa ou entidade que pudesse prestar-lhe o mais pequeno auxílio; e sobre tudo isto um terreno accidentadíssimo e na sua maior parte insalubre, exigindo numerosas e difíceis obras d'arte, a cada momento destruidas pelas imprevistas cheias e inundações.

Pois apesar de tudo, apesar das acusações de morosidade na construção, feitas pela região impaciente, esta Companhia em três anos e seis meses tinha em exploração 140 quilómetros de linha, visto que foi em 16 de março de 1887 que foi recebida em Loanda a comunicação oficial da aprovação do projecto, sendo inaugurada a exploração da 3.ª secção (kil. 140) em 28 de setembro de 1890, e tendo sido inauguradas as duas outras secções em datas anteriores.

A construção da linha de Malange começou em 15 de maio de 1893. Três anos e meio depois estavam prontos para circular comboios 42 quilómetros de linha, isto é, quasi no mesmo tempo que nós gastamos para abrir a exploração 140 quilómetros, estavam na linha de Malange prontos para circular comboios 42 quilómetros, ou menos da terça parte.

E' claro que havia, quer na nossa linha, quer na de Malange, aquellas datas, trabalhos adeantados em outros pontos. Em virtude d'isso, inaugurou-se em setembro passado o primeiro troço de 85 quilómetros (construção incompleta) da linha de Malange, gastando-se nessa construção quatro anos e três meses.

Em março de 1891, quatro anos depois de aprovado o projecto, tínhamos em exploração 180 quilómetros, e não estava até o 190, porque o contrato de concessão não o permitia, por não poderem ser abertas à exploração secções de menos de 40 quilómetros, sendo a primeira de 60.

Esta pequena digressão sobre a construção das duas linhas não podia deixar de nesta ocasião ser feita, para elucidar d'aqueles que apregoam, que a construção da de Malange é feita com rapidez e segurança, deprimindo ao mesmo tempo a construção da nossa.

Quem quiser avaliar a enorme quantidade de contrariedades de toda a ordem que dificultaram à Companhia a construção da sua linha, dé-se ao trabalho de percorrer os seus relatórios, onde encontrará a narração d'ellas, feita à medida que os trabalhos iam avançando. O contrato de concessão marcava um prazo de quatro anos, contados da aprovação do projecto, para a conclusão da construção dos 364 quilómetros, com todas as suas dependências, armazens, remises, oficinas, estações, etc. Reconheceu-se logo no princípio a absoluta impossibilidade d'isso. No entanto, devido aos grandes esforços da Companhia, a construção que começou em 1887 teria terminado em 1893, como se reconheceu, se o rompimento violento do contrato de 1891 não viesse estorvar o seu andamento, tendo a Companhia de supportar em cheio os desastrosos efeitos da crise que tanto affligiu o paiz de 1891 em deante.

(Continua)

Brindes e calendários

Dos agentes da Booth Line, recebemos um elegante calendário para escritório.

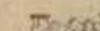
Agradecemos.



Da firma proprietária da Fábrica de Bolachas da Pampulha, recebemos um calendário de parede, representando a entrada das tropas liberais em Lisboa, em 1833.

A composição do desenho e correção da execução são bastante lisonjeiras para a arte nacional.

Agradecemos.



ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de alcatrão, archotes e cordas

Dia 10 de fevereiro de 1908, a 1 e meia da tarde.

Local de abertura de propostas:—Estação Central de Lisboa, perante a Comissão Executiva.

Condições estão patentes na Repartição Central do Serviço dos Armazéns edifício da estação de Santa Apolónia, das 10 da manhã às 4 da tarde.

Fornecimento de drogas e tintas

Dia 10 de fevereiro de 1908, a 1 hora e meia da tarde.

Local de abertura das propostas:—Estação Central de Lisboa, perante a Comissão Executiva.

Condições estão patentes na Repartição Central do Serviço dos Armazéns edifício da estação de Santa Apolónia, das 10 manhã às 4 da tarde.

AGENDA DO VIADANTE

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 expérience personnelle**.

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinhas esmeradas. Sucursal na ilha de Chacharra Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

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

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

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

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de nenhuma excedente comodidades e acesso; tratamento reto immedicable. — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 réis por dia a 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do teatro; sítio central; belas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

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

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	7	7 44	9 21	10 5	10 25	2 33	4 35	7 18	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
9 15	9 29	9 40	8 10	8 54	10 39	11 22	8 10	9 33	4 10	6 25	5 20	11 55	11 35	8 58	11	4 30	8 58
9 28	9 42	10 10	10 51	10 35	11 51	12 35	9 30	9 33	—	—	5 20	6 30	5 20	Villa Real	2 25	8 49	
4	4 14	4 29	10 51	11 34	2 20	3 3	1 20	2 4	3 25	4 9	8 22	8 37	8 22	Pedras Salgadas	10 20	6 47	
5 40	5 54	6 20	3 25	4 8	4 41	5 24	4 41	5 24	5 34	6 18	7 40	8 30	7 40	Pedras Salgadas	7 42	5 50	
11 25	11 39	12	5 41	6 25	7 4	7 48	6 41	7 24	7 57	8 41	7 32	6 45	7 25	Vila Real	10 20	8 55	
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e i.	9 51	10 35	8 27	9 11	9 34	10 18	8 27	9 11	9 34	10 18	2 1	6 16	7 40	Portimão	7 50	10 20	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	11 51	10 39	11 39	12 23	9 51	10 35	11 39	12 23	11 51	12 49	7 36	Figueira	9 44	7 50	
5 30	6 5	5 20	11 51	12 49	7 36	8 34	11 58	1 7	2 5	11 58	5 1	10 40	11 12	Alfarelos	9 44	6 40	
7	7 28	7 25	11 58	12 49	5 37	c 5 29	k 6 35	11 38	12 12	8	6 52	7 40	2 45	Amieira	9 44	6 40	
7 40	8 15	8 16	11 58	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	8 50	9 27	—	Figueira	9 44	6 40	
10 10	10 38	8 49	11 58	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	6 24	6 45	3 55	Vila Real	10 20	8 55	
11 30	11 58	10 50	11 58	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	2 5	2 26	1 25	Moura	1 45	6 30	
1	1 28	12 10	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	5 55	6 16	4 44	Caldas	1 45	6 30	
2 30	2 58	1 40	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	2 1	6 16	7 40	Figueira	1 45	6 30	
4 52	5 20	3 10	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	5 55	6 16	7 40	Caldas	1 45	6 30	
5 24	5 56	5 31	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	2 1	6 16	7 40	Vila Real	1 45	6 30	
7	7 28	7 40	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	5 55	6 16	7 40	Moura	1 45	6 30	
8 30	8 58	9 10	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	2 1	6 16	7 40	Caldas	1 45	6 30	
10	10 28	10 40	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	5 55	6 16	7 40	Figueira	1 45	6 30	
12 30	1 5	—	12 30	12 49	5 37	c 5 29	6 50	12 12	12 12	8	2 1	6 16	7 40	Vila Real	1 45	6 30	
Mais os de Cascaes, excepto os a:	9 51	10 35	8 39	9 11	9 34	10 18	8 39	9 11	9 34	10 18	9 51	10 35	11 39	Portimão	7 50	10 20	
C. Sodré	Casecas	C. Sodré	4 55	8 22	4 15	7 5	8 39	10 31	12	3	3 50	7 5	8 10	Tunes	11 40	9 30	
6 15	7 15	6	7	8 22	4 15	7 5	8 39	10 31	12	3	3 50	7 5	8 10	Portimão	10 30	10 37	
8 10	9 3	i 8	8 46	11 51	6 51	—	8 22	8 37	12	5	8 22	8 37	8 10	Vila Real	11 15	7 40	
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	10 51	9 10	10	9 45	10 38	9 10	10	9 45	10 38	9 10	Barca d'Alva	11 15	9 53	
9 45	10 38	9 10	10	10 51	9 10	10	10 40	11 16	9 10	10	10 40	11 16	9 10	Regoa	11 15	9 53	
11 16	a 9 56	10 32	10 51	11 51	10 51	11	11 16	a 9 56	10 32	11	11 16	a 9 56	10 32	Vizeu	11 15	9 53	
10 45	11 52	10 50	11 51	12 56	12 56	12	12 15	a 11 26	12 2	12	12 15	a 11 26	12 2	St. Comba	Vizeu	11 15	
12 15	1 22	a 11 26	12 2	12 56	12 56	12	a 1 22	1 22	1 22	12	12 56	12 56	12 56	Porto	Vila Real	11 15	
a 1 40	2 16	12 15	1 19	a 9 45	3 19	a 8 49	2 15	1 45	9 55	11 40	7 5	8 55	7 5	Porto	Pedras Salgadas	11 15	
1 45</																	



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza,
Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia da França e Orleans*

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

(N.º 201 § 3.º de grande velocidade das linhas francesas)

BILHETES SIMPLES (UMA SÓ VIAGEM) PARA PASSAGEIROS E BAGAGENS

De PARIS (Quai d'Orsay), BORDEUS (S. Jean) e BAYONNA para GUARDA, PAMPILHOSA,
ENTRONCAMENTO e LISBOA (Rocio) ou vice-versa

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1908

PERCURSOS	Distâncias kilo-métricas	PREÇOS						Itinerario	
		Bilhetes inteiros			Meios bilhetes				
		1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.	1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.		
Percorso Francez									
Das estações em frente a Irun ou de Hendaya ás da frente	Paris (Quai d'Orsay)	823	92,45	62,20	40,60	46,10	31,45	20,30	
	Bordeus (S. Jean)	235	26,30	17,75	11,60	13,15	8,90	5,80	
	Bayonna	37	4,45	2,80	1,80	2,05	1,40	0,90	
Percorso Hespanhol (*)									
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya	635	79,40	59,55	35,70	39,70	29,80	17,85		
Percorso Portuguez (*)									
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações da fronte ou vice-versa.....	Guarda	46	950	740	520	490	370	270	
	Pampilhosa	202	4.040	3.140	2.240	2.040	1.580	1.130	
	Entroncamento	327	6.530	5.070	3.620	3.290	2.550	1.820	
	Via Pampilhosa	441	8.790	6.830	4.880	4.420	3.430	2.450	

(*) N'estes preços estão compreendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

CONDICÕES

1.º — **Bilhetes.** — Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis. Não são válidos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam.

A capa dos bilhetes sem os coupons que deve conter e estes sem aquella, não tem valor algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros, todo o cuidado em verificar que os empregados das Companhias não retirem mais que os correspondentes a trajectos já percorridos.

2.º — **Creanças.** — As creanças menores de 3 anos nada pagam indo ao colo das pessoas que as conduzem. De 3 a 7 anos pagam meio preço e tem direito á ocupação de um lugar. Duas d'estas creanças, porém, não tem direito a ocupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

As creanças de mais de 7 anos pagam bilhete inteiro.

3.º — **Bagagens.** — Registam-se directamente para os percursos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas, não terá que pagar pelo transporte d'ella, nenhum supplemento, alem do custo do seu bilhete, salvo os gastos de transito nas alfandegas hespanholas (condição 7.º), os direitos de registo e o imposto do sello. A franquia não tem applicação ás creanças transportadas gratuitamente, e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viagem com meio bilhete.

O peso excedente será taxado pelos preços da respectiva tabella constante d'esta tarifa.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 6.^a, poderá despachar a sua bagagem sucessivamente para a estação de paragem escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro. Se o ponto de paragem pertence a outro paiz terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. N'estes casos os excedentes de bagagem serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

4.^a — **Comboios.** — Os bilhetes são validos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe n'elles indicada. São-lhes, comtudo, applicaveis quaesquer restrições especiaes, publicamente anunciadas em cartazes-horários ou outros avisos. (Veja-se a 1.^a *Observação importante*, no fim da tarifa).

5.^a — **Mudança de classe.** — O passageiro que passar para classe superior á designada no seu bilhete pagará, pelo trajecto percorrido na classe superior, a diferença entre os preços das duas classes, segundo as Tarifas Geraes das linhas interessadas.

6.^a — **Paragens.** — Os passageiros teem a faculdade de deter-se em França: 24 horas em Bordeus e 24 horas em Bayonna; em Hespanha: 24 horas em Salamanca, e em Portugal: 24 horas em Pampilhosa.

7.^a — **Alfandega.** — As operações para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso serão feitas gratuitamente pelas agencias das Companhias.

Cobrar-se-ha uma peseta pelo transito em Fuentes d'Oñoro, das bagagens que vão de Portugal para França, e igual taxa pelo transito em Irun das bagagens transportadas de França para Portugal.

Convidam-se os passageiros a assistir á verificação das suas bagagens pela alfandega, tanto nas estações fronteiriças como em outros quaesquer pontos onde tal caso se dê, pois que, pelo que possa ocorrer n'essas operações, declinam as Companhias toda a responsabilidade.

8.^a — **Disposição geral.** — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Tabella de preços para os excedentes de bagagem

PERCURSOS	De 0 a 5 kilogrammas	ALEM DE											
		5 até 10 kilog.*	10 até 20 kilog.*	20 até 30 kilog.*	30 até 40 kilog.*	40 até 50 kilog.*	50 até 60 kilog.*	60 até 70 kilog.*	70 até 80 kilog.*	80 até 90 kilog.*	90 até 100 kilog.*	100 kg. cada 10 a mais (**)	
Percorso Francez													
Das estações abaixo a Irun, ou de Hendaya ás abaixo:													
Paris (Quai d'Orsay).....	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,95	23,25	26,60	29,90	33,20	3,32	
Bordeus (S. Jean)	0,60	1,20	2,35	3,55	4,70	4,80	5,75	6,70	7,65	8,60	9,55	0,95	
Bayonna	0,40	0,40	0,40	0,55	0,75	0,80	0,95	1,15	1,30	1,45	1,65	0,46	
Percorso Hespanhol (*)													
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya.....	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	44,30	50,40	57,60	64,80	72,00	7,19	
Percorso Portuguez (*)													
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações abaixo ou vice-versa:													
Guarda	130	130	130	190	240	260	300	340	370	410	440	40	
Pampilhosa	230	250	480	700	930	1.080	1.220	1.370	1.510	1.660	1.800	140	
Entroncamento	380	380	740	1.090	1.450	1.720	1.990	2.270	2.510	2.820	3.080	270	
Lisboa (Rocio)	500	500	970	1.430	1.900	2.290	2.680	3.070	3.450	3.840	4.220	390	

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

(**) Para os excessos de bagagem superiores a 100 kilogrammas applica-se para os primeiros 100 os preços da penultima colunna e para cada 10 kilogrammas a mais os preços da ultima colunna.

Nos preços acima indicados estão incluidas todas e quaesquer despezas de carga, descarga, evoluções, manobras e transmissão entre as diversas linhas do trajecto e as de trasbordo nas fronteiras.

Não estão, porém, comprehendidos:

- 1.^a Os direitos de registo nas procedencias das estações francezas.....
- 2.^a Os direitos de registo nas procedencias das estações portuguezas
- 3.^a As despezas de transito em Irun pelas procedencias de França
- 4.^a As despezas de transito em Fuentes d'Oñoro pelas procedencias de Portugal

Por expedição

Francos	Pesetas	Réis
0,10	-	-
-	-	20
-	1,00	-
-	1,00	-
-	-	20

As bagagens sem peso excedente pagam além dos direitos de registo em França e Portugal e das despezas de transito acima indicadas, o imposto do sello para o governo portuguez

Os passageiros que deixem o Continente em Lisboa, e cujos excedentes de bagagem attingam o peso minimo de 100 kilogrammas ou paguem por esse minimo podem mediante requisição na estação de Lisboa (Rocio) obter 40 % de redução sobre os preços fixados n'esta tarifa para os referidos excedentes, tendo-se em conta os cambios.

Da mesma vantagem poderão gozar os passageiros que cheguem por mar a Lisboa.

No primeiro caso o passageiro avisará a estação de Lisboa (Rocio) antes de retirar a sua bagagem, de que deseja pedir a redução, e a importancia d'esta ser-lhe-ha paga contra a apresentação do bilhete de passagem por mar e do boletim que lhe terá sido entregue por esta estação.

No segundo caso, o preço reduzido será applicado immediatamente em presença de um certificado de qualquer Companhia de navegação, comprovando que o passageiro acaba de chegar a Lisboa por mar.

Observações importantes

1.^a — Os bilhetes de 1.^a classe são validos para o Sud-Express sem qualquer sobretaxa alem da que corresponde á Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

2.^a — Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total, é indivisivel e será satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

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

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial P. H. F. n.^o 4 de grande velocidade, de 26 de Dezembro de 1904.

Lisboa, 16 de Janeiro de 1908.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Exp. 828



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza,
Salamanca a Medina del Campo, Norte de Espanha, Meio dia da França e Orleans*

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

(N.º 202 § 3.º de grande velocidade das linhas francesas)

Bilhetes de Ida e Volta para passageiros e bagagens

De PARIS (Quai d'Orsay), BORDEUS (S. Jean) e BAYONNA para GUARDA, PAMPILHOSA,
ENTRONCAMENTO e LISBOA (Rocio) ou vice-versa

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1908

PERCURSOS	Distâncias kilo-métricas	PREÇOS						Itinerario	
		Bilhetes inteiros			Meios bilhetes				
		1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.	4.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.		
Percorso Francez									
Das estações em frente a Irun ou de Hendaya ás da frente	Paris (Quai d'Orsay).....	823	156,65	93,35	60,90	78,35	46,75	30,45	
	Bordeus (S. Jean).....	235	44,70	26,65	17,40	22,35	13,35	8,70	
	Bayonna	37	7,05	4,20	2,70	3,50	2,40	1,35	
Percorso Hespanhol (*)									
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya...		635	134,95	78,60	47,45	67,50	39,30	23,60	
Percorso Portuguez (*)									
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações da frente ou vice-versa	Guarda	46	1.630	1.400	790	850	580	440	
	Pampilhosa	202	6.880	4.720	3.370	3.480	2.380	1.700	
	Entroncamento	327	11.120	7.620	5.440	5.610	3.840	2.740	
	Lisboa (Rocio.)	441	14.960	10.260	7.330	7.530	5.840	3.680	
30 DIAS									
Irun, Hendaya, Medina, Salamanca, Fuentes d'Oñoro e Villar Formoso									

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

Condições

4.º — Bilhetes — Estes bilhetes são pessoais, intransmissíveis, nominativos e deverão ser assignados pelos portadores. Não são válidos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam. Os passageiros são obrigados a provar a sua identidade por meio de assignatura, quando os ditos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os coupons que deve conter e estes sem aquella, não tem valor algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificar que os empregados das Companhias não recolham mais que os coupons correspondentes a trajectos já percorridos.

O coupon de ida só é válido à partida para os comboios do proprio dia em que o bilhete tenha sido adquirido. O coupon de volta é válido durante o prazo de validade do bilhete e o da sua prorrogação, quando tal se dê, e ainda para qualquer comboio que chegue a destino depois de expirado este prazo, comtanto que a partida do ponto de regresso ou da ultima estação de paragem da viagem de volta, tenha lugar dentro do referido prazo.

Validade — O prazo de validade d'estes bilhetes pode ser prorrogado em **trinta dias**, mediante pagamento da sobretaxa de 10 % dos preços d'esta tarifa.

O pedido de prorrogação deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de expirar o prazo para o qual a prorrogação é pedida, e o pedido pode realizar-se tanto na estação de procedencia como nas principaes estações do trajecto.

Passado o prazo de **trinta dias** da data da terminação da validade primitiva, nenhuma prorrogação pode ser concedida, e os bilhetes não utilizados ficam nullos e sem valor.

2.º — Crianças — As crianças menores de 3 anos nada pagam indo ao colo das pessoas que as conduzam. De 3 a 7 anos pagam meio preço e tem direito à ocupação de um lugar. Duas d'estas crianças, comtudo, não tem direito a ocupar n'um só compartimento, mais que o lugar destinado a um passageiro.

As crianças de mais de 7 anos pagam bilhete inteiro.

3.º — Bagagens — Registam-se directamente para os percursos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro, cuja bagagem não pesar mais de 30 kilos, nada terá que pagar pelo transporte d'ella além dos gastos de transito nas Alfandegas hespanholas (condição 7.º), dos direitos de registo e do imposto do sello. A franquia não aproveita ás crianças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viagem com meios bilhetes.

O peso excedente será taxado pelos preços da respectiva tabella constante d'esta tarifa.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 6.º, poderá despachar a sua bagagem successivamente para a estação de paragem escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro. Se o ponto de paragem pertence a outro paiz terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. N'este caso os excedentes de bagagem serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

4.º — Comboios — Estes bilhetes são válidos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe n'elles indicada. São-lhes, comtudo, applicaveis quaesquer restrições especiaes publicamente anunciadas em cartazes horarios ou outros avisos. (Veja-se a 4.º Observação importante no fim da tarifa).

5.º — Mudança de classe — O passageiro que passar para classe superior á designada no seu bilhete, pagará pelo trajecto percorrido na classe superior a diferença entre os preços das duas classes, segundo as Tarifas Geraes das linhas interessadas.

6.º — Paragens — Os passageiros tem a faculdade de deter-se em todas as estações do percurso realizado na rede das linhas de Orleans e nas de **Bayonna, Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra B., Alfarellos, Pombal e Payalvo (Thomar)**, comtanto que façam carimbar os seus bilhetes á chegada e á partida em cada estação em que se detenham.

Os passageiros que não effectuarem directamente a sua viagem, poderão retirar as suas bagagens nas estações em que se detiverem sempre que para essas estações as tenham feito despachar.

7.º — Alfandega — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso serão feitas gratuitamente pelas agencias das Companhias.

Cobrar-se-ha 1 peseta pelo transito em Fuentes de Oñoro das bagagens que vão de Portugal para França, e igual taxa pelo transito em Irun das bagagens transportadas de França para Portugal.

Convidam-se os passageiros a assistir á verificação das suas bagagens pela alfandega, tanto nas estações fronteiriças como em outros quaesquer pontos em que tal caso se dé, pois que pelo que possa ocorrer n'essas operações declinam as Companhias toda a responsabilidade.

8.º — Disposição geral — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Tabella de preços para os excedentes de bagagem

PERCURSOS	De 0 a 5 kilo-grammas	ALÉM DE										
		5 até 10 kilog. ^a	10 até 20 kilog. ^a	20 até 30 kilog. ^a	30 até 40 kilog. ^a	40 até 50 kilog. ^a	50 até 60 kilog. ^a	60 até 70 kilog. ^a	70 até 80 kilog. ^a	80 até 90 kilog. ^a	90 até 100 kilog. ^a	
Percorso Francez											Francos	
Das estações abaixo a Irun, ou de Hendaya ás abaixo:											Pesetas	
Paris (Quai d'Orsay)	2,05	4,45	8,25	12,35	16,45	16,65	19,95	23,25	26,60	29,90	33,20	
Bordeus (S. Jean)	0,60	1,20	2,35	3,55	4,70	4,80	5,75	6,70	7,65	8,60	9,55	
Bayonna	0,40	0,40	0,40	0,55	0,75	0,80	0,95	1,15	1,30	1,45	1,65	
Percorso Hespanhol (*)											Réis	
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	44,30	50,40	57,60	64,80	72,00	
Percorso Portuguez (*)											Pesetas	
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações abaixo ou vice-versa:												
Guarda	130	130	430	490	240	260	300	340	370	410	440	
Pampilhosa	250	250	480	700	930	1.080	1.220	1.370	1.510	1.660	1.800	
Entroncamento	380	380	740	1.090	1.450	1.720	1.990	2.270	2.540	2.820	3.080	
Lisboa (Rocio)	500	500	970	1.430	1.900	2.290	2.680	3.070	3.450	3.840	4.220	
											390	

(*) N'estes preços estão compreendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

(**) Para os excessos de bagagem superiores a 100 kilogrammas applica-se aos 100 primeiros os preços da penultima columna e a cada 10 kilogrammas a mais os preços da ultima columna.

Nos preços acima indicados estão incluidas todas e quaisquer despesas de carga, descarga, evoluções, manobras e transmissão entre as diversas linhas do trajecto e as de trasbordo nas fronteiras.

Não estão, porém, compreendidos:

- | | Por expedição | | |
|---|---------------|---------|------|
| | Francos | Pesetas | Réis |
| 1.º Os direitos de registo nas procedencias das estações francezas..... | 0,40 | - | - |
| 2.º Os direitos de registo nas procedencias das estações portuguezas | - | - | 20 |
| 3.º As despesas de transito em Irun pelas procedencias de França | - | 1,00 | - |
| 4.º As despesas de transito em Fuentes d'Oñoro pelas procedencias de Portugal | - | 1,00 | - |

As bagagens sem peso excedente pagam além dos direitos de registo em França e Portugal e das despesas de transito acima indicadas, o imposto do sello para o governo portuguez

Os passageiros que deixem o Continente em Lisboa, e cujos excedentes de bagagem pesem 100 kilogrammas ou paguem por este minimo, podem mediante requisição na estação de Lisboa (Rocio) obter 40 % de redução sobre os preços fixados n'esta tarifa para os referidos excedentes, tendo-se em conta os cambios.

Da mesma vantagem poderão gozar os passageiros que cheguem por mar a Lisboa.

No primeiro caso o passageiro avisará a estação de Lisboa (Rocio) antes de retirar a sua bagagem, de que deseja pedir a redução e a importancia d'esta ser-lhe-ha paga contra a apresentação do bilhete de passagem por mar e do boletim que lhe terá sido entregue por esta estação.

No segundo caso, o preço reduzido será applicado imediatamente em presença de um certificado de qualquer Companhia de navegação, comprovando que o passageiro acaba de chegar a Lisboa por mar.

Observações importantes

1.º — Os bilhetes de 1.ª classe são válidos para o Sud-Express sem qualquer sobretaxa além da que corresponde à Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

2.º — Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e será satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizér.

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

Fica pela presente, annullada e substituida a tarifa especial P. H. F. n.º 2 de grande velocidade de 26 de Dezembro de 1904.

Lisboa, 16 de Janeiro de 1908.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Exp. 829





Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Modificação á 1.^a ampliação da Tarifa especial interna n.^o 8

PEQUENA VELOCIDADE

DE 10 DE DEZEMBRO DE 1907

Approvada por despacho ministerial de 24 de janeiro de 1908

DESDE 1 DE FEVEREIRO DE 1908



O minimo de 20:000 toneladas, estabelecido na 1.^a ampliação d'esta tarifa para obter o bonus de 20 por cento no transporte do minerio lavado empobrecido, fica reduzido a 12:000 toneladas, subsistindo em tudo mais, as disposições da referida ampliação.

Lisboa, 21 de janeiro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Expediente n.^o 1408