

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES:

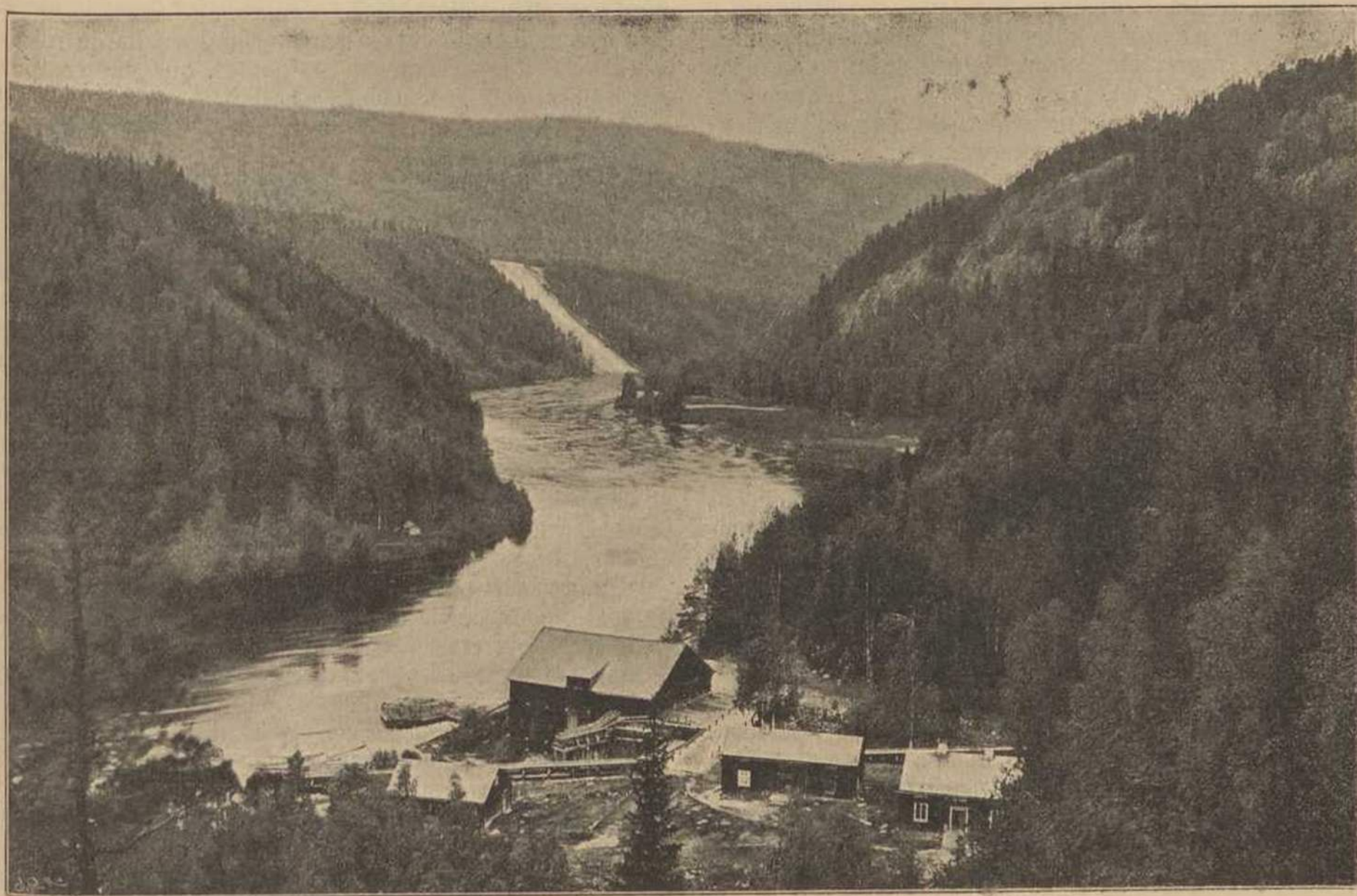
Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro
Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro

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

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	114
Uma viagem circulatoria	115
Parte official — Decretos de 26 de marco 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	116
Tarifas de transporte	117
Festas em Sevilha	117
A proposito do Cincoentenário — XXXIII	101
O movimento do canal de Suez	118

Paginas

Os caminhos de ferro inglezes	118
Notas de viagem — XVII — O Jemtland — Transporte gratuito de madeiras — Descida sensacional — A Laponia — Novecentas horas de sol — Noite de seis mezes — Despedida a Suecia (illustrado)	118
ELECTRICIDADE	
Prescripções de segurança para o serviço em installações electricas com correntes fortes (continuação)	120
AUTOMOBILISMO	
Aparelhos de inflamação (continuação)	122
Parte financeira	
Carteira dos accionistas	123
Boletim Commercial e Financeiro	124
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	125
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	125
Entre a China e o Japão	126
Linhas portuguezas — Benguella — 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 colónias e sabiam o que lá se passava.

Hoje todos compreendem a capital importancia do nosso patrimonio colonial e a necessidade instantanea de o manter e valorizar. Perante ambições de poderosos que de boamente fariam entre si a partilha dos nossos dominios ultramarinos, indispensavel é, mais que nunca, uma politica intelligente e patriótica 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 convívio da civilização.

Veja-se a cantata dos chocolateiros inglezes inflamados pelo puro amor do preto e pelo desejo desinteressado de o 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 praso o deploravel desfecho das presentes loucuras, que bem pôde ser o fatidico *finis Polonia*. As mesmas causas produzem os mesmos effeitos. A desordem nos espiritos e a desunião das vontades conduz fatalmente á ruina e á perda da independencia, se a tempo não arripiarmos caminho.

Olhem pois com mais sollicitude que nunca para as colónias e mereça-nos especial attenção o desenvolvimento da viação accellerada, 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.

Commetteram-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 tecnico e administrativo tinha de ser resolvido em Lisboa.

A lei de 14 de julho de 1899, que sujeitou a normas mais racionais 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 necessario valorizar.

As estatisticas 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 nelle 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 pratica 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 sobeja compensação nas economias a realizar e no desenvolvimento do trafego, como veremos.

A linha de Lourenço Marques mede 89 k. e foi construida 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 côrtes em rocha dura.

Procura-se actualmente rectificar pouco a pouco o tracado, e para isso obrigam-se os empreiteiros de obras em Lourenço Marques, que exploram pedra no Incomati, a cortá-la nos locais 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. (22,4679) 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 vagonos 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 vagonos ás linhas visinhas.

Em 1906 adquiriram-se 60 vagonos para 30 toneladas de carga, sobre *bogies*, 6 vagonos 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 vagonos.

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 desprovida quasi de carruagens. Além d'isso, havendo nas linhas concorrentes, que ligam Johannesburgo com o Cabo e Durban, comboios com material de luxo, o trafego de passageiros carece d'encontrar nas linhas portuguezas eguaes commodidades, sendo pois bem justificada a necessidade impreterivel de adquirir carruagens e melhorar o

serviço 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 dispendir 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 praso, inferior a 10 annos.

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

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 augmento 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 augmento de 30.191 no 2.º

Os transportes de gado attingiram 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 metaes 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-caes, 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-caes 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 satisfaga cabalmente os devidos requisitos e preste áquelle importante porto os serviços que d'elle ha direito a esperar.

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

J. Fernando de Souza.



Uma viagem circulatoria

Um nosso assignante pretende fazer uma viagem de um mez e seis dias no estrangeiro e pergunta-me quanto terá que dispendir em transporte, pela forma mais economica. 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, Cherbourg 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... Vintemilha a Veneza tomam bilhete da tarifa differencial para 567 kilometros, válido por 6 dias e permittindo duas paragens (Genova e Milão) liras.....	35,90
Veneza a Arona, por Milão, outro bilhete identico, 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
Percurso suisso, bilhete de assignatura, válido por 15 dias, fr.....	55,00
Sweitzimmer a Montreux, que não é incluído no bilhete, fr.....	5,00
Total	60,00 = 12\$200
(O bilhete suisso 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 Booth Line com a vantagem de despachar a bagagem directamente em Paris sem mais se incommodar 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) podem tambem tomar um bilhete circulatorio para 1.500 kilometros, que lhes custa 124,20 pe-

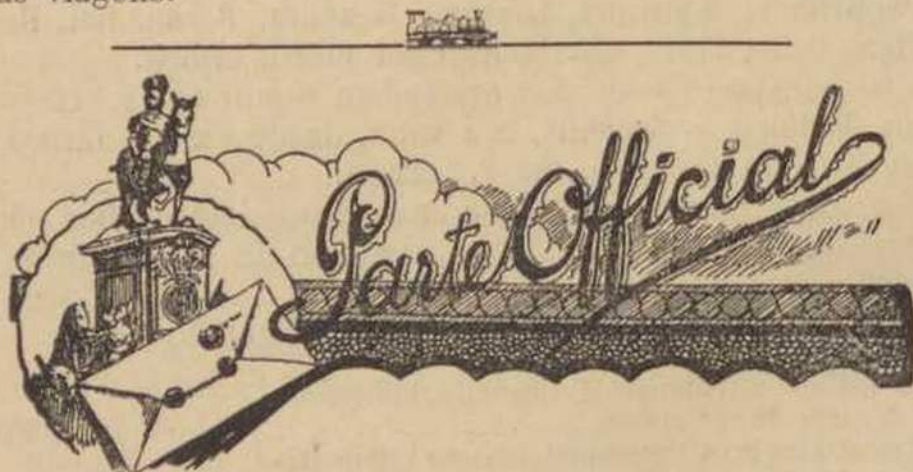
setas, o que lhes augmenta o preço total em uns 3\$420 réis, elevando-o a 105\$600 réis.

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 differença de gorgeta é o sufficiente.

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 patente» em caso algum se torna tão caro como nas primeiras viagens.



Ministério 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 districto 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 Antonio 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 á 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},14, pertencente a Albertino Ernesto Margarido Castro;

Parcela n.º 11, com a superficie de 4.193^{m2},10, pertencente a Manuel das Neves Farinhote 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 6.341^{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 Soccorros 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 sobrevivência 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, approvar 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, approvar a referida liquidação e reembolso para o Estado na totalidade de 11:728\$081 réis, devendo esta liquidação ser considerada provisoria emquanto não estiver approvada a medição rigorosa da linha.

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

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

Ministério dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Não permittindo a crise que atravessa a provincia 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 Africa, de Loanda a Ambaca, permaneçam as mesmas que por portaria provincial n.º 503, de 15 de novembro de 1901, estiveram em vigor naquella caminho de ferro de acordo entre o Governo e a companhia.

Os ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e da Marinha e Ultramar assim o entendam e façam executar. Paço, em 2 de abril de 1908.—REI.—*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 annos e mezes a tarifa agora reformada. Não se póde dizer que não precisasse de nova edição.

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

Destina-se ella a trazer as farinhas e cereaes 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 — E' uma tarifa exclusiva para o ramal particular da Companhia União Fabril, junto á estação do Barreiro.



Festas em Sevilha

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

Quem, assim, não poudé aproveitar a ida a tempo de assistir ás procissões da semana santa, póde 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 proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXXIII

Sousthène Lefrançois

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

Exercendo o cargo difficil 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 gastrónomo era um dos mais apreciados frequentadores dos restaurantes de fama de Madrid como um dos melhores mas mais exigentes freguezes 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 merito profissional e larga ostentação de *viveur* de bom gosto, o engenheiro Le Fran-

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

O seu temperamento bilioso dava-lhe porém serios desgostos na convivência de seus camaradas e só pelo interesse 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 difficuldades 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, condemnando 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 luta do espirito dominado do homem contra a materia bruta e por isso des- apreciava o marceneiro e polidor de marmores como escravos de exigencias de inutilidade luxuosa.

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

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

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

E' necessario? 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 quiz pessoalmente intervir no serviço commercial.

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

Instalados os nossos funcionarios nos respectivos escriptorios 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 communição directa não só com a rua mas com a estação pela casa do telegrafo que apenas mobilou o mais modestamente possivel e que desde logo occupou com uma velha creada espanhola que tambem 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 substituido 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 trafego foi confirmado o que então existia.

Foi creado de novo o lugar de chefe tecnico dos armazens, para o qual foi nomeado o engenheiro francez Anatole Magherman com um completo sistema de execução d'este serviço de que mais tarde teremos que nos ocupar.

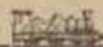
Nos cargos de chefes do serviço de contabilidade geral e de fiscalização e estatística foram mantidos os que occupavam esses logares srs. Charles Munro e Phillippe Vandeweltch.

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

Foi creado o lugar de secretario tecnico da Direcção, para o qual foi nomeado o engenheiro Vauvèlliers que exercia o cargo de chefe do serviço d'aguas, 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 responsaveis directamente para com a Direcção pela boa execução do serviço que dirigiam, mas porque pela pratica 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 consequencia dos compromissos tomados pela administração, cada empregado representava uma influencia que o recommendava, e como em geral são estes os que menos valem pelo merito, mas mais pelo empenho que os protege, e nos novos quadros havia grande numero de empregados que dispensar, foi este um dos primeiros e mais fortes elementos de indisposição contra a nova direcção Lefrançois & Ladame.



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 augmento da tonelagem, 311.399 toneladas a mais.

Dos navios que aproveitaram a passagem do canal, 2.333 eram inglezes, com 8.299.931 toneladas; 588 eram allemães, com 2.155.000 toneladas; 260 eram francezes 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 nesta verba quatro milhões que passaram a fundo de amortização, e 150.320 ao de seguros e despesas extraordinárias.



Os caminhos de ferro inglezes

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

O capital total das companhias ascende a 1.286.900.000 libras, accusando um augmento 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 augmento de 3 % sobre a receita de

1905. Só os passageiros de terceira classe entraram com 30.500.000 libras, ou mais um milhão do que no anno 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 attingiram a cifra de 52.080.000 libras ou 57 % das receitas.

Os salarios pagos pelas quinze principaes companhias importaram em 5.277.000 libras para o pessoal das machinas, 2.319.000 para o pessoal de conservação, e 14.076.000 para o pessoal do trafego.

Os lucros liquidos 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 kilometros.



XVII

O Jemtland. — Transporte gratuito de madeiras. — Descida sensacional. — A Laponia. — Novecentas horas de sol. — Noite de seis mezes. — Despedida á Suecia.

Dos muitos estrangeiros que vão á Suecia, no verão, só uma pequena parte se espraia até as longiquas regiões do norte, a visitar a Laponia.

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

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

Em Narvik se poderia embarcar, e chegados á foz do Ofotenfiord já nos acharíamos em frente do archipelago 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 Stockholm 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 noruegues dentro d'um fiord assás interessante, aquelles vapores, entrando noutros de somenos importancia, 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 Trondhieme.

Pois a viagem ao norte merece bem o sacrificio 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 genero de excursões, ao mesmo tempo que, pelas suas florestas de pinheiros, representa um maravilhoso sanatorio para curas d'altitude.

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

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

O Indalselvi, 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 retempera, d'uma puresa que vivifica os pulmões.

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

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 á agua, que os leva, rio abaixo, até um ponto onde são recolhidos e empilhados segundo as marcas e os donos a quem pertencem.

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

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

Como os vapores não pôdem transpôr as quedas e os passageiros teem 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 vae começar agora, deixemos, com saudade a Suecia, tomando o comboio que nos leva ao reino visinho.

Para aproveitar o rapido e ao mesmo tempo para não viajar de noute, 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, hotéis, trens muito bem postos, com taximetro, estabelecimentos bons, grande edificio do correio, arredores pittorescos, sobretudo as margens do lago *Wenern*, o maior da Suecia. Todas as suas construcções 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 Oreskutan, 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 circulo polar durante o inverno, na longa noute de seis mezes ininterruptos, quando a exploração das minas de *Kiruna*, onde ha 200 milhões de toneladas de ferro, exploradas a ceu aberto, se faz á 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 rangíferes, 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 magica que, naquelles paizes vale mais que um passaporte diplomatico.

Tourist é o santo e senha com que o viajante tem a satisfação de vêr 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 instruido e honrado, trabalhador activo, pensador profundo, e sobretudo 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 permittido, porque ninguem pensa em exigir o que deva ser prohibido.

Paiz exemplar, pela sua boa administração, pela instrução, 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'extincção da iluminação electrica, deverá conservar-se constantemente uma iluminação de soccorro.

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 possivel, extra-tensão. O serviço seja qual fôr, só deve ser emprendido com iluminação sufficiente.

f) Em officinas sujeitas a explosão, são prohibidos 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 possivel o contacto simultaneo de polaridades ou phases diferentes por parte dos operarios.

2. Poderão ser considerados como disposições d'aquella especie, as coberturas, o emprego de utensilios 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 necessario em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como installações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'um praso razoavel.

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 necessario em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como installações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'um praso razoavel.

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 possivel, 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 possivel, extra-tensão. O serviço seja qual fôr, só deve ser emprendido com iluminação sufficiente.

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 possivel o contracto simultaneo de polaridades ou phases diferentes por parte dos operarios.

1. Poderão ser considerados como disposições d'aquella especie, as coberturas, o emprego de utensilios 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 necessario em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como installações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'um praso razoavel.

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 chammas 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 possivel.

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 sufficientes 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 eventuaes) serão indicados por placas d'avisos 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 instruidas.

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

As manobras inherentes ao serviço como mudança de corta-circuito, 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-circuito.

1. Para pôr provisoriamente á terra e em curto-circuito não se empregarão conductores inferiores a 10 m/m² de secção.

2. No caso de conductores aereos nus o curto-circuito poderá ter logar por applicação d'uma dobra de fio de fôrma apropriada ou corda d'arame 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-circuito ou á terra. Na supressão do curto-circuito, a ligação á terra será retirada em ultimo logar.

b) No caso das desconexões indicadas em a) terem de ser executadas em locais 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 sufficiente em instrucções verbaes.

c) Fusíveis e peças d'interrupção, construidas de fôrma 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 fusíveis, 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. Recommenda-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 cousa semelhante enquanto dure o trabalho, com o fim de fazer notar que se trabalha na parte correspondente da instalação electrica.

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 conjunctar de novo, depois do director de serviço ou alguem 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 sufficiente quando se trate do final de pausas regulamentares no serviço.

O director de serviço ou alguem 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 attenção 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-circuito 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-circuito, 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 metallicas sujeitas a alta-tensão.

1. Quando se tenha de cortar cabo ou desmontar uniões deverão 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 conducto com cabos d'alta tensão e tornar possivel uma troca, o processo seguinte dá em taes 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 olhos de protecção.

Para maior segurança espetará 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 immediatamente se se trata d'um cabo conduzindo corrente o que mesmo em caso affirmativo 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 immediatamente 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 à sua esfera d'acção e que segundo as instrucções recebidas pareçam de molde a evitar ou afastar qualquer perigo para pessoas e para a exploração.

§ 16.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 necessario, em determinados intervallos de tempo.

Ampliações consideraveis serão tratadas como installações novas.

b) Os defeitos descobertos durante a revisão deverão ser removidos dentro d'um praso razoavel.

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 installações electricas, iniciada no numero anterior. A falta de espaço e tambem um pouco a falta de tempo, não nos permite fazer as annotações que nos parecem interessantes e a proposito 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 à 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 coadjuvação 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 acumuladores com bobine.

Para obtermos a fiação electrica por este sistema de inflamação, precisamos, como já vimos, os seguintes elementos: a pilha ou o acumulador, como origem de corrente primaria, o aparelho destinado a produzir as intermitências d'essa corrente, chamado *vibrador*, que póde estar collocado na bobine ou fóra d'ella, a bobine d'inducção para transformação da corrente, o distribuidor, o aparelho contendo as duas peças metallicas fixas entre as quaes a fiação 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 sêccas, 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 biondydo de manganéz, 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 à 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 à 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'acumulador 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'acumuladores com maior numero de chapas para augmentar 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 póde ser de vidro, mas que, nos automoveis será, de preferencia, em celluloido por ser menos fragil.

Os elementos d'acumulador 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, metter-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 acumuladores, 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 póde ser mechanico ou electro-magnetico, fazendo parte da bobine neste segundo caso.

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

Uma peça de forma especial accionada de movimento de rotação afasta a lamina do parafuso e abandonando-a depois de repente fã-la vibrar obrigando-a a tocar no parafuso e a d'elle se afastar com rapidas intermitencias por forma a fazer assim passar e cortar a corrente.

O vibrador electro-magnetico é collocado sobre a propria bobine. E' egualmente composto d'uma lamina e d'um parafuso metallico sendo a vibração imprimida áquelle por attracção da barra de ferro macio da bobine que é magnetizada pela passagem da corrente nos enrolamentos d'esta. Quando a lamina é attraída por esta acção magnetica afasta-se dos parafusos e corta a corrente, cessando por esta forma a acção magnetica, a mola é abandonada e pela sua elasticidade volta ao contacto do parafuso restabelecendo a corrente e assim successivamente.

Pelas muitas repetidas pancadas que dão as duas peças uma contra a outra assim como pela formação de pequenas faiscas entre ellas, devem a lamina 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 distancia entre a sua ponta platinada e a da lamina. 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 aparelho; vamos agora referir-nos especialmente ás que se usam nos automoveis e que podem ser bobines sem vibrador ou com vibrador, sendo de resto igual a sua construcção.

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

A corrente passando no enrolamento primario magnetiza este feixe que por um conhecido phenomeno encerra a seu turno acção sobre a corrente, fortalecendo-a.

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

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

Entre as diferentes camadas de fio collocam-se folhas de papel parafinado e depois de terminado o enrolamento secundario envolve-se tambem em papel muito bem atado.

Junto á bobine colloca-se um condensador que é formado por varias folhas de estanho, separadas umas das outras por papel parafinado, as duas extremidades das folhas são ligadas por fios ao circuito primario, em derivação. Este condensador tem por fim absorver a corrente de self-inducção que se produz no enrolamento primario attenuando na occasião do corte da corrente assim as faiscas d'extra-corrente de ruptura no vibrador, corrente que depois restitue á bobine no momento de fechar a corrente primaria indo portanto reforçá-la e contrariar a acção da extra-corrente nesta occasião que se produz. Funciona pois como uma especie de mola compensadora.

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



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 — 41.241 — 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 — 56.854 — 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 — 120.659 — 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 — 165.121 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 — 311.117 — 311.551 — 311.552 — 311.892 — 312.067 a 312.072 — 313.367 a 313.373 — 314.399 — 314.400 — 315.732 — 315.733 — 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 teem 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 44.553 — 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 — 60.117 a 60.120 — 60.223 a 60.226 — Total 100.

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

44 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau:

3 títulos de 5 obrigações.

1.361—1.544—2.131.

26 títulos de 1 obrigação.

2.816—2.817—4.140 a 4.143—4.166—10.533 a 10.537—11.116—11.117—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 accções, em assembleia geral ordinaria, para as tres horas da tarde de quarta feira 6 de maio, proximo futuro, na sede social da companhia em Lisboa, 1, Rua Victor Cordon.

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

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª;

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 relatório 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; e
- d) Eleição de tres membros effectivos 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 *maire* 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 accções 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 relatório 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 dificuldades para fazer face a formidaveis deficits, 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 consideravel.

O que foi a gerencia financeira do anno de 1907-1908 dizem-no 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 chancellor do thesouro 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 soffreu 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 1.190.000 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 lugar 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 16.300 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 sello correspondeu aproximadamente á espectativa do chancellor 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 sterlingas, 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 sterlingas.

Por outro lado, o chancellor 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 divida publica.

Nestas condições, facil será ao chancellor do thesouro britannico, elaborou o orçamento para o anno de 1908-1909. Segundo os creditos já votados até agora, póde-se calcular a importancia total das despesas em 152.900.000 libras. Se as receitas se mantiverem ao nivel das de 1907-1908, a sua importancia será de 156 milhões e meio sterlingas, excedendo, pois, as despesas em 3.600.000 libras. Dadas as actuaes condições do commercio e da industria, não poderá o chancellor do thesouro contar inteiramente com aquelle resultado. Mas sem sair dos limites da prudencia imposta pelas circumstancias, póde 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 difficil neste momento é prever qual será a applicação que o chancellor dará a esta margem. Segundo uns, elle deveria organizar o sistema de pensões para a velhice, promettidas á classe operaria, o que poderia obsorver, ou ir mesmo além do excedente que vier a ser obtido. Outros, calculando que seria imprudente por agora abordar a solução de tão difficil problema, preconizam a redução do imposto sobre os assucares, medida que seria muito do agrado do povo inglez.

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

O *Moniteur Industriel* insere num dos seus ultimos numeros uma estatistica 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 augmentou de 869 unidades, enquanto que o dos segundos diminuiu de 760.

A Inglaterra possui 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 estatisticas.

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

A taxa de desconto no mercado livre S de 2 1/2 p. é. em París e em Londres, e de 4 p. c. em Berlim.

Entre nós, não obstante os importantes pedidos de desconto, os capitães não faltaram, fazendo-se comtudo 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 apathia 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 divida externa tem evidenciado uma certa animação ultimamente em Lisboa. Nos mercados de Londres e de París, porém, tem declinado um pouco, ha dias a esta parte.

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

Lisboa.....	64,5000
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 Credito Publico, effectuado no sabado, foram adjudicadas 20.000 libras a 5,5090 réis, o que equivale ao cambio de 47 1/8.

O cambio do Rio sobre Londres continua a 15 1/4. Ultimos preços da libra: comprador de 5,5130 réis.

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

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

ABRIL														
Bolsas e titulos	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 % 1888	21,350	21,350	21,350	21,350	—	21,350	—	—	21,400	—	—	21,400	21,400	—
» 4 % 1890 assentamento.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assentamento.....	—	60,000	60,000	60,000	—	—	58,600	58,500	—	—	—	58,000	—	—
» 4 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 % 1905	9,500	9,350	9,350	—	—	9,400	9,400	—	—	9,400	9,400	9,400	9,400	—
» Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	174,000	—	167,500	167,500	167,400	—	167,000	—	—	—	—
» Banco Commercial 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 & Agores.....	—	—	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	—
» Companhia dos Phosphoros.....	—	—	—	64,000	63,500	63,500	—	63,500	63,700	63,700	63,500	63,500	63,000	—
» Companhia Real	70,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,200	—	—
» Companhia Nacional.....	—	—	—	—	9,500	9,500	9,100	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %.....	—	91,200	91,300	—	91,200	—	91,300	91,500	91,500	91,500	91,200	—	—	—
» 5 %.....	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.º grau....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,100	—
» Companhia Real 3 % 2.º grau....	51,400	53,500	53,100	52,600	—	52,600	53,200	53,200	52,700	52,000	51,000	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 % 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	—	—
Ações Companhia Real.....	328	—	—	—	—	—	—	355	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal	38	37,25	37,50	37,50	—	—	36	37	—	—	—	36	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante	382	382,50	380	382	384	381	383	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	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal	157,25	155,50	155,50	154	155	153	152	154	153	151	153	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	62,25	62,50	62,50	62,25	62	62,25	62	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.	—	—	85	—	—	—	84	—	—	—	—	83,25	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Periodo de exploração			1908			1907			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
				Kil.	Totaes	Kilomet.	Kil.	Totaes	Kilomet.	1908	1907	1908	1907
	de	a			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	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
	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	24.483	—	1.713.000	24.471	23.197.000	24.722.000	—	1.525.000
Vendas Novas.....	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
Coimbra a Louzã.....	19	25	Mar.	605	34.018.265	56.228	605	38.363.945	63.411	301.638.340	309.371.855	—	7.733.515
	26	1	Abril	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	21	31	Mar.	405	46.159.000	113.972	405	43.440.983	107.261	362.917.000	352.674.132	10.242.868	—
Minho e Douro.....	26	4	Mar.	253	13.207.255	52.202	253	10.343.829	40.884	71.839.875	70.829.108	1.010.767	—
Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	26	3	Mar.	185	3.351.944	18.217	185	3.396.962	18.361	22.872.429	26.838.610	—	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 á Povoá 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	26.485.606	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-Caceres-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 japonês obteve da China a promessa de não construir qualquer linha férrea que se estendesse paralelamente à linha da Manchúria meridional, ou que podesse affectar o tráfego d'esta, tinha o Japão em vista salvaguardar os seus interesses prevenindo a possível construção da linha Hain-Min-Tun-Fakumen.

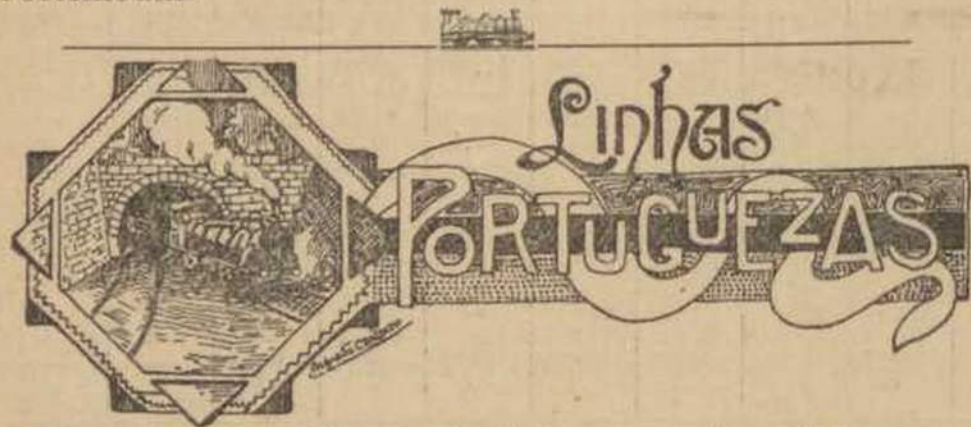
Com effeito, capitalistas inglezes viram lucros certos na construção d'aquella linha e obtiveram a respectiva concessão do governo chinês.

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 affectaria grandemente o tráfego da linha da Manchúria meridional, desviando d'ella bem metade do seu tráfego.

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

O governo chinês chamou a Pekim o governador de Mukden, para ver se consegue chegar a um accordo com a legação japonesa.

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



Benguella. — Ainda não foi approvada pelo governo a nova tarifa d'esta linha.

A Direcção está fazendo contratos para a ligação da 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 16.400^m e é de facil execução.

Alvalade a Garvão — Foi enviado ao mesmo conselho o projecto d'este lanço, ultimo da linha do Sado. Faltava 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 Povoia, 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 naquella 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 approvados nos termos do accordo com o empreiteiro das obras de ampliação da estação para a sua conclusão nos termos propostos por uma commissão tecnica nomeada para propor as modificações necessarias de tipo de muro, sendo fixado o prazo de 21 mezes para a conclusão das obras.

Limite de peso — Foi elevado a 65 kg. o limite de peso por volume de materias explosivas fixado anteriormente em 50 kg. nas tarifas especiaes n.ºs 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 geologicas para a determinação das fundações das obras de arte.

Valle do Tamega. — Teem sido activados os trabalhos de construção da linha para ver 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 incluídas 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 é-lhes applicavel a IV classe da Tarifa Geral.

Apeadeiro de Humanes

Segunda communicação 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 15 do corrente ao serviço de expedição e recepção de grande velocidade para volumes de peso não excedente a 50 kilogrammas.

A distancia applicavel para o serviço combinado com esta Companhia, da da fronteira de Valencia d'Alcantara 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 forma 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 cl. 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, vagon-restaurant e carruagens de 1.ª classe, (numero limitado de passageiros).

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

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

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

Chegada a Lisboa-Rocio ás 11,51 da manhã.

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

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Fornecimento, carga e descarga de 3.300 m. c. de balastro a extrair 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.

Deposito provisorio 34\$650 réis.

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

Machinas manuaes de aplainar 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 NEW-CASTLE-ON-TYNE. INGLATERRA.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-memoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estel-lez.—Agente internacional de aduanas y trasportes

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

COMPANHIA REAL

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 5	5 20	5 50
7	7 28	7 25	7 55
7 40	8 15	8 16	8 42
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 56	5 31	5 57
7	7 28	7 40	8 6
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 5	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

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

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

Mais os de Cintra, excepto os a

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
11 51	12 49	7 36	8 34
11	11 58	1 7	2 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5	6 20	7 15	8 43
4	5 19	5 40	6 53

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

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

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

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

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

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
6 24	6 45	3 55	4 16
2 5	2 26	1 25	4 46
5 55	6 16	4 44	5 5
8 20	8 41	5 30	5 51
—	—	7 40	8 1

BEIRA ALTA

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

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

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

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5 50	6 25	5 55	6 30
8	8 55	8	8 35
9 15	9 50	9 15	9 30
10 50	11 25	11 5	11 40
12 55	1 30	12 25	1
2 50	3 25	2 50	3 25
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 30	8 5
c 8 39	9 10	9 42	10 20
c 12 30	1 5	—	—

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MINHO E DOURO

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
4 45	7 26	8 2	8 31
8 3	10 34	8 1	9 47
9 33	12 9	11	12 45
12 10	1 56	11	1 31
4 10	6 6	4 47	7 10
5 40	8 51	7 27	10 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Nine	Braga	Nine	
8 33	9 2	9 20	9 47
11 38	12 9	12 50	1 19

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Vianna	Porto	
c 4 45	8 36	c 7 8	9 47
c 4 10	6 40	6 20	10 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Valença	Porto	
8 3	12 57	2 52	8 31
a 12 10	3 32	a 9 20	12 45
5 40	11 34	2	7 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Vianna			

a Directos ou rapidos.
b Domingos e dias santificados.
c Dias uteis.
d 1.^o dia seguinte aos santificados.
e Terças, quintas e sabados.
f Terças feiras.
g Segundas, quartas e sextas.
h Directo a ou de Paço d'Arcos.
i Sabbados.
k Lisboa-Caes dos Soldados.
l Porto-Campanha.
m Excepto segundas feiras.
n Segundas, quartas e sabados.
o e sextas.
p Dias 3, 12, 20 e 27.
q Terças e sextas feiras.
r Quartas feiras.
s Quartas e sabados.



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 incluye-se vinho de pasto, comida á portu-
gueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas.—Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

EM LISBOA:—JAMES RAWES & C.^a-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 allemão RIO PARDO
Sairá a 22 de Abril
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua
dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Cabedello e Natal
Vapor inglez NAVIGATOR
Sairá a 24 de Abril
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Africa Oriental (via Suez)
Vapor allemão PRINZESSIN
Sairá a 27 de Abril
Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata, 8, 2.^o



La Rochelle e Liverpool
Vap. allemão ORISSA
Sairá a 28 de Abril
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a
C. do Sodré, 64, 1.^o



**Pernambuco, Victoria, Rio de Ja-
neiro, e Santos**
Vapor allemão PERAMBUCO
Sairá a 25 de Abril
Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Vapor allemão CAP FRIO
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.^a R.
dos Fanqueiros 10, 1.^o



**Rio de Janeiro, Montevideo e Bue-
nos Aires**
Vapor allemão CAP BLANCO
Sairá a 30 de Abril
Agentes, Ernst George, Succ.
R. da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha
Vapor francez SAINT ANDRÉ
Sairá a 20 de Abril
Agentes Henry Burnay, & C.^a, rua
dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres (directo)
Vapor inglez ORIENT
Esperado a 19 de Abril
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a
Caes do Sodré, 64, 1.^o



**S. Vicente, Pernambuco, Ba-
hia, Rio de Janeiro, San-
tos, Montideo e Buenos
Aires**
Vapor inglez NILE
Sairá a 28 de Abril
Agentes, James Rawes & C.^a R.
d'El-Rei, 31, 1.^o



Bordeus
Vapor francez CORDILLERE
Sairá a 28 ou 29 de Abril
Sociedade Torlades, Rua Aurea,
32, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus
Vapor inglez LANFRANC
Sairá a 17 de Abril
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



**S. Vicente, Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro, Santos, Mon-
tevideo, Buenos Aires, Valpa-
raiso e mais portos do Pacifico**
Vapor inglez ORONSA
Sairá a 29 de Abril
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C.
do Sodré, 64, 1.^o



**Cadiz, Havana Tampico e
Vera Cruz**
Vapor allemão RAVARIA
Sairá a 28 de Abril
Agentes, Henry Burnay & C.^a R.
dos Fanqueiros 10, 1.^o



Madeira, Pará e Manaos
Vapor inglez CLEMENT
Sairá a 27 de Abril
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



**S. Vicente, Rio de Janeiro, Mon-
tevideo e Buenos Aires**
Vapor francez SINAI
Sairá a 26 de Abril
Sociedade Torlades, Rua Aurea,
32, 1.^o



**Dakar, Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo e Buenos Aires**
Vapor francez CHILI
Sairá a 27 de Abril
Sociedade Torlades, Rua Aurea,
32, 1.^o



**Madeira, Pará, Maranhão
Ceará e Parnahyba**
Vapor allemão RIO GRANDE
Sairá a 22 de Abril
Agentes Henry Burnay & C.^a, Rua
dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Vigo, Bordeus e Leith
Vapor inglez FARRALINE
Esperado de 18 a 19 d'Abril
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a
C. do Sodré, 64, 1.^o



**Genova, Port Said, Singapu-
ra, Batavia, China e Japão**
Vapor allemão ORANGE
Sairá a 24 de Abril
Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata 8, 2.^o



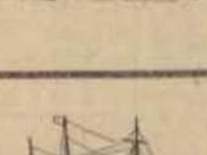
**Madeira, St.^a Maria, S. Miguel,
Terceira, Graciosa (Praia), S.
Jorge (Villa das Vellas), Caes
do Pico e Fayal**
Vapor portuguez S. MIGUEL
Sairá a 20 de Abril
Agente Germano S. Arnaud, Caes
do Sodré 84, 2.^o



Vigo, Cherburgo e Liverpool
Vapor inglez ANTONY
Sairá a 18 de Abril
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Hamburgo
Vapor allemão ASUNCIÓN
Sairá a 23 de Abril
Agentes, Ernst George, Succ.,
Rua da Prata 8, 2.^o



**Marselha, Port Said, Suez e
Batavia**
Vapor allemão 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.^a
T. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Hamburgo
Vapor allemão BURGEIMEISTER
Sairá a 23 de Abril
Agentes, Ernst George, Succ.,
R. da Prata, 8, 2.^o



**Paranaguá, S. Francisco,
Itajani, Rio Grande do Sul,
Pelotas e Porto Alegre**
Vapor allemão DESTERRO
Sairá a 22 de Abril
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R.
dos Fanqueiros, 10, 1.^o



**Vigo, Southamphom, Bolonh^a
e Hamburgo**
Vapor allemão KONIG WILLELM II
Sairá a 24 de Abril
Agentes, Ernst George, Succ., R.
da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo
Vapor allemão RAETIA
Sairá a 26 de Abril
Agentes, E. 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

(Approvada 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, excluída 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 despesas 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 despesas 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 operações 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 despesas 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 10\$000 réis mais valor declarado.....	10
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 despesas inherentes ás mercadorias transportadas pelo Caminho de Ferro destinadas á Estação Central, taes como despacho de Alfandega, etc., serão abonadas pela Estação Central e cobradas directamente dos consignatarios, no acto de entrega das remessas.

Os volumes fechados á chave ficarão em deposito até que se apresente pessoa auctorizada a abri-los para a respectiva fiscalisação aduaneira.

4.^a — A Companhia Carris de Ferro do Porto não se obriga ao transporte de volumes de peso indivisivel superior a 500 kilogrammas, nem de dimensões incompatíveis com o seu material circulante, prestando-se com-tudo a effectua-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 consi-gnatarios poderão formular quaesquer reclamações que tenham por opportunas contra o serviço da mesma es-tação, quando não preferirem envia-las directamente ao Engenheiro Chefe dos Serviços Commerciaes da Compa-nhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

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

Lisboa. 1 de Abril de 1908.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Exp. 625

GRANDE TERCIDADE	
Mercadorias	
De 1 a 50 kilogrammas.....	100
Cada hecto de 50 kilogrammas mais.....	20
Cada hecto de mais de 100 kilogrammas.....	30
Distribuição em ouro, prata ou veludo	
De 1 a 50 kilogrammas.....	200
Cada hecto de mais de 50 kilogrammas.....	100
Distribuição em algodão	
De 1 a 50 kilogrammas.....	100
Cada hecto de mais de 50 kilogrammas.....	20
PEQUENA TERCIDADE	
Mercadorias	
De 1 a 50 kilogrammas.....	50
Cada hecto de mais de 50 kilogrammas.....	20
Cada hecto de mais de 100 kilogrammas.....	300



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 seccos, Farinhas de cereaes, Resíduos 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 killogrammas, comprehendidos os direitos de evoluções, manobras e de transmissão

Das estações abaixo indicadas á fronteira de Badajoz ou vice-versa	Participes correspondentes a cada Companhia			
	S. F. P. Pesetas	Beira Alta Réis	Comp.ª Real Réis	Total das linhas por- tuguezas
Salamanca	5,36	590	2.230	2.820
Fuentes de San Esteban	4,86	560	1.910	2.500
Lumbrals	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 n'esse ponto não ha estação nem serviço algum de recepção ou despacho. A sua indicação n'esta tarifa não implica a acceptação 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 acceptas de ou para qualquer estação das referidas linhas hespanholas, ficando o transporte além d'aquella fronteira sujeito ás tarifas respectivas das mesmas linhas hespanholas.

CONDIÇÕES

1.ª — 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 despesas por operações d'alfandega e documentos de despacho na fronteira.

2.ª — 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 remetentes 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 paralyção do material, 0,25 pesetas por wagon e hora effectiva 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.ª — 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'Oñoro, Espeja, Carpio de Azaba, Ciudad-Rodrigo, Sancti-Spiritus e Martin del Rio, que podem gozar da applicação do preço de Fuentes de San Esteban.

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

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

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 atrazo de 1 ou 2 dias	10 %	do participe hespanhol
» » » 3 dias	15 %	» » »
» » » 4 »	20 %	» » »
» » » 5 ou 6 dias	25 %	» » »

Em Portugal

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

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

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

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 applicavel 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 vigor.

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 occorrer 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'aquelles 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 despesas 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