

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

13.º DO 21.º ANNO

NUMERO 493

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxelas 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

Proprietário-diretor

Secretário da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercício

REDACTORES DE SECÇÕES:

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

Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro
Comércio e Indústria — Conselheiro José M. d'Oliveira Simões, Engenheiro

Representante exclusivo, para anúncios, em França e Inglaterra, LA RÉCLAME UNIVERSELLE — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

T. do Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 1 de Julho de 1908

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NÚMERO

Companhia Real — Tarifa especial M. L. n.º 16 g. v. — Viagens entre Portugal e Espanha.

SUMMARIO

Ainda o serviço do Algarve, por J. Fernando de Souza	193
Bibliografia, por M. M.	195
Tarifas de transporte	197
Consultorio sobre viagens	197
A propósito do Cinquentenario — XXXVII	198
Notas de viagem — XXII — A bordo — Aspectos da costa oeste da Noruega — Cidades setentrionais, Tromsø, Hammerfest — O Cabo Norte ..	199
ELECTRICIDADE	
Commentários sobre as prescrições de segurança para o serviço em instalações elétricas com correntes fortes	200
Apparelhos para prevenir os choques	201
O Marrocos-express	201
AUTOMOBILISMO	
Apparelhos de inflamação (continuação; ilustrado)	202
Novo sistema de tremvias	203
Associação Commercial do Porto	203
Parte financeira	203
Carteira dos accionistas	203
Boletim Commercial e Financeiro	204
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	205
Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	205
Linhos portuguesas — Comboio rápido Lisboa-Faro — Taxa de toilettes-camas — Tomas de água no troço de Livração a Amarante — Valle do Vouga — Companhia Real	206
Linhos estrangeiras — França — Alemanha — Inglaterra — Argentina	206
Companhia Real dos Caminhos de ferro — Relatório do Conselho de Administração	206
Arrematações	207
Agenda do Viajante	208
Horário dos comboios	208

Ainda o serviço do Algarve

O artigo aqui publicado acerca do serviço de passageiros do Algarve mereceu as honras de critica a um deputado e antigo governador civil de aquelle distrito, que se interessa sobremodo por tudo quanto respeita á sua província.

A polemica não se casa muito com a indole da *Gazeta*. Não devem porém, passar em julgado, sem annotação sequer, afirmações sobre exploração de caminhos de ferro, filhas de um ponto de vista restricto e do imperfeito conhecimento do assunto.

É preciso insistir na educação do publico, para que reconheça a necessidade de acomodação dos serviços à intensidade do tráfego, deixando de tomar para padrão da organização de serviços as relações entre Lisboa e Porto, que a Companhia Real está atendendo tão solicita e intelligentemente.

Nem a exploração das linhas mais importantes deve ser tão mesquinha que o publico seja mal servido, nem se pôde estabelecer paridade entre tenues correntes de tráfego e o das arterias principaes, exagerando as despesas de exploração e sacrificando ao luxo da velocidade, proporcionado a poucos, o interesse das regiões, que aguardam a conclusão da rede, à qual devem ser consagrados os recursos disponíveis.

A administração dos caminhos de ferro do Estado tem-se empenhado em melhorar os serviços, dotando as linhas com o pessoal suficiente, cujos vencimentos teem sido modificados, estabelecendo novos comboios, acelerando a marcha de outros. Assim, nas linhas do Sul e Sueste, enquanto a receita kilometrica subiu de 1:820\$039 réis em 1899 a 2:146\$645 em 1905, a despesa elevou-se de 1:016\$703 a 1:482\$926 réis.

Para o anno económico de 1908-1909 a receita está orçada, em virtude dos prolongamentos pouco rendosos, em 2:104\$851 e a despesa em 1:367\$959, com o elevado coefficiente de 0,68.

Nas linhas do Minho e Douro, de mais intenso movimento as receitas elevaram-se a 3:065\$769 em 1899 a 4:083\$733 em 1905 e as despesas de 1:731\$986 a 1:917\$103, achando-se previstas para o anno económico proximo futuro a receita de 3:436\$123 e a despesa de 1:898\$926, tendo em conta a abertura de novos troços de linhas secundarias.

Sem sacrificio das comodidades essenciaes deve a administração procurar aumentar a receita líquida para obter com ella os recursos precisos para a construção de novos troços. São vastas as regiões ainda hoje privadas dos benefícios da viação acelerada e instantes as suas solicitações. Quanto mais cedo poderem ser attendidas, tanto melhor. Será razoável crear serviços de luxo, aumentar velocidades com agravamento sensivel da despesa, onde o movimento é infelizmente insignificante, cerceando assim as disponibilidades para os encargos de novas construções? De modo algum.

Demonstrei em artigo anterior que a duração da viagem para o Algarve pelos comboios correios não é superior á das outras linhas do paiz, sendo apenas um pouco maior a velocidade do correio do Norte, comboio muitíssimo frequentado, que se não pôde comparar com o do Algarve.

Não se podia acelerar um pouco a marcha d'este? Seguramente se podia reduzir, deixando, porém, de aproveitar convenientemente a tracção. Entre Beja e Faro os comboios correios levam vagões de pequena velocidade destinados aos pontos extremos.

Os mixtos, n.ºs 5 e 6, fazem o serviço de pequena

velocidade das estações intermédias, e assim se evita um comboio diário de mercadorias, a que não corresponde tráfego suficiente para o justificar e que representaria um pesado encargo infrutífero.

Sacrificar alguns contos de réis por anno á economia de meia hora ou tres quartos na duração de uma viagem que se faz de noute, economia proporcionada a poucos passageiros, seria desperdício condenável.

São os proprios interessados que teem reclamado contra a chegada demasiado cedo ao Algarve. Chegar a Faro ás 5^h 12^m da manhã, a Portimão ás 5^h 4^m é pouco comodo, mórmente de inverno. Para não chegar ainda mais cedo, acelerando a marcha, seria preciso partir mais tarde de Lisboa, fazendo de noite a travessia do Tejo, o que de inverno não convém. Parte-se hoje ás 5^h 20^m com a vantagem de um horario constante. Sair um pouco mais tarde não dava tempo para jantar descansadamente em Lisboa e o jantar em transito iria para tarde de mais.

Do mesmo modo chegar a Lisboa antes das 6^h 35^m da manhã não é comodo.

Qual é a maneira de modificar radicalmente esta situação? É manifestamente o encurtamento do trajecto pela construção da linha do Sado, que dá logar a mais de 60^k de encurtamento, torna independentes desde Lisboa os serviços do Alemtejo e do Algarve, havendo apenas um serviço de entroncamento em Garvão em vez de quatro. Poder-se-hão então ganhar 3 a 4 horas. Ao mesmo tempo o prolongamento até Cacilhas, que para a grande velocidade não chega a custar 400 contos, da extraordinaria facilidade de organização de horarios. Poderá então o correio do Algarve sair pelas 9 horas da noute, confundindo-se com elle em Garvão o actual comboio n.º 3, que saindo pela mesma hora proximamente, servisse o Alemtejo nas suas relações com Lisboa e o Algarve.

Sem a possibilidade prática da travessia do Tejo a qualquer hora, o desdobramento de serviços e o encurtamento do percurso, só se pôde melhorar um pouco o serviço do Algarve á custa de considerável agravamento de despesa representado pelo estabelecimento de novos comboios diarios. São acaso as duas obras indicadas trabalhos de Hercules, que só para as kalendas gregas se possam realizar? De modo algum. A linha do Sado estaria hoje em construção se o governo transacto não tivesse deixado perder o ensejo. As circunstancias que facultavam então uma combinação subsistem, sendo de esperar que após o periodo de incertezas que atravessamos se possa levar a effeito esse melhoramento de tanto alcance para a economia do paiz. O prolongamento a Cacilhas tambem não é obra de tal modo despendiosa, que se não possa empreender na primeira conjuntura favorável. Não se trata pois de optimas utopias inimigas do bom realizavel, que mereçam chocar rices ignoras ácerca da «grande velocidade tipo, cognominada mundialmente a de Cacilhas» mas de melhoramentos que uma iniciativa rasgada pôde realizar dentro de pouco tempo, logo que haja ensejo favorável.

Que se alvitra para já? Tornar mais rápidos os comboios do Algarve, suprimindo-lhe as paragens na maior parte das estações do Alemtejo. Ficariam então estas sem o comboio da noute, que faz a distribuição do peixe e corresponde a necessidades indeclináveis das suas relações, isto para gastar menos uma ou duas horas no trajecto!

Actualmente ha para o Alemtejo um comboio mixto ás 5^h 50^m da manhã, o correio ás 8^h tambem de manhã e o correio do Algarve ás 5^h 20^m da tarde. As chegadas a Lisboa são ás 6^h 30^m da manhã pelo correio do Algarve e á 1^h e ás 10^h 24^m da tarde pelo correio e pelo mixto. Pôde qualquer vir tratar a Lisboa de um negocio e regressar no mesmo dia ou vice-versa. Suprimam-se as paragens dos comboios 3 e 4 em muitas estações e as relações d'essas localidades sofrerão profundas perturbações.

A zona entre Beja e Algarve é servida pelos correios, 3 e 4, que passam de noute e os mixtos 5 e 6 que passam

ambos de tarde. Sem os primeiros ficariam pessimamente servidas. Deve-se notar que essa zona que vai de Beja a Tunes exclusivamente, teve em 1906 um movimento de 63.863 bilhetes vendidos e recolhidos, mais que as relações do Algarve com o resto da linha, pois entre Tunes e Messines passaram apenas 44.977 passageiros, muitos dos quais pertencem ás estações da referida zona Beja-Tunes.

Pois é nessa parte de linha que se alvitra o serviço de correio feitos sem paragens.

Deve-se ainda observar que de todas as estações há bastantes remessas de recovagem para Lisboa (aves, caça, ovos, etc.)

Como se não podia deixar de continuar a servir as relações existentes, teríamos mais um comboio quotidiano em toda a linha ou cerca de 800^k diarios de percurso, que representariam uma despesa superior a 30 contos!

Mais que o juro e amortização do capital preciso para o troço da linha de Portimão a Lagos.

Força é confessá-lo: o movimento de passageiros do Algarve não exige tais sacrifícios. Entre Tunes e Messines passaram em 1906 44.977 passageiros. D'estes, pertencem 10.937 ao ramal de Portimão e 34.040 ao troço de Tunes a Villa Real.

Esse movimento divide-se por 4 comboios, o que dá a média de 23 passageiros de todas as classes por comboio, ou 31 contando com os do ramal.

Deve-se notar que dos 44.977 passageiros que passaram entre Tunes e Messines, 13.631 representam as relações do Algarve com as estações entre Tunes e Beja.

Esse numero decompõe-se pela seguinte forma:

De Tunes-Villa Real para a zona Messines-Outeiro.....	4.657
Do ramal de Portimão para a mesma zona.....	1.955
	6.612
Total.....	6.612
Da zona Outeiro-Messines para Villa Real.....	4.976
Da mesma zona para o ramal.....	2.043
	7.019
Total.....	7.019

Ficam pois 31.346 passageiros divididos por 4 comboios diarios para todas as relações do Algarve com as estações de Lisboa até Setubal, Villa Viçosa, Beja e Moura.

E' corrente tal do tráfego que exige grandes sacrifícios para se lhe poupar uma hora num trajecto feito de noute?

Quando muito, o que se podia tentar, apesar do mau resultado da experiência feita anteriormente, seria um rápido semanal entre Lisboa e Faro, com o percurso de dia.

Outra ideia é aventada: o estabelecimento de uma carreira de vapor diaria entre Villa Real e Huelva com correspondencia com os comboios.

Dado que existe tráfego suficiente para a alimentar, seriam precisos dois vapores, para assegurar a sua regularidade durante as limpezas e reparações do vapor. Seria preciso affastar do serviço do Tejo o vapor mais comodo que a administração possue, ou despender um capital importante na aquisição de dois vapores apropriados para aquelle serviço.

Não é pois o problema tão simples como se julga.

Outro capítulo de accusação é o serviço entre Faro-Villa Real e o ramal de Portimão.

Em 1906 o movimento proprio do ramal, isto é, as relações entre as suas estações, foram de 28.858 passageiros. Entre o ramal e as estações de Albufeira a Villa Real houve 12.813 passageiros procedentes do ramal e 10.198 a elle destinadas.

Para estes 23.011 passageiros ha um comboio, que partindo de Villa Real ás 4^h 30^m da manhã e de Faro ás 7^h 26^m, chega a Portimão ás 10^h 37^m e outros que partem de Villa Real ás 2^h e ás 4^h 45^m da tarde e de Faro ás 4^h 30^m e 6^h 36^m, chegando a Portimão ás 9^h 44^m da tarde. D'estes serviços são alguns feitos em comboios *tramways*, que aproveitam á populaçao dispersa pelas aldeias.

No sentido inverso parte o primeiro comboio de Porti-

mão às 6^h 25^m da manhã, chegando a Faro às 9^h 35^m e a Villa Real às 12^h 10^m e outro às 6^h 40^m da tarde, chegando a Faro às 10^h 19^m e a Villa Real à 1^h.

Em qualquer das direcções pôdem sair de manhã, aproveitar o dia no ponto de destino para tratar qualquer negocio e regressar á tarde, achando-se asseguradas ao mesmo tempo as correspondencias do ramal de ou para o Alemtejo.

Pois com singular distracção atribuem-se ao percurso em caminho de ferro as horas que decorrem entre a chegada ao ponto do destino onde é natural que algo haja que fazer e a partida d'elle no regresso. D'este modo, o passageiro que sae de Beja ás 8^h da manhã e regressa ás 10^h 30^m da tarde, tendo estado 4^h 20^m em Lisboa, gasta 14 e meia horas em percorrer 154 kilometros, para o que bastariam na Belgica 2 e meia horas! E assim se discute, e assim se critica, e assim se sentencia!

As relações regionaes do littoral do Algarve estão perfeitamente attendidas e se as marchas são lentas, é isso devido ao grande numero de paragens de *tramways*, unico meio de bem servir.

As relações entre as estações de Tunes a Villa Real foram representadas em 1906 por 290.728 passageiros. Avultam aqui os passageiros de Olhão, que sommam 59.703 para as relações com Faro e 53.599 com as estações e apeadeiros proximos até Tavira. Entre Faro e Olhão, além dos comboios extensos, ha 4 *tramways* curtos.

Assim entre Faro e Villa Real ha 8 comboios diarios, sendo 4 *tramways*, além de 4 curtos entre Faro e Olhão.

Entre Faro e Tunes ha 6 comboios diarios, sendo 2 *tramways*; entre Tunes e Portimão 8 comboios, sendo 2 *tramways*. Pergunta-se: tão grande numero de comboios em confronto com as cifras de movimento, que deixo registadas, representa ou não um grande esforço e até sacrificio para bem servir? Relativamente á importancia do trâfego ha região do paiz mais bem servida?

A pedra do escandalo é porém a exigencia do pagamento de 18000 ou 18500 réis de taxa supplementar por uma cama, o que se taxa d'extorsão.

Perguntaremos se um passageiro tem o direito de ir deitado, estendendo as pernas durante o somno para cima dos vizinhos, limpando as botas ao vestido de uma senhora que lhe fique ao lado, etc.

Um uso tolerado e na essencia abusivo não constitue um direito e de facto cessa nas linhas frequentadas, onde raras vezes ha logares disponiveis para a maioria dos passageiros irem deitados.

Quando haja que reformar o garnecimento interior das carruagens, poder-se-hão tornar moveis os encostos lateraes; antes d'isso, não.

Mandar abrir as camas, como antes, é inutilizar por completo a despesa feita com material e pessoal para os compartimentos com leitos, commodidade reclamada por muitos, e que é aproveitada por muitas centenas de passageiros.

Assim desde 1 de janeiro a 30 de abril houve 574 passageiros de 1.^a classe entre Lisboa e o Algarve e 242 camas ocupadas.

Durante um anno, de 1 de maio de 1907 a 30 de abril ultimo esses numeros são respectivamente 2.530 e 597. Com a presenca de um empregado na carruagem o publico lucra inquestionavelmente, não havendo pois por em quanto razão bastante para alterar o regime em vigor.

A conclusão de quanto deixo escrito é que, se facilmente se criticam servicos com a natural acrimonia do passageiro que só attende á sua comodidade pessoal, as administrações teem pontos de vista mais largos para assuntos tão complexos, em que é preciso fugir do Scylla da exploração mesquinha para não cair no Charybdes de excessivas despesas, nocivas ao desenvolvimento da rede. E' sempre a eterna maxima do bom senso: proporcionar o instrumento á sua função.

J. Fernando de Souza.

Bibliografia

G. HUMBERT. *Traité complet des Chemins de Fer.*
3 vol. Ch. Béranger ed.

I

Em primorosa segunda edição acaba de ser publicado o tratado de caminhos de ferro devido ao engenheiro chefe de pontes e calçadas sr. G. Humbert.

Constituem os tres grossos volumes, de mais de quatrocentas paginas cada um, uma perfeita enciclopedia sobre todos os assuntos ferroviarios, o que equivale a dizer que encerram todos os conhecimentos que interessam a engenharia quando o engenheiro hoje em dia não pôde encerrar-se na torre eburnea dos seus conhecimentos technicos.

A par de uma severa educação que, se não faz de elle um mathematico, lhe ensina pelo menos a dispôr com clareza todos os problemas que se lhe depararam, o engenheiro é mais alguma cousa do que o modesto intermediario entre o sabio especulativo e o operario, como queria Augusto Comte.

Tem que dirigir homens, tem que inculcar-lhes principios de disciplina e de solidariedade e por isso, conforme o diaz São Paulo, deve cuidar do futuro de aquelles que governa.

Depois, tambem deve medir o alcance dos trabalhos que delinear e interveem então os seus conhecimentos financeiros. Deve estabelecer a fórmula entre os interesses geraes e os de aquelles que subsidiam os empreendimentos de que o encarregam.

A um tempo sociologo, filantropo e technico tudo se lhe depara nos complicados problemas ferroviarios e em todos estes assuntos toca o engenheiro sr. Humbert com proficiencia e saber.

Seria dificil dar numa simples nota bibliografica ideia clara da obra que acabamos de passar pela vista e que forma um livro de consulta precioso para todos quantos desejem versar questões de caminhos de ferro, porque, além de tudo, sem sacrificar o rigor scientifico, quando usa de fórmulas e de processos mathematicos, claramente os explica em linguagem despretenciosa para os profanos.

Ha dezesete annos que o engenheiro sr. Metzger escreveu ao auctor: «Precisavamos de um tratado de caminho de ferro e prestou-nos um grande serviço em publicar o seu.»

Ora, nestes dezesete annos, não sómente no material de de tracção ou na construção, em que grandemente se introduziu o beton armado, se deram alterações notaveis, mas tambem se modificaram os sistemas de exploração.

Em todos os congressos de caminhos de ferro apareceram novos problemas; as machinas de grande velocidade imposseram novas condições de fixidez da via, a maior affluencia de mercadorias provocou a melhor installação das estações classificadoras (*gares de triage*).

Grande foi tambem a alteração das carruagens de passageiros e se o problema da illuminação parece estar resolvido para os casos da marcha normal, ainda resta encontrar-lhe solução para quando ella é mais precisa e quando desaparece; na occasião dos descarrilamentos. Os comboios relampagos determinaram a revisão do codigo dos signaes; em summa, tudo se alterou neste lapso de perto de quatro lustros e hoje, mais do que nunca, se impõe a necessidade de andar depressa.

Bem fez portanto o sr. G. Humbert dando-nos uma edição inteiramente refundida da sua obra de ha dezenove annos.

Não podemos senão mui sumariamente e de passagem apontar os pontos em que vemos melhorado o *Traité complet des chemins de fer*, mas falando d'elles pedimos ao leitor que se recorde do conhecido *ab uno disce omnes* e, assim como o recommendava Virgilio, pelo que indicar-

mos, embora desconnexamente, avalie o muito e o muito bom que ha de encontrar na obra do engenheiro sr. Humbert que bem merece ocupar um lugar em todas as bibliotecas de todos os technicos.

De resto, com algum desenvolvimento trataremos da primeira parte, reservando as comparações para as seguintes.

O tratado de que damos esta resumida noticia é dividido em seis partes e algumas de estas ainda se subdividem em livros, devendo acrescentar-se-lhes bastantes annexos que transcrevem documentos officiaes, cadernos de encargos para fornecimentos, instruções sobre manobras, graficos, tipos de calculos e documentos legislativos.

Naturalmente começa por um apanhado historico em que avultam os factos referentes à rede franceza até a convenção de 1883, que fixou as obrigações das diversas companhias exploradoras da rede e de que resultou o grande incremento que adveio de então para cá ao sistema ferroviário de França. As estatísticas que se encontram a seguir mostram a influencia de aquelle acordo, por isso que de 26.198 kilómetros em exploração em 1880, se passa a 46.006 kilómetros em 1908, isto é, nos 20 annos durante os quais vigorou aquelle convenio, cujo inicio foi fixado por lei em 1 de janeiro de 1884, o aumento da rede excedeu a 75 por cento do existente.

Ainda outra estatística se nos depara neste quinto capítulo da primeira parte do livro do sr. Humbert de que se conclue que em 31 de dezembro de 1903 o custo kilometrico das linhas de interesse geral era fixado em 443.307 francos ou 79.795.260 réis ao par.

Para as despesas da rede de esta natureza concorreram as companhias com 12.502.772.566 francos e o estado e localidades interessadas com 4.939.157.138 francos.

Ultrapassaria a medida de esta noticia o muito que poderíamos dizer ainda a propósito de outros quadros interessantissimos que se encontram neste capítulo e especialmente de um bello estudo sobre a garantia de juros e os encargos que de elle resultam para o orçamento do Estado. Este estudo assente em factos desmente completamente a preconizada partilha de lucros calorosamente defendida pelo ministro das Obras Publicas sr. Reynal em 1883 e a interminável discussão agora pendente das camaras francesas acerca do regate do oeste veem plenamente destruir os optimismos de ha um quarto de seculo.

Só muito ligeiramente fala o sr. G. Humbert do regimen dos caminhos de ferro franceses, visto a questão mais interessar o direito administrativo do que os technicos. O que escreve basta no entanto para dar ideia do funcionamento das concessões e a referencia que faz às bem conhecidas conferencias de Léon Ancoc, que pena é que não estejam concluidas em referencia ao regimen hidráulico e de portos de mar, bastam para deixar ideias claras no espírito do leitor e que este facilmente pode ampliar mais tarde.

E sobremodo interessante ler a seguir o desenvolvimento das redes ferroviárias inglesas e, comparando o que se passou nos dois países agora ligados pela *entente*, o carácter das duas nacionalidades mostra-se em toda a sua plenitude, talvez com mais fidelidade até do que se houvesse meio de fotografá-lo.

Em França, plano geral de trabalhos, programma do conjunto, intervenção do poder central. Na Inglaterra, a livre concorrência e a iniciativa particular fazem tudo e o governo mal intervém, quando por ventura o faz. A força das causas no entanto leva as companhias inglesas a fusionarem-se, a partilharem o paiz entre si em grandes redes, a estabelecerem a não concorrência de tarifas, o que determina a intervenção do estado, para impôr uma fiscalização que obste aos abusos resultantes do conluio dos interessados.

Na historia dos caminhos de ferro ingleses é notável a

persistencia com que o publico reclamou contra os abusos que resultaram por parte das companhias após o convenio que entre si fizeram em 1858.

Quatro são as bases do convenio alludido e a primeira é especialmente digna de nota.

Assente a falta de concorrência entre elles, graças principalmente ao sistema de arbitragem que estabeleceram, as linhas ferreas inglesas apoderaram-se dos canaes de navegação e dos portos de mar, creando assim um monopólio do tráfego.

Nalguns canaes apenas adquiriram pequenas secções intermédias, que deixaram arruinar, por falta de conservação, outros conluiram-se com as empresas exploradoras.

O publico é que não consentiu o que ia observando e, por todos os meios de que dispõe a opinião, impôz-se ao parlamento, visto que o governo se encontrava sem armas legaes para combater contra o que faziam as companhias de caminho de ferro. Foram quinze annos de luta tenaz e persistente, em que não faltaram as representações, os inqueritos, os estudos meticulosos, mas em 1873 instituiu-se a comissão dos caminhos de ferro composta de tres membros de nomeação régia, mas que o lord chancellor podia demittir. Um devia ser perito em assuntos ferroviários e outro em leis. Era encargo de esta comissão regular as dificuldades resultantes da interpretação das leis e regulamentos de viação, todavia em 1887 reconstituiu-se em novas bases que lhe dão atribuições fiscais mais amplas.

As circunstancias encarregaram-se de impôr em Inglaterra um regimen ferroviário analogo ao de França e de alguns outros países europeos, mas forçoso é confessar que os capitais que auxiliaram o estabelecimento das linhas ferreas no Reino Unido nem sempre encontraram remuneração em tais empresas.

Nos Estados Unidos da America, o regimen é também largamente estudado pelo sr. G. Humbert e embora esteja persuadida a maioria dos europeus que além do Atlântico se dà em assuntos de esta ordem a mais ampla liberdade, o facto é que a fiscalização que agora ali se exerce por parte do governo é extremamente séria e muito mais rigorosa do que a de alguns outros países.

O engenheiro sr. G. Humbert dá a seguir o exemplo de dois países onde a construção e a exploração ferroviária se concentram nas mãos do estado.

Estuda primeiro a Belgica e seguidamente a Alemanha, não prolongando este capítulo com referencias a outros países, onde a iniciativa do estado se associa em partes diversas á dos particulares, exceptuando a Noruega, a Dinamarca e a Romenia, em que só existe a exploração por parte do estado. Na Holanda e na Italia o regimen differe totalmente do dos outros países europeos, visto que as linhas são exploradas por companhias arrendatárias. O sr. G. Humbert não podia, sob pena de dar ao seu livro um volume incomportável, expôr os resultados estatísticos e financeiros que advieram para todos os países da adopção de sistemas que apenas são comparáveis nas suas linhas gerais. Por isso justificadamente recorda além da obra de Léon-Aucoc a do sr. ONoël que embora publicada em 1887 é a unica que dá um estudo de conjunto sobre esta questão.

Termina-se a primeira parte do *traité complet des chemins de fer* do engenheiro sr. G. Humbert com uma série de documentos estatísticos interessantes que publicou em 1906 o *Bulletin du congrès international des chemins de fer* relativos á extensão e ao custo das linhas ferreas nas cinco partes do mundo.

O desenvolvimento kilometrico das linhas ferreas desde 1825, em que apenas se contavam 40 kilómetros, até 1904 está resumido num quadro que é digno de fixar a atenção de todos quantos se interessam pelos progressos da humanidade.

Seguidamente, o sr. engenheiro Humbert transcreve tres listas: a dos comprimentos de linhas exploradas em 73 nações do globo em 1904, a da distribuição kilometrica por cada 100 kilometros quadrados, onde o nosso paiz ocupa o 14.^o lugar, vindo a Noruega, no 31.^o, o Brazil no 48.^o e no fim de todos a Australia occidental. A terceira estatistica trata dos comprimentos das rôdes por 1.000 habitantes.

Esta parte do livro conclue com dois quadros muito interessantes: o das despesas de installação das linhas ferreas, onde não vemos referencia ao nosso paiz e o dos resultados da exploração, em que só figuram, em Portugal, as linhas da Companhia Real.

Detivemo-nos mais largamente nas referencias a esta primeira parte do livro do sr. G. Humbert por ser aquela que é susceptível de interessar maior numero de pessoas.

Mais sumariamente falaremos das seguintes tratando de as comparar com o que o sr. engenheiro G. Humbert escreveu na primeira edição do seu notável tratado.

M. de M.



TARIFAS DE TRANSPORTE

M. L. n.º 6, grande velocidade. — Reformando a sua tarifa de igual série o numero que démos com o nosso numero 373, de 1903, publica a Companhia Real uma nova tarifa que vae annexa a este numero e se aplica a viagens de excursão entre Portugal e Madrid.

Os preços e condições da antiga tarifa para comboios especiaes, mantidos sem alteração, formam o artigo 2.^o da tarifa nova sendo criado um novo artigo 1.^o pelo qual se establecem preços especiaes para grupos de passageiros viajando nos comboios ordinarios.

O abatimento sobre os preços da tarifa geral orça por uns 55 por cento.

Ampliação da P. n.º 7. — Desde hoje, a tarifa especial P. n.º 7 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de março de 1905, para transporte de mercadorias diversas entre varias estações da Companhia Real e das linhas do Minho e Douro, é ampliada a todas as estações d'aqueles caminhos de ferro desde Rio Tinto a Vianna, a Braga e a Villa Meã, inclusivè, pelos preços correspondentes à estação de Vianna.



Consultorio sobre viagens

D'esta vez não é só consultorio, é declamatorio, é carpideira, é pedido de publicidade como protesto de um nosso assignante, contra os preços exagerados das comidas e bebidas no rapido do Porto.

Este protesto vem documentado com as notas da companhia dos vagons-leitos n.ºs 43.805 e 43.813, mostrando-nos quanto lhe custou um modesto jantar com a classica meia garrafa de Collares, cafésinho e charuto. Total, 25000 réis, fóra gorgeta ao creado.

Devemos desde já dizer que não nos deu novidade o nosso constante leitor, porque já, por experiência propria, conhecemos o serviço do vagon-restaurante e os seus preços. Extra charuto, bem entendido, porque em vez de pagarmos ali 250 réis por um modesto *La Casa* de tres vintens, ou um *Breva* de tostão, prevenimo-nos sempre, levando-os de casa. E quando não os levamos, contentamo-nos com o cigarro.

Fixemos tambem que a comida em transito, sendo muito mais agradável para o viajante do que servir-se dos bufetes das estações, onde sempre se come à pressa e mal,

obriga tambem o fornecedor a maior despesa, pessoa mais caro, fornecimentos mais caros tambem.

Mas d'ahi até os preços por que esses serviços se pagam nos restaurantes da companhia dos Vagons-Leitos, em Portugal, vae sua diferença.

E sublinhamos a frase porque este exagero de carência parece feito de propósito para o nosso paiz.

Bem nos diz o nosso assignante na seguinte frase cheia de espirito e de razão:

«Onde estamos nós, sr. Mendonça e Costa? Será na terra dos reis do petroleo, dos reis do aço, dos reis do dinheiro, em que se afoguem taes monarchas? Será mesmo em Inglaterra ou França? Onde é que se viu que um jantar custe 25000 réis, afóra a gorgeta ao creado?

Responda-me no seu jornal, sr. Mendonça e Costa, se assim o entender, e diga-me se em Portugal, um paiz pobre, crivado de dívidas, com os rendimentos consignados, é lícito exigir 25000 réis por um jantar mediocre?»

Na sua frase «no paiz dos reis do dinheiro» quer o nosso assignante designar os Estados Unidos. Pois nos Estados Unidos, no grande expresso de Nova York-S. Francisco, como no de Chicago-Santa Fé, o jantar custa apenas um *dollar*, que são 960 réis, e uma garrafa de vinho da California, ou de bela cerveja, não se paga por mais de 25 centimos, ou uns 240 réis.

«Em França», nos diz; mas em França, no «Nord-express», o grande trem da companhia dos Vagons-Leitos, que liga Paris (e Londres) a Berlim, a Varzovia e a S. Petersburgo; o comboio mais luxuoso da Europa e transportando os colossos da finança, ingleses, americanos e franceses, e os ricos grão-duques russos, o preço do almoço é de 4 francos e o do jantar 6 francos (pag. 240 do guia oficial da companhia).

E o «Orient-express», o comboio de luxo ligando Paris com Viena e Constantinopla, em que por certo não viajam modestos comerciantes, ou amanuenses, os preços das refeições são os mesmos (pag. 242 do dito guia).

E o mesmo preço nos trens Paris-Lille, Paris-Ostende, Paris-Bolonha.

Por toda a parte, em trens de luxo, o preço nunca é superior a 6 francos, e nos rápidos, luxuosos também, mas não pertencendo o material de passageiros à companhia dos Vagons-Leitos, esse preço é de 5 francos.

E os almoços 3,50 que também não correspondem aos 800 réis que em Portugal se cobram no comboio da manhã do Porto.

A «Propaganda de Portugal» já ha muito reclamou sobre isto; respondendo a companhia que os fornecimentos lhe saiam aqui muito caros, «que a relação entre os preços de compra e os da sua lista não é mais elevada em Portugal que nos outros paizes» e outras razões de igual jaez.

Circulatoria no paiz — Um assinante de Sevilha pretende efectuar uma excursão por Portugal e pede-nos não só indicações sobre os pontos a visitar como sobre se há bilhetes circulatorios, conselhos sobre alojamento em hotéis, etc. Respondemos:

Pontos a visitar — vindo de Badajoz: Lisboa, Sintra, Cascaes e Estoril, Alcobaça, Batalha, Leiria, Coimbra (e arredores, Penacova etc.) Bussaco, Porto, Braga, Guimarães, Vianna e sair, como indica, por Valença.

Bilhete — pode tomar um circulatorio que, para este percurso, 967 kilometros, (excepto Guimarães) lhe custa em 1.^a classe 13.460 réis ou apenas uns 14 réis por kilometro.

Hoteis — em Lisboa temos para todos os preços. Se os quiser de 1.^a ordem tem o Bragança e o Inglaterra; se de 2.^a tem o Francfort e o Alliança (rua da Assunção) etc.

Para os demais pontos do percurso, tenha a bondade de nos procurar, durante a sua estada em Lisboa e lhe forneceremos todas as indicações.

A propósito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XXXVIII

Da falta de caridade havida pelo alemão Weissweiller representante da casa Rothschild em Madrid para com o pobre chefe da estação da companhia dos caminhos de ferro de Badajoz a Ciudad Real em Almaden recusando a receber a indemnização de £ 20 por dois frascos de azougue roubados pelos carreteiros no frete das minas para o caminho de ferro deu-lhes a providencia o pago em somma muito mais avultada.

Tendo-se feito o embarque de 3.000 frascos de azougue em Lisboa no vapor «Lisbon» com destino a Londres foi esta reinaressa segura em conformidade com as instruções do contrato entre a Companhia Real Portugueza e a casa Rothschild na companhia de seguros da mesma casa. Sosso-brando o vapor durante a viagem teve aquella companhia de seguros de pagar 30 mil libras no que foi muito mais prejudicada a firma do que se tivesse evitado ao chefe da estação as £ 20 que se recusou a perdoar-lhe.

Assim seguiam zelosa e regularmente os serviços da exploração da rede E. N. attendendo-se à maxima economia que não permitia incluir-se um vagon a mais nos comboios e não fazer circular locomotiva isolada por que sempre era aproveitado qualquer percurso em transportes productivos.

As receitas aumentaram satisfatoriamente e o engenheiro Ladame trabalhava incessantemente no aperfeiçoamento dos serviços a seu cargo.

O carácter e temperamento do engenheiro director Le François, por suas oposições, ás autoridades officiaes, e nas relações particulares com todos os que tinham que tratar com elle em assuntos ferroviarios, tornavam cada vez mais tensa a opinião geral contra a administração da companhia.

O despedimento de grande numero de empregados recomendados ou protegidos por influentes valiosos, na administração publica, embora os deveres de boa administração, e falta de aptidão dos dispensados, justificasse a dispensa dos seus serviços trouxe á companhia grande animadversão, de muitos que podiam prestar auxílio á nova direcção.

Levado por uma vaidade exagerada, e julgando-se apoiado pelo comité de Paris e sua influencia no governo francez, vendo que a imprensa do paiz quasi unanimem em agredir a direcção quebrou as relações com a imprensa, extinguindo todas as concessões anteriores, o que deu lugar a tornar mais vioenta a guerra á companhia.

O engenheiro director do serviço de fiscalização por parte do governo, Joaquim Nunes de Aguiar, era ao mesmo tempo engenheiro das obras do par do reino José Maria Eugenio d'Almeida, a quem o presidente da administração da companhia, D. Joaquin de la Gandara havia convencido da vantagem de adquirir alguns milhares de ações que seu herdeiro ainda possue no todo ou em parte.

José Maria Eugenio resolvera extinguir o paul da grande propriedade que pertenceu á casa dos Marquezes de Niza, e o engenheiro Nunes de Aguiar projectou aterrarr o paul por successivos comboios, para o que fez com que o proprietario solicitasse da companhia, por emprestimo, uma locomotiva, grande numero de vagons e uma importante quantidade de carris usados a fim de estabelecer uma via ferrea que facilitasse a execução do seu projectado aterro.

D. Joaquin de la Gandara por parte do conselho de administração aceceu ao pedido mas como a via de serviço do aterro tivesse de atravessar a linha ferrea em grande extensão e houvesse que ser regulamentado o serviço peli-

direcção de exploração tornou a concessão dependente da aprovação do engenheiro director.

Este (diga-se a verdade) muito justa e sensatamente oposse á concessão gratuita do material fixo e circulante para serviço particular de um rico proprietario quando a companhia sob sua direcção era obrigada a cercear vencimentos de agentes e a economizar despesas nos serviços da exploração.

D. Joaquin de la Gandara dando razão ao director desculpou-se com o seu amigo por não poder servir os seus desejos.

Desde essa época as relações entre a fiscalização do governo e a companhia já até então pouco amigaveis tornaram-se de uma tensão insuportavel.

Os autos por contravenções regulamentares eram sem conto.

O menor atraso de comboio, descarrilamento insignificante e emfim sob qualquer pretexto eram autoados ora o director ora o engenheiro chefe dos serviços.

Instaurados processos eram exigidas fianças por quantias avultadas que a companhia satisfazia para evitar a prisão dos seus mais importantes funcionários.

Neste difícil estado de cousas o administrador delegado do conselho da administração D. Juan Gomez Roldan, resolveu tomar a seu cargo pôr termo aos desvarios que comprometiam o credito e interesses da companhia.

O director Le François por vaidade e temperamento, cada vez mais agravava a situação da companhia para com a administração publica, chegando até a ameaçar o ministro com a intervenção do governo francez nos assuntos pendentes de aprovação difícil, obrigando o ministro, em desafronta da sua dignidade, a expulsá-lo do seu gabinete.

Ladame, no seu propósito de isolar a estação de Lisboa, propôz ao governo a construção de um muro da vedação sobre o empedrado marginal do Tejo até a via de partida, pondo, por cancellas, uma completa separação dos molhes de mercadorias com o serviço interno e exterior da gare.

Não sendo aprovada esta construção pelo engenheiro director da fiscalização, o engenheiro chefe dos serviços técnicos procedeu á sua execução sem a necessaria autorização legal, desejando praticamente provar a utilidade da obra.

O engenheiro Nunes de Aguiar sob pretexto de uma nova fenda em uma das chapas dos cilindros da ponte sobre o Tejo prohibiu a circulação dos comboios sobre a ponte, devendo os passageiros trasbordados de um extremo percorrê-la a pé até o outro extremo, e suspendendo-se o serviço de mercadorias, o que inutilizava o serviço da linha de Leste em activa exploração de valiosos transportes.

O engenheiro Ladame provou á evidencia a falta de fundamento para esta medida draconiana, mas o engenheiro Aguiar persistindo na sua opinião apresentou-se pessoalmente na estação do Caes dos Soldados á partida do comboio correio de Leste, e intimou o chefe do movimento D. Julian Gomez para não permitir o percurso d'esse comboio sobre a ponte do Tejo.

O chefe do movimento não querendo tomar sob sua responsabilidade a execução d'essa ordem mas não podendo esquivar-se á autoridade que lha intimava, participou-a ao engenheiro director para o Hotel Central pedindo instruções.

O engenheiro director correctamente respondeu em um bilhete de visita:

Cumpram-se as ordens do sr. engenheiro director por parte do governo.

Se até ahí se limitasse a intervenção do director da companhia seria o funcionario do governo o que incorria na grave responsabilidade da sua injusta medida de que bem se provou a falta de razão pela continuação do serviço da ponte até a sua final substituição.

Não estava porém na indole nem comportava o tempera-

mento bilioso de Le François ficar em termos da boa razão e prudente proceder, e, irascível, dirigiu-se à estação do Caes dos Soldados, onde, encontrando-se com Nunes de Aguiar, o increpou de inconsciente e ignorante na ordem que acabava de dar, prejudicando o serviço dos comboios, o que só podia ser atribuído a um propósito de vingança, por lhe ter sido recusada a concessão gratuita do material fixo e circulante para as obras particulares do par do reino José Maria Eugenio d'Almeida, em que o sr. engenheiro Nunes de Aguiar era pessoalmente interessado.

O engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar, offendido em sua honra na presença do pessoal superior do serviço de movimento pela invectiva do engenheiro Le François, retorquiu à sua agressiva expressão com a *mensão de uma bofetada* e em voz cheia de indignação acompanhou o gesto, exclamando:

Vous n'êtes qu'un misérable! Pas par faute de moyens d'existence, mais dans l'aception française d'un canaille!

O chefe e os inspectores do serviço do movimento presentes a esta cena pouco edificante interviewaram, evitando que o escândalo não prosseguisse em pugilato que desprestigiasse os dois chefes superiores da administração do governo e da companhia.

O conflito pessoal sobrelevou e escureceu o técnico que lhe dera origem. Le François, franzino de pessoa e de coragem, recolheu completamente aniquilado de forças e de espírito ao Hotel Central e mandou chamar com urgência a sua casa o chefe do serviço do tráfego, que, ignorando por completo o que se tinha passado, julgou ser essa chamada de urgência originada por algum sinistro ocasionado na linha, pelo que resolveu, antes de se apresentar ao director, passar pela estação de Lisboa e intuir-se de qual o motivo que assim reclamava a sua presença.

O engenheiro Ladame estava em serviço fóra de Lisboa e foi o chefe do movimento que o pôz ao facto do ocorrido.

Chegado ao Hotel Central encontrou o director no mais visível estado de abatimento, e sua esposa chorosa, sentada em uma poltrona.

Perguntando Le François ao chefe do tráfego se sabia o que se tinha passado entendeu esse mostrar ignorância para ouvir da propria boca do interessado a narração do sucedido.

Effectivamente, Le François contou o facto exactamente como havia sido narrado pelo chefe do movimento, e à sua pergunta do que havia a fazer respondeu lealmente o chefe do tráfego:

«Quanto à parte técnica parece estar a razão da parte da companhia, e até o ponto do director se apresentar na gare dando ordem para serem cumpridas as ordens do director da fiscalização por parte do governo, o engenheiro director da companhia resolvou os direitos d'esta até prova de a quem assista razão.

«Desde porém que o engenheiro Le François pessoalmente compareceu na gare e invectivou na sua honra o engenheiro Nunes de Aguiar, a questão técnica oficial ficou de parte e surgiu o conflito pessoal.

«Quanto à parte técnica ha de necessariamente ser debatida entre a companhia e o governo.

«No que diz respeito ao desforço pessoal nem eu nem mesmo a sua desolada esposa podemos ou devemos intervir, e só Le François, na consulta de sua consciencia sem intervenção alheia, deve resolver.»

E sem esperar nova discussão se separaram os dois funcionários da companhia.

No dia seguinte de manhã foi o chefe do tráfego procurado pelo administrador delegado da companhia, Gomez Roldan, e pelo administrador visconde de S. Luiz, aos quais havia constado ter o engenheiro Le François resolvido bater-se em duelo com o engenheiro Aguiar, devendo o chefe do tráfego ser uma das testemunhas do director da companhia.

Desenganados no equívoco em que laboravam, foi concordado que fosse aconselhado a Le François a sair quanto antes de Lisboa, conselho que o chefe do tráfego se recusou a dar, mas que alguém conseguiu fosse aceito por Le François, que assim lavrou para si um triste diploma.

Effectivamente Le François partiu nessa mesma noite para Madrid, deixando a esposa em Lisboa e occultando-se em um hotel de segunda ordem, vexado da má situação em que se achava.

Joaquim Nunes de Aguiar prometeu não dar ao assunto seguimento algum, e Ladame tomou, durante a ausência de Le François, a direcção da companhia, tornando-se completamente estranho ao procedimento de Le François e ocupando-se unicamente da defesa técnica dos direitos da companhia e no assunto da ponte do Tejo, que o tempo bem provou a razão de Ladame e injustiça de Aguiar.

O administrador delegado encarregou o chefe do tráfego de obter o favorável apoio da imprensa, o que facilmente se alcançou pela valiosa cooperação de Marianno de Carvalho e Eduardo Coelho, mediante contratos que com poucas alterações ainda actualmente vigoram.

Resolvido pela administração da companhia o afastamento de Lisboa do engenheiro Le François, foi deliberado nomeá-lo director do Conselho em Paris, e por indicação dos administradores Miguel Osorio e visconde de S. Luiz ser nomeado director da companhia o engenheiro Manuel Affonso de Espregueira a esse tempo director das obras públicas em Coimbra.



XXII

A bordo. — Aspectos da costa Oeste da Noruega. — Cidades setentrionais, Tromsö, Hammerfest. — O Cabo Norte.

Pela madrugada seguinte o vapor atraca a Tromsö, cidade fundada numa pequena ilha, na latitude de 69° 38', algo interessante, com pontos de vista admiráveis e um museu de preciosidades prehistóricas. Muito comércio de pélulas, de chifres de rangiferos e objectos em madeira sarapintada de cores vivas.

Depois da 1 hora levanta-se ferro, e eis-nos, pela tarde, em mar aberto, porque do lado esquerdo deixámos de ter as numerosas ilhas.

Só pela noite o sogegado navegar do barco nos indica que nos acolhemos de novo à protecção de uma grande ilha, a Sörö, que nos acompanha até madrugada.

A direita desenrola-se um contínuo panorama de geleiras sobre os montes, alguns dos quais atingem 1.000 metros.

A's 9 horas é dia claro, e só pelas 10 1/2 estamos num período crepuscular que logo termina depois das 11, e à meia noite é claro outra vez.

Mas não se vê o sol que, nestas alturas, só se mantém no horizonte até a segunda metade de julho.

Da mesma forma que na manhã anterior, ao acordar no dia seguinte estamos em frente de terra. D'esta vez é Hammerfest, a cidade notável por ser a mais setentrional do mundo, visto estar a 70° 40' 11" de latitude norte.

O vapor lança ferro a uns 8 metros da ponte, não podendo atracar para não prejudicar a indústria dos pequenos barcos que fazem o serviço do porto, e levam uns pobres 20 rs. por passageiro. Por mais que a viagem por mar não tenha sido longa, ha sempre um grande interesse em ir a terra. E' assim que, sempre que estes va-

pores de recreio páram num porto, o movimento a bordo é desusado; ha falatorio nos corredores, corridas dos que se apressam a sair, ruido de malas que se fecham, de portas que se abrem; porque todos se preparam para desembarcar, para vêr a terra.

Hammerfest é, por assim dizer, uma rua de caes, onde se encontra tudo. Hoteis, correio, telegrafo, estabelecimentos de artigos locaes, como fotografias, postaes ilustrados, bijutarias de prata, pelles etc. Sobre a agua numerosos armazens em que se guarda o bacalhau, a industria principal da cidade.

Ha nella mesmo um pronunciado cheiro d'este peixe que enche armazens e barcos numa quantidade enorme. Note-se porém que não é o nosso conhecido peixe secco aberto, espalmado, mas empacotado em rolos, como é exportado para a Allemania, a Italia e sobretudo para a Russia.

Aquelle ponto tem, para os excursionistas, a particularidade de ser o ultimo de onde pôdem mandar noticias a quem deixaram nas suas terras; é o ultimo correio, o ultimo telegrafo. D'ahi em deante apenas ha terras deshabitadas, só servindo para eventual permanencia dos pescadores.

Ilhas desertas, pois, e para lá d'ellas o mar, os gelos, o infinito, o insondavel, o impossivel, até hoje, do polo que não foi atingido, do problema que os mais arrojados exploradores não conseguem resolver.

A tarde d'esse dia passa-se avistando montanhas. A natureza franziu o sobrolho, tornou-se feia. Vegetação não existe; a aridez mais completa, a absoluta falta de vida, de que apenas se destaca o monte Hielmsö Stanven, povoado de milhares de passaros.

Os vapores páram e mandam contra o rochedo alguns foguetões que põem em alvoroço aquella enorme familia alada, da qual os filhos assustados esvoaçam junto do rochedo, enquanto que os paes, em vôos arrojados, veem até os vapores, piando lugubremete, como que a repreender os viajantes da sua má accão, indo desalojá-los dos seus ninhos por simples recreio de os amedrontar.

Pelo fim da tarde, ou melhor ás 7 horas, porque manhã, tarde, noute são termos inuteis aqui onde a luz é sempre

a mesma, chegamos ao Cabo Norte, situado na ponta da ilha Magerö, e que é considerado o extremo setentrional da Europa.

Mas se esse extremo é numa ilha, não sabemos porque não devamos assim considerar a ponta de Hakluyt no extremo das Terras de Oeste do Spitzberg.

Esse, porém, é muito afastado, poucos se atrevem a ir até lá, e por isso se adoptou chamar ali o extremo europeo.

Os vapores entram na bahia de Horwiken, onde lançam ferro, indo-se nas lanchas desembarcar numa rudimentar ponte de madeira, ao pé da qual uns vendedores nos oferecem varias recordações, bijutarias, fotografias e varapaus marcados a fogo com o nome *Nord Kap*, para a subida da montanha.

Esta é assás dificil, e quem fôr nervoso ou assustadiço, escusa de a empreender.

O pequeno carreiro é ingreme e pedregoso, tendo os visitantes que se segurar bem a uma corda que está presa em argolas de ferro no rochedo, e em alguns pontos suspenso por postes tambem de ferro.

Mas os passantes, á força de se segurarem, teem arrancado esses supportes, a corda está solta em muitos sitios e o seu providencial auxilio não offerece mais que pequena garantia de não escorregarmos.

A subida, uns 300 metros de altura, exige perto de uma hora e depois ha que marchar durante um bom kilometro, no alto da montanha, até o extremo do promontorio.

Ahi se encontra a columa elevada em 1873 em memoria da visita do rei Oscar e uma casota de madeira onde um frances vende mau champagne a 12 corôas (3\$000 réis) a garrafa ou 8 corôas a meia garrafa, postaes ilustrados, copos com o nome do lugar e algumas outras lembranças.

Em agosto já não se vê d'este ponto o sol á meia noite, mas a luz é continua, havendo apenas, das 12 ás 3 um crepusculo bastante claro que tudo permitte vêr.

Nem no vapor se acende a electricidade.

Pelas 3 horas tudo recolhe ao vapor e este empreende a marcha para o que poderemos chamar a segunda parte da viagem.

Vamos para pleno Oceano Glacial.



ELECTRICIDADE

Commentarios sobre as prescrições de segurança para o serviço em installações electricas com correntes fortes

(Continuado do n.º 492)

A Verband Deutscher Elektrotechniker publicou em 1905 as seguintes

Medidas de precaução recomendaveis em casos de incendio

a) Estações centraes

1.º — Em estações atingidas pelo fogo ou ameaçando sê-lo, o serviço de exploração só será feito em casos de extrema necessidade e sempre que seja possivel pelo pessoal d'exploração. Deve evitarse cuidadosamente a ingerencia de pessoas estranhas ao serviço de exploração.

2.º — As machinas e aparelhos serão subtraidas tanto quanto possivel á accão da agua de extincção.

Os meios de extincção recomendaveis para as machinas e aparelhos são areia secca, acido carbonico e substancias semelhantes, a um tempo más conductoras e incombustiveis.

b) Installações

1.º — As lampadas nos recintos atingidos pelo fogo ou ameaçando sê-lo—de dia tambem—devem ser postas em circuito. Ellas continuam a arder, ao contrario de todos os

outros meios de illuminação, mesmo em recintos cheios de fumo, sendo preciosas para as facilidades de socorros.

Os conductores não devem, por isso, ser desligados.

2.º — Em officinas com motores electricos ameaçadas de serem atingidas pelo fogo, serão estes em caso de necessidade, desligados por pessoal de confiança.

Deve evitarse energicamente a ingerencia de pessoas estranhas.

3.º — Os trabalhos de extincção e salvamento da corporação de incendios serão no mais conduzidos sem attender á installação electrica.

Apenas o esguichamento dos aparelhos electricos, quadros de distribuição e fuziveis deve evitarse quanto possivel e nenhum conductor deverá ser cortado sem absoluta necessidade.

4.º — O conjunto de installações pertencentes á ligação da rede central, como caixas de distribuição, contadores, transformadores, serão poupadados quanto possivel pelos bombeiros, assim como deverão estes evitar a incidencia de jactos de agua sobre os mesmos. Meios de extincção recomendaveis veja-se a) 2.º

5.º — Empregados das officinas electricas, reconhecidos como taes, teem entrada no local do incêndio, para no caso de necessidade, tornarem inactivos os transformado-

res e accessórios, assim como outras peças pertencentes à officina. Tem de acatar-se as ordens do director dos bombeiros no local do incendio.

Quando no local do incendio se reconheça haver perigo de deterioração de transformadores ou respectivos condutores de alimentação, da parte do corpo de bombeiros será mandado aviso pela forma mais rápida, à direcção dos serviços de exploração das officinas electricas.

c) Medidas de precaução recommendaveis para depois do incendio

Depois de terminarem os trabalhos de extinção, serão imediatamente desligadas as peças da instalação atingidas pelo fogo. Estas não serão postas de novo em serviço antes de corresponderem às prescrições de segurança.

§ 4 alínea d) Os desastres em instalações electricas proveem muitas vezes da possibilidade d'um contacto imprevisto com os condutores activos em que aos efeitos fisiologicos da corrente que atravessa o corpo ha a juntar o abalo produzido pelo susto. Assim é que se tem dado casos mortaes por contacto com condutores activos sem que se encontrassem os mais leves traços da passagem da corrente pelo corpo; a origem da morte nestes casos tem sido quasi sempre o abalo cardiaco produzido pelo susto.

Deve pois prestar-se muita atenção a que todas as peças conductoras sob tensão, sejam subtraidas á acção de choques inadvertidos, quer por meio de coberturas com matérias isolantes quer por meio de barreiras apropriadas.

§ 5.º alínea a) As revisões teem por fim descobrir quaisquer defeitos da instalação que offereçam perigo para o pessoal ou para o serviço ou ainda que possam dar lugar a deteriorações pelo fogo.

Deve proceder-se pois a revisões cuidadosas mais ou menos a miúdo conforme a importancia que se atribua aos prejuizos para o pessoal e para a instalação provenientes d'esses defeitos e correspondendo ás circunstâncias locaes e d'exploração.

Recommenda-se, no entanto, que não se prolonguem os intervallos das revisões além d'um anno, em caso nenhum.

§ 6 alínea a) A iluminação de socorro poderá no entanto ser electrica, devendo os seus geradores e condutores serem separados local e electricamente da iluminação principal.

§ 6 alínea c) Veja-se o que se disse a propósito do § 4.º alínea c.

§ 6 alínea d) Recomenda-se tambem que nas officinas se affixem, tanto quanto possivel, avisos sobre o perigo de contacto nas instalações electricas.

§ 6 alínea g) Veja-se o que se disse a propósito do § 4 alínea d).

§ 8. Recomenda-se a numeração corrente dos postes de madeira para um mesmo condutor, atendendo-se a que para condutores vizinhos ou que se cruzem os postes proximos devem ter numeros diferentes.

§ 8.º alínea a) Além d'uma revisão anual das instalações com condutores aereos, recomenda-se uma inspecção trimestral pelo menos de todas as ramificações. Uma tal inspecção impõe-se sobretudo depois de cada trovada ou tempestade.

Como os postes de madeira teem uma duração muito reduzida e bastante variavel segundo a qualidade da madeira, a natureza do solo e as condições climaticas, convém adoptar os seguintes preceitos para a inspecção dos postes de madeira:

«Os postes de madeira devem ser examinados na primavera e outonmo de cada anno, quer quanto ao estado da madeira quer quanto á posição vertical dos postes, quer ainda quanto ao estado dos meios de reforço dos mesmos e quanto aos supportes dos isoladores.

O estado da madeira será verificado por meio de pancadas com um objecto duro a 1,5 a 2 metros d'altura do

poste acima do solo. Se se produz um som nitido poder-se-ha em geral, considerar a madeira em bom estado; pelo contrario, se se produz um som surdo deve então proceder-se a um exame mais rigoroso da madeira, como indicado mais abaixo.

Postes julgados incapazes devem substituir-se; postes inclinados serão aprumados; espias frouxas, escoras defituosas e isoladores e supportes frouxos, deverão ser reparados.

Nos primeiros dez annos basta proceder-se a um exame detalhado do material dos postes de dois em dois outonmos; passados dez annos porém o exame deve ter lugar em cada outonmo.

Para este efeito proceder-se-ha a um desaterro de mola a descobrir 20 a 25 centimetros da parte enterrada do poste, verificando-se em seguida o estado das fibras da madeira mediante cravação d'um instrumento aguçado e apropriado (buril, faca resistente, etc.) no corpo do poste, que pela maior ou menor resistencia que encontra permite facilmente ajuizar do seu estado de conservação.

Postes, que apesar de boa apparencia exterior, produzem um som surdo sob a acção de uma pancada com um objecto duro, deixando prever uma podridão do cerne, devem-se examinar na sua parte interior por sondagem com um instrumento perfurador de 5^{mm} d'expessura *no maximo* e analise respectiva do pó obtido.

No caso do estado do pó obtido por perfuração não dar lugar a receios, tapar-se-ha o furo feito pela introdução d'uma cavilha de madeira. Em postes até uma altura total de 11 metros, que não estejam nem reforçados nem espiados, poder-se-ha reconhecer a podridão do cerne d'uma maneira mais simples adoptando uma forquilha ao topo, do poste e perpendicularmente á direcção do condutor e por meio da qual se submetterá o poste a varias oscilações. Sob a acção d'estas ultimas no caso de podridão do cerne, produzir-se-hão na parte do poste rente ao solo leves crepitações ou estalidos.»

Para se poder achar meios apropriados para evitar defeitos ameaçadores de perigo e para tornar possivel uma inspecção cabal da instalação dos condutores, é necessário possuir um conhecimento exacto de toda a extensão do assentamento e de todas as modificações que se apresentem. A direcção do serviço deve pois providenciar de maneira a que todo o pessoal interessado, seja posto ao facto de todas as reconstruções, innovações, mudanças de trajectorias, novos ramaes, etc, que possam relacionar-se com a inspecção da instalação dos condutores.

(Continua).

Apparelho para prevenir os choques

Em Valparaiso, e perante o presidente da república, procedeu-se a experiencias officiaes de um apparelho destinado a prevenir os choques de comboios nas linhas ferreas.

Uma locomotiva dos caminhos de ferro do Estado foi lançada contra outra igual que corria em sentido contrario sobre a mesma via. A certa distancia, foi recebido nas duas machinas o aviso de perigo, anunciado por meio de sonoros timbres collocados em ambas elles.

O aviso foi dado a duzentos metros mas pode ser feito a maiores distancias.

O apparelho é de uma simplicidade absoluta. Para a sua instalação basta um carril supplementar de madeira recoberto de ferro na parte superior, collocado ao centro da via, e sobre os dormentes da mesma.

O Marrocos-express

O serviço de comboios rápidos que em março fôra organizado entre Londres e Algeciras, com serviço combinado para a travessia do Mediterraneo terminou no mez findo.

AUTOMOBILISMO

Apparelhos de inflamação

(Continuação)

Em qualquer d'estes casos apontados, de induzido rotativo, oscillante ou fixo, o principio é pois sempre o mesmo: fazer variar a acção do campo magnético d'um iman permanente sobre um enrolamento em bobine para nelle produzir uma corrente induzida que vamos aproveitar.

Para melhor compreensão exemplificamos com o caso d'um magneto do primeiro sistema.

As direcções nas quaes se exerce a força magnética entre os dois polos d'um iman chamam-se *linhas de força* e num iman em U podemos representá-las como se vê na figura 18. O sentido d'essas linhas de força é do polo N

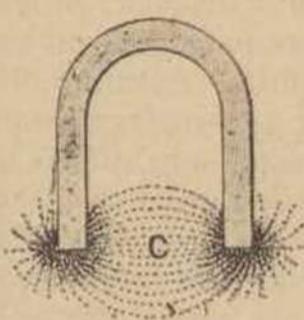


Fig. 18 — Esquema indicando o campo magnético produzido entre os dois polos d'um iman em U.

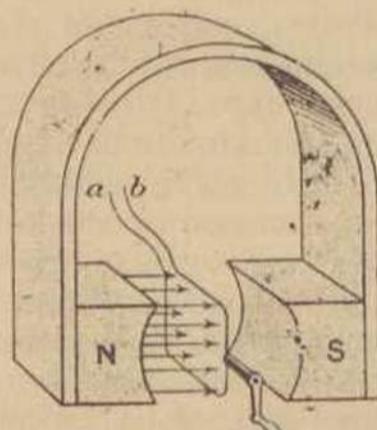


Fig. 19 — Espira abraçando o maior número de linhas de força.

para o polo S, e uma espira de enrolamento que se desloca nesse campo girando em torno d'um eixo perpendicular às linhas de força (fig. 19) recebe, na posição vertical, o maior numero de linhas de força, a maior quantidade de fluxo de força. Verifica-se na prática que a este maximo de fluxo corresponde um minimo de corrente na espira, minimo que é igual a zero: deslocando-se a espira a corrente vai aumentando até ser maxima quando a espira está horizontal, continuando a espira a deslocar-se a corrente vai diminuindo e annula-se quando a espira se coloca de novo verticalmente.

Continuando a espira a girar, repete-se, em relação ao outro polo, o mesmo efeito, e assim a corrente numa rotação completa da espira tem dois maximos.

Quando a espira não tem movimento não ha corrente, o que está enunciado na 1.^a lei, visto não haver variação de fluxo, e portanto toda a vez que paramos a espira, cessa a corrente induzida.

Vamos agora ver que a corrente muda de sentido quando passa pelos minimos.

A 3.^a lei que enunciámos no seu caso geral de acção

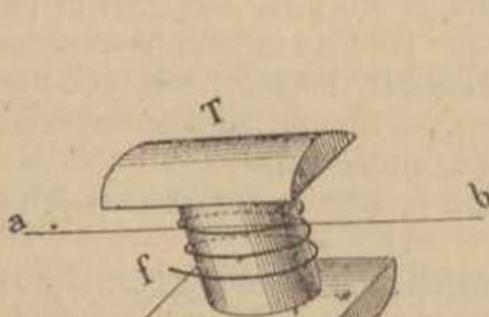


Fig. 20 Armadura em ferro macio em forma de T, da bobine do induzido

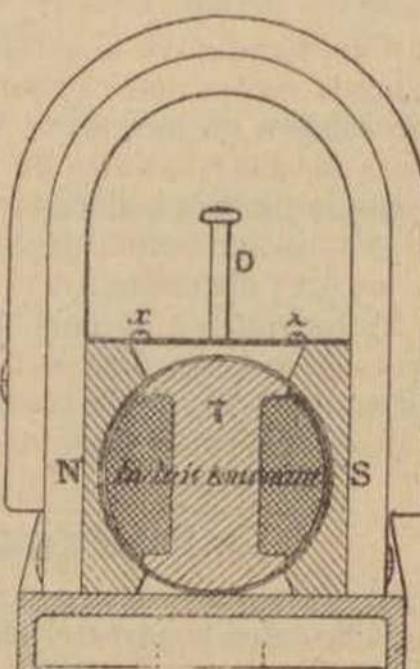


Fig. 21 Corte d'um magnético de induzido rotativo

de correntes sobre circuitos fechados, applica-se aqui pela comparação que já fizemos entre a acção das correntes e dos imans permanentes, e pôde enunciar-se então: «O sentido no qual o circuito fechado é percorrido pela corrente induzida depende:

(a) da natureza do polo em presença do qual se desloca o circuito fechado, pois que se pôde considerar cada polo como correntes de sentidos opostos, e

(b) da direcção do movimento rotativo do circuito em relação ao iman, isto é a corrente induzida é num sentido quando o circuito se aproxima d'um polo, e é de sentido inverso quando se afasta.

A primeira vista suppôr-se-hia pois que a mudança de sentido de corrente se produziria quando a espira passa no plano horizontal, mas tal não acontece, como passamos a expôr.

Projectemos os dois polos do iman e uma espira sobre um plano vertical paralelo às linhas da força, e projectemos a espira sobre dois planos, verticaes também mas perpendiculares às mesmas linhas, estando um do lado do polo N para nello estudarmos a influencia d'esse polo e outro do lado do polo S para estudarmos os efeitos d'este outro polo, como está representado na fig. 22. Consideremos

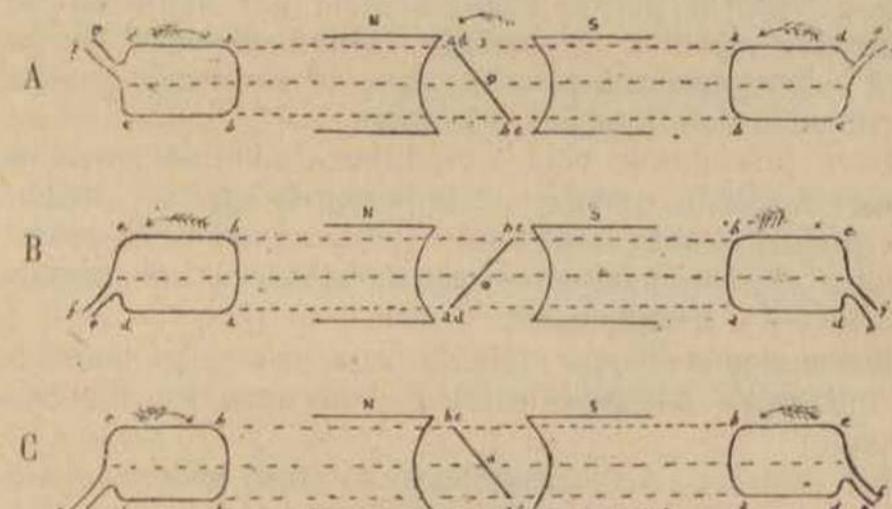


Fig. 22 — Esquema representando os sentidos da corrente numa espira conforme a sua posição

mos a parte A d'esta figura na qual representamos a espira caminhando no sentido inverso ao do ponteiro d'um relógio. O lado *a d* d'essa espira aproxima-se do polo N havendo variação do fluxo sobre a espira e portanto em virtude da 1.^a lei nello se cria uma corrente cuja duração é igual à d'aquella variação. Supunhamos que a corrente induzida é no sentido do movimento do ponteiro d'um relógio; a corrente percorrerá pois o circuito no sentido *d a b c* entrando em *e* e saindo em *f*. Vejâmos o que se passa na mesma espira em relação ao polo S. Em virtude do segundo enunciado que démos á 3.^a lei o sentido da corrente induzida deve ahí ser inverso da que se produz sob a acção do polo N pois que o lado *b e* se aproxima do polo S. A corrente sendo pois inversa à do ponteiro d'um relógio percorre a espira de *b* para *c*, entra pois por *e* e sáe por *f*, pelo que se vê que os efeitos produzidos pelos dois polos na mesma espira são identicos.

Quando a espira chega à horizontalidade, a corrente é maxima, como dissemos, e continuando aquella no seu movimento (parte B da fig. 20) passa o lado *a d* da espira a afastar-se do polo N, passando a corrente a ser no sentido inverso do que era anteriormente; mas como a espira ocupa outra posição, vemos que a corrente passa de *d* para *a* e portanto entra por *e* e sáe por *f*, permanecendo pois na espira a corrente no mesmo sentido que anteriormente. A medida que a espira vai girando, a corrente vai diminuindo, e annula-se quando a espira chega de novo à verticalidade; d'ahi em deante o lado *a d* passa a

aproximar-se do polo S (vidé parte C da figura 23, abaixo) e como estabelecemos que quando se aproximava do polo N a corrente era no mesmo sentido do movimento do ponteiro d'um relogio, agora deverá ser a inversa segundo a 3.^a lei, e portanto o lado *a* *d* será percorrido por uma corrente de *a* para *d* entrando pois por *f* para sair por *e*, corrente inversa da que se produzia na primeira parte do percurso da espira. Vê-se pois que a corrente mudou de sentido depois de passar por zero.

Como um enrolamento é formado por varias espiras paralelas o que dizemos para uma espira, fica dito para todas, e vemos na fig. 23 que à posição B corresponde um

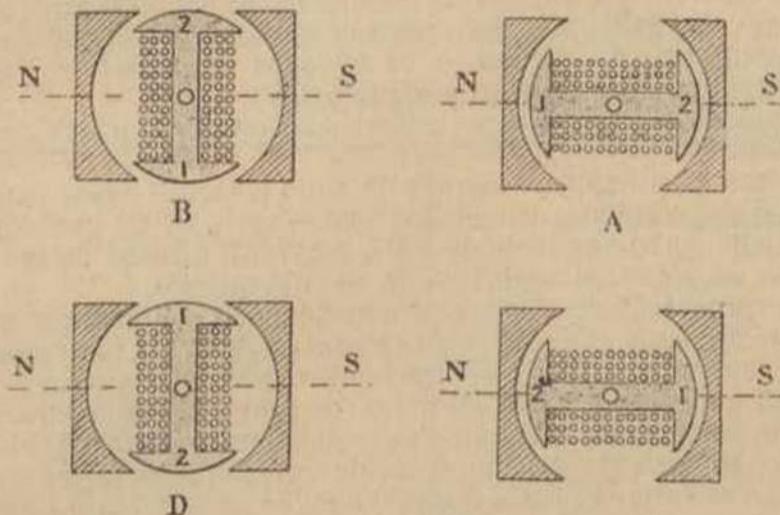


Fig. 23 Alternativas de corrente num magueto

maximo da corrente, à posição A um minimo, mudando então de sentido a corrente para voltar a esse maximo em D e de novo a um minimo em C.

Em virtude de 2.^a lei para se obter uma corrente induzida mais forte é preciso aumentar a intensidade do campo magnetico empregando imans de maior poder magnetico, ou dar ao induzido um movimento de rotação mais rapido e ainda dar ao enrolamento da bobine maior extensão.



Novo sistema de tremvias

Em Nova York está sendo experimentada uma innovação introduzida nos tremvias urbanos para facilitar a cobrança e simultaneamente a entrada e saída de passageiros.

A experiecia está sendo feita no tremvia que percorre a Avenida Madison; as carruagens são novas e de forma especial.

A caracteristica d'estas carruagens é a disposição da plataforma posterior, a qual é maior do que as usadas até agora, e tem um varandim que separa os passageiros que entram dos que saem, o que fazem por duas portas destinadas cada uma d'ellas para um só fim.

A cobrança é feita na plataforma antes do passageiro penetrar no interior do carro.

Aos passageiros é imposta a obrigação de levarem já pronta a importancia exacta do bilhete, para se não perder tempo a fazer trocos.



Associação Commercial do Porto

Recebemos o relatorio da gerencia d'esta Associação, o qual, como nos annos anteriores, merece ser lido com mais cuidada attenção do que aquella com que nós podemos fazê-lo, sendo, como é, d'uma bella exposição do movimento commercial aquella cidade.

Esta benemerita associação que tem o seu nome ligado a todos os melhoramentos e a todas as iniciativas uteis do Porto, contava em 1907 quinhentos e dezesseis socios, dos quaes 32 são honorarios.

A receita bruta entrada no seu cofre foi 12:118\$780 réis. Apezar das despesas que fez com a sua bibliotheca, com os seus telegrafos e semaforos, com a sua escola de commercio e com duas de caridade, ainda assim teve um saldo a seu favor na importancia de 1:009\$5590 réis.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Obrigações privilegiadas de 1.^o grau — A datar de 1 de julho de 1908, inclusivé, será pago o coupon, ouro, do primeiro semestre de 1908 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.^o 29 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3 por cento, recebendo por cada coupon 7,09 francos, líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.^o 29 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 4 por cento, recebendo por cada coupon 9,48 francos, líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.^o 26 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 por cento (primeira série, 1886, Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3 por cento, recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.^o 25 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 por cento (segunda e terceira série), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de julho de 1908 inclusivé, em Lisboa na sede da companhia, todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás duas da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.^o da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.^o 172, de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Obrigações de 2.^o grau — Tendo sido aprovadas em sessão de 15 e 16 de junho pela assembleia geral ordinaria dos srs. accionistas d'esta companhia as contas da gerencia da mesma companhia e a distribuição do remanescente da exploração do exercicio de 1907 pelas obrigações privilegiadas do 2.^o grau e parte do juro complementar ás obrigações de 3 por cento de 1.^o grau da Beira Baixa, conforme a alinea f) do artigo 61.^o dos seus estatutos;

O conselho de administração da mesma companhia tem a honra de prevenir os srs. portadores das ditas obrigações privilegiadas de 2.^o grau de juro variavel até 3 por cento, 4 por cento e 4 1/2 por cento e das antigas obrigações de 4 1/2 por cento 1.^o série 1886 Beira Baixa, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau, que a datar de 1 de julho proximo futuro lhe será pago o coupon nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.^o 8 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas do 2.^o grau, de juro variavel até 3 por cento, recebendo por cada coupon 11 francos e 80 centesimos líquidos de 70 centesimos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.^o 8, da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.^o grau de juro variavel até 4 por cento recebendo por cada coupon 15 francos e 80 centesimos líquidos de 86 centesimos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.^o 8 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.^o grau, de juro variavel até 4 1/2 recebendo por cada coupon 15 marcos.

Pela apresentação do coupon n.^o 3 da nova folha de coupons especiaes annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 por cento, 1.^o série, 1886, Beira Baixa, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau, recebendo por cada coupon 4 marcos;

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho de 1908, em Lisboa, na sede da companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.^o da lei de 29 de julho de 1889, publicada no *Diario do Governo* n.^o 172, de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos do artigo 13.^o dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Braganca», a que se procedeu hoje, sairam sorteados os numeros 44.876 a 44.880 e 51.921 a 51.925.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao

1.º semestre de 1908, começará no dia 1.º de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, das 11 horas da manhã às 2 horas da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 18 do referido mez, e depois às sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — A data de 30 do corrente, serão pagos os coupons:

N.º 7, relativo ao primeiro semestre de 1908, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, à razão de 7,09 fr. cada um, liquido de imposto em França; e o

N.º 3, relativo ao anno de 1907, das obrigações privilegiadas de 2.º grau, à razão de 3,35 fr. cada, liquido de imposto para o The-souro francês.

Em Paris — No Comptoir National d'Escompte.

Em Lisboa — Na casa Henry Burnay & C.º

No Porto — No Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do dia do cheque sobre Paris, e com isenção do imposto de rendimento, e nesta conformidade faz-se sciente a todos os interessados que da emissão de 45.000 obrigações do 1.º grau e de 83.502 do 2.º grau, 40.372 das primeiras e 80.745 das segundas são isentas do imposto de rendimento em Portugal, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905, e das restantes obrigações, não compreendidas naquella lei e decreto, a companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro portuguez o imposto de rendimento, a fim de que os portadores de todas as obrigações d'esta companhia fiquem equalados na isenção do dito imposto.

Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal. — São convidados os srs. accionistas da companhia, possuidores de vinte ou mais accções (artigo 29.º dos estatutos) e os que se acharem nos casos determinados no artigo 13.º dos mesmos estatutos, para a assembleia geral ordinaria (artigo 37.º dos estatutos), que deverá ter logar na cidade de Salamanca no dia 15 do proximo mez de julho, ao meio dia, nos escritórios da companhia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro através d'Africa. — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1908, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 2.077, 5.530, 7.076, 7.423, 8.285, 9.329, de 450.500 réis e 9.454, 10.315, 10.361, 13.618, 13.928, 16.190, 17.090, 17.510, 19.058, 19.537, 20.880, 22.406, 23.289, 25.250, 25.512, 26.528, 26.947, 29.526, 30.132, 31.068, 36.572, 38.494, 38.798, 40.123, 44.448, 46.228, 48.653, 49.625, 54.860, 56.566, de 90.5000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1908.

No, Porto, na sede da Companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de junho de 1908.

Nos grandes mercados monetarios continua a manifestar-se grande abundancia de disponibilidades.

Durante a quinzena, o Banco do Imperio da Alemanha baixou a sua taxa de desconto de 4 1/2 para 4 p. c., attestando assim que o desafogo monetario se generaliza cada vez mais.

Em Londres a abundancia de numerario tem-se accentuado por forma que a taxa de desconto livre desceu a 1 5/16 p. c., ao passo que o emprestimo a curto prazo é obtido a 1 p. c. e o emprestimo diario a 7/8 p. c.

Em Paris, enquanto o Banco de França teima em não reduzir a sua taxa oficial de 3 p. c., o desconto no mercado livre faz-se a 1 5/8, havendo escassez de papel.

De ha tempos a esta parte que as attenções se acham particularmente voltadas para a Republica Argentina pelas diversas manifestações d'um desenvolvimento economico e d'uma prosperidade incontestaveis. Ao passo que em todos os paizes do mundo se nota desde o principio do actual anno uma grave depressão commercial nascida da profunda perturbação economica causada pelas dificuldades financeiras que surgiram nos Estados Unidos em 1907, a Republica Argentina tem visto o seu commercio tomar um impulso verdadeiramente notavel.

Assim, as exportações, que tinham sido de 96.946.000 piastras-ouro no primeiro trimestre de 1907, elevaram-se no mesmo periodo de 1908 a 145.627.000 piastras-ouro, havendo portanto o aumento de 48.681.000 piastras-ouro. Por seu lado as importações passaram de 54.661.000 a 70.840.000 piastras-ouro, o que representa o aumento de 16.179.000 piastras-ouro, sendo portanto a balança commercial a favor d'aquelle paiz pela somma de 44.787.000 piastras-ouro.

As duas grandes fontes de riqueza da Argentina são: a criação

de gados, a industria primitiva dos paizes novos, e a agricultura que marca já um grau mais avançado na senda dos progressos materiaes. A segunda d'estas industrias está-se desenvolvendo por uma forma realmente prodigiosa sem prejudicar a vitalidade da primeira.

Segundo um inquerito o que proceden o jornal local a «Prensa», a Argentina exportou, durante o primeiro trimestre de 1908, 1.827.000 tonelladas de trigo e 429.832 tonelladas de linho, ou sejam mais 708.000 tonelladas de trigo e 28.732 tonelladas de linho mais que durante os tres primeiros mezes do anno findo. O valor d'estas exportações é de cerca de 84 milhões de piastras-ouro, ou sejam approximadamente 84.000 contos na nossa moeda.

A exportação de trigo no corrente anno de 1908 é avaliada em cerca de 4 milhões de tonelladas, e a do linho em um milhão. Mas convém notar que os outros cereaes, e sobretudo o milho, fornecem tambem um importante contingente ás exportações.

A cria de gado não tem permanecido no estado rudi mentar. Pelo contrario. A sciencia e os metodos progressivos tem-a elevado a um grau de prosperidade extraordinaria.

A industria das carnes congeladas muito tem progredido igualmente.

Durante o primeiro trimestre do anno corrente foram exportados 650.000 carneiros congelados, isto é, mais 25.000 que durante o periodo correspondente de 1907, e 347.946 quartos de boi congelados, ou seja com augmento de 109.105 quartos.

Esta prosperidade replete-se naturalmente nas finanças nacionaes, tanto mais que o governo actual se dedica a fazer um emprego moderado e judicioso das rendas publicas. Os rendimentos de 1907 excederam 2.258.790 libras as previsões orçamentaes e o governo apenas gastou durante aquelle exercicio 18.030.000 libras, estando auctorizado a ir até o limite de 20.160.000 libras. Além d'isso, o governo, reduziu durante aquelle mesmo anno 4.820.608 piastras-ouro na dívida publica, que era em 31 de dezembro de 1907 de 319.512.000 piastras-ouro.

É sabido que a Argentina, depois de ter sofrido durante largo tempo dos efeitos nefastos do agio em extremo variavel gosa hoje da grande vantagem de uma moeda de valor estavel. Foi obtido este resultado pela acção da caixa de conversão e graças á prosperidade commercial do paiz. O ouro depositado nesta caixa e o fundo especial de conversão constituem para o papel-moeda em circulação uma cobertura metalica de mais de 60 p. c.

O desenvolvimento da producção e a actividade commercial do paiz reflete-se igualmente no trafego dos caminhos de ferro. As cinco grandes rédes de via larga e as oito de via estreita e média augmentaram as suas receitas desde 1 de janeiro a 22 d'abril em quantia não inferior a 4.400 contos de réis. A Argentina conta actualmente 23.293 kilometros de caminhos de ferro, ou sejam mais 2.243 kilometros de que no fim do anno de 1906.

A joven republica de La Plata parece ter chegado, na sua evolução economica, a um ponto em que o esforço de energias isoladas é insuficiente para corresponder inteiramente á sua necessidade d'expansão. E-lhe indispensavel a potencia das forças collectivas, isto é, das sociedades industriaes e commerciaes.

Com efeito, começa-se a ver despontar na florescente republica grande numero de sociedades anonimas. O *Monitor de Sociedades Anónimas* publica sobre tal assunto dados interessantes relativamente aos annos de 1906 e 1907. O primeiro d'estes dois annos foi mais fertil que o segundo na constituição de sociedades, o que se explica, sem duvida, pela tensão monetaria universal que caracterizou 1907, especialmente os ultimos mezes.

Durante os quatro primeiros mezes de 1906 constituiram-se na Argentina 24 sociedades, com o capital auctorizado de 40.280.000 piastras-papel e 4.800.000 piastras-ouro. Durante o mesmo periodo de 1907 constituiram-se 27 com o capital de 29.645.000 piastras-papel e 2.690.000 piastras-ouro. O capital subscrito no primeiro quadrimestre de 1907 foi de 5.353.395 piastras-papel e 1.880.000 piastras-ouro, contra 3.516.720 piastras-papel e 4.050.000 piastras-ouro, em 1906. O capital realizado foi de 659.088 piastras-papel e 188.000 piastras-ouro nos quatro primeiros mezes de 1907, e de 802.750 piastras-papel e 1.480.652 piastras-ouro no periodo correspondente do anno anterior.

Durante o segundo terço de 1906 fundaram-se 32 sociedades com o capital auctorizado de 33.850.000 piastras-papel e 6.700.000 piastras-ouro o capital subscrito de 22.596.200 piastras-papel e 3.245.500 piastras-ouro e o capital realizado de 16.078.860 piastras-papel e 611.030 piastras-ouro. Durante o mesmo periodo de 1907 fundaram 27 sociedades com o capital auctorizado de 13 1/2 milhões de piastras-papel e 1.650.000 piastras-ouro, o capital subscrito de 5.026.323 piastras-papel e 523.000 piastras-ouro, o capital realizado de 977.096 piastras-papel e 73.373 piastras-ouro.

Finalmente, para os ultimos quatro mezes ha a registar os algarismos seguintes. Em 1906: 33 sociedades.—capital auctorizado, 22.455.000 piastras-papel e 14.400.000 piastras-ouro.—capital subscrito, 5.741.550 piastras-papel e 10.210.000 piastras-ouro.—capital realizado de 746.400 piastras-papel e 7.931.560 piastras-ouro. Em 1907: 14 sociedades.—capital auctorizado 13.625.000 piastras-papel e 200.000 piastras-ouro,—capital subscrito 3.193.523 piastras-papel e 40.050 piastras-ouro,—capital realizado 365.738 piastras-papel e 22.791 piastras-ouro.

D'estes numeros resulta que o afrouxamento se deu em 1907,

acentuando-se sobretudo nos últimos meses como consequência da crise monetária internacional.

Se a sociedade anónima é um factor poderoso da prosperidade de um paiz, dà comtudo facilmente logar a abusos de que na Argentina se começa a receiar. Basta porém que o governo argentino, sem prejuízo de uma certa liberdade necessária ao seu desenvolvimento, imponha a essas sociedades as regras e restrições que se encontram nas legislações dos outros paizes.

As transacções na Bolsa de Lisboa foram bastante limitadas durante a quinzena, principalmente devido ao grande numero de feriados. Por isso as cotações dos diversos valores manteem-se approximadamente ao mesmo nível a que se encontravam no fim da quinzena anterior.

A liquidação do mês de junho parece que se fará sem dificuldades de maior.

Também esteve pouco animado o mercado cambial. Não ob-

stante a liquidação semestral os preços das diferentes divisas pequenas oscilações sofreram, como se vê da tabella comparativa que abaixo publicamos, como de costume.

O cambio do Rio sobre Londres continua a manter-se a $45\frac{1}{4}$. Ultimos preços da libra: comprador, 5.5020 vendedor, 5.5050 réis.

	EM 15 DE JUNHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 $\frac{13}{16}$	47 $\frac{11}{16}$	47 $\frac{5}{8}$	47 $\frac{1}{2}$
" 90 d/v	48	—	47 $\frac{13}{16}$	—
Paris cheque	598	601	602	604
Berlim	246	247	247	248
Amsterdam cheque	445	447	446 $\frac{1}{2}$	448
Madrid cheque	885	890	885	895

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	
Lisboa: Inscrições de assentamento	43,05	43,15	—	43,25	43,25	42,80	42	—	42	—	43,95	—	42	
coupon	43,15	42	—	43,05	42,05	42,05	42	—	42	—	—	—	—	
Obrig. 4 $\frac{1}{2}$ 1888	24.500	21.600	—	21.500	—	—	21.500	—	21.250	—	21.600	—	—	
" 4 $\frac{1}{2}$ 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 $\frac{1}{2}$ 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ assentamento	59.500	59.500	—	—	—	59.700	60.000	—	—	—	59.900	—	—	
" 4 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ coupon interno	59.000	59.400	—	—	—	59.500	—	—	59.500	—	—	—	—	
" externo, 1.ª série	65.700	64.360	—	65.800	—	65.700	65.600	—	65.500	—	65.500	—	65.800	
" 3 $\frac{1}{2}$ 1905	—	—	—	—	—	9.400	9.400	—	—	—	9.400	—	—	
Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accções Banco de Portugal	—	169.000	—	—	169.000	—	—	—	169.000	—	169.000	—	—	
Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	127.500	127.000	—	—	—	—	—	—	
Banco Ultramarino	92.500	—	—	—	91.500	—	91.500	—	—	—	—	—	—	
Banco Lisboa & Açores	—	—	—	113.000	—	—	113.000	—	—	—	113.000	—	—	
Tabacos, coupon	74.000	—	—	70.400	71.000	73.500	73.000	—	72.000	—	71.500	—	—	
Companhia dos Phosphoros	65.500	65.500	—	65.500	—	65.900	—	—	65.800	—	65.800	—	—	
Companhia Real	—	67.000	—	—	—	63.500	—	—	—	—	65.500	—	—	
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. prediaes 6 $\frac{1}{2}$	92.500	92.500	—	92.500	—	—	92.500	—	92.500	—	92.500	—	—	
" 5 $\frac{1}{2}$	88.000	88.000	—	88.000	—	—	87.800	—	—	—	—	87.800	—	
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.000	—	—	
Companhia Real 3 $\frac{1}{2}$ 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52.050	—	—	
Companhia Real 3 $\frac{1}{2}$ 2.º grau	52.200	52.050	—	52.100	52.150	—	52.100	—	52.100	—	73.000	—	—	
Companhia Nacional 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Através d'Africa	87.500	87.800	—	—	87.600	—	87.800	—	87.800	—	—	—	—	
3 $\frac{1}{2}$ portuguez 1.ª serie	65.40	65.60	64.95	64.92	65.20	65	65	65	—	65	65.75	65.45	—	
Accções Companhia Real	—	—	44,50	—	44,25	—	43	42,50	42	42,50	42,25	44,50	44	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	44,50	—	44,25	—	43	42,50	42	42,50	42,25	44,50	44	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	409	412	413	410	409	408	404	405	408	408	—	—	—	—
Andaluzes	210	212	217	216,25	214	213	207	208	213	212	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	350	348	350	350	348	348	348	349	349	349	348	348	348	—
Companhia Real, 2.º grau	261	261	260	260	259	260	259	259	260	259	259	256	256	—
Companhia da Beira Alta	299	299	—	299	299	298,50	299	299	—	297,50	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	167,50	167	166,50	—	—	164	161,50	163,75	163,75	166	164	—	—	—
Londres: 3 $\frac{1}{2}$ portuguez	65,75	65,75	65,75	65,50	65,25	65,50	65,25	65	65,25	65	65	65	65	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguezas			Réis		Réis		Réis	Réis
Réde geral	17 Junho	1.073	2.393.985.000	1.073	2.432.587.000	— 38.602.000	2.231.413	2.367.089
Companhia Real	17 "	70	44.106.000	70	42.724.000	— 1.618.000	587.228	610.342
Coimbra a Louzã	17 "	29	10.152.000	29	10.857.000	— 705.000	350.275	374.379
Sul e Sueste	10 "	605	540.393.720	605	526.206.455	+ 14.187.565	89	



Comboio rapido Lisboa-Faro.—Pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado foi resolvido fazer um comboio rapido entre Lisboa e Faro por tres meses a titulo de experencia, começando por um semanal.

O comboio terá as tres classes e sairá de Lisboa aos domingos pelas 7^h 25 da manhã, dando em Casa Branca correspondencia para Evora e recebendo ali os passageiros da linha de Evora com destino ao Algarve. Em Beja são dados 20^m para os passageiros almoçarem chegando a Faro pelas 3^h 30^m da tarde. Em Tunes haverá correspondencia para Portimão e de Portimão para Faro. Para além de Faro haverá seguimento pelo comboio das 4^h 30^m da tarde.

O comboio descendente será às segundas feiras, partindo de Faro às 7^h 15^m da manhã e passando para elle os passageiros que das estações além de Faro venham pelo mixto n.º 6 para aproveitar o rapido. Em Tunes são recebidos os passageiros de Portimão.

Em Beja ha demora para almoço, chegando-se a Lisboa pelas 3^h 30^m.

Se houver concorrença para estes comboios, passam a ser bi-semanas.

Taxa de toilettes-camas.—Foi eliminada a taxa de 15500 réis cobrada entre Lisboa e o Algarve pelo uso de camas, estipulando-se a taxa de 15000 réis seja qual for o percurso.

Tomas de agua no troço de Livração a Amarante.—Foi aprovado o projecto das obras a fazer nas estações de Livração e Amarante, orçadas em 4:149.540.

Valle do Vouga.—Começaram na quinzena ultima os trabalhos de terraplenagem entre Albergaria a Nova e Branca.

Companhia Real.—Estão em experencia duas das novas machinas recentemente adquiridas para os rapidos e expressos.



França

A Companhia do Este da França vae proceder ao assentamento de uma segunda via entre Frouard e Jarville.

For autorizada a abertura dos trabalhos para o prolongamento do caminho de ferro da Costa do Marfim, colonia francesa em Africa.

O troço que vae entrar em construcção mede vinte kilometros, e a despesa a fazer foi orçada em dois milhões de francos.

O parlamento frances approuvou o projecto do resgate do caminho de ferro do Oeste.

Allemânia

A administração dos caminhos de ferro de Baden estuda actualmente a criação da quarta classe nas suas linhas.

Inglaterra

A direcção dos caminhos de ferro de Midland resolvem proceder à construcção de uma linha de Mirfield a Huddersfield.

Argentina

Foi approvado na camara dos deputados um projecto autorizando a construcção de 2.000 kilometros de linha ferrea pela Companhia do Sul.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 15 de Junho de 1908.

SENHORES :

O Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em obediencia aos preceitos dos seus Estatutos, vem submeter á Assembleia Geral Ordinaria dos srs. Accionistas, actos da sua gerencia no exercicio de 1907, decimo-terceiro depois da convenção de 4 de Maio de 1894.

Como nos annos precedentes este relatorio será dividido em tres partes. Na primeira parte, com os elementos fornecidos pela nossa Direcção Geral, ver-se-ha quaes foram os resultados da exploração da nossa rede, das linhas dos Meridionaes e Coimbra a Louzã em 1907. Na segunda parte será explicada a situação do nosso activo e passivo. A terceira parte diz respeito á caixa de socorros, reformas e pensões até 31 de Dezembro de 1907.

PRIMEIRA PARTE Resultados da Exploração

1.º — Considerações geraes

A nossa companhia explorou, em 1907 — 1.172 kilometros, subdivididos como segue:

Antiga rede não garantida	693	kilometros
Antiga rede garantida	380	"
Linha de Setil a Vendas Novas	70	"
Linha de Coimbra-cidade a Louzã	29	"
Total	1.172	"

Estas linhas comprehendiam, no 1.º de Janeiro, 197 kilometros de dupla via. Em 17 de Maio de 1907 foi aberta á exploração a segunda via entre Estarreja e Aveiro; elevando portanto a 211 kilometros a extensão da dupla via.

Como nos relatorios anteriores, daremos os resultados da exploração de todas as linhas separando os relativos aos quatro grupos acima indicados, de forma que permita, querendo-se, a sua discriminação.

O exercicio de 1907 deu resultados approximadamente identicos aos de 1906; os accrescimos de receitas nos primeiros mezes, devido ás excellentes colheitas de 1906, equilibram as diminuições dos ultimos mezes, e a acção combinada de todos os nossos serviços permitiu compensar, com um augmento de despesas relativamente minimo, as dificuldades creadas pela alta no preço das materias primas, pelas intemperies excepcionaes no ultimo trimestre, assim como ao augmento do percurso kilometrico que nos impozeram as maiores exigencias do publico e finalmente ás vantagens que fizemos ao pessoal.

As receitas, não compreendendo as garantias de juro e as fóra do trafego, elevaram-se a 5.875.390.5448 réis em comparação com as de 1906 que foram de 5.855.868.5752 réis ou seja um augmento de 19.521.5696 réis.

As despesas de exploração elevaram-se de 245.275.5324 réis a 2.482.941.5220 réis, o que representa um augmento de 31.665.5905 réis.

As garantias de juro pagas pelo Estado foram inferiores ás do anno anterior. Da linha de Torres-Figueira-Alfarelos reembolsámos o Estado de 8.783.5685 réis; em 1906 foi este reembolso de 1.471.5973 réis.

A linha da Beira Baixa recebeu por garantia de juro 319.782.5920 réis contra 324.312.5581 réis em 1906, ou seja uma diminuição de 4.529.5661 réis.

Os resultados da exploração da linha de Vendas Novas foram pouco lisongeiros. As receitas baixaram de 101.812.5090 réis a 95.787.5129 réis, ou seja uma diminuição de 6.024.5961 réis, devida ás causas geraes de depressão a que nos referimos noutro lugar. As despesas tiveram um augmento de 10.832.5988 réis, devido em grande parte aos excepcionaes gastos de conservação das linhas, occasionados em 1907.

A linha de Coimbra-cidade a Louzã deu a receita bruta de réis 25.756.5565, e a despesa foi de 19.922.5679 réis.

O mappa seguinte mostra a variação dos coefficients da exploração, comprehendidas as receitas fóra do trafego, mas não incluidas as garantias de juro :

Coefficients d'exploração

	1906	1907
Leste e Norte	32,23 %	32,58 %
Linha de Cáceres	110,40 "	124,81 "
Ramal de Coimbra	62,35 "	73,88 "
Linha de Lisboa-Cintra-Torres	48,45 "	48,68 "
Linha de Cíntura	49,71 "	48,73 "

	1906	1907
Linha de Cascaes	88,29 %	82,40 %
Linha Urbana	75,84 "	77,46 "
Total da rede não garantida	39,03 "	39,16 "
Linha de Torres-Figueira-Alfarelhos	55,32 "	53,72 "
Linha da Beira Baixa	60,47 "	60,31 "
Total da rede garantida	57,34 "	56,34 "
Total da rede da Companhia	41,36 "	41,35 "
Linha de Vendas Novas	64,86 "	80,25 "
Linha de Coimbra a Louzã (1)	76,12 "	77,35 "
Total geral	41,78 "	42,14 "

O mappa seguinte mostra a totalidade dos resultados da exploração em 1907:

Designação	1906	1907	Diferenças em 1907
Receitas do tráfego	5.855.868,752	5.875.390,5448	+ 19.521,5696
Garantias de juro	322.840,608	310.999,5235	- 11.841,5373
Receitas fora do tráfego	11.778,5928	16.108,5715	+ 4.329,5787
Total geral das receitas	6.490.488,5288	6.202.498,5398	+ 12.010,5110
Despesas da exploração	2.451.275,5324	2.482.941,5229	+ 31.665,5905
Produto líquido	3.739.212,5964	3.719.557,5169	- 19.655,5795
Percorso de comboios	5.905.605,5	6.018.335,5	+ 112.730
Kilometros de via em 31 de dezembro	1.172	1.172	-
Por kilometro-trem:			
Receitas	1.504,8	1.503,1	- 5,7
Despesas	541,5	541,3	- 2,2
Produto líquido	563,3	561,8	- 1,5
Por kilometro-via:			
Receitas	5.281,5987	5.292,5234	+ 10,5247
Despesas	2.091,5532	2.118,5530	+ 27,5018
Produto líquido	3.190,5455	3.173,5684	- 16,5771

D'este mappa deduzem-se as indicações seguintes, sob o ponto de vista de receitas por kilometro-trem e por kilometro-via:

Anos	Receita bruta	Receita líquida
1906—kilometro-trem	4.504,8	563,3
1907— " "	1.503,1	561,8
1906—kilometro-via	5.381,5987	3.190,5455
1907— " "	5.292,5234	3.173,5684

O cambio médio do anno, que em 1906 tinha sido de 533,47 réis, foi menos favorável em 1907 tendo subido a 561,26 réis.

2.º — Observações sobre as receitas

§ 1.º — CONSIDERAÇÕES GERAIS

O mappa seguinte indica a divisão das receitas em 1907 e a sua comparação com 1906:

	Receitas do tráfego em 1907	Variação em 1907
Passageiros	2.256.696,5448	- 26.353,5288
Mercadorias em grande velocidade	369.562,5088	+ 22.168,5209
Mercadorias em pequena velocidade	2.847.283,5145	+ 27.259,5124
Receitas diversas do tráfego armazenhagens, assignaturas, despesas de estações, etc.	401.848,5767	- 3.552,5349
Total	5.875.390,5448	+ 19.521,5696

O tráfego de passageiros que em 1906 se conservava quasi estacionário em relação a 1905, baixou em 1907. As receitas de mercadorias em grande velocidade continuam em compensação a aumentar assim como as de pequena velocidade.

Estas diferenças não são iguais em todas as linhas. Assim, a linha do Norte e Leste continua a dar crescentes resultados de anno para anno; nas linhas suburbanas ao contrário, os resultados são inferiores excepto na de Cintra em que se conservam estacionários, o ramal de Caceres apresenta igualmente uma sensi-

vel diminuição, bem como a de Vendas Novas, finalmente a linha de Coimbra-cidade a Louzã deu uma insignificante receita no ramo de mercadorias. A maior parte da sua receita provém dos passageiros que utilizam esta linha especialmente nos pequenos percursos a partir de Coimbra.

O tráfego indireto trazido pela linha de Vendas Novas à nossa rede geral foi calculado em 179.705,5378 réis. O mesmo calculo applicado à linha da Louzã dá 44.396,5312 réis.

§ 2.º PASSAGEIROS

O mappa seguinte dá os esclarecimentos usuais sobre o numero e receita de passageiros, permittindo a sua comparação com os dos annos anteriores:

Anos	Numero de passageiros	Diferença para o anno anterior	Receita	Diferença para o anno anterior
1894	2.804.678	-	1.475.055,5462	-
1895	3.209.064	+ 404.386	1.556.537,5196	+ 81.481,5734
1896	4.195.009	+ 985.945	1.633.933,5613	+ 77.396,5417
1897	4.870.590	+ 675.581	1.688.512,5927	+ 54.579,5314
1898	5.909.034	+ 1.038.444	1.837.395,5078	+ 148.882,5151
1899	6.044.889	+ 135.855	1.932.120,5891	+ 94.725,5813
1900	6.206.748	+ 161.859	1.949.232,5178	+ 17.111,5287
1901	6.605.539	+ 398.791	1.998.882,5978	+ 49.650,5800
1902	6.257.391	- 348.148	2.043.371,5546	+ 44.488,5568
1903	6.474.236	+ 316.845	2.083.722,5669	+ 42.351,5123
1904	6.426.093	- 48.143	2.211.064,5404	+ 125.141,5735
1905	6.623.835	+ 197.742	2.269.740,5315	+ 58.675,5911
1906	6.564.360	- 59.475	2.283.049,5736	+ 13.309,5421
1907	6.305.989	- 258.371	2.256.696,5448	+ 26.353,5288

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de 4.600 kilos de vidro em chapa

Dia 2 de julho de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Direcção em Campanhã.

Condições estão patentes: Serviço dos armazens gerais em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Depósito provisório: 27.500 réis em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado.

Depósito definitivo: 5 % do preço da adjudicação.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento e assentamento d'uma canalização e accessórios para distribuição d'água em Lisboa—Santa Apolónia

Dia 6 de julho de 1908 pela 1 1/2 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Estação central de Lisboa-Rio perante a Comissão Executiva.

Condições estão patentes: na repartição central de via e obras (Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Depósito provisório: 50.500 réis.

Fornecimento de esponjas

Dia 13 de julho de 1908 pela 1 1/2 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Estação central de Lisboa-Rio perante a Comissão Executiva.

Condições estão patentes: Repartição central do serviço dos armazens (Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escritórios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Depósito provisório: deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso.

Venda de sucata metálica

Dia 27 de julho de 1908 pela 1 1/2 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Estação central de Lisboa-Rio perante a Comissão Executiva.

Condições estão patentes: na repartição central de via e obras (Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escritórios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Depósito provisório: deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso.

(1) A linha de Coimbra a Louzã foi aberta à exploração em 16 de dezembro de 1906.



AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

LISBOA **Branzola-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Propriétaire, Victor Sassetti.

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

LISBOA Grande Hotel da Inglaterra — em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.ª ordem. Ascensor. Luz eléctrica. Recommended pela Propaganda de Portugal.

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

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

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

PARIS **Seghers & Paradis.**—Representantes de grandes fábricas da Belgica, Inglaterra, França, Alemanha, Itália, Espanha, Portugal, Suíça, Holanda, Rússia, África, Ásia, etc.

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

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

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

PORTO Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.º ordem, **preços moderados**, Frente do correio, theatro, muito central.—Propr. Lopez Munhós.

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 rasoavel.—Proprietário, 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 eléctrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

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

COMPANHIA REAL				PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.		PART. CHEG.									
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Lisboa-R.	7 5	7 49	9 27	10 11	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Lisboa	Moura	Lisboa	Porto	Vila Real	Porto							
9 15	9 29	9 40	9 55	7 53	8 36	10 29	11 12	10 27	3 53	3 33	8	3 55	5 20	3 20	8 21	3 55	8 50						
9 28	9 42	10 10	10 25	9 57	10 41	11 31	12 34	8 10	9 46	3 55	5 20	2 55	8 30	6 30	9 20	4	10 27	6 55					
4	4 14	4 29	4 44	10 51	11 34	2 20	3 3	9 30	9 46	—	—	—	—	—	Regoa	Pedras Salgadas	Porto						
5 40	5 54	6 20	6 35	1 27	2 11	3 22	4 6	1	5 48	7 10	8	1	4 30	10 24	5 35	9 18	4 57	8 40					
11 25	11 39	12	12 15	3 27	4 10	4 47	5 29	7 32	12 34	1 55	5 20	7	4 45	6 30	V.º Real	P. Salgadas	V.º Real						
Mais os de Paco d'Arcos e Cascaes, excepto os 0 e 0.				4 41	5 24	5 31	6 18	6	6 43	7 4	7 48	8	9 44	7 50	8 36	10 25	* 3 55	8 50					
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	6	6 47	7 29	7 57	6 47	7 29	7 57	8 41	4 16	2 17	7 40	6 35	—	—	—					
5 30	6 5	5 20	5 50	8 27	9 11	9 34	10 18	9 51	10 35	11 40	12 23	Caldas	Figueira	Caldas	5 20	5 4	—	—					
7	7 28	7 25	7 55	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	1	1	6 15	3 55	9 20	Portimão	Tunes	Portimão	10 30	11 40	9 30	10 37					
7 40	8 15	8 16	8 42	11 51	12 49	7 36	8 34	Alfarellos	Figueira	Alfarellos	11 38	12 12	10 40	11 12	Portimão	Vila Real	Portimão						
10 10	10 38	8 49	9 15	11	11 58	1 15	2 13	6 52	7 40	6 44	8 50	6 25	12 10	2	7 32	8 33	9 27	11 15					
11 30	11 58	10 50	11 16	Lisbon-R.	V. Franca	Lisboa-R.	—	—	9 27	8	—	Farol	Olhão	Farol	11 30	11 51	12	12 21					
1	1 28	12 10	12 36	4 28	5 37	☆ 5 29	6 39	Amieira	Figueira	Amieira	12 30	1 53	—	2 30	2 51	3	3 21	4 40	5 1	1 25	1 46		
2 30	2 58	1 40	2 6	● 4 35	☆ 5 37	5 29	6 50	4 40	5 1	1 25	8 20	8 41	—	Faro	Vila Real	Faro	4 32	7 6	8	10 31	—	—	
4 52	5 20	3 10	3 36	● 6 35	7 15	7 54	9 12	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
5 24	5 56	5 31	5 57	12 30	1 53	—	—	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
7	7 28	7 40	8 6	Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	6 50	8 26	☆ 7 23	● 9 8	—	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
8 30	8 58	9 10	9 36	8 20	8 41	—	7 23	9 20	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.						
10	10 28	10 40	11 6	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
12 30	1 5	—	—	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Setil	4 58	8 25	4 15	7 8	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
6 15	7 15	6	7	8 39	10 31	11 50	3	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
8 10	9 3	8	8 46	3 50	7 5	8 10	9 58	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
9 10	9 46	8 56	9 32	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
9 45	10 38	9 15	10 5	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
10 40	11 16	9 56	10 32	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
10 45	11 32	10 50	11 54	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
12 15	1 22	11 26	12 2	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
1 40	2 16	12 15	1 19	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
1 45	2 52	1 50	2 34	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
3 10	3 46	2 26	3 2	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
3 15	4 15	3 15	4 19	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
4 40	3 16	3 56	4 32	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
5 47	5 37	4 28	5 15	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
6 10	6 10	5 26	6 2	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
6 10	6 46	6 15	7 19	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
6 15	7 22	6 56	7 32	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
7 40	8 16	7 5	7 52	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
7 45	8 52	8	9 4	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
9 15	10 22	9 20	10 24	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
10 40	11 16	9 56	10 32	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
10 45	11 52	10 50	11 54	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
12 25	1 15	11 26	12 2	Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.				Mais os de Cascaes, excepto os 0.			
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	4 15	5 35	7 15	3 33	5 9	10 20	11 34	12 16	6 58	5 50	5 55	6 30	7 31	8 47	7 30	9 51	10 28	12 50	1 17		



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

E

Companhia de Exploração dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste d'Espanha

TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 6 — GRANDE VELOCIDADE

(Internacional n.º 100 da Companhia hespanhola)

Em vigor desde 1 de Julho de 1908

Viagens de excursão em grupos e em comboios especiais

ENTRE

PORTUGAL E HESPAÑA

ARTIGO 1.º

Grupos d'excursionistas que viajem pelos comboios ordinarios

(EXCEPCO OS DE LUXO)

Mínimos para a formação dos grupos	Em	1.ª classe	40 passageiros ou pagando por este mínimo									
	"	2.ª "	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	"	3.ª "	60	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	"	1.ª e 2.ª "	60	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	"	2.ª e 3.ª "	80	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Das 3 classes indistinctamente . .		100	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Preços dos bilhetes por passageiro

Da estação de Madrid-Delicias às estações da frente e volta ou vice-versa	Lisboa, Coimbra e Figueira			Porto-Campanhã, Granja e Espinho			Prazo de validade
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	4.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
Companhia Real	5\$043	3\$716	2\$622	6\$319	4\$655	3\$285	
M. C. P.	8\$807	6\$484	4\$578	7\$531	5\$545	3\$915	
Total	13\$850	10\$200	7\$200	13\$850	10\$200	7\$200	15 dias improrrogáveis

N. B. — N'estes preços não se acha incluido o imposto de sello para Portugal e Espanha.

CONDICÕES

1.º — Requisição de bilhetes. A requisição dos bilhetes deverá ser feita pelo representante do grupo, por escripto e em duplicado, com 4 dias uteis de antecedencia, pelo menos, á data da partida e dirigida: em Portugal ao Chefe do Serviço de Fiscalisação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Estação de Santa Apolónia — Lisboa) e em Espanha ao Chefe do Trafego da Companhia d'Exploração dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal (estação de Madrid-Delicias). As requisições deverão indicar os nomes e o numero exacto de passageiros, por classes, de que se compõe o grupo, a data e o comboio ordinario que desejem utilizar á ida.

Uma d'estas requisições será devolvida auctorizada ao representante do grupo, o qual deverá apresentá-la na estação de partida, conservando-a em seu poder para a apresentar aos empregados das Companhias, quando estes lh' o exijam.

2.º — Viagem de regresso. No caso da viagem de volta também se efectuar em grupo, o seu representante deverá avisar, por escripto, o chefe da estação respectiva, com antecedencia não inferior a 48 horas, da data e hora de partida do comboio que desejem utilizar.

A pedido do representante do grupo poderão as Companhias acquerer a que os portadores d'estes bilhetes viajem, no regresso, isoladamente nos comboios ordinarios, dentro do prazo de validade dos seus bilhetes. Este pedido deve constar da requisição feita em duplicado, a que se refere a condição 4.º

Em ambos os casos, os bilhetes deverão ser apresentados na estação de regresso para serem datados e carimbados, sem o que não terão valor.

3.º — Logares. Os portadores de bilhetes de grupos ocuparão logar nos compartimentos que lhes forem designados pelo chefe da estação de partida.

4.º — Prazo de validade. Estes bilhetes são validos para o regresso dentro do prazo de 15 dias, incluido o dia de ida, sendo considerados nulos os que não tiverem sido utilizados dentro d'esse prazo e os seus portadores considerados como passageiros sem bilhete.

5.º — Comboios em que são validos e reserva sobre a venda. Estes bilhetes não são validos para os comboios Sud-Express, nem para os rápidos Lisboa-Madrid. As Companhias combinadas reservam-se também o direito de recusar a venda d'estes bilhetes, quando o julguem conveniente, e de fixar os comboios para que devem ser validos.

6.º — Intransmissibilidade dos bilhetes. Estes bilhetes serão pessoais e intransmissíveis. Devem ser assignados pelos seus portadores, que não poderão recusar-se, sob pena de invalidação dos bilhetes, a reproduzir a sua assignatura sempre que os empregados das Companhias lho exigirem.

7.º — Integridade do grupo até destino. Os individuos fazendo parte de um grupo não deverão separar-se d'esse grupo na viagem de ida, antes de chegarem à estação de destino; os que o fizerem serão considerados passageiros sem bilhete e terão de pagar o logar que hajam ocupado, segundo as Tarifas Geraes.

8.º — Pagamento. O pagamento da viagem de ida e volta, segundo os preços d'esta tarifa, mais a importancia correspondente ao imposto de selo em Portugal e Hespanha, segundo o numero de bilhetes requisitados, será satisfeito, o mais tardar, 48 horas antes da concordada para a partida; em caso contrario será considerada nulla a requisição dos bilhetes.

Effectuado o pagamento, se a viagem se não realizar por causas alheias ás Companhias, estas devolverão a importancia recebida, menos 10 % que reterão a titulo de indemnisação. A não se efectuar a viagem por culpa das Companhias, a importancia cobrada será devolvida por completo, mas nenhuma indemnisação poderá ser exigida ás Companhias, qualquer que seja o motivo em que se funde.

Os bilhetes só serão fornecidos mediante o pagamento total da viagem de ida e volta.

9.º — Mudanças de classe e logares de luxo. Não são permittidas mudanças de classe. Contudo, os portadores de bilhetes de 1.ª classe poderão viajar em carruagens de luxo pertencentes ás Companhias ou á Companhia dos Wagons-Lits, sempre que as houver na composição dos comboios com logares disponíveis, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas, segundo as tarifas correspondentes.

10.º — Creanças. As creanças até 3 annos serão transportadas gratuitamente; as de mais de 3 annos terão de pagar bilhete inteiro.

11.º — Bagagens. Cada bilhete dá direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, que ficará, contudo, sujeita ao imposto de selo e direito de registro estipulados em Portugal e Hespanha.

Os excedentes d'este peso serão taxados á razão de 15180 réis por cada fracção indivisível de 10 kilogrammas, achando-se incluido n'este preço o imposto de transporte (5 %) para o Governo hespanhol.

Ficam a cargo dos passageiros as operações nas alfandegas das fronteiras.

ARTIGO 2.º

Viagens em comboios especiaes com bilhetes de ida e volta

VALIDADE: 15 DIAS IMPROROGAVEIS

Da estação de Madrid-Delicias a qualquer das estações da frente e volta ou vice-versa	Preço de cada bilhete de ida e volta						Custo minimo de um comboio ida e volta	
	Lisboa, Coimbra e Figueira			Porto-Campanhã, Granja e Espinho			Lisboa, Coimbra e Figueira	Porto-Campanhã Granja e Espinho
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe		
Companhia Real.....	3.5278	1.5773	1.5181	4.5106	2.5216	1.5478	458.5824	685.5078
M. C. P.	5.5722	3.5087	2.5039	4.5894	2.5644	1.5762	801.5176	574.5922
Total	9.5000	4.5860	3.5240	9.5000	4.5860	3.5240	1.260.5000	1.260.5000

N. B. — Nos preços indicados no quadro acima não está incluido o imposto de selo para Portugal e Hespanha.

CONDIÇÕES

1.ª — Requisição de comboios. A requisição do comboio especial será feita pelos organizadores da excursão, por escripto e com 8 dias, pelo menos, de antecedencia á data da partida, depositando os requisitantes na caixa da Companhia a que pertença a venda dos bilhetes, a importancia correspondente ao custo dos bilhetes requisitados, segundo os preços d'esta tarifa, não podendo este deposito ser inferior a 1.260.5000 réis, custo minimo do comboio, qualquer que seja o numero de passageiros, mais a importancia correspondente ao imposto de selo em Portugal e Hespanha, segundo o numero de bilhetes.

As requisições serão dirigidas em Portugal ao Engenheiro Chefe dos Serviços do Movimento da Companhia Real (estação de Santa Apolonia — Lisboa) e em Hespanha ao Chefe do Trafego da Companhia de Exploração dos Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e a Portugal (estação de Madrid-Delicias) e deverão indicar: o numero exacto de passageiros por classes; as datas e horas exactas da partida dos comboios a utilizar, tanto para a ida como para a volta, não podendo taes indicações ser alteradas posteriormente pelos excursionistas. As Companhias combinadas reservam-se o direito de aceitar ou não as requisições de comboios especiaes para excursionistas, tendo em conta as exigencias do serviço geral.

Tambem as Companhias se reservam o direito de alterar as datas de sahida indicadas pelos interessados, assim como determinar os horarios e composição dos comboios.

O regresso deve ser feito dentro do prazo de 15 dias, contados da data de partida.

2.ª — Regresso pelos comboios ordinarios. A pedido dos organizadores da excursão, poderão as Companhias acniescer a que a viagem de regresso se effectue isoladamente pelos comboios ordinarios (excepto pelos Sud-Express e rapidos Lisboa-Madrid) e dentro do prazo de validade dos bilhetes. Em tal caso ficará sem effeito o comboio de volta. Este pedido deve constar da requisição do comboio especial, a que se refere a condição 1.ª.

Quer o regresso se effectue por comboio especial, quer pelos comboios ordinarios, os passageiros deverão apresentar os seus bilhetes na estação de regresso para serem datados e carimbados, sem o que serão considerados nulos para todos os effeitos.

3.ª — Entrega de bilhetes. A entrega dos bilhetes aos organizadores da excursão só será feita depois do pagamento completo do custo total do comboio que deverá effectuar-se, o mais tardar, 48 horas antes da concordada para a partida.

Effectuado o pagamento, se a viagem se não realizar por causas alheias ás Companhias, estas devolverão a importancia entregue, menos 40 %, que cobrarão a titulo de indemnisação. A não se effectuar o comboio por culpa das Companhias, a importancia cobrada será devolvida por completo, mas nenhuma indemnisação poderá ser exigida ás Companhias, qualquer que seja o motivo em que se funde.

4.ª — Intransmissibilidade dos bilhetes. Estes bilhetes são rigorosamente pessoais e intransmissiveis e deverão ser assignados pelos seus portadores, que, sob pretexto algum, poderão recusar-se a reproduzir a sua assignatura sempre que os empregados das Companhias lh' o exigirem, sendo unicamente validos para o comboio para que forem vendidos. Qualquer passageiro, portador d'estes bilhetes, encontrado em comboio diferente, será considerado como passageiro sem bilhete e pagará o seu lugar pelas Tarifas Geraes. Exceptuam-se os casos comprehendidos na condição 2.ª.

5.ª — Embarque em estações intermedias. Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de trânsito onde haja paragem, e de se apearem, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço da viagem de extremo a extremo. È-lhes prohibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes d'elle chegar ao seu termo; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem.

6.º — Mudança de classe e logares de luxo. Não se concedem mudanças de classe. Comtudo, os portadores de bilhetes de 1.ª classe poderão viajar nas carruagens de luxo das Companhias de caminhos de ferro e da Companhia dos Wagons Lits, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas fixadas nas tarifas correspondentes, sempre que se tenham pedido e que possam incluir-se na composição dos comboios especiaes, e no caso de que, sendo feito o regresso isoladamente pelos comboios ordinarios, as haja n'esses comboios.

7.º — Creanças. As creanças até 3 annos nada pagam. As de mais de 3 annos pagarão bilhete inteiro.

8.º — Bagagens. Cada bilhete dará direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, que ficará, comtudo, sujeita ao imposto de sello e direito de registro estipulado em Portugal e Hespanha. Os excedentes d'este peso serão taxados á razão de 1\$180 réis por cada fracção indivisivel de 10 kilogrammas, achando-se incluido n'este preço o imposto de transporte (3 %) para o Governo Hespanhol.

Ficam a cargo dos passageiros as operações nas alfandegas da fronteira.

9.º — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia em tudo quanto não fôr contrario ás disposições da presente.

Fica pela presente annullada e substituida a Tarifa Especial M. L. n.º 6, de grande velocidade, de 20 de Junho de 1903.

Lisboa, 19 de Junho de 1908.

O Director Geral da Companhia
A. Leproux

Repartição do preço de 1\$180 réis de transporte de bagagens

Lisboa, Coimbra e Figueira	M. C. P.	737 réis
	Companhia Real	443 "
	Total.....	<u>1\$180</u> "
Porto-Campanhã, Granja e Espinho.....	M. C. P.	628 réis
	Companhia Real	552 "
	Total	<u>1\$180</u> "