

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

8.º DO 21.º ANNO NUMERO 488

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze
Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietário-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

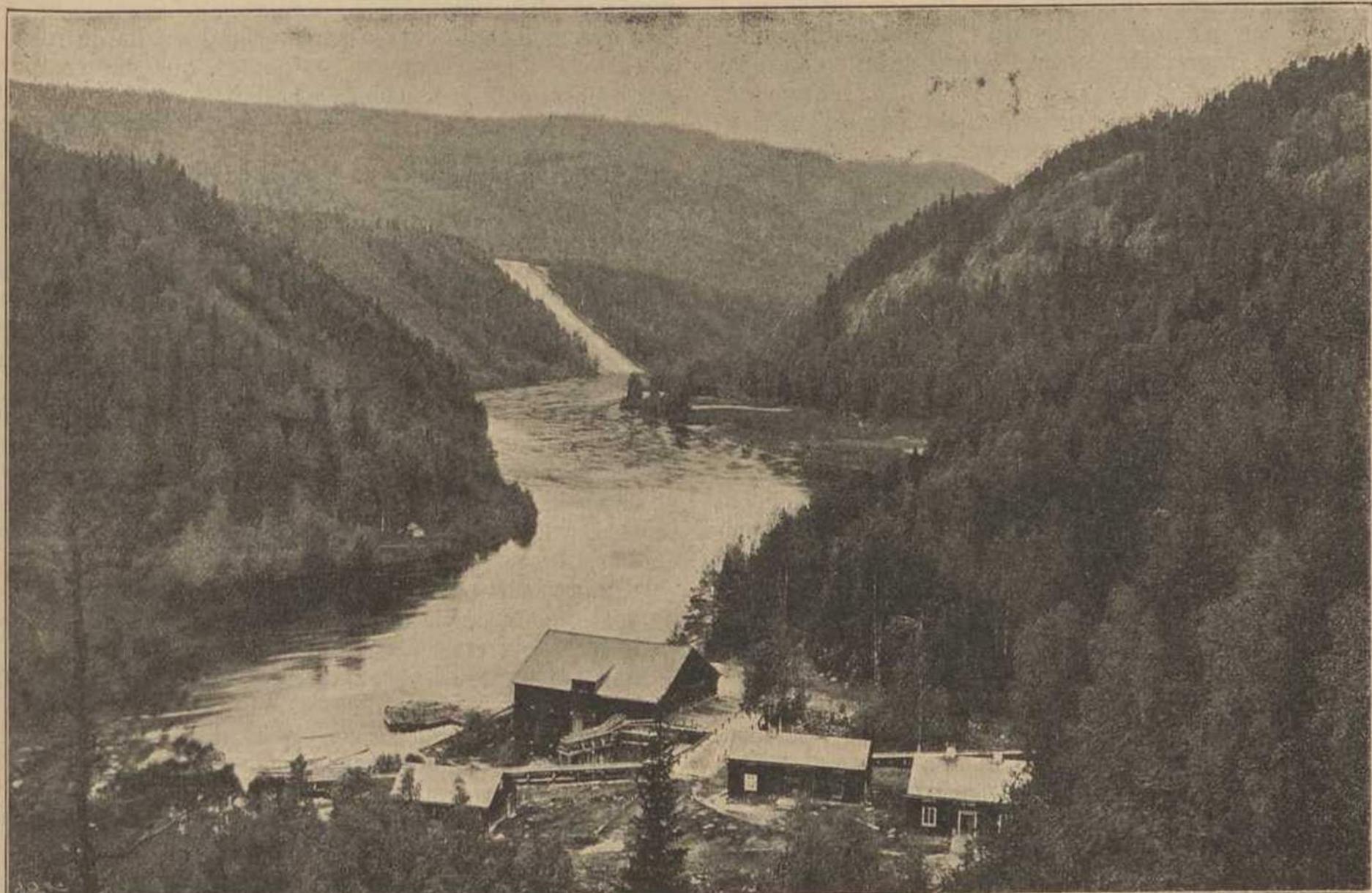
Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro
Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Rua Ivens, 45 e 47

LISBOA, 16 de Abril de 1908

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



O rio Indalsälven, em Liden

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa especial interna n.º 16 p. v.
Companhia Real — Tarifa do serviço de camionagens entre Porto-Campanhã e Central do Porto.
Tarifa especial S. F. n.º 4 p. v.

SUMMARIO

O caminho de ferro de Lourenço Marques, por J. Fernando de Souza	Paginas
Uma viagem circulatoria	114
Parte oficial — Decretos de 26 de março e 2 de abril e Portarias de 6 de abril do Ministerio das Obras Publicas e Decreto de 2 de abril do Ministerio da Marinha	115
Tarifas de transporte	116
Festas em Sevilha	117
A propósito do Cincocentenario — XXXIII	117
O movimento do canal de Suez	101
	118

Os caminhos de ferro ingleses	118
Notas de viagem — XVII — O Jemtland — Transporte gratuito de madeiras — Descida sensacional — A Laponia — Novecentas horas de sol — Noite de seis meses — Despedida á Suecia (ilustrado)	118
ELECTRICIDADE	
Prescrições de segurança para o serviço em instalações eléctricas com correntes fortes (continuação)	120
AUTOMOBILISMO	
Aparelhos de inflamação (continuação)	122
Parte financeira	
Carteira dos acionistas	123
Boletim Commercial e Financeiro	124
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	125
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	125
Entre a China e o Japão	126
Linhas portuguesas — Benguela — Pedras Salgadas a Vidago — Alvalade a Garvão — Estação de Monsão — Mindello a Louzado — Gaia a Sobrado de Paiva — Apeadeiro de Fregim — Valle do Vouga — Estação da Alfandega do Porto — Limite de peso — Carruagens — Valle do Lima — Valle do Tamega	126
Avisos de serviço	126
Arrematações	126
Agenda do Viajante	127
Horario dos comboios	127
Vapores a sair do porto Lisboa	128

O caminho de ferro de Lourenço Marques

Passou felizmente o tempo em que raros se interessavam pelas colonias e sabiam o que lá se passava.

Hoje todos compreendem a capital importancia do nosso patrimonio colonial e a necessidade instante de o manter e valorizar. Perante ambições de poderosos que deboamente fariam entre si a partilha dos nossos dominios ultramarinos, indispensavel é, mais que nunca, uma politica intelligente e patriotica e uma administração criteriosa e progressiva que oponha factos incontestaveis ao especioso argumento de que a nossa incapacidade legitima a expropriação por utilidade publica de territorios que não somos capazes de chamar ao convivio da civilização.

Veja-se a cantata dos chocolateiros ingleses inflamados pelo *puro* amor do preto e pelo desejo desinteressado de libertar da escravidão em terras de Portugal. E como esta, quantas outras...

Demos com as nossas discordias politicas e desatinos revolucionarios pretexto a uma intervenção da Europa, que neste momento nos julga e aprecia com desoladora severidade; cruzemos os braços perante os problemas financeiros e economicos; esmoreçamos na acção urgente de fomento na metropole e no ultramar, e veremos em curto prazo o deploravel desfecho das presentes loucuras, que bem pôde ser o fatidico *finis Polonia*. As mesmas causas produzem os mesmos effeitos. A desordem nos espíritos e a desunião das vontades conduz fatalmente à ruina e à perda da independencia, se a tempo não arriparamos caminho.

Olhemos pois com mais sollicitude que nunca para as colonias e mereça-nos especial attenção o desenvolvimento da viação accelerada, que é o mais poderoso instrumento de fomento a que podemos recorrer.

A Andrade Corvo, que em 1876 organizou expedições technicas a Angola e Moçambique, se deve em grande parte o que neste campo de actividade se tem feito.

Dissipou-se o terror que a muitos inspirava o clima africano e estabeleceu-se a norma de pagar rasoavelmente a quem vae trabalhar em tão inhospitas paragens. Iniciou-se o estudo methodico das obras necessarias.

Committeram-se alguns erros? Houve aprendizagens que pagar? Talvez; ou antes, certamente; mas trabalhou-se e fez-se muita obra util e necessaria.

Mais alguma cousa era preciso: restringir a centralização, mercê da qual o mais insignificante assunto technico e administrativo tinha de ser resolvido em Lisboa.

A lei de 14 de julho de 1899, que sujeitou a normas mais rationaes a administração dos caminhos de ferro do Estado, inspirou o pensamento de reforma analoga no caminho de ferro de Lourenço Marques,—de pequena extensão mas importantissimo pelo seu trafego, por ser o instrumento essencial da prosperidade de aquella colonia. Para mais, depois do pesado sacrificio que ao paiz resultou da indemnização a pagar, representa aquella linha um capital avultado, que por todas as razões é necessário valorizar.

As estatísticas publicadas pela repartição de caminhos de ferro não abrangem os caminhos de ferro ultramarinos, cujos resultados d'exploração constituem objecto de publicação especial do ministerio da marinha.

Tendo sido publicado ultimamente o relatorio da linha de Lourenço Marques referente ao anno de 1906, importa pôr em relevo as notas que nesse se encontram.

O distincto official que preside aos serviços d'aquelle caminho de ferro começa por pôr em relevo a inferioridade de condições em que a linha se achava perante as ou-

tras que lhe disputam o trafego do Transvaal, a despeito da vantagem do menor percurso.

Centralização absorvente, origem de demoras nocivas; contabilidade sujeita ás normas burocraticas e divorciada da practica corrente, num serviço de caracter commercial, como é a exploração de um caminho de ferro; falta de material circulante; tipos defeituosos de locomotivas, encarecendo a tracção: tudo isso é preciso remediar, aproveitando as facilidades que dão o novo regimen administrativo, angariando recursos para as despesas indispensaveis, que terão sobreja compensação nas economias a realizar e no desenvolvimento do trafego, como veremos.

A linha de Lourenço Marques mede 89 k. e foi construída parcimoniosamente, sacrificando-se a planta e o perfil á diminuição de terraplenagens, especialmente na região do Incomati desde o k. 75 até Ressano Garcia, em que se procurou fugir aos cõrtes em rocha dura.

Procura-se actualmente rectificar pouco a pouco o traçado, e para isso obrigam-se os empreiteiros de obras em Lourenço Marques, que exploram pedra no Incomati, a cortá-la nos locaes que se lhes indicam, realizando-se assim pouco a pouco melhoramentos de planta e perfil da linha quasi sem dispendio.

O que mais embaraça a exploração é a falta de robustez da via e especialmente das pontes, que não comportam a passagem de machinas pesadas.

Os carris que eram de 50 lb. (22,679) estão sendo substituidos por outros de 60 lb. (27,215), substituição que está bastante adeantada. A insufficiencia da balastragem está sendo tambem activamente remediada. O ponto capital, porém, é o reforço das pontes.

Nas linhas da C. S. A. R., ligadas com a nossa, circulam já vagons que pesam 60 toneladas, incluindo a tara, e locomotivas com o peso, machina e tender, de 110 toneladas em serviço. As machinas mais pesadas, hoje existentes, tem o peso de 46 toneladas, rebocando a carga maxima de 150 toneladas, o que para a média diaria de 1.000 toneladas descendentes exige 6,6 comboios. Com machinas mais poderosas, pôde-se reduzir a 2 o numero de comboios, o que dará logar a importante economia de pessoal, calculada pela direcção em cerca de 15 contos annuaes.

O reforço das pontes é estimado em 150 contos, a que ha que juntar cerca de 200 contos na aquisição de locomotivas de grande força.

Hoje existem 40 locomotivas, das quaes apenas 23 podem fazer serviço de comboios. As economias previstas na tracção, na reparação e no pessoal do movimento devem attingir 50 contos annuaes.

Se é deficiente o material de tracção não o era menos o de transporte, embora haja o recurso caro de aluguer de vagons ás linhas vizinhas.

Em 1906 adquiriram-se 60 vagons para 30 toneladas de carga, sobre *bogies*, 6 vagons frigorificos de 10 toneladas, 20 de 20 e um vagon-plataforma de 20 toneladas, evitando-se o dispendio mensal de alguns milhares de libras em alugueis. Julga a Direcção possuir actualmente numero sufficiente de vagons.

O que parece vergonhoso é o estado da linha, no que respeita a carruagens. Existiam apenas em estado de fazer serviço regular 3 carruagens de 1.^a classe e 4 de 2.^a em 1905, e das de 1.^a uma foi destruida num accidente nos principios de 1907!! E todavia o numero de passageiros foi de 6.260 de 1.^a classe, 25.156 de 2.^a e 79.712 de 3.^a. Total 111.140.

Qualquer accidente grave d'exploração pôde deixar a linha desprovista quasi de carruagens. Além d'isso, havendo nas linhas concorrentes, que ligam Johanesburgo com o Cabo e Durban, comboios com material de luxo, o trafego de passageiros carece d'encontrar nas linhas portuguezas egaues commodidades, sendo pois bem justificada a necessidade impreterivel de adquirir carruagens e melhorar o

lerviço de passageiros, assim como se tem procurado melhorar o de mercadorias.

Com a aquisição de material circulante e com o reforço das pontes está conjugada a aquisição de um guindaste de 30 toneladas pelo menos para o porto.

Vê-se pois que haverá que dispender quantia não muito inferior a 500 contos para pôr o caminho de ferro de Lourenço Marques em condições de poder concorrer vantajosamente com as outras linhas que servem o Transvaal, e que esse dispendio será amortizável em curto prazo, inferior a 10 annos.

Antes de referirmos os resultados de exploração convirá dar nota dos vagons existentes em 1906 e que são: 13 fourgons, 380 vagons de borda alta, 109 vagons fechados, 127 para terra, 1 vagon-bogie de bordas baixas, 6 para gado, 20 frigoríficos, 9 de socorro, 18 diversos, 4 tanques; total 670 vagons.

As receitas da exploração subiram de 699 contos em 1902 a 1.385 em 1905, tendo sido de 1.265, em 1906, o que accusa uma diminuição considerável sobre o anno anterior.

A receita de passageiros foi de 91 contos (mais 15 que em 1905); a de mercadorias 1.150 (menos 136 que em 1905).

A esta receita correspondeu em 1902 a despesa d'exploração de 352 contos, elevada a 711 em 1906 (menos 22 que em 1905).

O coefficiente d'exploração é de 0,562, bastante elevado para uma receita kilometrica de 15 contos.

O numero de trens-kilometros foi de 546.816, o que dá por trem a receita de 2\$314 réis e a despesa de 1\$302 réis.

O trafego de passageiros tem-se desenvolvido bastante, subindo de 36.725 em 1902 a 111.140 em 1906 (mais 25.954 que em 1905).

A tonelagem de mercadorias, que foi de 250.068 em 1902 elevou-se em 1906 a 532.954, ou mais 31.652 que em 1905. A esse aumento de tonelagem correspondeu diminuição de receitas. O excesso de tonelagem foi devido à pedra do Incomati para obras da cidade e do porto.

No trafego de passageiros ha que distinguir 18.241 de transito de 92.899 de trafego interno, tendo havido em relação a 1905 diminuição de 4.234 no 1.º grupo e aumento de 30.191 no 2.º

Os transportes de gado atingiram apenas 3.049 cabeças, sendo 965 em transito e 2.048 de trafego interno.

Nas mercadorias o trafego interno representa apenas 97.131 toneladas contra 435.823 de transito.

No primeiro avultam a pedra, saibro e tijolo, sommando 89.984 toneladas.

No trafego combinado o movimento descendente é de 70.760 toneladas de carvão.

No trafego ascendente avultou a madeira, 64.213 toneladas; o material de caminhos de ferro, 68.939 toneladas; os metais e tubagem, 64.770; os machinismos, 20.175 toneladas; o cimento, 22.835.

São dignas de nota as facilidades offerecidas aos passageiros em Lourenço Marques, superiores ás que encontram em Lisboa.

Os comboios recebem e deixam passageiros na ponte-aces, sempre que o numero d'elles assim o exige. A transmissão de bagagens é feita directamente, indo a bordo dos paquetes empregados dos caminhos de ferro para darem esclarecimentos e receberem as bagagens. Na ponte-aces ha uma estação para venda de bilhetes e despacho de bagagens.

O relatorio do director é acompanhado de minuciosos relatorios dos serviços de via e obras, tracção e officinas, armazens geraes, exploração, dando conta dos trabalhos e despesas effectuadas.

De todos esses esclarecimentos resulta a impressão de que se trabalha actualmente com methodo e boa vontade

para que o caminho de ferro de Lourenço Marques satisfaça cabalmente os devidos requisitos e preste áquelle importante porto os serviços que d'elle ha direito a esperar.

A acção conjugada do governador da província, do inspector das obras publicas e do director, os srs. Freire de Andrade, Costa Serrão e Lisboa de Lima, engenheiros distintos e funcionários zelosos, ha de conseguir esse desideratum. O ponto está em que lhes não neguem recursos, nem lhes difficultem a sua tarefa.

J. Fernando de Souza.



Uma viagem circulatoria

Um nosso assignante pretende fazer uma viagem de um mês e seis dias no estrangeiro e pergunta-me quanto terá que dispendar em transporte, pela forma mais económica. Vamos satisfazê-lo, conforme sabemos:

O trajecto é o seguinte:

Lisboa, Madrid, Barcelona, Marselha, Genova, Milão, Veneza, Milão, Arona, Luino, Menagio, Colico, Chiavena, S. Moritz, Davós, Schaffausen, Zurich, Lucerna, Interlaken, Sweitzimer, Montreux, Lousane, Genebra, Berne, Bul, Basilea, Delle, Paris, Cherbourgo por mar a Lisboa.

Os passageiros são 3 e pretendem seguir em 1.ª classe em Portugal e Espanha, e á volta, desde Paris a Lisboa; no resto do percurso, em 2.ª classe.

A' parte Paris, a demora nos pontos intermédios não será de mais de 1 a 2 dias, sendo só de 3 dias em Veneza.

O custo da viagem podemos, pois, calculá-lo assim:

De Lisboa a Valencia d'Alcantara, bilhete ordinario de 1.ª classe.....	5\$300
Todo o percurso espanhol, bilhete kilometrico, 1.ª classe para 3.800 kilometros que serve para os tres e custa pesetas 314,60 ou réis 55\$684, (ao cambio de hoje) o que equivale, por passageiro, a.....	18\$561
Da fronteira franceza (Cerbère) a Marselha e d'ahi a Vintemilha (fronteira italiana) bilhetes ordinarios, 2.ª classe, fr. 45,30 ou réis..	9\$211
Vintemilha a Veneza tomam bilhete da tarifa diferencial para 567 kilometros, válido por 6 dias e permittindo duas paragens (Genova e Milão) liras.....	35,90
Veneza a Arona, por Milão, outro bilhete idêntico, para 337 kil., válido por 4 dias, 2 paragens.....	25,40
Total	61,30 = 12\$464
Arona, Luino, Menagio, Colico, Chiavena (barcos e caminho de ferro) fr.....	13,50
Chiavena, S. Mauritz (postas suissas, logar de banqueta) fr.....	15,00
Alvaneo-Davos fr.....	4,50
Total	33,00 = 6\$710
Percorso suíso, bilhete de assignatura, válido por 45 dias, fr.....	55,00
Sweitzimer a Montreux, que não é incluído no bilhete, fr.....	5,00
Total	60,00 = 12\$200
(O bilhete suíso é válido até Delle).	
Delle a Paris, bilhete ordinario, fr. 35,10.....	7\$134
Paris ao Havre (1.ª) e Havre a Lisboa (1.ª) em vapor da <i>Booth Line</i> com a vantagem de despachar a bagagem directamente em Paris sem mais se incomodar até Lisboa, 6 libras.....	30\$600
Total geral	102\$180

No caso dos excursionistas não quererem, no percurso espanhol, sujeitar-se ás exigencias do bilhete kilometrico (retrato e apresentação na bilheteira, em Valencia d'Alcantara, Madrid e Barcelona) pôdem tambem tomar um bilhete circulatorio para 1.500 kilometros, que lhes custa 124,20 pe-

setas, o que lhes aumenta o preço total em uns 3\$420 réis, elevando-o a 105\$600 réis.

Alem d'este ha que contar com varias despesas de barcos de passeio, nas quedas do Rheno, nos lagos dos Quatro Cantões e de Genebra, subida no ascensor do Pilatos, comboios e ascensores de Wengernalp, tremvias electricos e trens, nas cidades, o que reputaremos em 45\$000 réis, formando, assim, o total de uns 150\$000 réis.

Deve-se notar que no artigo trens, a viagem sae mais barata para tres pessoas reunidas do que para cada uma de per si, porque os trens levam regularmente a mesma cousa por tres, como por um; uma pequena diferença de gorgeta é o suficiente.

Hoteis, theatros e pequenos gastos de viagem cobrem-se em geral com 4 a 5\$000 réis e se calcularmos que os nossos três viajantes fazem a sua excursão em um mez podemos dizer-lhes que, para despesas ordinarias lhes chega bem 250 a 300\$000 réis a cada um.

Em extraordinarios não falemos; esses vão até o infinito, augmentando segundo os desejos, a ambição ou a phantasia do individuo, e não pouco tambem segundo a menos pratica de viajar. O chamado «pagamento da paciente» em caso algum se torna tão caro como nas primeiras viagens.

Encartes



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que, para execução das obras de alargamento da estação do Pocinho, seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, das parcelas de terreno abaixo enumeradas, todas sitas no distrito da Guarda, concelho de Villa Nova de Fozcôa, freguesia do mesmo nome, com as confrontações indicadas nas respectivas plantas:

Parcela n.º 1, com a superficie de 122^{m²},25, pertencente a António Caetano Correia;

Parcela n.º 5, com a superficie de 156^{m²},66, pertencente a José Joaquim de Sousa Cavalheiro;

Parcela n.º 6, com a superficie de 34^{m²},50, pertencente a D. Adelaide Ferreira;

Parcela n.º 7, com a superficie de 247^{m²},46, pertencente à viuva de José Sant'Anna Pires;

Parcela n.º 8, com a superficie de 865^{m²},06, pertencente a D. Adriana Margarido Sá;

Parcela n.º 9, com a superficie de 610^{m²},73, pertencente ao Dr. Acacio Julio Ferreira;

Parcela n.º 10, com a superficie de 1.198^{m²},44, pertencente a Albertino Ernesto Margarido Castro;

Parcela n.º 11, com a superficie de 4.193^{m²},40, pertencente a Manuel das Neves Fariuhote e Souto;

Parcela n.º 12, com a superficie de 2.443^{m²},50, pertencente a José Joaquim Pires e Jacintho Marçal;

Parcela n.º 12', com a superficie de 1.737^{m²},90, pertencente a José Joaquim Pires;

Parcela n.º 13, com a superficie de 1.847^{m²},75, pertencente ao Dr. Carlos Salgado de Andrade;

Parcela n.º 13', com a superficie de 1.561^{m²},60, pertencente aos herdeiros de Anna Fachada;

Parcela n.º 15, com a superficie de 2.983^{m²},62, pertencente a D. Maria Augusta Moutinho Lima;

Parcela n.º 16, com a superficie de 2.081^{m²},93, pertencente a José Joaquim Pires;

Parcela n.º 18, com a superficie de 1.538^{m²},04, pertencente a Antonio Caetano Correia;

Parcela n.º 19, com a superficie de 1.279^{m²},83, pertencente a José Joaquim Pires;

Parcela n.º 20, com a superficie de 199^{m²},26, pertencente a Joaquim Antonio Remisio;

Parcela n.º 21, com a superficie de 408^{m²},12, pertencente a Antonio Joaquim de Carvalho;

Parcela n.º 22, com a superficie de 6.311^{m²},45, pertencente a Adriano Emilio de Sousa Cavalheiro;

Parcela n.º 23, com a superficie de 852^{m²},50, pertencente a Adriano Emilio de Sousa Cavalheiro;

Parcela n.º 24, com a superficie de 361 metros quadrados, pertencente á viuva de José de Sant'Anna Pires;

Parcela n.º 26, com a superficie de 530 metros quadrados, pertencente ao Dr. Carlos Salgado de Andrade;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 20 do corrente mês, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações das mencionadas parcelas de terreno, marcadas nas plantas parcelares, que baixam com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 26 de março de 1908.—REI—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Considerando que o acto de coragem e humanidade praticado, no dia 19 de março findo, pelo chefe da estação de Tua, João Ferreira Baptista, salvando um passageiro prestes a ser colhido por vagons em manobras, com sacrificio da propria vida, bem merece a qualificação de serviço relevante: hei por bem, nos termos do artigo 27.º, § 2.º, e do artigo 29.º do regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 31 de janeiro de 1901, determinar que, segundo a proposta do conselho de administração dos mesmos caminhos de ferro, de 27 do mês findo, a pensão de sobrevivencia a que tem direito a viuva e filhos do referido chefe de estação seja elevada á totalidade do vencimento d'aquelle empregado. O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 2 de abril de 1908.—REI.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 28 de janeiro do corrente anno, de construcção de um segundo andar nas alas norte e sul da estação de Lisboa P, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 20 de março findo, aprovar o dito projecto nos termos do referido parecer.

Paço, em 6 de abril de 1908.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'esta linha referente ao 1.º semestre do anno economico de 1907-1908 (1 de julho a 31 de dezembro de 1907) e reconhecendo-se por essa conta que o producto liquido foi superior em 23:456\$162 réis, ao juro garantido, sendo assim a mencionada companhia devedora ao Estado, nos termos do § 1.º do artigo 28.º do contrato de 23 de novembro de 1883, de metade d'aquelle excesso, na importancia de 11:728\$081 réis: ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 27 de fevereiro findo, e ouvida a Comissão Revisora de Contas, aprovar a referida liquidação e reembolso para o Estado na totalidade de 11:728\$081 réis, devendo esta liquidação ser considerada provisoria enquanto não estiver aprovada a medição rigorosa da linha.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e effeitos devidos.

Paço, em 6 de abril de 1908.—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Não permittendo a crise que atravessa a província de Angola que no caminho de ferro de Loanda a Ambaca sejam cobradas as tarifas para transporte de café estabelecidas pela portaria régia de 11 de março de 1897;

Tendo ouvido o Conselho de Ministros:

Hei por bem determinar, nos termos do § 5.º do artigo 31.º do decreto com força de lei de 25 de setembro de 1885, que as tari-

fas para transporte de café no caminho de ferro da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de África, de Loanda a Ambaca, permanecem as mesmas que por portaria provincial n.º 503, de 15 de novembro de 1901, estiveram em vigor naquelle caminho de ferro de acordo entre o Governo e a companhia.

Os ministros e Secretários de Estado dos Negócios da Fazenda e da Marinha e Ultramar assim o entendam e façam executar. Paço, em 2 de abril de 1908.—REL.—Manuel Affonso de Espregueira —Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.



TARIFAS DE TRANSPORTE

Camionagens da estação Central do Porto —

Publica-se hoje esta tarifa que não é mais que a reedição da actual, expurgada da parte respectiva a passageiros e bagagens, que já não vigora desde que se abriu a estação de Porto-S. Bento.

Tinha bons 28 anos e meses a tarifa agora reformada. Não se pode dizer que não precisasse de nova edição.

S. F. n.º 4. — *pequena velocidade.* Em compensação esta, que também vai annexa a este numero, é completamente nova e promovendo uma corrente de tráfego tão nova que nos surpreende.

Destina-se ella a trazer as farinhas e cereais de Salamanca e sua linha para a de Badajoz através de Portugal, em concorrência com a linha do Oeste de Espanha que é a via mais curta na maior parte dos casos.

Especial n.º 6 do Sul e Sueste — É uma tarifa exclusiva para o ramal particular da Companhia União Fabril, junto à estação do Barreiro.



Festas em Sevilha

O serviço que se faz este ano para as festas da formosa capital andaluza é mais comodo de que nos outros anos porque coincidindo as festas em dias sucessivos, os bilhetes são válidos para um periodo só, mais largo do que é costume.

Quem, assim, não pôde aproveitar a ida a tempo de assistir às procissões da semana santa, pôde ainda partir em qualquer dia antes da feira, e empregar o tempo em interessantes excursões na Andaluzia, voltando a Sevilha nos dias 23 a 25 e podendo regressar de lá até 28.

Os preços dos bilhetes vão na secção competente, de este numero.



A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXXIII

Sousthène Lefrançois

O Engenheiro Le François era efectivamente um habil profissional que gosava de notável reputação entre os membros da sua classe.

Exercendo o cargo difícil de chefe do serviço de material e tracção na Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante, ali era devidamente apreciado por seu saber na direcção de tão importante especialidade.

Solteiro e afamado gastrônomo era um dos mais apreciados frequentadores dos restaurantes de fama de Madrid como um dos melhores mas mais exigentes fregueses de l'Hardy, Fornos, Perla e Cisnes, em que lhe eram servidos os mais finos menus e em que se fazia acompanhar por afamadas *semi-mondaines* da mais elevada cotação.

Com estes predicados de mérito profissional e larga ostentação de *viveur* de bom gosto, o engenheiro Le Fran-

çois gosava de valiosa influencia, quer nos centros profissionaes quer nos centros de vida airada tão vulgar na capital de Espanha.

O seu temperamento bilioso dava-lhe porém serios desgostos na convivencia de seus camaradas e só pelo interessse em suas prodigalidades, podia eucontrar associados para as necessidades que a sua fantasia exigia na sua vida particular, enfraquecendo-lhe a energia fisica e trazendo-lhe dificuldades que mais tarde tanto o prejudicaram.

Jacques Ladame ao contrario era de uma sobriedade exagerada que sem desconhecer o valor da boa cosinha limitava-se a viver do mais simples necessario, condannando como superfluo a variedade de manjares a que attribuia a ruina da saude.

Filosofo e tenaz no exercicio da sua profissão admirava o esforço do canteiro desbravando a rocha e do carpinteiro afeiçoando o tronco da arvore pela lucta do espirito dominado do homem contra a materia bruta e por isso desapreciava o marceneiro e polidor de marmores como escravos de exigencias de inutilidade luxuosa.

Instruido, e conchedor dos principaes escritores de todo o mundo civilizado, era um entusiasta admirador de Victor Hugo e mais classicos franceses, de Shakspeare, Dante, Sá-Vedra e até do nosso Camões de quem recitava longos trechos.

Apaixonado pelo culto da sua profissão, a mecanica e aplicações da mathematica constituiam uma das suas mais apetecidas horas de repouso nas diarias labutações em que se ocupava.

Visando um fim que queria alcançar não attendia aos obstaculos que se lhe antepunham.

E necessário? Tem de ser. E nada o demovia do que elle reputava *dever* conseguir.

Eram pois estes dois homens de caracteres tão heterogenios que por deliberação de D. Joaquin de la Gandara, Presidente do Comité de Paris da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, foram incumbidos da direcção da exploração da rede E. e N. de Portugal.

O engenheiro Le François foi investido no cargo de director.

O engenheiro Ladame foi nomeado engenheiro chefe de todos os serviços.

Le François reservou para si a especialidade do serviço de material e tracção.

D. Joaquin de la Gandara quis pessoalmente intervir no serviço commercial.

E assim foi instalada a nova direcção sob a designação associativa de Le François & Ladame.

Instalados os nossos funcionários nos respectivos escritórios do edificio do Caes dos Soldados, o engenheiro Le François escolheu para sua residencia particular um dos melhores aposentos do primeiro andar do Hotel Central. O engenheiro Ladame fez mudar de habitação o antigo chefe d'exploração D. Julian Gomez na estação do Caes dos Soldados que elle foi ocupar por ter comunicação directa não só com a rua mas com a estação pela casa do telegrafo que apenas mobilou o mais modestamente possível e que desde logo ocupou com uma velha creada espanhola que também era cosinheira.

Aqui se distinguem bem os habitos e caracteres dos dois.

Começando pela organização dos serviços technicos foi desde logo exonerado do cargo de engenheiro chefe do serviço de via e obras o antigo engenheiro Le Crenier, sendo substituído pelo engenheiro D. Angel Calderon que exercia o cargo de engenheiro sub-chefe.

Foi igualmente exonerado do cargo de engenheiro chefe do serviço de material e tracção o espanhol Ribera, ficando este serviço sob a direcção do engenheiro Le François secundado por um seu antigo subordinado na companhia de Madrid, Zaragoza e Alicante, Ernest Paul.

O antigo chefe d'exploração D. Julian Gomez y Maestre, passou unicamente a exercer o cargo de chefe do serviço de movimento.

No cargo de chefe do serviço de tráfego foi confirmado o que então existia.

Foi criado de novo o lugar de chefe técnico dos armazéns, para o qual foi nomeado o engenheiro francês Anatole Magherman com um completo sistema de execução d'este serviço de que mais tarde teremos que nos ocupar.

Nos cargos de chefes do serviço de contabilidade geral e de fiscalização e estatística foram mantidos os que ocupavam esses logares srs. Charles Munro e Phillippe Vandwelch.

O dr. João José de Simas foi confirmado no cargo de chefe do serviço de saúde.

Foi criado o lugar de secretário técnico da Direcção, para o qual foi nomeado o engenheiro Vauvèlliers que exercia o cargo de chefe do serviço d'água, na Companhia de Madrid a Zaragoza y Alicante, sob as ordens do engenheiro Lefrançois.

Estabelecida por esta forma a direcção de cada um dos serviços da exploração, foi pela Direcção estabelecido um quadro do pessoal para funcionamento dos mesmos serviços, ficando cada um dos respectivos chefes autorizado a escolher os que deviam ocupar os novos cargos, não só porque estes ficavam responsáveis directamente para com a Direcção pela boa execução do serviço que dirigiam, mas porque pela prática que deviam ter do conhecimento do valor dos seus subordinados, era a elles que, naturalmente, incumbia a escolha dos que deviam ser mantidos.

Como natural consequência dos compromissos tomados pela administração, cada empregado representava uma influência que o recomendava, e como em geral são estes os que menos valem pelo mérito, mas mais pelo empenho que os protege, e nos novos quadros havia grande número de empregados que dispensar, foi este um dos primeiros e mais fortes elementos de indisposição contra a nova direcção Lefrançois & Ladame.

1905. Só os passageiros de terceira classe entraram com 30.500.000 libras, ou mais um milhão do que no ano anterior.

O numero de passageiros transportados foi 36.600.000 de primeira classe, 42.265.000 de segunda, e de terceira 1.162.182.000.

As despesas atingiram a cifra de 52.080.000 libras ou 57 % das receitas.

Os salários pagos pelas quinze principais companhias importaram em 5.277.000 libras para o pessoal das máquinas, 2.319.000 para o pessoal de conservação, e 14.076.000 para o pessoal do tráfego.

Os lucros líquidos foram de 44.446.000 libras, dando as companhias o dividendo correspondente a 3,45 %.

A extensão das linhas em 1906 era de 62.195 quilometros.



XVII

O Jemtland.—Transporte gratuito de madeiras.—Descida sensacional.—A Laponia.—Novecentas horas de sol.—Norte de seis meses.—Despedida à Suécia.

Dos muitos estrangeiros que vão à Suécia, no verão, só uma pequena parte se espalha até às longínquas regiões do norte, a visitar a Laponia.

E não obstante é pela Suécia que se avança comodamente recostado em caminho de ferro, até o ponto mais alto do globo; sendo a linha sueca a que atinge o mais elevado grau de latitude, o 69°.

Seria, portanto, logicamente, d'ali o ponto de partida para as excursões ao Cabo Norte e às regiões do polo.

Em Narvik se poderia embarcar, e chegados á foz do Ofotenfjord já nos acharíamos em frente do arquipélago das Lofotens, isto é, a um dia de Hammerfest, e a dia e meio do Cabo Norte. Assim, levando o trem sueco 38 horas entre Stockholmo e Narvik, poder-se-hia ir ao Cabo Norte em três dias apenas.

Oppõe-se a isto o uso de se fazer a viagem por mar, visitando os fiords da costa oeste, e os interesses da navegação norueguesa, por ella tão bem defendidos que sendo Narvik um porto norueguês dentro d'un fiord assás interessante, aquelles vapores, entrando noutros de somenos importância, não tocam ali, só para evitar que os passageiros aproveitem a via de terra até lá; obrigando-os a fazerem a viagem por mar, desde e até Trondiéme.

Pois a viagem ao norte merece bem o sacrifício de alguns dias (uma semana é bastante) para os que não possam dispôr de mais tempo.

O Jemtland é uma região puramente alpestre, prestando-se a todo o gênero de excursões, ao mesmo tempo que, pelas suas florestas de pinheiros, representa um maravilhoso sanatório para curas d'altitude.

Aí se encontram estações thermaes para o tratamento da anemia, dos rheumatismos, etc.

Os rios do norte oferecem largo campo de exploração para o touriste mais activo, e deliciosos passeios cheios de quietação e de encanto, para descanso de fadigas.

O Indalselv, por exemplo, de que damos hoje a gravura, corre placidamente entre verduras, formando lagos em que o ar fresco, penetrante, é todavia d'uma suavidade que retém a pureza que vivifica os pulmões.

Românticas e selváticas, aquellas margens teem o encanto da natureza virgem e do calmo viver dos raros habitantes da região.

O movimento do canal de Suez

A Companhia Universal do Canal de Suez na estatística do movimento referente ao anno de 1906 accusa a passagem pelo canal de 3.975 navios, com a arqueação de toneladas 13.445.504.

Comparando estes mesmos com os respectivos de 1905, vê-se que houve diminuição do numero de navios, menos 141, e aumento da tonelagem, 311.399 toneladas a mais.

Dos navios que aproveitaram a passagem do canal, 2.333 eram ingleses, com 8.299.931 toneladas; 588 eram alemães, com 2.155.000 toneladas; 260 eram franceses com 856.311 toneladas; 202 eram hollandezes, com 561.322 toneladas; 82 eram italianos, com 181.235 toneladas.

Os restantes pertenciam a diferentes nacionalidades.

A receita total da Companhia foi 111.989.123 francos, e a despesa foi 42.279.470 francos, compreendendo nessa verba quatro milhões que passaram a fundo de amortização, e 150.320 ao de seguros e despesas extraordinárias.



Os caminhos de ferro ingleses

O «Board of Trade» publicou o relatório do tráfego, receitas, despesas, capitais e rendimento das linhas inglesas, referentes a 1906.

O capital total das companhias ascende a 1.286.900.000 libras, accusando um aumento sobre o anno anterior de quatorze milhões de libras.

As receitas brutas, relativas a passageiros foram libras 49.900.000 e as relativas a mercadorias foram 58.400.000.

O total accusa um aumento de 3 % sobre a receita de

Estes rios como outros do *Norland* servem de via de transporte das madeiras cortadas em todo o valle. Assim, os toros, logo que são abatidos, são marcados e lançados à agua, que os leva, rio abaixo, até um ponto onde são re-colhidos e empilhados segundo as marcas e os donos a quem pertencem.

Por esta forma são gratuitamente transportados por anno só por aquelle rio e o Argernanelf mais de cinco milhões d'arvores.

Nas cataractas de Linden, estas madeiras servem, mesmo, para o transporte de excursionistas.

Como os vapores não pôdem transpôr as quedas e os passageiros tem que mudar de vapor, entendem-se então com os conductores de madeiras, que por alguma gorgeta os conduzem sobre as jangadas que se precipitam nos rápidos, dando-lhes um transporte à *sensation*.

faremos, indo pela costa Oeste. E para não alongar as notas d'esta viagem, cuja parte mais emocionante vai começar agora, deixemos, com saudade a Suecia, tomando o comboio que nos leva ao reino vizinho.

Para aproveitar o rapido e ao mesmo tempo para não viajar de noite, ha que dividir o trajecto, indo, no primeiro dia até Karlstadt, e no segundo iremos até Christiania.

Karlstadt é uma cidade bonita, pequena, de pouco movimento, mas com dois bellos, quasi sumptuosos, hoteis, trens muito bem postos, com taxímetro, estabelecimentos bons, grande edifício do correio, arredores pittorescos, sobretudo as margens do lago Wenern, o maior da Suecia. Todas as suas construções são novas, porque em 1865 a cidade foi devorada por um incendio. Reconstruiu-se, portanto, com ruas tão largas que todas parecem grandes praças e casas só de dois andares.



O Öreskutan, no Jämtland

Indo-se mais acima, aos campos de ferro de Gellevare, está-se em plena Laponia e em pleno sol, não só da meia noite mas de 36 dias. Desde de 5 de junho até 11 de julho, o astro rei nunca deixa de se ostentar no horizonte.

Mas se este espectáculo é interessante, muito mais o deve ser, para quem puder suportar os gelos do inverno, a visita d'estas regiões do círculo polar durante o inverno, na longa noite de seis meses ininterruptos, quando a exploração das minas de Kiruna, onde ha 200 milhões de toneladas de ferro, exploradas a ceu aberto, se faz à luz de milhares de lampadas dispostas em varios socalcos da montanha, o espectáculo deve ser verdadeiramente phantastico.

Junte-se a curiosa visita das pequenas aldeias laponias, encerradas nos seus costumes primitivos, pastoreando os seus rebanhos de rangiferes, que são, como o boi entre nós, o seu alimento, o seu agente de transporte, a base da sua industria de pelles e chifres; e ter-se-ha uma ideia de quanto interesse merece uma viagem d'estas.

Não nos deteremos porém, em descrições d'esta região porque teremos que referir-nos a ella, na visita que lhe

A poucas, horas de distancia estamos em Charlottenberg, a estação de fronteira, onde aprendemos a palavra mágica que, naquelles paizes vale mais que um passaporte diplomático.

Tourist é o santo e senha com que o viajante tem a satisfação de vér as suas malas passando fronteiras sem que se lhes toque.

Não deixemos porém a Suecia sem uma profunda impressão de saudade pelo bem que ella nos recebeu, pelo bem que ali nos sentimos, entre o seu povo instruído e honrado, trabalhador activo, pensador profundo, e sobre-tudo livre, gosando d'essa liberdade que se sente, que se admira, que nos encanta, porque é a liberdade intelligentemente ordenada, em que não falta a disciplina mas em que esta não pesa, porque tudo ali é permitido, porque ninguém pensa em exigir o que deva ser proibido.

Paiz exemplar, pela sua boa administração, pela instrucção, pela alta compreensão dos seus deveres internos e internacionaes, não pôde ser a sua visita esquecida por quem ama a liberdade como nós.

ELECTRICIDADE

III — Prescrições para o serviço em officinas electricas

§ 6.º — Prescrições para o serviço em officinas electricas

- a) Em officinas onde se possa recear algum desastre no caso d'extinção da illuminação electrica, deverá conservar-se constantemente uma illuminação de socorro.
- b) Os elementos de serviço que se achem sob tensão, só poderão ser limpos e manejados, tendo em vista instruções especiaes.
- c) Objectos facilmente inflammaveis, não serão conservados numa proximidade mais ou menos perigosa das machinas, apparelhos e conductores.
- d) E' prohibido tocar desnecessariamente em conductores de corrente, peças de machinas, apparelhos e lampadas, quando desguarnecidos e activos.
- e) Os serviços de conservação e manejo das installações electricas devem ser executados unicamente por pessoal habilitado, e além d'isso sempre que seja possível, extra-tensão. O serviço seja qual fôr, só deve ser empreendido com illuminação suficiente.
- f) Em officinas sujeitas a explosão, são proibidos os trabalhos sob-tensão.

1. As estações d'accumuladores não são consideradas como recintos *sujeitos* a explosão, no sentido d'esta prescripção.

g) Quando haja a empreender serviços sob tensão, serão na sua execução observados os seguintes preceitos, além dos especialmente indicados pelo director dos trabalhos:

Procurar-se-ha uma disposição que evite tanto quanto possível o contacto simultaneo de polaridades ou phases diferentes por parte dos operarios.

2. Poderão ser considerados como disposições d'aquelle especie, as coberturas, o emprego de utensílios isolados e semelhantes.

O operario fará uso d'uma base isolada offerecendo-lhe situação segura, evitando assim o contacto com pessoas proximas não isoladas e com objectos conductores.

§ 7.º — Revisão.

a) Todas as installações electricas serão submettidas a uma revisão para verificação do seu estado regulamentar quer quando postas a funcionar, quer mais tarde e tanto quanto necessário em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como installações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'un prazo rasoavel.

c) O resultado da revisão será inserto num livro destinado sómente a esse fim; a remoção consequente dos defeitos eventuaes será igualmente ali annotada.

IV. — Prescrições para conductores ao ar livre

§ 8.º — Revisão

a) Todas as installações electricas serão submettidas a uma revisão para verificação do seu estado regulamentar quer quando postas a funcionar, quer mais tarde e tanto quanto necessário em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como installações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'un prazo rasoavel.

c) O resultado da revisão será inserto num livro destinado sómente a esse fim; a remoção consequente dos defeitos eventuaes será igualmente ali annotada.

V. — Prescrições para o serviço em installações e receptores electricos, funcionando com baixa tensão

§ 9.º — Trabalhos durante a laboração

a) E' prohibido tocar desnecessariamente em conductores de corrente, peças de machinas, apparelhos e lampadas, quando desguarnecidos e activos.

b) Evitar-se-hão, tanto quanto possível, os trabalhos d'installação em conductores e apparelhos sob-tensão.

c) Os serviços de conservação e manejo das installações electricas devem ser executados unicamente por pessoal habilitado, e além d'isso sempre que seja possível, extra-tensão. O serviço seja qual fôr, só deve ser empreendido com illuminação suficiente.

d) Quando haja a empreender serviços sob tensão, serão na sua execução observados os seguintes preceitos, além dos especialmente indicados pelo director dos trabalhos:

Procurar-se-ha uma disposição que evite tanto quanto possível o contacto simultaneo de polaridades ou phases diferentes por parte dos operarios.

4. Poderão ser considerados como disposições d'aquelle especie, as coberturas, o emprego de utensílios isolados e semelhantes.

O operario fará uso d'uma base isolada offerecendo-lhe situação segura, evitando assim o contacto com pessoas proximas não isoladas e com objectos conductores.

§ 10.º — Revisão

a) Todas as installações electricas serão submettidas a uma revisão para verificação do seu estado regulamentar quer quando postas a funcionar, quer mais tarde e tanto quanto necessário em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como installações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'un prazo rasoavel.

c) O resultado da revisão será inserto num livro destinado sómente a esse fim; a remoção consequente dos defeitos eventuaes será igualmente ali annotada.

VI. — Prescrições para o serviço em estações d'accumuladores

§ 11.º

a) Estações d'accumuladores devem ser bem ventiladas durante a carga.

Nas mesmas e durante a sobrecarga só se admittirão corpos em chamas e incandescentes, em casos de absoluta necessidade e ainda assim manejados por operarios conhecedores do assunto observando os preceitos de segurança correspondentes.

b) Os elementos do edificio e de laboração incluindo conductores assim como conductos isoladores serão protegidos contra a acção dos acidos e serão examinados com cuidado de tempos a tempos.

c) Acido derramado tornar-se-ha inoffensivo o mais rapidamente possível.

d) Serão postos á disposição dos operarios empregados nas estações d'accumuladores para o caso de necessidade, os instrumentos de segurança individual.

e) E' prohibido comer, beber e fumar nas estações d'accumuladores.

O pessoal encarregado do serviço d'accumuladores será obrigado a asseio e avisado do perigo que os acidos e saes de chumbo encerram em si.

Tomar-se-ha cuidado em que hajam suficientes apparelhos e elementos de lavagem.

VII—Prescrições para o serviço em instalações d'alta tensão

Para instalações d'alta tensão adoptar-se-hão as prescrições de serviço competentes I até VI tendo em vista as seguintes determinações.

Generalidades

§ 12.^o

Recintos onde se encontrem peças sob alta-tensão (para correntes continuas superior a 750 volts de tensão d'utilização) desguarnecidas (quer dizer accessíveis a contactos eventuais) serão indicados por placas d'aviso e devem segurar-se contra o transito de incompetentes.

Durante a laboração elles só serão accessíveis para empreendimento de grandes trabalhos, a pessoas, pelo menos duas, para isso especialmente autorizadas e detalhadamente instruídas.

E' interdicto o toque em conductores e apparelhos sob alta tensão, devido ao perigo de vida a que dá origem.

As manobras inherentes ao serviço como mudança de corta-círcuito, desligação de cabos e transformadores, podem ser executadas por uma unica pessoa, quando esta conhecer com precisão a instalação e a disposição dos elementos activos fôr tal que os trabalhos possam ser executados sem perigo.

§ 13.^o—Trabalhos em elementos a separar da instalação

a) Em geral só se trabalhará nas machinas, apparelhos e elementos da rede de conductores depois de desconexão prévia das mesmas e de pôr o local de trabalho á terra e as peças pertencentes ao conductor de corrente em curto-círcuito.

1. Para pôr provisoriamente á terra e em curto-círcuito não se empregarão conductores inferiores a $10 \text{ m}^2/\text{m}$ de secção.

2. No caso de conductores aereos nus o curto-círcuito poderá ter logar por applicação d'uma dobra de fio de forma apropriada ou corda d'aramo flexivel.

Esta será de antemão provida, no entanto, d'um fio para ligação á terra estabelecendo-se essa ligação antes de pôr os conductores em curto-círcuito ou á terra. Na suppressão do curto-círcuito, a ligação á terra será retirada em ultimo lugar.

b) No caso das desconexões indicadas em a) terem de ser executadas em locaes situados ao longe como em estações de commutadores e transformadores, ou no caso de o operario não estar em condições de verificar e seguir com toda a segurança o conductor activo desde a peça a desligar até o logar de connexão, tomar-se-hão providencias adequadas que permittam ao operario uma orientação segura.

3. Estas providencias poderão consistir no conhecimento das extremidades do conductor para um e outro lado; em tabellas schematicas com ou sem indicação da série de ligações necessaria, nos planos da rede de cabos; em representações schematicas da rede de cabos e semelhantes, as quaes serão quer depositas ou pregadas nos logares de commutação, quer entregues aos que procedem á commutação; ou ainda e quando fôr suficiente em instruções verbais.

c) Fusiveis e peças d'interrupção, construidas de forma que se não possam manejar directamente sem perigo, deverão ser collocados e retirados mediante aprestos isolados.

d) Uma interrupção do circuito de corrente por meio de fusiveis, peças d'interrupção (interruptor de separação) ou fixa de contacto, só deve ter logar quando se preveja que se não poderá dar a formação d'um arco voltaico nocivo.

4. Recomenda-se, no caso de interruptores, peças de separação e semelhantes, destinados a isentar de tensão qualquer local de trabalho, a adopção d'uma taboleta ou causa semelhante enquanto dure o trabalho, com o fim de fazer notar que se trabalha na parte correspondente da instalação eléctrica.

e) Quando devido a desarranjos ou a empreendimento de trabalhos, tenha havido desconexão, quer de elementos da rede de conductores, quer de qualquer outro ele-

mento de serviço, quer ainda de todo o mecanismo, só se poderá conjuntar de novo, depois do director de serviço ou alguém por elle especialmente encarregado, se ter convencido de que todo o pessoal se retirou dos logares de trabalho e respectivamente que cada interessado foi avisado perfeitamente a tempo, da connexão em perspectiva.

Os avisos pelo telephone tambem são admittidos, porém só com aviso de retorno.

Uma combinação para o recomeço da laboração passado um determinado tempo, só será suficiente quando se trate do final de pausas regulamentares no serviço.

O director de serviço ou alguém por elle especialmente encarregado, certificar-se-ha além d'isto, que todas as connexões e dependencias estão de novo correcta e regulamentarmente dispostas e que não existem dependencias que possam dar logar á passagem da alta-tensão para peças fóra do serviço.

Prevalecem os mesmos preceitos quanto a novos conductores, apparelhos e semelhantes a pôr em laboração.

5.^o Prestar-se-ha atenção especial ás ligações das connexões de medida e transformadores entre si, assim como aos anneis e conductores duplos.

§ 14.^o—Providencias regulamentares para o trabalho sob tensão

No caso de impossibilidade de desconexão das peças da instalação em que ou nas proximidades das quaes se tiver de trabalhar; ou no caso de se não poder pôr á terra e em curto-círcuito no proprio local de trabalho (por ex.: montagem e desmontagem de uniões de cabos); ou no caso de o encarregado da manobra não estar em condições de se certificar de que a desconexão, a terra e o curto circuito nos logares proprios (como estações, casas de desconexões, columnas), esteja feita correctamente; ou no caso de hesitação sobre se o cabo a manejar corresponde na realidade ao que se acha desligado e em curto-círcuito, serão observadas as providencias seguintes:

a) Estes trabalhos só serão executados em presença do director de serviço ou pessoa por elle especialmente encarregada, e além d'isso só deve ser empregado pessoal posto ao facto do perigo.

b) Os operarios devem ser protegidos contra a acção da alta-tensão.

O estado dos instrumentos de protecção será examinado pelos operarios que tomam parte no trabalho, antes e de cada vez que d'elles se utilizem.

c) Tomar-se-hão as disposições necessarias para evitar o contacto inadvertido e perigoso com peças metalicas sujeitas a alta-tensão.

4. Quando se tenha de cortar cabo ou desmontar uniões devendo esses elementos ser, d'accordo com as prescrições, isentados de corrente, postos em curto circuito e postos á terra. Como o cabo a cortar poderá estar collocado no mesmo conductor com cabos d'alta tensão e tornar possível uma troca, o processo seguinte dá em tales casos uma possibilidade segura d'execução.

Não havendo certeza de que o cabo á disposição seja o que se pretende cortar e que está sem corrente, deve nesse caso o operario soldador trabalhar com luvas de borracha e oculos de protecção.

Para maior segurança espêtará elle por ex.: uma pua (como se usa para os furos de gaz) no cabo a cortar, posta á terra com segurança, mediante garras e cordão de cobre; ou então procederá ao corte do cabo com uma serra ou forte tesoura posta, no entanto, com segurança, á terra, tambem mediante garras e cordão de cobre e munida de punhos isolados.

Por este processo descobre-se imediatamente se se trata d'um cabo conduzindo corrente o que mesmo em caso afirmativo não passará d'um erro sem consequencias para o operario.

§ 15.^o—Conducta do pessoal em caso de accidentes

Cada empregado no serviço de alta-tensão tem de participar imediatamente ao seu superior toda e qualquer occorrença ou estado que na sua opinião possa vir a ter consequencias perigosas para a instalação ou para o pes-

soal, e é obrigado a cumprir todos os preceitos relativos á sua esfera d'acção e que segundo as instruções recebidas pareçam de molde a evitar ou affastar qualquer perigo para pessoas e para a exploração.

§ 16."—Revisão

a) Todas as instalações electricas serão submettidas a uma revisão para verificação do seu estado regulamentar quer quando postas a funcionar, quer mais tarde e, tanto quanto necessário, em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como instalações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'un prazo rasoavel.

c) O resultado da revisão será inserto num livro destinado sómente a esse fim; a remoção consequente dos defeitos eventuaes será igualmente ali annotada.

Continuamos e concluimos hoje a traducção das prescrições para o serviço em instalações electricas, iniciada no numero anterior. A falta de espaço e tambem um pouco a falta de tempo, não nos permite fazer as annoatações que nos parecem interessantes e a propósito fazer. Deixando-as pois para o proximo numero, limitamo-nos hoje a manifestar o desejo de que os entendidos no assunto quer no que respeita a technica quer no que respeita a redacção e termos empregados, façam as reflexões que julgarem convenientes, para o que gostosamente pomos as nossas columnas á disposição.

O nosso intuito sendo sobretudo vulgarizar os termos e expressões correntes no nosso paiz, num trabalho de utilidade geral para uma industria que está tomando grande incremento, esperamos confiadamente na benevolente co-adjuvação dos que por este assunto se interessam e para quem especialmente apellamos.

A. Kendall



AUTOMOBILISMO

Apparelhos de inflamação

(Continuação)

I

ALTA TENSÃO

a) Corrente produzida por pilhas ou accumuladores com bobine.

Para obtermos a faísca electrica por este sistema de inflamação, precisamos, como já vimos, os seguintes elementos: a pilha ou o accumulador, como origem de corrente primaria, o apparelho destinado a produzir as intermitencias d'essa corrente, chamado *vibrador*, que pôde estar collocado na bobine ou fóra d'ella, a bobine d'indução para transformação da corrente, o distribuidor, o apparelho contendo as duas peças metalicas fixas entre as quaes a faísca a que se chama *vella* e a canalização da corrente entre estes dois diferentes elementos.

Todos, mais ou menos, conhecem o que são as pilhas electricas e vamos, pois, limitar-nos a descrever as pilhas mais usadas nos automoveis, que são as pilhas séccas, que se compõem — 1.^º d'uma caixa rectangular em zinco, tendo d'um lado uma pastilha que serve de electrodo e que dá o polo negativo; esta caixa que contém o resto da pilha desgasta-se ella propria na combinação chimica — 2.^º d'um aglomerado de carvão de retorta, tendo uma peça de cobre (borne) no qual se toma o polo positivo. — 3.^º um saco de panno contendo bonydo de manganez, ficando o carvão collocado dentro d'esse saco que se fecha muito bem em torno do carvão. — 4.^º serradura de madeira, gelore ou agar-agar embebido numa solução de chloridrato d'amoniaco em agua. Por cima d'isto tudo estende-se uma camada de cera a fim de tapar por completo este elemento de pilha.

Em geral, usam-se quatro elementos ligados em tensão, isto é, por fórmula que o polo positivo d'um dos elementos se liga ao negativo do outro, o positivo d'este ao negativo do terceiro e igualmente do terceiro para o quarto por forma que ficam nos extremos polos de signaes diferentes, sommando-se assim as tensões dos quatro elementos, e ficando a intensidade da corrente da bateria igual á intensidade de cada um dos elementos.

Assim, se cada elemento dá 1,5 volts e 7 ampères, a bateria de 4 elementos dará 6 volts e 7 ampères.

As pilhas dão origem á formação da corrente por acções chimicas do liquido que contém sobre o zinco; os acu-

muladores recebem a corrente que vem d'uma origem electrica e a armazenam por uma acção chimica tambem, podendo fornecer depois uma parte d'essa corrente que receberam.

Um elemento d'accumulador compõe-se na sua essencia de duas placas de chumbo mergulhadas em agua acidulada em acido sulphurico e separadas uma da outra. Quando ligamos cada uma d'essas placas a um polo d'uma pilha, por exemplo, estabelece-se através a agua uma corrente electrica que dá origem a acções chimicas taes que quando depois de termos deixado a pilha actuar durante um certo espaço de tempo a desligarmos das chapas e ligarmos um fio a cada uma d'ellas veremos que se chegarmos esses fios um ao outro passa uma corrente electrica que é originada pela recomposição dos elementos que a corrente dissociou durante a carga; esta corrente é em sentido inverso da primeira.

Actualmente, na prática, usam-se os elementos d'accumuladores com maior numero de chapas para aumentar a capacidade, sendo ainda estas chapas preparadas de maneira que as acções chimicas se possam exercer numa espessura bastante grande d'essas chapas.

As chapas do mesmo polo collocam-se ligadas entre si, em série, por barras de chumbo e dispostas por fórmula a ficarem alternadas não se tocando as de polo diferente.

Estas chapas e a agua acidulada em que mergulham estão fechadas numa caixa que pôde ser de vidro, mas que, nos automoveis será, de preferencia, em celuloide por ser menos fragil.

Os elementos d'accumulador ligam-se entre si, em tensão da mesma fórmula que dissémos ácerca das pilhas e usam-se, em geral, apenas dois, porque cada elemento dá approximadamente, 2 volts e a tensão necessaria para as bobines geralmente empregadas, é de uns 4 volts. Os dois elementos costumam, em geral, meter-se numa caixa de folha de ferro ou de madeira com uma correia para serem mais facilmente transportaveis.

A corrente partindo das pilhas ou dos accumuladores, corrente primaria, tem de passar pelo enrolamento de fio grosso da bobine para originar a corrente secundaria d'alta tensão, tendo o circuito primario de ser interrompido pelo vibrador o qual pôde ser mechanico ou electro-magnetic, fazendo parte da bobine neste segundo caso.

O vibrador mechanico é composto d'uma lamina metalica em contacto com um dos polos de corrente primaria collocado a pequena distancia d'un parafuso metallico que está em contacto com o outro polo de corrente.

Uma peça de forma especial accionada de movimento de rotação afasta a lâmina do parafuso e abandonando-a depois de repente fá-la vibrar obrigando-a a tocar no parafuso e a d'elhe se afastar com rápidas intermitências por forma a fazer assim passar e cortar a corrente.

O vibrador electro-magnético é colocado sobre a própria bobine. É igualmente composto d'uma lâmina e d'um parafuso metálico sendo a vibração imprimida áquelle por atração da barra de ferro macio da bobine que é magnetizada pela passagem da corrente nos enrolamentos d'esta. Quando a lâmina é atraída por esta ação magnética afasta-se dos parafusos e corta a corrente, cessando por esta forma a ação magnética, a mola é abandonada e pela sua elasticidade volta ao contacto do parafuso restabelecendo a corrente e assim sucessivamente.

Pelas muitas repetidas pancadas que dão as duas peças uma contra a outra assim como pela formação de pequenas faiscas entre elas, devem a lâmina e o parafuso ter umas pontas d'um metal bastante resistente, empregando-se para esse fim a platina.

E' dada a forma de parafuso a uma das partes do vibrador para se poder regular facilmente a distância entre a sua ponta platinada e a da lâmina. A posição do parafuso depois de regulado pôde manter-se por meio d'outro parafuso ou de porca e contra-porca.

Quando acima fallámos em bobine já dissémos em largos traços o que era este apparelho; vamos agora referir-nos especialmente ás que se usam nos automóveis e que podem ser bobines sem vibrador ou com vibrador, sendo de resto igual a sua construção.

A barra de ferro macio que tinha certos inconvenientes foi substituída por um feixe de fios de ferro macio.

A corrente passando no enrolamento primário magnetiza este feixe que por um conhecido phänomeno encerra a seu turno ação sobre a corrente, fortalecendo-a.

A magnetização do feixe é aproveitada, como dissémos para produzir a vibração da lâmina nas bobinas com vibrador.

Em torno do feixe está enrolado o fio grosso, de cobre, d'um milímetro de diâmetro, isolado a algodão parafinado, de pequeno comprimento, a fim de ter pequena resistência. Por fóra d'este enrolamento está enrolado um fio, de cobre fino, de meio milímetro, isolado a seda, e com grande comprimento, 5 a 6 metros em geral e que em muitas bobinas chega a ter dezenas de metros.

Entre as diferentes camadas de fio colocam-se folhas de papel parafinado e depois de terminado o enrolamento secundário envolve-se também em papel muito bem atado.

Junto à bobine coloca-se um condensador que é formado por várias folhas de estanho, separadas umas das outras por papel parafinado, as duas extremidades das folhas são ligadas por fios ao circuito primário, em derivação. Este condensador tem por fim absorver a corrente de self-indução que se produz no enrolamento primário attenuando na ocasião do corte da corrente assim as faiscas d'extra-corrente de ruptura no vibrador, corrente que depois restitue à bobine no momento de fechar a corrente primária indo portanto reforçá-la e contrariar a ação da extra-corrente nesta ocasião que se produz. Funciona pois como uma espécie de mola compensadora.

A bobine e o condensador fecham-se geralmente numa caixa de madeira e muitos constructores enchem os intervalos com uma matéria isolante em fusão, cera, parafina, etc., que depois se solidifica em resfriando.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Amortização do 2.º semestre de 1907

890 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

2.606 a 2.609—4.619—4.693—5.274—5.771 a 5.779—6.680—6.813 a 6.824—7.816—7.981—7.982—8.747—9.150—9.151—9.544 a 9.555—10.513 a 10.516—10.795—11.458—13.819—16.071—16.072—19.309—20.083—20.814 a 20.818—23.158—25.598—25.865—26.813—26.899—27.269—27.416 a 27.419—27.718—27.720—29.156—33.740—34.443—34.499—34.500—34.801—34.802—34.923 a 34.926—34.997—34.998—36.129 a 36.134—37.285—37.286—37.532 a 37.535—38.301—38.597—a 38.601—39.391—39.392—39.396—39.838 a 39.850—40.050—41.244—42.365—42.366—43.009 a 43.020—44.027—44.126 a 44.128—44.134—44.443—45.778—45.779—45.837—45.838—45.983 a 45.992—46.312—46.578 a 46.580—48.026—48.515 a 48.520—48.742—48.807 a 48.810—50.829 a 50.834—50.868 a 50.872—51.376—54.592 a 54.597—55.487 a 55.489—56.834—59.533 a 59.536—60.476—60.543 a 60.548—61.280—61.281—61.465—61.997 a 61.999—62.117 a 62.132—62.153 a 62.159—62.755—63.646—63.965 a 63.972—64.001 a 64.008—65.718—65.720—65.721—67.304 a 67.306—70.231 a 70.239—71.953—72.298—72.758—73.534—74.327—74.328—74.543—74.544—78.338 a 78.342—78.403—78.404—81.003—81.004—81.073 a 81.078—81.632—81.633—81.957—84.973—85.169—86.086—86.087—86.422—86.423—86.817 a 86.820—87.025 a 87.027—87.035—87.036—87.291—87.587 a 87.589—91.074 a 91.081—92.063—94.780—95.525 a 95.530—97.539—98.442—99.267 a 99.270—101.548—101.691—101.692—103.293—103.527—103.528—107.344—107.917—110.277 a 110.283—110.365—110.366—120.639—120.660—120.967—123.264—123.265—123.664—124.929 a 124.938—125.465 a 125.467—126.838 a 126.840—129.075—129.692 a 129.694—130.537—130.789 a 130.794—131.876—132.503 a 132.505—132.831

132.857—133.490—138.742 a 138.745—138.750—144.001—144.002—145.267—145.269—145.677 a 145.680—146.118—147.273 a 147.276—147.469—147.596 a 147.601—147.994—147.998—147.999—148.097 a 148.100—148.832—148.833—148.915 a 148.918—151.952 a 151.956—152.158—152.269 a 152.273—154.615—154.616—156.394—156.395—156.631 a 156.633—156.664—156.665—159.089—160.169—160.820—161.114 a 161.124—162.131—162.132—163.217—163.121 a 165.130—165.133—165.134—165.373—165.374—166.404—166.405—167.392 a 167.396—167.715—168.150 a 168.156—171.017 a 171.019—172.858—172.914 a 172.917—175.549 a 175.553—176.444—176.445—177.307 a 177.314—177.935—181.868—181.869—186.200—186.201—189.001 a 189.003—192.864—192.865—198.201—198.202—201.822—204.730—206.517—206.518—211.289—211.309 a 211.328—212.041 a 212.052—212.332 a 212.334—215.682—216.425—217.707 a 217.710—218.261 a 218.263—218.593—218.594—219.023—224.506—224.937—224.938—228.082 a 228.086—228.344—228.804 a 228.809—229.788 a 229.790—232.014—232.075 a 232.079—237.339—238.298—240.987 a 241.000—242.112—242.113—243.661—245.499—245.500—245.610 a 245.613—245.619 a 245.622—248.308 a 248.312—248.501—251.432 a 251.434—252.278—254.714—254.715—255.192—255.194 a 255.197—259.615—260.992 a 261.000—263.253 a 263.255—264.034—264.035—265.025—265.044—268.057 a 268.064—268.726 a 268.729—270.829—270.830—271.481—271.482—271.571 a 271.605—275.719—278.151—278.152—282.043 a 282.056—282.852—282.857—282.858—290.393 a 290.400—291.210—292.876 a 292.879—301.801—302.981 a 302.988—304.879—304.880—305.096—305.375 a 305.380—306.016—307.809—307.810—310.560—310.575—310.576—310.825 a 310.828—311.417—311.551—311.552—311.892—312.067 a 312.072—313.367 a 313.373—314.399—314.400—315.732—315.753—315.843—319.623—319.624—323.943—331.890—333.586—333.587—333.893—333.894—333.928—343.072—343.263—349.981 a 349.985—359.977 a 360.000—361.910 a 361.917—362.065—362.066—362.074 a 362.077—363.673—365.083—365.084—366.001 a 366.016—366.493—366.491—366.817—368.456—368.601—368.602—368.751—368.752—368.935 a 368.938.—Total 890

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 8 e seguintes.

100 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau.

744—475—1.496 a 1.499—1.543—1.783—2.588 a 2.590—2.633—6.024—6.025—6.668—7.039—7.466 a 7.468—8.008 a 8.010—9.166 a 9.169—12.268 a 12.270—15.879—16.020 a 16.024—16.991 a 16.994—18.718—20.643—22.103 a 22.106—25.055—25.270 a 25.272—26.628—26.629—30.901 a 30.904—31.371—31.909—31.910—37.670 a 37.674—42.901 a 42.903—42.944 a 42.948—44.551 a 44.555—44.606—44.661—44.720 a 44.722—45.484—45.485—47.921 a 47.925—50.798 a 50.800—57.861—60.417 a 60.420—60.223 a 60.226—Total 100.

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 8 e seguintes.

44 obrigações de $4\frac{1}{2}\%$ privilegiadas de 2º grau:
3 títulos de 5 obrigações.
1.361—1.544—2.431.

26 títulos de 1 obrigação.
2.816—2.817—4.140 a 4.143—4.166—10.533 a 10.537—11.416—
11.417—12.364—12.711—13.387—13.497—13.614—13.661—13.858
—13.893—13.894—14.170—14.383—14.434—Total 26.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 8 e seguintes.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta.
— De conformidade com os artigos 39.º e 40.º dos estatutos, são convocados os srs. accionistas portadores, pelo menos, de vinte acções, em assembleia geral ordinaria, para as tres horas da tarde de quarta feira 6 de maio, proximo futuro, na séde social da companhia em Lisboa, 1, Rue Victor Cordon.

O deposito das acções ao portador deve ser feito conforme o artigo 39.º, quinze dias antes da reunião:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º;
No Porto, Banco Alliança;
Em Paris, no Comptoir National d'Escompte de Paris, 14, Rue Bergère.

Esta reunião tem por fim:

- a) Apresentação do balanço e contas do exercicio de 1907;
- b) Discussão e votação do relatorio do conselho de administração sobre o mesmo exercicio e parecer do conselho fiscal;
- c) Fixação da importancia a distribuir ao coupon n.º 3 das obrigações de juro variavel;
- d) Eleição de tres membros efectivos e dois supplentes para o conselho fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellião; e as dos residentes em França, pelo *mairie* da sua residencia.

O recibo de deposito servirá para a admissão na assembleia geral.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro — Não se tendo verificado a reunião da assembleia geral ordinaria convocada para hoje, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 30 do corrente, no mesmo local e hora.

O deposito das acções ao portador poderá effectuar-se até as 3 horas da tarde do dia 18 do corrente.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães. — Os srs. accionistas da Companhia do Caminho de ferro de Guimarães reunir-se-hão em assembleia geral no dia 27 do corrente, pela 1 hora da tarde, no escritorio da Companhia, rua de Cedofeita, 291, para lhe ser presente o relatorio e contas da gerencia e o parecer do Conselho Fiscal, referentes aos annos de 1906 e 1907 e proceder á eleição da mesa da assembleia geral, conselho fiscal e gerente substituto.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de abril de 1908.

Os resultados da gerencia financeira da Grã-Bretanha, relativamente ao exercicio que findou em 31 de março ultimo, são de molde a confirmar, uma vez mais ainda a prospera situação e os vastos recursos de um paiz, de cuja politica muitos poderão divergir, mas ao qual tem sempre presidido uma administração austera e intelligente.

No momento em que outros paizes luctam com difficuldades para fazer face a formidaveis déficits, a Inglaterra, sem exercer pressão sobre o contribuinte, regista um importante augmento das suas receitas e, graças á moderação de que soube usar nas despesas, fecha as suas contas com um saldo positivo considerável.

O que foi a gerencia financeira do anno de 1907-1908 dizem os numeros que a seguir publicamos. E' sobre esses numeros tambem que se baseiam as previsões orçamentaes para o anno de 1908-1909 a que mais adeante fazemos referencia.

*

As receitas de 1906-1907 tinham-se elevado a 155.036.500 libras. O chanceller do tesouro britannico recebeu fixar naquelle limite as receitas para o anno de 1907-1908. Esperava principalmente uma diminuição importante no rendimento das alfandegas e no producto da *income-tax*. Este imposto sofreu no anno findo uma modificação importante, em virtude da qual a taxa de um shilling foi reduzida a 9 pence para os rendimentos não excedentes a 2.000 libras. Calculava-se que esta reforma tirasse ao Thesouro 1.490.000 libras, pelo menos. Mas a diminuição do imposto foi compensada, e até largamente, pelo desenvolvimento constante da riqueza publica assim como pelos aperfeiçoamentos introduzidos no processo de percepção, e por tal forma que em logar da diminuição prevista, houve um augmento de 780.000 libras no producto d'este imposto, que se elevou a 32.380.000 libras.

Pelo que diz respeito ás receitas aduaneiras tambem a quebra não foi tão importante como a que estava calculada; foi apenas de 624.700 libras, ou seja cerca de metade da importancia prevista no orçamento. As alfandegas renderam 32.490.000 libras.

Segundo as previsões orçamentaes, o rendimento dos direitos de successão devia ser em 1907-1908 inferior em 200.000 libras ao que havia sido em 1906-1907. A diminuição afinal, não foi além de 14.000 libras.

Porém, o imposto sobre as bebidas não produziu o que havia sido calculado. Rendeu 35.720.000 libras, ou sejam 46.300 libras mais do que em 1906-1907. O aumento previsto era avaliado em 250.000 libras.

Não obstante a inacção do Stock-Exchange, o imposto do selo correspondeu aproximadamente á expectativa do chanceller do thesouro; produzindo 7.970.000 libras.

Finalmente o thesouro retirou dos correios e telegrafos 22.300.000 libras, ou 875.000 libras mais do que no exercicio de 1906-1907.

O rendimento total do ultimo exercicio attingiu a somma de 156 milhões e meio de libras sterlinas, excedendo um milhão e meio o de 1906-1907, quando, segundo as previsões orçamentaes devia ser-lhe inferior em dois milhões. O total previsto foi pois excedido em 3 milhões e meio de libras sterlinas.

Por outro lado, o chanceller do thesouro não gastou todos os creditos que lhe tinham sido votados e que se elevam a 153 milhões. Assim, o excedente a favor do thesouro foi de 4.727.000 libras, que será applicado á amortização da dívida publica.

Nestas condições, facil será ao chanceller do thesouro britanico, elaborou o orçamento para o anno de 1908-1909. Segundo os creditos já votados até agora, pôde-se calcular a importancia total das despezas em 152.900.000 libras. Se as receitas se mantiverem ao nível das de 1907-1908, a sua importancia será de 156 milhões e meio sterlinos, excedendo, pois, as despesas em 3.600.000 libras. Dadas as actuaes condições do commercio e da industria, não poderá o chanceller do thesouro contar inteiramente com aquelle resultado. Mas sem sair dos limites da prudencia imposta pelas circumstancias, pôde no entretanto contar que as fontes dos diferentes rendimentos publicos são capazes de lhe dar muito mais do que reclamam as despesas votadas ou a votar.

O que é ainda difícil neste momento é prever qual será a applicação que o chanceller dará a esta margem. Segundo uns, elle deveria organizar o sistema de pensões para a velhice, prometidas á classe operaria, o que poderia obsser, ou ir mesmo além do excedente que vier a ser obtido. Outros, calculando que seria imprudente por agora abordar a solução de tão difícil problema, preconizam a reducção do imposto sobre os assucareis, medida que seria muito do agrado do povo inglez.

Como quer que seja, pouco tempo falta para que o chanceller do thesouro apresente ao parlamento o seu relatorio orçamental.

*

O *Moniteur Industriel* insere num dos seus ultimos numeros uma estatística verdadeiramente interessante: é a que diz respeito ás marinhas mercantes do mundo.

A tonelagem total das marinhas mercantes do mundo inteiro é avaliada actualmente em 39.438.917 toneladas, o que representa um augmento de 1.884.900 toneladas em relação ao anno de 1906.

Existem 20.746 navios a vapor e 9.467 de vela, de mais de 100 toneladas; o numero dos primeiros aumentou de 869 unidades, enquanto que o dos segundos diminuiu de 760.

A Inglaterra possue mais de metade da marinha mercante dos navios a vapor.

Os augmentos da tonelagem-vapor foram os seguintes para as grandes nações, durante os dois ultimos annos: Inglaterra, 834.391 toneladas; Estados Unidos, 331.138; Noruega, 118.457; Hollanda, 93.675; Japão, 72.194; Dinamarca, 71.491; Austria-Hungria, 59.190; Grecia, 48.521; Italia, 48.256; Suecia, 35.749; França, 30.631 toneladas.

Como de costume, o nosso paiz não figura nestas estatísticas.

*

A situação dos grandes mercados monetarios continua a ser desafogada, apesar dos empréstimos ultimamente lançados, avultando entre estes, como mais importante, o da Alemanha.

A taxa de desconto no mercado livre S de $2\frac{1}{2}$ p. é. em Paris e em Londres, e de 4 p. c. em Berlim.

Entre nós, não obstante os importantes pedidos de desconto, os capitais não faltaram, fazendo-se contudo no mercado livre as operações a taxa superior á do Banco de Portugal.

*

O nosso mercado bolsista, que mostrava uma certa animação na primeira parte da quinzena, voltou nos ultimos dias ao estado de apatia em que jaz ha mezes.

As inscrições continuam a registar os preços baixos a que se cotaram na quinzena anterior, devido a continuar a affluencia de papel que tem vindo ao mercado.

Só a dívida externa tem evidenciado uma certa animação ultimamente em Lisboa. Nos mercados de Londres e de Paris, porém, tem declinado um pouco, ha dias a esta parte.

Ultimos preços d'este fundo, de que temos conhecimento à hora a que escrevemos:

Lisboa.....	645000
Londres.....	62,25
Paris.....	62,07

A situação do mercado de cambios, á parte pequenas alternativas, manteve-se extacionaria durante a quinzena.

No concurso semanal da Junta do Crédito Pùblico, efectuado no sábado, foram adjudicadas 20.000 libras a 5\$090 réis, o que equivale ao cambio de $47\frac{1}{8}$

O cambio do Rio sobre Londres continua a $15 \frac{1}{4}$. Ultimos preços da libra: comprador de 5\$130 réis.

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARCO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 $\frac{7}{8}$	46 $\frac{3}{4}$	47 $\frac{3}{8}$	47 $\frac{1}{4}$
" 90 d/v	47 $\frac{1}{4}$	—	47 $\frac{3}{4}$	—
Paris cheque	611	613	604	606
Berlim "	250 $\frac{1}{2}$	251 $\frac{1}{2}$	248	249
Amsterdam cheque	423	425	418	420
Madrid cheque	885	895	875	880

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos		ABRIL														
		1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	-	
Lisboa:	Inscrições de assentamento..	41,50	41,35	41,25	41,20	41,20	41,20	41,10	41,10	41	41	41	—	—	—	—
	" coupon	41,25	41,20	41,20	41,16	41,15	41,15	41	41	40,95	40,90	40,80	—	—	—	—
Obrig.	4 1/2% 1888	21,350	21,350	21,350	21,350	—	21,350	—	—	21,400	—	—	21,400	21,400	—	—
"	4 1/2% 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"	4 1/2% 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"	4 1/2% 1/2 assentamento	—	60.000	60.000	60.000	—	—	58.600	58.500	—	—	—	58.000	—	—	—
"	4 1/2% 1/2 coupon interno	—	58.100	58.100	58.300	—	58.200	—	—	57.900	—	—	—	—	—	—
"	externo, 1.ª série	63.900	64.000	64.000	64.000	63.900	63.900	63.900	63.900	63.800	63.800	63.800	64.000	—	—	—
"	3 1/2% 1905	9.500	9.350	9.350	—	—	9 400	9.400	—	—	9.400	9.400	9.400	9.400	9.400	9.400
"	Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções	Banco de Portugal	—	—	—	174.000	—	167.500	167.500	167.400	—	167.000	—	—	—	—	—
"	Banco Comercial de Lisboa	—	—	—	—	128.500	—	128.500	—	—	—	—	128.000	—	—	—
"	Banco Nacional Ultramarino	—	90.000	90.000	90.000	—	—	90.000	—	90.000	90.500	—	—	—	—	—
"	Banco Lisboa & Açores	—	—	109.000	109.000	—	—	—	—	109.000	109.000	—	—	—	—	—
"	Tabacos, coupon	—	—	—	73.000	—	73.000	74.000	74.000	73.600	74.000	73.500	73.500	73.500	73.500	—
"	Companhia dos Phosphoros	—	—	—	64.000	63.500	63.500	—	63.500	63.700	63.700	63.500	63.500	63.500	63.000	—
"	Companhia Real	70.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68.200	—	—	—
"	Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig.	prediaes 6 1/2%	—	91.200	91.300	—	91.200	—	91.300	91.500	91.500	91.500	91.200	—	—	—	—
"	" 5 1/2%	86.000	—	86.000	86.000	86.000	—	86.000	—	—	86.100	86.000	86.000	—	—	—
"	Companhia da Beira Alta	59.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"	Companhia Real 3 1/2% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68.100
"	Companhia Real 3 1/2% 2.º gran	51.400	53.500	53.100	52.600	—	52.600	53.200	53.200	52.700	52.000	51.000	51.200	51.200	51.200	—
"	Companhia Nacional 1.ª série	72.800	72.800	73.000	—	73.000	73.000	—	—	73.000	—	—	—	—	—	—
"	Companhia Através d'Africa	—	85.800	85.800	86.000	—	—	85.800	—	86.000	—	86.000	—	—	—	—
Paris:	3 1/2% portuguez 1.ª série	62,60	62,57	62,45	62,40	62	62,15	62,25	62,20	62,12	62,15	62,12	62,07	—	—	—
Accções	Companhia Real	328	—	—	—	—	—	—	355	—	—	—	—	—	—	—
"	Madrid-Cáceres-Portugal	38	37,25	37,50	37,50	—	—	36	37	—	—	—	36	—	—	—
"	Madrid-Zaragoza-Alicante	382	382,50	380	382	384	381	383	381	381	381	381	—	—	—	—
"	Andaluzes	163	163	167	168	169,50	169,50	170	172,50	171	—	—	—	—	—	—
Obrig.	Companhia Real, 1.º grau	346	349	347	345	348	346	346	348	347	350	348	349	—	—	—
"	Companhia Real, 2.º grau	258	265	263	261	258	260	264	261	260	260	256	256	—	—	—
"	Companhia da Beira Alta	295	295	294	294,75	295	295	295	295	295	295	—	—	—	—	—
"	Madrid-Cáceres-Portugal	157,25	155,50	155,50	154	155	153	152	154	153	154	153	153	—	—	—
Londres:	3 1/2% portuguez	62,25	62,50	62,50	62,25	62	62,25	62	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25
Amsterdam:	Obrig. Através d'Africa	—	—	85	—	—	—	84	—	—	—	—	—	83,25	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóis

Linhas	Período de exploração			1908			1907			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
	de	a		Kil.	Totais	Kilomet.	Kil.	Totais	Kilomet.	1908	1907	1908	1907
Réde geral.....	19	25	Mar.	1.073	95.584.000	89.081	1.073	101.345.000	94.450	1.174.242.000	1.218.985.000	—	44.743.000
	26	1	Abril	"	101.232.000	94.344	"	101.013.000	94.140	1.275.474.000	1.319.998.000	—	44.524.000
Vendas Novas.....	19	25	Mar.	70	1.974.000	28.200	70	1.754.000	25.057	21.483.000	23.009.000	—	1.526.000
	26	1	Abril	"	1.714.000	24.485	"	1.713.000	24.471	23.197.000	24.722.000	—	1.525.000
Coimbra a Louzã.....	19	25	Mar.	29	396.000	13.655	29	511.000	17.620	4.607.000	5.380.000	—	781.000
	26	1	Abril	"	350.000	12.068	"	492.000	17.965	4.957.000	5.872.000	—	915.000
Sul e Sueste.....	21	31	Mar.	605	34.018.265	56.228	605	38.363.945	63.411	301.638.340	309.371.855	—	7.733.515
Minho e Douro.....	21	31	Mar.	405	46.159.000	113.972	405	43.440.983	107.261	362.917.000	352.674.132	10.242.868	—
Beira Alta.....	26	4	Mar.	253	13.207.255	52.202	253	10.343.829	40.884	71.839.875	70.829.108	1.010.767	—
Companhia Nacional.....	26	3	Mar.	185	3.351.944	18.217	185	3.396.962	18.361	22.872.420	26.838.640	—	3.966.181
	4	11	"	"	2.699.847	14.593	"	2.905.541	15.705	25.572.276	29.744.151	—	4.171.875
	11	17	"	"	2.323.136	12.557	"	3.119.149	16.860	27.895.412	32.863.300	—	4.967.888
Guimarães.....	—	—	—	56	—	—	34	—	—	—	—	—	—
Porto à Povoa e Famalicão.....	—	—	—	64	—	—	64	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha.....	11	20	Mar.	3.681	Ps. 3.317.059	Pst. 901	3.681	Ps. 3.355.902	Pst. 912	Ps. 25.449.430	Ps. 24.281.734	Ps. 1.167.696	Ps. —
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	11	20	Mar.	3.650	3.005.069	823	3.650	2.982.834	817	23.428.688	22.058.535	1.370.153	—
	21	31	"	"	3.056.918	837	"	3.246.872	889	26.480.606	25.305.407	1.180.199	—
Andaluzes.....	11	20	Mar.	1.083	562.397	519	1.083	507.424	461	4.462.211	4.085.968	376.243	—
Madrid-Cáceres-Portugal e Oeste-Esp. ^a	21	31	Mar.	777	223.459	287	777	223.109	287	1.799.056	1.844.746	—	45.691
Zafra a Huelva.....	19	25	Mar.	180	62.730	348	180	74.011	411	770.171	867.247	—	97.076
	26	1	Abril	"	70.192	389	"	67.207	373	840.363	934.454	—	94.091

Entre a China e o Japão

Quando, em 1905, o governo imperial japonez obteve da China a promessa de não construir qualquer linha ferrea que se estendesse paralelamente à linha da Manchuria meridional, ou que podesse affectar o tráfego d'esta, tinha o Japão em vista salvaguardar os seus interesses prevendo a possível construção da linha Hain-Min-Tun-Fakumen.

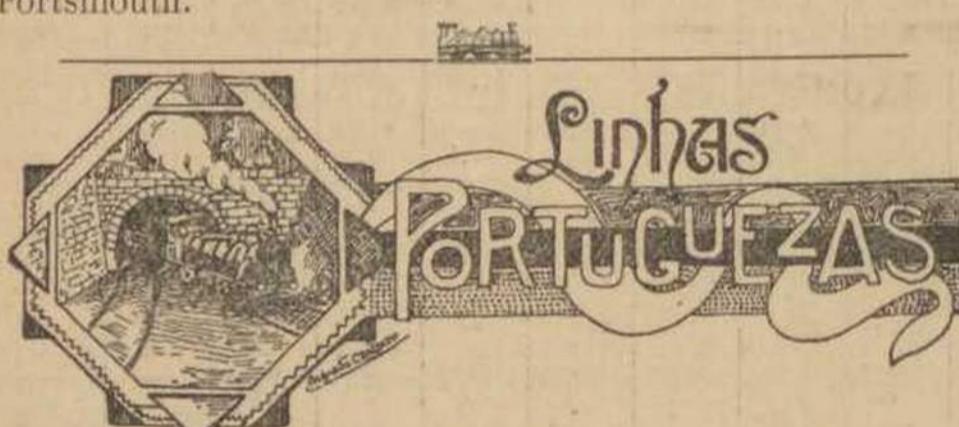
Com efeito, capitalistas ingleses viram lucros certos na construção d'aquella linha e obtiveram a respectiva concessão do governo chinez.

Pedindo este agora ao Mikado a permissão para construir aquella linha, o Japão muito terminantemente lh'a negou, baseado na promessa formal feita pela China, dizendo que a linha projectada afectaria grandemente o tráfego da linha da Manchuria meridional, desviando d'ella bem metade do seu tráfego.

E' esta a questão que actualmente ocupa a imprensa chineza e mesmo a estrangeira, fazendo esquecer a questão da linha balkanica.

O governo chinez chamou a Pekim o governador de Mukden, para vêr se consegue chegar a um acordo com a legação japoneza.

Os chinezes sustentam que se os japonezes lhes reconhecerem o direito de prolongar para o norte a sua rede ferroviária que fica a oeste da ribeira de Liao, forçam a interpretação dos termos da convenção manchuriana, e tornam-a incompativel com os termos da alliance anglo-japoneza, neutralizando os artigos 4 e 7 do tratado de Portsmouth.



Benguela. — Ainda não foi aprovada pelo governo a nova tarifa d'esta linha.

A Direcção está fazendo contratos para a ligação d'a fronteira de Angola com a região mineira de Katanga e d'esta com a do Alto Congo e com a linha do Cabo ao Cairo.

Pedras Salgadas a Vidago — Foi enviado ao conselho superior de obras publicas o projecto d'este lanço que mede apenas 16.400m e é de facil execução.

Alvalade a Garvão — Foi enviado ao mesmo conselho o projecto d'este lanço, ultimo da linha do Sado. Falta apenas estudar o ramal de Sines.

Estação de Monsão — Foi mandada estudar uma variante para a collocação da estação de Monsão no prolongamento da linha do Minho.

Mindelo a Louzado — Foi mandado abrir inquerito nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898 para a classificação de um ramal da linha da Povoa, de Mindelo a Louzado, na linha de Guimarães.

Gaia a Sobrado de Paiva — Foi mandado fazer pela Direcção do Minho e Douro inquerito para a classificação de um ramal d'esta linha (já sujeita a inquerito mas ainda não classificada) de Crestuma á estação thermal de S. Jorge, prolongando-se até ligar com a linha do Vouga, para servir aquella estancia e o tráfego suburbano do Porto que naquela região é bastante populosa e importante.

Apeadeiro do Fregim — Foi mandado construir o apeadeiro d'este nome ao k. 9,400 da linha de Livração a Amarante.

Valle do Vouga. — Começaram os trabalhos de terraplenagem, nas proximidades do Valle do Miseluto, subúrbio de Albergaria.

Estação da Alfandega do Porto — Foram aprovados nos termos do acordo com o empreiteiro das obras de ampliação da estação para a sua conclusão nos termos propostos por uma commissão technica nomeada para propor as modificações necessárias de tipo de muro, sendo fixado o prazo de 21 meses para a conclusão das obras.

Límite de peso — Foi elevado a 65 kg. o limite de peso por volume de matérias explosivas fixado anteriormente em 50 kg. nas tarifas especiais n.º 4 e 6 das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Carruagens — Foram mandadas fazer nas officinas do Barreiro mais 4 carruagens de 2.ª classe e 4 de 3.ª para via larga.

Valle do Lima. — Proseguem activamente os estudos d'esta linha, tendo já começado as sondagens geológicas para a determinação das fundações das obras de arte.

Valle do Tamega. — Teem sido activados os trabalhos de construção da linha para vêr se se consegue que possa ser inaugurada no proximo mez de setembro.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

5.º additamento

á classificação geral de mercadorias

Desde 10 do corrente, considerar-se-hão incluidas na Classificação Geral de Mercadorias da Tarifa Geral, em vigor nas linhas d'esta Companhia, as seguintes rubricas: Estacas de oliveira (vivas ou mortas); rama de oliveira (verde ou secca)

A estas mercadorias ó-lhes applicável a IV classe da Tarifa Geral.

Apeadeiro de Humanes

Segundo comunicado da Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, o apeadeiro de Humanes, situado entre as estações de Grifón e Fuenlabrada, da linha de Madrid a Cáceres e a Portugal, foi aberto no dia 10 do corrente ao serviço de expedição e recepção de grande velocidade para volumes de peso não excedente a 50 kilogrammas.

A distância applicável para o serviço combinado com esta Companhia, da fronteira de Valencia d'Aleantara a Humanes é de 388 Kilometros.

As expedições de ou para o referido apeadeiro serão taxadas pelas tarifas correspondentes, combinadas entre esta Companhia e a espanhola, pela fórmula que acha estabelecida.

Semana Santa e Feira em Sevilha

Festas da Semana Santa de 12 a 19 e feira de 23 a 25 de Abril. Preços de ida e volta muito reduzidos: De Lisboa-Rocio e Entroncamento, 1.ª cl. 18\$300, 2.ª cl. 12\$900, 3.ª cl. 8\$600 rs. De Porto-Campanhã, 1.ª cl. 21\$300, 2.ª cl. 14\$900, 3.ª 10\$100 rs.

Validade dos bilhetes, em todos os comboios ordinarios e no especial (1.ª cl.) Ida — 10 a 22 de abril. Volta — 18 a 28 de abril.

Comboio especial directo, com sleeping-car, vagão-restaurant e carruagens de 1.ª classe. (numero limitado de passageiros).

Partida de Lisboa-Rocio às 3,55 da tarde de 21 de abril.

Chegada a Sevilha às 9,15 da manhã (hora espanhola).

Partida de Sevilha às 7,40 da tarde (hora espanhola) de 27 de abril.

Chegada a Lisboa Rocio às 11,51 da manhã.

Para mais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume.



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Fornecimento, carga e descarga de 3.300 m. c. de balastro a extraír do leito da ribeira de Garvão, entre os kilometros 217 e 219

Dia 20 de abril de 1908, ás 12 horas.

Local de abertura de propostas — 4.ª secção de via e obras, em Beja.

Condições estão patentes na secretaria da secção de expediente do serviço de via e obras, no Barreiro.

Depósito provisório 34\$650 reis.

Agentes compradores precisam-se para MACHINAS CORMIL de regar, de lavar, desinfectantes, etc. Valvulas de retenção, tubagens, torneiras, etc.

Machinas manuaes de aplinar para marceneiros, com formões de sobreçalente e limas, e muitas outras especialidades de pronta venda ás fabricas, lavanderias, vapores e proprietarios. Dirijam propostas acompanhadas de referencias e detalhes a CROSIER STEPHENS' C.º NEWCASTLE-ON-TYNE. INGLATERRA.



Royal Mail Steam Packet Company

Em 20 de Abril sairá o paquete ARAGUAYA para

Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros.—Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.—Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

EM LISBOA:—JAMES RAWES & C.º-R. dos Capellistas, 31, 1.º

NO PORTO:—TAIT & Co.-R. dos Ingleses, 23, 1.º

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental

Vapor portuguez ZAIRE

Sairá a 22 de Abril

Empresa Nacional de Navegação,
Rua d'El-Rei, 85.



Havre, Hamburgo, e Nova

York

Vapor alemão RIO PARDO

Sairá a 22 de Abril

Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua
dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco, Cabedello e
Natal

Vapor inglez NAVIGATOR

Sairá a 24 de Abril

Agentes, Garland Laidley & C.º
T. da Ribeira Nova, 26, 1.º



Africa Oriental (via Suez)

Vapor alemão PRINZESSIN

Sairá a 27 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata, 8, 2.º



La Rochelle e Liverpool

Vap. alemão ORISSA

Sairá a 28 de Abril

Agentes, E. Pinto Basto & C.º
C. do Sodré, 64, 1.º



Pernambuco, Victoria, Rio de Ja-
neiro, e Santos

Vapor alemão PERNAMBUCO

Sairá a 25 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor alemão CAP FRIOS

Sairá a 28 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ. R.
da Prata, 8, 2.º



Liverpool e Nova York

Vapor espanhol ALICANTE

Sairá a 26 de Abril

Agentes, Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros 10, 1.º



Rio de Janeiro, Montevideu e Bue-
nos Aires

Vapor alemão CAP BLANCO

Sairá a 30 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha

Vapor frances SAINT ANDRÉ

Sairá a 20 de Abril

Agentes Henry Burnay, & C.º, rua
dos Fanqueiros, 10, 1.º



Londres (directo)

Vapor inglez ORIENT

Esperado a 19 de Abril

Agentes, E. Pinto Basto & C.º
Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Ba-
hia, Rio de Janeiro, San
tos, Montevideo e Buenos
Aires

Vapor inglez NILE

Sairá a 28 de Abril

Agentes, James Rawes & C.º R.
d'El-Rei, 31, 1.º



Cadiz, Havana Tampico e
Vera Cruz

Vapor alemão RAVARIA

Sairá a 28 de Abril

Agentes, Henry Burnay & C.º R.
dos Fanqueiros 10, 1.º



Madeira, Pará e Manaus

Vapor inglez LANFRANC

Sairá a 17 de Abril

Agentes, Garland Laidley & C.º
T. da Ribeira Nova, 26, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Ba-
hia, Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo, Buenos Aires, Val-
paraiso e mais portos do Pacifico

Vapor inglez ORONSA

Sairá a 29 de Abril

Agentes, E. Pinto Basto & C.º, C.
do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo e Buenos Aires

Vapor frances CHILI

Sairá a 27 de Abril

Sociedade Torlades, Rua Aurea,
32, 1.º



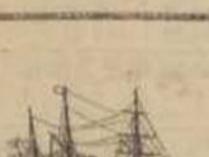
Madeira, Pará, Maranhão

Ceará e Parnahyba

Vapor alemão RIO GRANDE

Sairá a 22 de Abril

Agentes Henry Burnay & C.º, Rua
dos Fanqueiros, 10, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Mon-
tevideo e Buenos Aires

Vapor frances SINAI

Sairá a 26 de Abril

Sociedade Torlades, Rua Aurea,
32, 1.º



Genova, Port Said, Singapu-
ra, Batavia, China e Japão

Vapor alemão ORANGE

Sairá a 24 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata 8, 2.º



Madeira, St. Maria, S. Miguel,
Terceira, Graciosa (Praia), S.

Jorge (Villa das Vellas), Caes
do Pico e Fayal

Vapor portuguez S. MIGUEL

Sairá a 20 de Abril

Agente Germano S. Arnaud, Caes
do Sodré 84, 2.º



Vigo, Bordeus e Leith

Vapor inglez FARRALINE

Esperado de 18 a 19 d' Abril

Agentes, E. Pinto Basto & C.º
C. do Sodré, 64, 1.º



Hamburg

Vapor alemão ASUNCIÓN

Sairá a 23 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata 8, 2.º



Marselha, Port Said, Suez e

Batavia

Vapor alemão GEDÉ

Sairá a 18 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ., Rua
da Prata, 8, 2.º



Vigo, Cherburgo e Liverpool

Vapor inglez AMBROSE

Sairá a 28 de Abril

Agentes, Garland Laidley & C.º
T. da Ribeira Nova, 26, 1.º

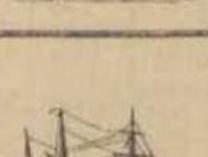


Hamburg

Vapor alemão RAETIA

Sairá a 26 de Abril

Agentes, E. George, Succ., R. da
Prata, 8, 2.º



Paranaguá, S. Francisco,

Itajani, Rio Grande do Sul,

Pelotas e Porto Alegre

Vapor alemão DESTERRO

Sairá a 22 de Abril

Agentes, Henry Burnay & C.º, R.
dos Fanqueiros, 10, 1.º



Vigo, Southamphom, Bolonh
e Hamburgo

Vapor alemão KONIG WILLELM II

Sairá a 24 de Abril

Agentes, Ernst George, Succ., R.
da Prata, 8, 2.º



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 16 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 26 de Março de 1908)

DESDE 15 DE ABRIL DE 1908

RAMAL PARTICULAR DAS LEZIRIAS

§ 1.^º Expedições para as estações do Sul e Sueste, excluida a do Barreiro ou vice-versa

O ramal particular das Lezirias, pertencente á Companhia União Fabril, que fica situado proximo da estação de Barreiro, poderá expedir, para qualquer estação das linhas do Sul e Sueste, ou d'ellas receber, remessas de pequena velocidade, por wagons completos, consignados á mesma Companhia, cobrando-se, nas linhas do Sul e Sueste de ou até á estação de Barreiro, as taxas respectivas em conformidade com as tarifas geraes ou especiaes e de despezas accessorias em vigor e mais a sobre-taxa seguinte:

Por wagon completo que entre ou saia carregado no ramal

Mercadorias diversas (excepto adubos e phosphorites).....	400 réis
Adubos e phosphorites	200 "

§ 2.^º Expedições para a estação do Barreiro ou vice-versa

Estas remessas pagam apenas a sobre-taxa acima designada e as despezas accessorias respectivas.

Para a carga ou descarga de cada wagon é concedido o prazo de duas horas uteis, contadas desde que o wagon ou wagons estejam no local proprio á disposição do expedidor ou consignatario. Quando o numero de wagons, postos simultaneamente á disposição, fôr superior a cinco, o prazo de duas horas fixado será augmentado de mais meia hora por cada wagon excedente.

As horas uteis são as designadas no artigo n.^o 71 da tarifa geral.

Os domingos e dias santificados são contados para o effeito da applicação d'este prazo.

O prazo para o transporte será de 24 horas.

No caso da carga ou descarga se não effectuar nos prazos referidos, cobrar-se-ha a importancia de 500 réis por cada duas horas ou fracção, a titulo de estacionamento de wagons.

A Administração reserva-se o direito de recusar o fornecimento de material para este ramal, quando a força das circumstancias assim o exija.

Condições communs aos §§ 1.^º e 2.^º

As operaçoes de carga ou descarga, no ramal das Lezirias, serão sempre de conta da Companhia União Fabril.

Nas remessas de wagons completos, procedentes ou destinadas ao referido ramal, designar-se-ha nas notas de expedição, como estação de procedencia ou destino, **Barreiro C. U. F.**

Vigoram, para o ramal das Lezirias, as disposições das tarifas geral e de despezas accessorias que não sejam contrarias ao determinado na presente.

Lisboa, 31 de Março de 1908.

Expediente n.^o 1:416.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com o Companhia Carris de Ferro do Porto

ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO

Serviço de camionagens entre a estação de Porto-Campanhã

E A

CENTRAL DO PORTO

ESTABELECIDA NA

RUA ADRIANO MACHADO N.^os 15 A 21

Desde 15 de Abril de 1908

DESIGNAÇÃO	Preços Réis
GRANDE VELOCIDADE	
Recovagens	
De 1 a 40 kilogrammas.....	100
Cada fracção de 10 kilogrammas mais.....	20
Cada canastra de criação do tamanho ordinario	60
Dinheiro em ouro, prata ou valores	
Até 50\$000 réis valor declarado.....	50
Cada 40\$000 réis mais valor declarado.....	40
Dinheiro em cobre	
De 1 a 40 kilogrammas.....	40
Cada 10 kilogrammas mais	20
PEQUENA VELOCIDADE	
Mercadorias	
De 1 a 40 kilogrammas	80
Cada 10 kilogrammas mais	20
Carruagens em suas rodas, cada uma.....	500

CONDIÇÕES

1.^a—A Estação Central estará aberta para despacho de 1 de Abril até 30 de Setembro, desde as 7 horas da manhã até às 6 horas da tarde, e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8 horas da manhã até às 5 horas da tarde.

2.^a—Em todas as estações das linhas exploradas por esta Companhia se registrarão e facturarão remessas de recovagens e mercadorias em pequena velocidade para a Estação Central do Porto ou vice-versa, incluindo-se na taxa de recovagens e mercadorias em pequena velocidade, com designação especial, o preço respectivo ao transporte entre aquella estação e a do Porto-Campanhã ou vice-versa, em conformidade com esta tarifa.

3.^a — Todas as despezas inherentes ás mercadorias transportadas pelo Caminho de Ferro destinadas á Estação Central, tales como despacho de Alfandega, etc., serão abonadas pela Estação Central e cobradas directamente dos consignatários, no acto de entrega das remessas.

Os volumes fechados à chave ficarão em depósito até que se apresente pessoa autorizada a abrir os para a respectiva fiscalização aduaneira.

4^a — A Companhia Carris de Ferro do Porto não se obriga ao transporte de volumes de peso indivisível superior a 500 kilogrammas, nem de dimensões incompatíveis com o seu material circulante, prestando-se contudo a efectua-lo tanto n'um como n'outro caso, mediante ajuste prévio.

5.^a — Na Estação Central estará sempre á disposição do publico um livro em que os expedidores ou consignatarios poderão formular quaesquer reclamações que tenham por oportunas contra o serviço da mesma estação, quando não preferirem enval-as directamente ao Engenheiro Chefe dos Serviços Commerciaes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugezes.

Fica pela presente annullada e substituida a Tarifa da Estação Central do Porto de 1 de Outubro de 1879.

Lisboa, 4 de Abril de 1908.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Exp. 625



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira de Portugal

TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

(B. N. S. n.º 4 da Companhia da Beira Alta)

PARA O TRANSPORTE DE

Cereaes, Legumes secos, Farinhas de cereaes, Residuos de moagem de cereaes e Batatas

POR WAGON COMPLETO DE 10:000 KILOGRAMMAS OU PAGANDO COMO TAL

Em applicação desde 20 de Abril de 1908

Preços especiaes por 1:000 kilogrammas, compreendidos os direitos de evoluções, manobras e de transmissão

	Participes correspondentes a cada Companhia			
	S. F. P. Pesetas	Beira Alta Réis	Comp.ª Real Réis	Total das linhas portuguezas
Salamanca	5, 36	590	2.230	2.820
Fuentes de San Esteban	4, 86	560	1.910	2.500
Lumbrales	6, 33	560	2.000	2.560

N. B. — A fronteira de Badajoz é o ponto de ligação das linhas portuguezas com as hespanholas de Madrid-Zaragoza-Alicante, mas nesse ponto não ha estação nem serviço algum de recepção ou despacho. A sua indicação n'esta tarifa não implica a aceitação de remessas de ou para tal ponto, mas unicamente que até e desde aquella fronteira são applicaveis os seus preços. Portanto as remessas só serão aceitas de ou para qualquer estação das referidas linhas hespanholas, ficando o transporte além d' aquella fronteira sujeito às tarifas respectivas das mesmas linhas hespanholas.

CONDICÕES

1.º — Os preços indicados não comprehendem :

- I — O imposto de sello para o Estado Portuguez (actualmente 60 réis por expedição);
- II — Os impostos para o Governo Hespanhol;
- III — As despezas por operações d'alfandega e documentos de despacho na fronteira.

2.º — As operações de carga e descarga serão feitas de conta e risco dos expedidores e dos consignatarios respectivamente.

Em Hespanha devem essas operações ser verificadas dentro das 8 horas uteis seguintes áquella em que o material, vazio ou carregado, haja sido posto á disposição dos remettentes ou dos destinatarios.

Findo este prazo de 8 horas sem que os interessados tenham feito as operações que lhes incumbem, conforme esta condição, a Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal cobrará, pela paralysação do material, 0,25 pesetas por wagon e hora efectiva de demora, quer de dia quer de noite, reservando-se ainda assim, o direito de mandar proceder á carga ou á descarga das remessas, por conta dos expedidores ou dos consignatarios, ao preço de 0,60 pesetas por tonelada por cada uma d' estas operações.

3.º — As remessas procedentes ou destinadas a qualquer estação da linha da Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal não mencionada n'esta tarifa, mas comprehendida entre estações n'ella mencionadas, pode-

rão ser taxadas pela presente tarifa pelo preço da estação immediata no sentido mais distante, que n'esta tarifa se ache designada.

Estão n'este caso as estações seguintes :

Fuentes d'Onoro, Espeja, Carpio de Azaba, Ciudad-Rodrigo, Sancti-Spiritus e Martin del Rio, que pôdem gozar da applicação do preço de Fuentes de San Esteban.

Bóveda, Quejigal, Barbadillo, Doñinos e Tejares, que pôdem gozar da applicação do preço de Salamanca.

Boada, Villares de Yeltes, Villavieja, Bogajo e Olmedo y Cerralvo, que pôdem gozar da applicação do preço de Lumbreras.

4.^a— As Companhias reservam-se o direito de exceder no duplo os prazos regulamentares de expedição e transporte, sem que por esse motivo lhes possa ser feita reclamação alguma.

5.^a— Quando se derem atrasos na chegada das expedições, que não sejam devidos a casos imprevistos ou de força maior, as Companhias não serão obrigadas a pagar indemnisação superior :

Em Hespanha

Por atraso de 1 ou 2 dias	10 % do participé hespanhol
» » » 3 dias	15 % » » »
» » » 4 »	20 % » » »
» » » 5 ou 6 dias	25 % » » »

Em Portugal

Por atraso de 1 a 3 dias	10 % do participé portuguez
» » » 4 a 6 »	20 % » » »
» » » 7 a 10 »	30 % » » »
» » » mais de 10 dias	60 % » » »

Para a contagem dos dias de atraso, desprezar-se-ha toda a fracção de tempo inferior a 12 horas, sendo as superiores consideradas como um dia completo.

Se o atraso exceder de seis dias, os consignatarios poderão fazer uso do direito que a lei lhes facilita.

6.^a— As quebras naturaes das mercadorias serão reguladas :

Nos percursos portuguezes (Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e Companhia Real) pelo quadro de quebras naturaes annexo à Tarifa Geral da Companhia Real ;

No percurso hespanhol (Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal) pelo quadro de quebras naturaes em vigor em Hespanha segundo Real Ordem de 16 de Janeiro de 1907.

7.^a— Os preços d'esta tarifa applicar-se-hão d'officio, quando resultem ser os mais baratos, e os expedidores, a quem previamente se explicarão as condições de applicação, não sollicitem por escripto na nota de expedição, a applicação de outra tarifa que seja tambem applicavei á mesma mercadoria no trajecto que tenha de percorrer.

8.^a— A applicação da presente tarifa fica sujeita ás condições das Tarifas Geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições e condições da presente.

Observação importante

Os preços d'esta tarifa deverão ser satisfeitos na moeda do paiz em que o pagamento se fizer, devendo os participes da Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal ser calculados ao cambio corrente.

Este cambio será indicado por um aviso periodico affixado nas estações e revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Operações aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota de expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigór.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou se suscite em virtude de inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas de expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelos atrasos, despezas, multas etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza e hespanhola em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

Nas Fronteiras de Villar Formozo, Fuentes de Oñoro e Badajoz

Os agentes aduaneiros das Companhias combinadas em Villar Formozo, Fuentes de Oñoro e Badajoz, encarregam-se dos despachos das mercadorias nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos nas tarifas de commissão por operações aduaneiras. Entretanto os expedidores poderão, se assim o entenderem, tomar a seu cargo as operações e formalidades aduaneiras n'aquellos pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer caso, devem fazer, na respectiva nota de expedição, a declaração seguinte :

Todas as operações e formalidades da alfandega nas fronteiras portugueza e hespanhola serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. residente em

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despezas e direitos exigidos, por sua conta e risco não podendo a mercadoria sahir da estação fronteiriça em que se effectuem as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas.

As Companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

Quando na nota de expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão estas feitas de conformidade com a respectiva tarifa, pelos agentes aduaneiros das Companhias, a fim de evitar os prejuizos da detenção da mercadoria.

Lisboa, 28 de Março de 1908.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Exp. 810

O porto de Leixões