

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NUMERO 522

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 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

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exército

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Setembro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegráfico CAMIFERRO



RAMAL DE MONTEMOR-O-NOVO — Ponte sobre o Rimansor

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa geral para transportes no ramal de Montemor-o-Novo; Tarifa especial n.º 5 B, p. v.; Tarifa especial n.º 7, g. v.; 7.ª ampliação à tarifa especial P n.º 11, p. v.
Companhia Real. — Tarifas internacionaes n.ºs 306, p. v.; 306, g. v.; 308, g. v.
Beira Alta. — 2.ª ampliação à tarifa especial n.º 6, p. v.

SUMMARIO

	Páginas
Evora a Reguengos, por J. Fernando de Souza.	273
Projeto de lei.	273
As estradas no futuro.	275
Ramal de Montemor-o-Novo (ilustrado).	277
A propósito do Cincocentenario — LXVII.	279
Lucien Guillaume Mathiote.	279
Pela África do Sul.	280
Notas de viagem — Pelas margens do Loire. — Cinq. Mars. — Monsoreau. — Angers. — Nantes. — Em casa de ferreiro espeto de pau. (ilustrado)	280
Telegрафo nos comboios.	282
As novas máquinas da P. L. M.	282
Defesa dos comboios.	282
Novas linhas suíssas.	282
Paris subterrânea.	283
A linha do Monte Branco.	283
O telegрафo sem fios nos comboios.	283
Signaes em tempo de nevoeiro.	283
Linhas Portuguezas — Companhia Real — Pedras Salgadas — Chaves — Valde Sado — Malange — Companhia da Beira Alta.	283
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Grécia — Rússia — Estados Unidos.	284
Parte financeira.	284
Carteria dos Accionistas.	284
Boletim Commercial e Financeiro.	285
Coligações nas bolsas portuguesas e estrangeiras.	285
Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	285
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação).	286
Avvisos de serviço.	286
Registo do Viajante.	288
Horário dos comboios.	288

Evora a Reguengos

Ha algumas semanas foi apresentada na cámara dos deputados e votada sem discussão, depois de dispensadas as formalidades do regimento, uma proposta de lei autorizando a cámara de Reguengos a contrair um empréstimo, até à quantia de 500 contos, destinado à construção do troço da linha do Guadiana compreendido entre Evora e Reguengos.

Vae adeante reproduzida essa proposta e o respectivo relatorio, sendo pois inutil dar aqui noticia dos termos em que se acha concebida; bastará fazer uma rapida apreciação, mostrando quanto se justifica tão benéfica providencia.

A linha do Guadiana, Evora por Reguengos e proximidades de Mourão a Moura, foi classificada por decreto de 27 de novembro de 1902.

A comissão technica de 1898 que elaborou o inquérito preparatorio da classificação, propozera primeiro a linha de Evora a Reguengos e à fronteira em direcção a Zafra, linha internacional sobre a qual houvera em 1884 (se a memoria me não falha) acordo entre os delegados technicos dos dois paizes.

As apreciações que sob o ponto de vista militar suscitou na comissão superior de guerra a construção de mais uma linha de penetração ao sul da praça d'Elvas, levaram o governo a deixar de parte a ligação prevista,

transformando a linha n'uma das malhas da rede interna e ligando-a em Moura com a linha do Sueste.

O sr. conde de Paçô Vieira, empenhado em preparar o terreno para a mais larga e equitativa distribuição dos benefícios da viação acelerada por todas as regiões tributárias das linhas do Estado, incluiu a linha do Guadiana entre as que pela lei de 1 de julho de 1903 o governo ficou autorizado a construir.

Mais ainda: mandou proceder ao estudo do primeiro e mais importante troço, de Evora a Reguengos.

O uso da autorização ficava materialmente dependente da existência dos precisos recursos pecuniários, e onde tanto havia que fazer, impossível se tornava empreender ao mesmo tempo a construção de todas as linhas autorizadas.

As solicitações que amiude eram feitas, quer oficial, quer particularmente, à Administração dos Caminhos de ferro do Estado, para atacar promptamente aquelle troço, opunha ella a deficiencia presente de recursos e a precedência que a outras linhas cabia.

Entretanto foi elaborado o projecto que correspondeu cabalmente em extensão e custo á apreciação que tivera por base o exame da carta chorographica. Méde a linha de Evora a Reguengos 40,2 kilometros e está orçada em 481:300\$000 réis, incluindo as expropriações e contando-se com a via reforçada de 36 kilogrammas.

Ha em Reguengos um homem que pela sua ilustração, influencia e amor á terra natal gosa de justa consideração. O dr. Joaquim Rojão, presidente do Syndicato Agrícola de aquella localidade, pugnava desde 1898, com tenacidade nunca desmentida pela prompta realização de um melhoramento que tanto interessa a região. Compreendendo que teria de esperar ainda alguns annos pelos recursos creados e applicados nos termos das leis de 14 de julho de 1899 e 1 de julho de 1903, julgou que bem cabida seria a iniciativa municipal aproveitada segundo a formula que permitiu a construção dos ramaes de Aldegallega e Montemór: a sua construção e exploração pelo Estado; capital para a construção levantado pelas camaras interessadas; taxas mais altas na exploração, sendo o rendimento bruto da linha consagrado á respectiva annuidade e sendo o Estado compensado das despesas d'exploração pelo aumento de receita nas linhas actuaes por effeito do tributo da nova linha; responsabilidade das camaras por qualquer deficiencia de receita.

Para que a applicação d'essa formula de associação do Estado com as localidades interessadas não fôsse onerosa para nenhuma das entidades cooperadoras era preciso: 1.º que o custo da linha, e portanto a annuidade, não fôsse elevada; 2.º que o rendimento proprio pudesse igualar essa annuidade; 3.º que o aumento de receita determinado nas linhas actuaes não ficasse sensivelmente abaixo das despesas de exploração do novo troço, de Evora a Reguengos.

Satisfará este aos tres requisitos como é facil demonstrar.

Das diligencias feitas pelo sr. Rojão resultara a probabilidade da maior parte das expropriações serem gratuitas.

O orçamento da linha, já de si baixo pois corresponde ao custo kilometrico de 12 contos, pode ainda ser sensivelmente reduzido pelo emprego do carril de trinta kilogrammas e algumas outras economias realisaveis.

A construção não deve demandar mais de dois annos podendo-se pois computar o custo da linha, incluindo os juros durante esse periodo, em 460 contos, cuja amortização a 5 1/2 % no fim de 40 annos exige uma annuidade de 28:556\$800 réis ou 710\$000 réis por kilometro.

Não é dificil calcular com suficiente approximação o rendimento inicial da linha.

Segundo o censo de 1900 a população directamente servida é a seguinte:

Conselho de Reguengos.....	10.243
" de Mourão.....	3.855
Parte dos concelhos vizinhos (Redondo, Alandroal, Portel e Evora).....	6.000
Total.....	20.098

Se compararmos com esta zona a dos concelhos de Borba, Villa Viçosa e Alandroal, ha poucos annos servidos pela linha ferrea, vemos que a uma população de 18.700 habitantes, inferior aquella, correspondeu o trafego seguinte nas estações de Borba e Villa Viçosa em 1907:

Passageiros.....	30.405
Recovagens.....	380 ¹
Mercadorias, pequena velocidade	14.347 ¹

Deve-se notar que a região espanhola, limitrophe do concelho de Marvão já hoje, mesmo sem caminho de ferro, dá lugar a algum trafego para o nosso paiz.

Não é demais attribuir á nova linha 30.000 passageiros, 500 toneladas de recovagem e 16.000 de mercadorias.

Custando os transportes pela estrada cerca de 17,5 réis por passageiro e kilometro em diligencia, e 70 réis por tonelada de mercadoria, não é excessivo prever a tarifa de 15 réis para o passageiro, 70 réis para a recovagem e 35 réis para a pequena velocidade.

Com essas taxas o rendimento será de 1.045\$000 réis por kilometro.

Que este rendimento não é exagerado prova-o a analyse do que teve o troço extremo da linha de Evora aquem de Borba.

Aplicando ás unidades do trafego que passaram entre Borba e Extremoz as tarifas medias de 10,445—52,3—13,7, que deu a estatística de 1907 para as linhas do Sul, chega-se ao seguinte resultado:

Passageiros 26.511×10,445	380×085
Recovagens 390×52,3	20×400
Mercadorias p. v. 14.623×13,7.....	200×335
	600×820

Aplicando as taxas que vimos ser possivel estipular na linha de Evora a Reguengos, o rendimento iria a perto de um conto de réis.

Podemos pois contar com um saldo de cerca de 300\$000 réis por kilometro de rendimento proprio sobre a annuidade.

A exploração determinará uma despesa de 600\$000 réis por kilometro, visto as despesas geraes se manteram as mesmas. É preciso pois que o aumento de receita nas linhas actuaes seja de

$$300\$000 \text{ réis} \times 40^k = 12:000:5000 \text{ contos}$$

para compensar a despesa.

Perguntarei agora: uma região vasta e rica, que hoje se serve apenas por estradas, não desenvolverá as suas relações logo que as communicações sejam mais faciles?

Suponhamos que o novo trafego tenha nas linhas do Sul o percurso medio de 70 kilometros, á tarifa media de 12 réis. Bastarão 14.000 unidades, ou 7.000 em cada sentido, para originarem aquelle rendimento.

Em conclusão: a providencia votada pela camara dos deputados nem traz o minimo encargo á camara de Reguengos, porque o trafego dará mais que o sufficiente para solver os encargos do emprestimo, nem será gravosa para o Estado, que terá receita bastante para as despezas d'exploração.

Nenhuma duvida deve pois haver em transformar a lei, que permite acrescentar, sem encargos, mais um troço de linha á nova rede e facultar a essa valiosa região os meios de progredir.

J. Fernando de Souza.

Projecto de lei

Senhores. — E' ocioso encarecer a importancia da viação acelerada para o progresso económico do paiz e afirmar o dever que aos poderes publicos incumbe de promover por todas as formas o desenvolvimento da nossa rede de caminhos de ferro.

Mais imperioso se torna esse dever quando a iniciativa local se mostra disposta a cooperar com o Estado e a assumir os possíveis encargos da construção dos troços de linhas porque se interessa.

Foi assim que as Camaras Municipaes de Aldegallega do Ribatejo e de Montemór-o-Novo solicitaram e obtiveram a construção dos ramaes que ligam as respectivas sédes do concelho com a linha do Sul, contrahindo o emprestimo para isso necessário e responsabilizando-se pela parte do encargo que excedesse o rendimento proprio do ramal.

Nas mesmas condições se mostrou disposta a Camara de Reguengos a pôr á disposição da administração dos Caminhos de Ferro do Estado a quantia precisa para a construção da linha do Guadiana classificada por decreto de 27 de novembro de 1902, compreendida entre Evora e Reguengos.

Esse troço de linha vai servir os concelhos de Reguengos, Mourão e Redondo e ainda parte dos de Evora, Alandroal e Portel.

De todos é conhecido o valor agrícola da região e as relações que mantêm a parte vizinha de Espanha com o nosso paiz. Pode-se pois contar com o tráfego valioso que não só assegura à linha rendimento proprio bastante avultado, como com o aumento de receitas nas linhas do Sul e Sueste proveniente do affluxo do novo ramal, muito superior decerto ao tráfego que hoje recebe da região por virtude de maior facilidade de comunicações.

O custo da linha, já estudada, é muito diminuto, graças às condições do terreno, achando-se orgâdo em cerca de 470 contos de réis.

O Syndicato Agrícola de Reguengos, compenetrado da importância d'este melhoramento por cuja realização pugna há dez annos, tem-se oferecido para diligenciar que as expropriações sejam gratuitas na sua maior parte.

A applicação de tarifas um pouco mais altas embora inferiores em preço do custo actual dos transportes pela via ordinaria, permite tornar mais rendosa a linha, podendo-se facilmente atingir e até exceder um rendimento bruto por kilometro de 900\$000 réis. Computando o custo da linha em 500 contos de réis, incluindo os juros no periodo da construção, que pode bem ser inferior a dois annos, o encargo do juro à taxa de 5 1/2 por cento, e amortização em quarenta annos, será de 30:450\$000 réis ou 754\$000 réis por kilometro.

Nenhum encargo advirá pois á Camara Municipal pelo facto de se comprometter a completar a annuidade se o rendimento da linha não for suficiente.

Quanto ao Estado, o encargo pouco superior a 20 contos de réis que representa a exploração, será seguramente compensado e com largueza pelo aumento do tráfego nas linhas actuais devido ás maiores facilidades oferecidas.

A lei de 1 de julho de 1903 autorizou a construção d'esta linha pelas forças do fundo especial: não se pode porém contar para tal efecto em futuro proximo com as disponibilidades do mesmo que tem de ser consagradas aos encargos de outras linhas ás quais pertence a precedencia.

Podendo-se pois realizar por outra forma tão util melhoramento pelo concurso do município e da administração dos Caminhos de Ferro do Estado sem encargo sensivel para nenhum dos dois, nenhuma razão ha para o adiar.

Temos pois a honra de submeter á vossa esclarecida apreciação o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º — É auctorizada a Camara Municipal de Reguengos a contrahir com a Caixa Geral de Depósitos, ou com outro estabelecimento bancario, um emprestimo em conta corrente até á quantia de réis 500:000\$000, com applicação á construção do primeiro troço da linha do Guadiana, compreendido entre Evora e Reguengos.

Artigo 2.º — O emprestimo, a juro não excedente a 5 1/2 %, amortisável no prazo maximo de quarenta annos com facilidade de antecipação da amortização, será efectuado para ser posto o respectivo producto á ordem da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual procederá em seguida á construção do troço de caminho de ferro a que se refere o artigo primeiro, para ser por ella explorado e ficar fazendo parte para todos os efeitos das linhas do Sul e Sueste.

Artigo 3.º — Durante a construção serão sucessivamente levantadas as quantias necessarias, sendo liquidados os respectivos juros e pagos á conta do emprestimo.

Artigo 4.º — Logo que a linha entre em exploração, a receita bruta total da mesma, incluindo impostos, será entregue semestralmente no estabelecimento com o qual tiver sido contrahido o emprestimo, para pagamento do juro e amortização até á importancia da respectiva annuidade.

O excesso de receita, se o houver, constituirá disponibilidade da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que terá a faculdade de a aplicar á antecipação da amortização.

Artigo 4.º — As taxas estabelecidas para o transporte dos passageiros e mercadorias na linha de Reguengos poderão ser supe-

riores ás das tarifas geraes das linhas do Estado durante o periodo de amortização, e fixadas por forma que torne a exploração o mais rendoso possível sem prejuizo do desenvolvimento do tráfego.

Artigo 5.º — No caso de ser a receita fixada no artigo terceiro inferior á annuidade do emprestimo, a Camara Municipal de Reguengos entrará com a quantia que faltar para a prefazer, consignando para esse efecto as disponibilidades da receita de viação e augmentando na percentagem addicional ás contribuições geraes do Estado o necessário para solver o encargo se aquellas disponibilidades não forem suficientes.

Artigo 6.º — Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das sessões, em 14 de agosto de 1909.

Caeiro da Matta, Joaquim Heliódoro da Veiga, Roberto da Cunha Baptista, José Cabral Correia d'Amaral.



AS ESTRADAS NO FUTURO

Não parece que seja bem adequado á *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um artigo que se occupe da viação ordinaria, mas o *ceci tuera cela* que Victor Hugo espraiou em todo um longo capitulo da *Nossa Senhora de Paris* representa no espirito de quem isto escreve uma de essas formulas que por serem absolutas em demasia, exigem coifficientes de correccão.

Assim na physica, a lei de Mariotte deu ensejo a correccões de que outras leis se deduziram.

A industria outr'ora procurava as montanhas para ahí se alcandorar, junto das ribeiras onde captava a energia das quedas d'agua em rodizios tão ingenuos quanto imperfeitos, em rodas tão avantajadas quanto mal construidas.

Os aperfeiçoamentos da machina de vapor trouxeram a industria para a planicie, para junto dos estuarios dos rios, para a vizinhança dos portos de mar, onde facil era receber a energia solar de ha milhares de séculos accumulada no seio da terra, sob a forma de carvão de pedra.

E bem parecia então que o motor thermico matara o motor hydraulico. Sorria-se ao contemplar a roda hydraulica, ao observar a turbina, que se aperfeiçoavam no entanto a ponto de aproveitarem 80 a 90 por cento da energia da queda d'agua, ao passo que o carvão dispendia mais de 80 por cento em irradiações de calorico, em pura perda em summa, e por feliz se dava quando o motor thermico restituia em trabalho dez a doze por cento das calorias desenvolvidas pela incineração da hulha.

Mas tudo era absorvido com a despesa necessaria para fazer subir até á montanha, até junto da energia hydraulica, a materia prima a transformar.

Nisto apparece a machina Gramme a demonstrar a possibilidade de industrialmente transformar a força em electricidade que iria longe, muito longe até, volver de electricidade em força.

E então nem o motor hydraulico matou a machina de vapor, nem esta destruiu o motor hydraulico.

A planicie foi procurar a energia á montanha e a materia prima assim pode transformar-se onde é abundante.

Não foi a novidade que matou o que era antigo, foi o moderno que rejuvenesceu o antiquado.

Talvez a formula cyclica que Vico applicou á philosophia da historia seja precisamente aquella que se amolda a todas as manifestações do espirito humano.

Por isso o caminho de ferro não matou a estrada, por isso o automobilismo ha de rejuvenescer a via ferrea e a guerra que o novo declara ao antigo, aperfeiçoa o que ia perder a vida transformando-se em kisto.

Justificado parece conseguintemente o assumpto que hoje occupa estas columnas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Ora no primeiro congresso internacional de estradas que ha quasi um anno se realizou em Paris, o engenheiro sr. Wernecke, de Francfort sobre o Meno, estudou as condições a que devem satisfazer o traçado, o perfil longitudinal e transversaes e as curvas nas estradas, para poderem ser uteis ás exigencias do automobilismo.

Tres pontos capitales exige o automovel que se tenham em consideração.

1.º Como deixam de ser rodas arrastadas por tracção, as do automovel, exercem sobre a calçada acções especiaes diferentes das dos outros vehiculos.

2.º Não fazendo caso dos caminhões automoveis para transportes pesados, a velocidade dos automoveis é um multiplo consideravel da velocidade com que se deslocam por cima da calçada os vehiculos movidos por tracção.

3.º O trafego das estradas deixa de ser local para se internacionalizar.

Como conclusão do aumento de velocidade dos novos sistemas de locomoção nas estradas, é necessário alterar os preceitos até agora seguidos em pontos varios de construção.

Assim pois, os traineis devem concordar entre si por meio de superficies cylindricas, cuja concavidade fique para cima da superficie plana dos traineis. O sr. Wernecke propõe que essas superficies cylindricas sejam circulares e de raio muito maior do que o que instinctivamente até hoje se tem adoptado.

Não indica o sr. Wernecke o raio admissivel e de resto elle deve ser função do angulo dos dois traineis.

Não pode resolver-se este problema sem entrar com a theoria dos choques, que, por enquanto, apenas se occupa de casos particulares e não é este o logar proprio para estampar o que só pode ser objecto de uma memoria de congresso versando o assumpto.

No entanto os elementos para resolver esta questão devem ser primeiro a fixação do angulo entre dois traineis, admittindo que o caso mais desfavoravel não é o de duas rampas ou dois declives seguidos.

Neste caso o angulo seria muito obtuso e mais proximo de 180 graus do que de um angulo recto.

Tambem o angulo constituido por um declive seguido de uma rampa, ou vice-versa, deveria ser posto de parte, por isso que, em geral, os constructores interpõem entre os dois traineis um lanço, embora curto, em patamar. Certo é que bem desfavoravel seria o caso apontado; mas, como não está em uso, fixar-se-ia na hypothese do angulo de um trainel seguido por um patamar.

Posto isto, teria que investigar-se qual a maxima rampa que um automovel pode subir, o que alias parece já estar assente.

Seguidamente, dado o peso do automovel e a sua distribuição sobre as rodas directrizes e as rodas motrizes, haveria que ter-se em conta a força que incide sobre o pavimento da estrada.

Visto que se trata de um movimento de rotação, é obliquamente ao pavimento da estrada que se dá o choque e, nesse caso, a força decompor-se-ia em duas, uma normal e outra tangencial á superficie do empedrado.

A força total calculada em função do peso e da velocidade do automovel daria as componentes alludidas, em função da velocidade angular.

Conhecidas estas, calcular-se-ia o arco que attenuaria a força tangencial até a reduzir a um determinado coifficiente, que dependeria de experiencias a fazer sobre a acção dos automoveis em diversos sistemas de pavimentos; macadam, tarmac, tarmacadam, calçada sobre fundação de beton, calçada de beton armado, ou de ferrocimento, fixando esta ultima designação para a combinação do beton de cimento com a palha de ferro.

Dizem-se maravilhas de este ultimo material de revestimento das calçadas, mas nem possue elle a sancção da experiencia, que só o tempo pode dar, nem sequer se conhece o preço que poderia torna-lo extensivo ou não ás estradas só dentro de povoado ou até fóra de elle.

De resto, theoricamente o ferro-cimento, *a priori* é admissivel.

De facto, duas barras de ferro com o mesmo peso que uma só, envolvidas em um dado volume de beton de ci-

mento, constituem um beton armado que melhor resiste do que aquelle em que haja uma unica barra de ferro. Se multiplicarmos o numero de barras de ferro conservando-lhes o mesmo peso que o da unica primitiva, aumentamos a resistencia do beton armado.

Se substituirmos as barras de ferro por identico peso de arame, ainda maior será a resistencia e se, em lugar de arame, usarmos da palha de ferro, observam os inventores do systema alludido, bem melhor será o efecto de esta combinação, a que elles chamam ferro-cimento.

Ora o arame de ferro de que se fazem as escovas com que costumamos limpar as cantarias sujas pelo tempo e pela poeira, precisa de ferro novo e até de qualidade especial prra ser fabricado.

As aparas provenientes das machinas de aplaínar, das de cortar e das de perfurar o ferro não podem applicarse no fabrico da palha de ferro não só por serem irregulares, mas principalmente por estarem engorduradas e cheias de poeira.

Não é pois um sub-producto de fabricação mas um producto fabril especial aquelle a que recorrem os inventores do ferro-cimento.

No entanto, objectam elles, quatro kilogrammas de palha de ferro envolvidos em beton de cimento e revestindo o pavimento das estradas offerecem uma resistencia maior do que 12 kilogrammas de barra de ferro ou de arame.

Compreende-se que assim seja por se obter um material mais homogeneo, mas conviria que a par d'estas vantagens technicas tambem se soubesse alguma coisa a propósito do custo do metro quadrado de revestimento com este novo systema.

A respeito do *tarmac* e do *tarmacadam* as opiniões são diversissimas. Ao passo que no anno passado uns congressistas preconizavam os bons resultados de estes dois systemas de pavimento, outros havia que afirmavam não terem com elles obtido resultado proficuo algum.

No entanto todos concordaram em que o tarmacadam exige uma installação dispendiosa e que é morosa a sua execução.

De facto, para usar do tarmacadam é preciso têr uma caldeira onde se derreta breu ou alcatrão em que se envolve a brita e deitar tudo em quente na caixa da estrada, cylindrando sem demora e augmentando successivamente o peso do cylindro.

Como se vê, o cylindramento far-se-ia por camadas e teria que ir deitando-se pedra na caixa convenientemente aquecida logo apez a passagem do cylindro, para aproveitar a capacidade de aglomeração do alcatrão que refluisse atravez dos intersticios da pedra já cylindrada.

O *tarmac* é um material fabricado com a jorra dos altos fórnos ao sair de elles envolvida em alcatrão.

Ahi é o material aglomerante que penetra nos intersticios do desperdicio do fabrico dos lingotes de ferro, mas claramente só para paizes onde a metallurgia tenha grande desenvolvimento é que elle poderá ser applicado.

Houve quem sustentasse que o Congresso da Estrada do anno passado seria a glorificação da calçada mosaicada com pequenas pedras, mas tal se não deu e bem pelo contrario todos os processos foram discutidos e para nenhum especial se inclinaram nem os congressistas, nem os relatores.

Assim, o illustre engenheiro e ex-ministro sr. Guillain, administrador do T. C. F., o que em linguagem menos abreviada representa o club excursionista francês (*Touring Club de France*) que tomou a seu cargo relatar as vinte e cinco memorias apresentadas no congresso a propósito da estrada do futuro, limita-se a resumir os pareceres dos autores de aquelles escriptos, sem mostrar preferencia por qualquer de elles.

E' um trabalho apreciavel pela sua imparcialidade e pela concisão com que, em poucas paginas, engloba o que

se espalha por algumas centenas de ellas em memorias redigidas sob pontos de vista diversissimos.

Largamente discutiram o relatorio do sr. engenheiro Guillain os srs. Guillet e Langlet, sendo tão notavel a apreciação de este engenheiro que o Inspector Geral, sr. Kleine, que presidia á sessão, entendeu dever sair da imparcialidade habitual para dizer que os engenheiros que quizerem estudar a fundo este problema encontrarão nas palavras do sr. Langlet preciosas informações.

O sr. Nelson Lewis, de New-York que fez um largo relato em inglez, assim como o sr. Weber von Ebenhof, de Vienna d'Austria, que se exprimiu em alemão, não mais adentram ao que expoz o relator geral.

Não é possivel resumir aqui a laboriosa discussão que se deu na sessão do congresso, mas o que convém referir é que chegou a estas tres conclusões geraes;

1.º O congresso considera que onde não fôr muito intensa a circulação por meio da tracção mecanica, a estrada actual corresponde ás condições desejadas, se fôr estabelecida e conservada em conformidade com as conclusões que se adoptaram para as duas primeiras questões.

Referem-se elles á estrada actual e aos methodos geraes de conservação.

2.º (a) A calçada da estrada do futuro deve ser homogenea e constituída por materiaes duros, resistentes, solidamente ligados e não resvaladiços.

(b) Proporcionar aos vehiculos de toda a casta uma calçada unica de largura adequada á importancia da circulação (com o minimo de 6 metros) salvo no caso excepcional das grandes avenidas de luxo, em que se pode recomendar a separação em muitas calçadas.

(c) Não apresentar senão o minimo abaulado compativel com o esgoto das aguas.

(d) Offerecer declividades de valor medio com um desvio tão fraco quanto possivel entre o maximo declive e o minimo, entendendo-se que se pode sacrificar a declividade, quando isso fôr necessario para evitar as curvas de pequeno raio.

(e) Os raios das curvas serão tão grandes quanto possivel (pelo menos 50 metros); as entradas e saídas das curvas, concordadas com os alinhamentos rectos por meio de arcos parabolicos.

(f) As viragens poderão ser levantadas, mas sem excesso, de maneira que não prejudiquem as carruagens ordinarias; a vista ali deve ser desassombrada. Do lado do raio menor, dispôr-se-á um pequeno passeio limitado por um resguardo e proibir-se-á o deposito de brita.

(g) Os cruzamentos dos caminhos hão de estar desembarracados e bem visiveis.

(h) Devem evitarse tanto quanto possivel as passagens de nível e em todo o caso estarem bem á vista e bem assinaladas até de noite. Deve assignalar-se a travessia das estradas pelos tremvias.

3.º O congresso recommenda que se disponham ao longo da estrada pistas para ciclistas e para cavalleiros, onde se tornem precisas.

Finalmente é para desejar que as estradas sejam marcadas tanto quanto possivel por meio de arvores.

Embora yagas, estas conclusões já fixam certas regras geraes que infelizmente ainda não estão postas em prática entre nós. Até se pode dizer que algumas mais praticas que possuímos fôram derrogadas a pretexto de não se saber que economias em novembro de 1907.

Convirá pois que o Governo reconsider e que entre a alluvião de decretos dictatoriaes que cairam sobre o paiz como praga damninha até produzirem a brutalidade asquerosa de 1 de fevereiro de 1908, haja pelo menos um que seja revogado. E' o de 19 de novembro de 1907.

Se o erro é partilhi da humaçidade, a persistencia n'elle é sempre censurável.

Certo é que se allega que aquelle decreto teve principalmente em vista construir depressa e completar a nossa

rêde de viação ordinaria, mas dois annos de experientia demonstram que nem sequer esse fim elle conseguiu.

Inutil pois como é, pode passar para o rol das coisas esquecidas e que não deixam saudades. Pelo menos terá a amortalha-lo a indifferença, ao passo que outros muitos diplomas de aquella época terão a marca ignominiosa do espirito de sectarismo sem elevação de ideias, de odio e até de baixo rancor que os dictou.

Mas apontar e discutir semelhantes abôrtos não é nem para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cujas columnas ficariam conspurcadas com a reprodução de trechos de aquelles documentos, nem para que perca o tempo com elles quem mais utilmente o pode empregar no estudo de assumptos technicos.

Mello de Mattos.



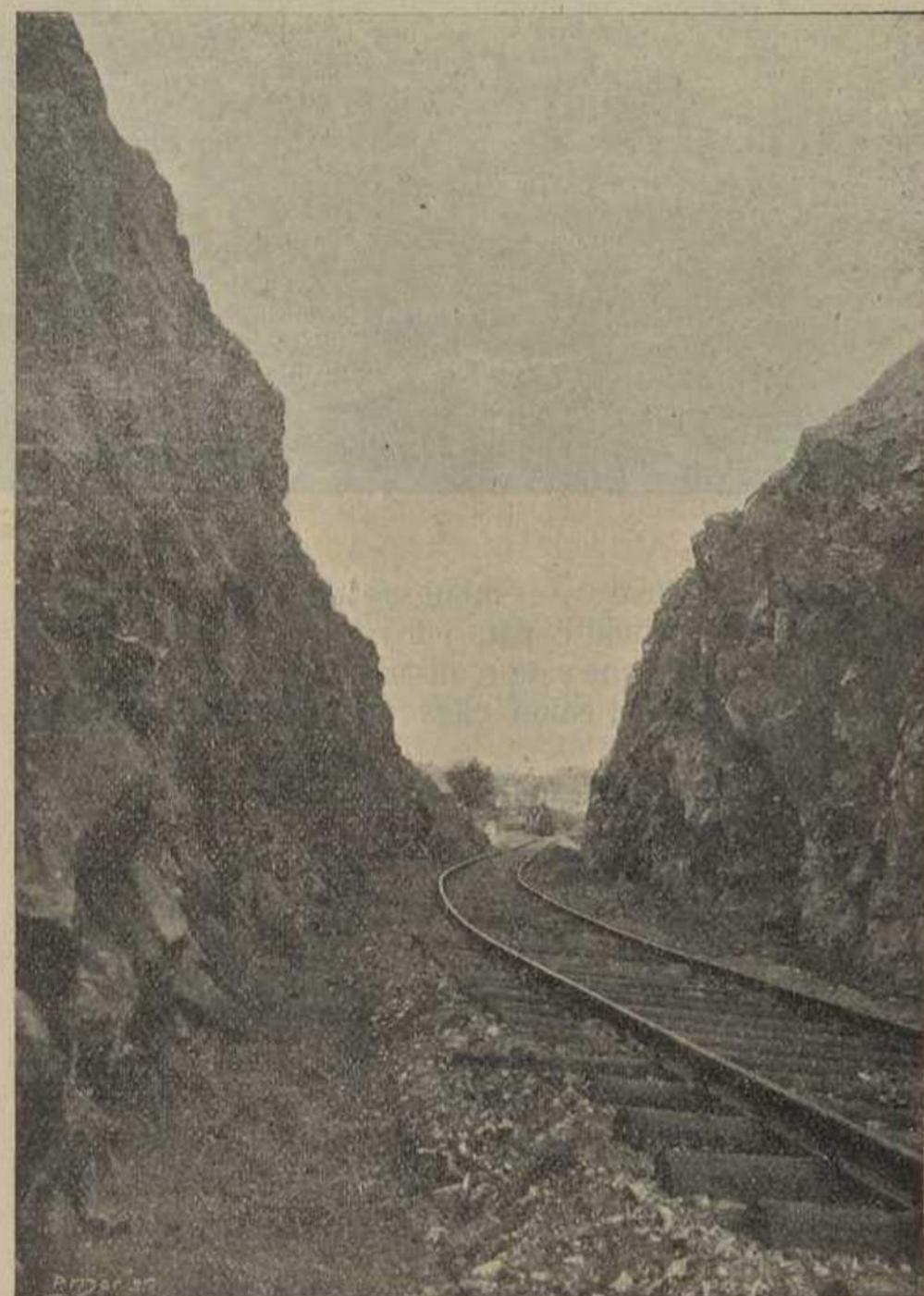
Ramal de Montemór-o-Novo

A rôde ferroviaria d'um paiz é para elle o que para os corpos vivos é o sistema arterial.

A medida que o animal está mais alto collocado na escala da perfeição, mais desenvolvido é o seu sistema arterial.

Com os Estados dá-se o mesmo phenomeno.

Tanto mais vasta é a sua rôde ferroviaria, tanto mais apertadas são as suas malhas, quanto maior é o desenvolvimento e progresso d'esse Estado.



Trincheira das Cannas

Assim como no corpo d'um animal é pelas arterias que corre o sangue a regenerar as cellulas mortas, a tonificar as cellulas enfraquecidas, levando a todos os orgãos a energia, a força e a vida, assim os caminhos de ferro levam ás mais afastadas povoações d'um paiz a riqueza, a civilização e o bem estar, facilitando e barateando os transportes, e

desenvolvendo assim as artes, as industrias, o commercio e a agricultura.

Concorrer para o desenvolvimento da rede ferroviaria d'um paiz é concorrer para o seu engrandecimento, para a sua prosperidade.

Os habitantes de Montemór, ao fim de porfiada luta atravez dezenas de annos, conseguiram finalmente vêr realisada a sua ambição, o ramal que os põe em comunicação directa com a linha do Sul e Sueste.

Sobrios e tenazes como as formigas, e como elles intelligentes, os alemtejanos não se deixam desanistar pelas contrariedades. Herdeiros directos do sangue arabe que durante seculos dominou aquella região, consubstanciam em si as qualidades caracteristicas d'aquella raça: a inteligencia e a pertinacia.

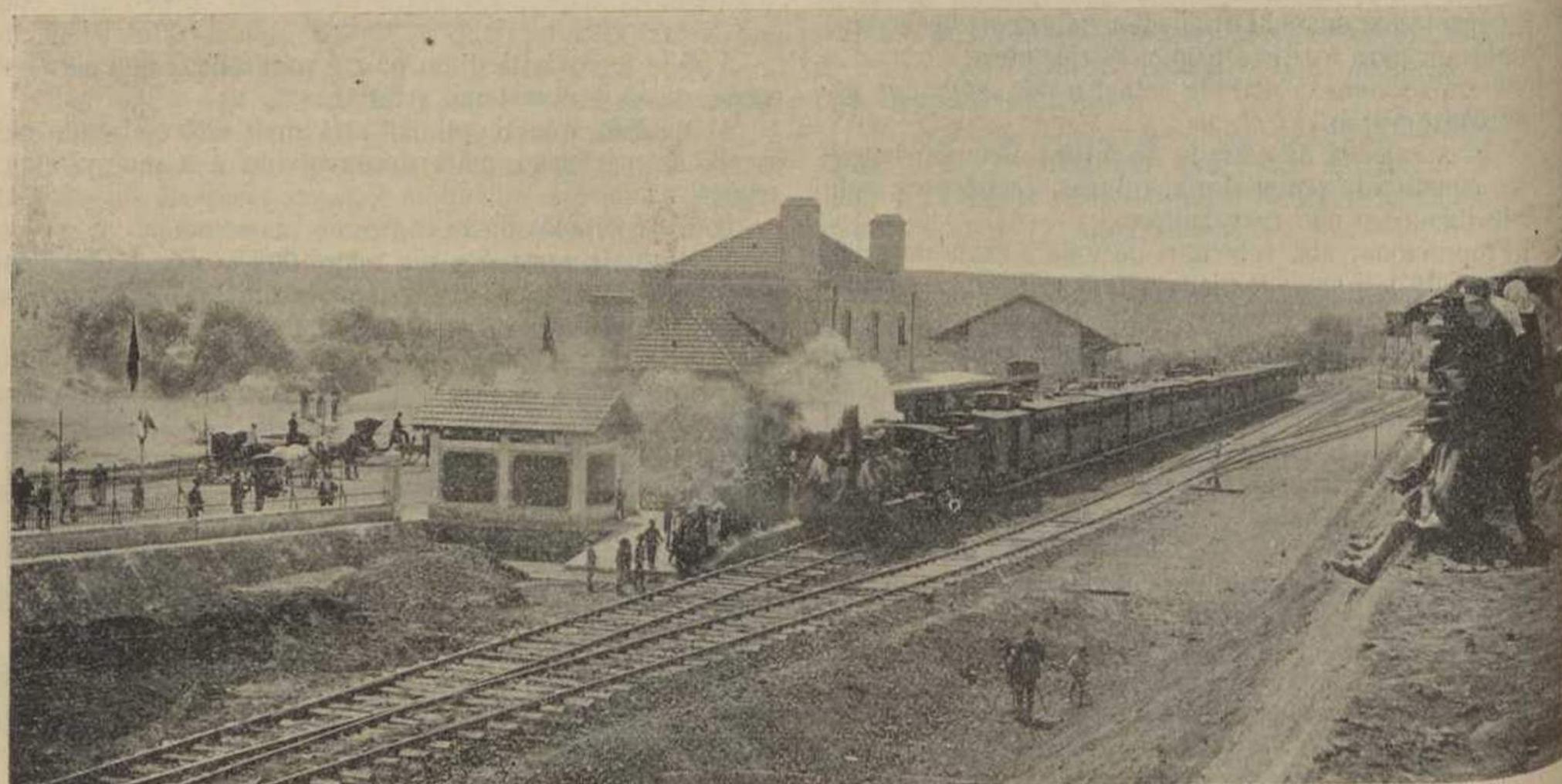
E assim, á custa de exforços e sacrificios de toda a especie, conseguiram os montemorenses ouvir o silvo da locomotiva atravez dos opulentos montados que precedem

montados, até attingir um ponto em que uma enorme triplex cheira aberta em rocha se ergue a dose metros de altura dando a impressão de dois dedos de gigante que vão esmagar o comboio entre as suas falanges nodosas.

Pouco depois apparece-nos o apeadeiro de Paião, de construção elegante, sobre uma esplanada florida, recortando no céu azul as suas paredes cónicas de rosa, de uma deliciosa frescura como ninho de noivos naquella atmosphera candente, sob aquelle sol que estonteia.

Dentro em poucos minutos entra o comboio na ponte erguida sobre o Almansor, cujo taboleiro de ferro, estenso de cento e seis metros, corre a trinta e tres metros acima do fundo do valle, deixando vêr lá em baixo um tenuo fio de agua a passar por entre rochas e juncos, e formando o conjuncto um dos pontos de vista mais pittorescos d'aquella opulenta região alemtejana.

A villa apparece-nos ao lado, estendida á sombra das muralhas do seu vetusto castello, cuja silhueta se recorta



Estação de Montemor-o-Novo

os verdejantes pomares, as mimosas hortas que circumdam a villa, silvo que hoje é para elles a mais deleitosa symfonia, pois lhes diz que está realisada a sua maior ambição: o ramal. O seu ramal como elles com justificado orgulho lhe chamam.

Foi no dia 2 d'este mez que teve logar a inauguração do ramal de Montemór.

Manhã de sol glorioso e brisa acariciadora. Do Barreiro, o comboio sae apinhado de passageiros, deixando para a esquerda os montes de sal alvejando à margem do Tejo, regularmente conicos como habitações de termitas, para entrar dentro em pouco no Lavradio e Alhos Vedros. Estamos em plena região vinhateira, que se estende até ao Poceirão.

D'ahi por deante começa a predominar a charneca, que uma ou outra vez cede o logar aos montados de sôbro com a sua flora contorcida, lembrando a flora pre-historica das edades primitivas.

Na Torre da Gadanhã, onde o comboio chega pelas onze e meia, grande multidão se aglomera esperando-o ansiosa. Numa linha de resguardo estende-se o comboio do ramal formado por desasete carruagens atreladas á máquina *Ourique* vistosamente engalanada.

Mas a multidão é grande. Não são suficientes as carruagens atreladas; é preciso augmentar o comboio.

A hora regulamentar põe-se em marcha. A linha segue em successivas curvas durante treze kilometros atravez

no fundo do horizonte com uma nitidez encantadora. Roçando a muralha que olha para a linha aglomerada gente que escolheu aquelle ponto para gosar o conjuncto da scena da chegada do comboio.

Ouve-se já o ruido festivo das filarmónicas, e o estralar alegre dos foguetes.

Avista-se já o edifício da estação, armazens e dependencias. Tudo risonho e alegre, com a graça propria das coisas novas. Aos lados erguem-se sardinheiras com o vermelho berrante das suas flores, como se verlessem sangue sob a ardencia suffocante do sol.

O recinto da estação e parte da linha estão literalmente apinhados de gente. Os vagões de mercadorias estacionados regorgitam de povo que ali tomou logar para de mais alto vêr chegar o seu comboio.

Entra finalmente na vasta estação ao som da grita entusiastica dos montemorenses que com a voz abafam o ruido dos metaes das bandas.

E á custa de exforços indiscriptiveis, as entidades officiaes atravessam a multidão entusiasmada, a fin de tomarem parte no cortejo que, formado pelos vereadores, auctoridades locaes e influentes da villa, se dirigiu aos paços do Concelho, onde se realizou uma sessão solemne celebrando o acontecimento, seguida de copo d'agua, durante o qual foram levantados brindes a todos os que concorreram para aquelle melhoramento.

Montemór entrava na posse do seu ramal.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

LXVII

ANDRÉ LEPROUX

Sem se poder recusar o reconhecimento de relevantes serviços prestados pelo engenheiro director Paul Chapuy quanto ao que respeita a facilidade de comunicações dentro do paiz e além das fronteiras, a sua aniquilação da parte técnica na superintendencia do serviço de armazens, alienando d'este serviço não só a competencia, e por conseguinte a responsabilidade na aquisição cada vez mais importante de material, como a fiscalização de seu emprego tão util como honradamente exercida pelo engenheiro Anatole Maghrvenam, pode trazer graves prejuizos que o sistema desprezado não permittia.

Reducir a superintendencia de serviço tão importante ao simples funcionamento de um mero economato, e facultar aos diversos serviços a aquisição e emprego do material pode honradamente ser exercido pelos chefes de serviço interessados, mas priva a centralisação da fiscalização e emprego que o antigo systema proporcionava.

Também não obteve bom resultado o abuso de sobre-carregar a caixa de reformas pela faculdade de poder a Companhia dar, sem ser pedida, a reforma a empregados validos com o fim de serem bem collocados nas vagas outros preferidos.

Na Caixa de Socorros, de tanta utilidade principalmente para os operarios, também não mereceu a devida attenção que dos benefícios prestados ao pessoal resulta interesse para o bom desempenho do serviço, no que o empregado tem assegurado para si e para a familia o bem estar e a subsistencia.

N'estas circunstancias e finda a época do contracto da Companhia com o engenheiro Paul Chapuy, foi este exonerado do cargo de director, obtendo do Governo franeez a mercê de cavalleiro da Legião d'Honra que elle nunca mais deixou de exhibir nas lapelas do frack, do colete e até da camisa de dormir, tanto era n'elle a anciedade de mostrar bem publico as veneras que, apesar de prodigamente concedidas em Portugal, não são usadas no tracito vulgar e só em actos officiaes evidenciadas.

Para substituir o engenheiro Paul Chapuy no cargo de director geral da Companhia, foi nomeado o engenheiro André Leproux, lanreado alumno das escolas de Paris, antigo fiscal por parte do Governo na rête de Orleans, e tendo exercido em França, com aplauso, diversas commissões officiaes de importancia.

De um trato esmeradamente affavel e distinto, de notável dedicação no trabalho, acolhendo os seus subordinados como amigos mas sem comprometter a respeitabilidade do seu cargo, o engenheiro André Leproux foi recebido com geral sympathia pelo pessoal de todas as categorias da Companhia Real e do Ministerio de Obras Publicas com que estava em relação.

Tendo em pequeno espaço de tempo falecido os chefes dos serviços do Trafego e do Movimento, o director André Leproux nomeou para exercer estes dois cargos, até então exercidos por agentes não technicos, dois engenheiros cuja capacidade e bons antecedentes lhe garantiam a boa execução dos serviços em que foram instalados.

Para o serviço de Movimento foi nomeado o engenheiro Vasconcellos Correia, antigo sub-chefe do serviço de material e tracção.

Para o serviço de Trafego, o engenheiro Carrasco Bossa antigo engenheiro adjacente à direcção.

Estabelecendo os regulamentos da Companhia que no caso do director ser estrangeiro seja nomeado um outro director portuguez, e tendo este cargo com o titulo de sub-

director sido primeiro exercido pelo engenheiro Manuel Francisco Vargas, posteriormente substituido pelo engenheiro Luciano Augusto de Carvalho, e sendo este ultimo promovido oficialmente ao corpo superior do Ministerio das Obras Publicas, o que não lhe permittiu a continuaçao ao serviço particular, foi o engenheiro Antonio Vasconcellos Porto elevado de chefe do serviço de via e obras ao cargo de vice-director, sendo substituido no cargo de engenheiro chefe do serviço de via e obras pelo sub-chefe d'esse serviço, o engenheiro João Ferreira de Mesquita.

No logar de chefe do serviço de Fiscalização e Estatística, foi confirmado o habil agente que com o titulo de interino desde muito superintendia n'esse serviço, Alfredo Ferreira.

Tendo assim organizado os serviços de exploração, o engenheiro André Leproux ocupou-se especialmente na realisaçao dos serviços de comboios rápidos, estabelecendo relações directas e com notável vantagem de tempo em viagem de Lisboa ao Porto e vice-versa, Lisboa a Madrid e vice-versa, e ainda nas viagens Lisboa a Paris e vice-versa, com grande importancia para o porto de Lisboa nas suas relações transatlanticas.

André Leproux tomava parte pessoalmente nas associações de propaganda no estrangeiro para atrair a Portugal *touristes* e viajantes de transito para e da Europa Central.

Cordealmente dedicado ao paiz em que exercia cargo importante, o engenheiro Leproux conquistou verdadeira estima em Portugal.

De saude debil e atacado de doença incurável, o engenheiro Leproux adiantou o sim da existencia no doloroso pesar do passamento de sua filha extremecida, roubada em breve tempo aos carinhos da familia.

Minado por natural fraqueza de saude, definhou-se a ponto de ter de conservar-se de cama por longos dias, e nem os esforços da sciencia medica, nem os cuidados affectuosos de uma familia que extremecia puderam evitar o seu falecimento, tendo apenas 42 annos de edade e um futuro brilhante assegurado por seus meritos e trabalho.

A Companhia Real prestou ao seu saudoso director a sua homenagem e preito a seus serviços, em solemnes exequias de corpo presente celebradas na Egreja franeza de S. Luiz, em que, além do Ministro de França e pessoal da legação, tomaram parte todos os empregados de todas as categorias da Companhia Real, que bem patentearam a dor e saudade que os torturava pela morte prematura do saudoso engenheiro director geral, André Leproux.

A imprensa periodica, em geral, associou-se na homenagem ao illustre extinto com expressões de verdadeiro sentimento e pezar.

Com tão infasto successo findou a nossa comemoração historica dos directores da primeira e mais util Companhia ferroviaria, que transformou desde seu inicio a vida e a riqueza do paiz.

Atravessando periodos difíceis poude, por esforços e dedicação de seus administradores e agentes, conquistar a situação prospera em que se encontra, e em breve restabelecerá por completo o credito e interesses dos que contribuiram para supperar todos os obstaculos.



Lucien Guillaume Mathiote

Chefe das officinas do serviço de Material e Tracção da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Mais uma pagina funebre veio enlutar a historia do pessoal da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Lucien Mathiote, no vigor da edade e na actividade de seu difícil e trabalhoso cargo de mestre geral chefe das officinas do serviço de material e tracção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, sucumbiu em poucos dias de doença a um ataque de febre de mau carácter que o prostou na sepultura.

E' dos cargos mais dificeis o que o mestre geral exercia no serviço da Companhia Real.

Superintendente directo sobre centenares de operarios funcionando em diferentes locaes da rede, a acção do mestre geral, além do conhecimento pratico do exercicio, dos meritos e diversos officios mecanicos de que se compõe o serviço de material e tracção, tem por dever a manutenção da mais rigorosa disciplina entre tantos e tão diversos seus subordinados.

Lucien Mathiote, simpatico de figura, e afavel de trato, conquistou, além da confiança de seus superiores hierarchicos, a estima dos seus subordinados fazendo de cada operario um amigo.

E' por isso que o falecimento prematuro de Lucien Mathiote foi cordealmente sentido com verdadeiro pezar por todos que tomaram parte nos serviços da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Paz á sua alma.



Pela Africa do Sul

Congresso Commercial. — Teve lugar, no mez de julho ultimo, em Lourenço Marques, a reunião annual do Congresso Commercial, que durante 13 annos successivos, se reune nas principaes cidades das colonias inglezas do Sul d'Africa.

São tres as corporações na Africa do Sul que têm adoptado o sistema de realizarem as suas reuniões periodicas em varias cidades successivamente, a saber;

Congresso Commercial, Conferencia dos directores dos caminhos de ferro, e Congresso das Sociedades para a Propaganda das Sciencias.

A reunião annual d'esta ultima sociedade, ao que consta, deve realizar-se no proximo anno tambem em Lourenço Marques.

As sessões do Congresso Commercial foram presididas por Mr. E. F. Bourke (de Pretoria), achando-se representadas todas as camaras de commercio das colonias do Gabo, Natal, Orange, Transwaal e Rhodesia.

Os delegados do congresso commercial foram recebidos pela Associação Commercial de Lourenço Marques, que realizou uma sessão solemne à qual presidiu o Governador Geral da Província de Moçambique, achando-se presentes o presidente e vice-presidente da Associação Commercial, e todos os membros portuguezes e estrangeiros da mesma associação.

Foram cinco as sessões do congresso, que tiveram lugar na sala do conselho do Governo.

O presidente Mr. Borerke, no seu discurso de abertura, propôz um voto de sentimento pela perda do comerciante Ernesto Torre do Valle, que foi aprovado por aclamação.

Depois referiu-se à posição geographica de Lourenço Marques, que tornava os seus interesses identicos ao resto da Africa do Sul.

Tratou da União das colonias sul-africanas britannicas e d'outros assumptos que se prendem com o desenvolvimento agricola e industrial do paiz.

O Governador Geral, sr. Freire d'Andrade, e sr. William Norton, da Rhodesia, foram nomeados membros honorarios da Associação das camaras do commercio reunidas da Africa do Sul, que promoveu este seu 14.^º congresso.

Foram discutidas e aprovadas varias propostas, das incluidas no programma do congresso, sobre assumptos de navegação, de educação commercial, agricola e industrial da Africa do Sul.

Em honra dos congressistas realizaram-se varios festejos promovidos pela Associação Commercial de Lourenço Marques e Governador Geral da Província.

O 15.^º congresso commercial terá lugar em Bloemfontein, capital da colonia do Orange.

Porto do Natal. — A situação do porto do Natal, em julho ultimo, era extremamente grave, devido á falta de vagões para o transporte de carvão das minas de Dundee e Newcastle, para o abastecimento dos vapores que em grande numero affluiram áquelle porto.

O vapor da mala «Kildonan Castle» viu-se obrigado a partir d'aquelle porto com destino ao do Cabo, onde se abasteceu de carvão, por ser-lhe impossivel obtê-lo a tempo no porto do Natal.

A exportação do milho por aquelle porto tambem deixou bastante a desejar, durante o mez de julho ultimo. Houve uma tal aglomeração que os armadores e exportadores d'este cereal dirigiram energicas representações ao Ministro da Agricultura das Colonias, que prometeu atender e remediar o mal, estabelecendo armazens adequados á arrumação do milho.

Porto de Lourenço Marques. — O Conselho d'Administração do Porto e dos Caminhos de ferro de Lourenço Marques resolveu pôr a concurso immediatamente o fornecimento de pedra e cimento para a substituição do cais de madeira e tambem de um guindaste da força de 50 a 60 toneladas.

Na sessão do conselho de administração do Porto e dos Caminhos de ferro que teve lugar no dia 9 de agosto ultimo foram tomadas as seguintes deliberações:

Nomeou-se uma commissão para dar o seu parecer sobre a aquisição d'uma doca fluctuante para o serviço do porto.

O director dos caminhos de ferro foi auctorizado a dispender até á quantia de £ 600 na compra de mobilia para a nova estação de caminho de ferro de Lourenço Marques.

O chefe dos serviços marítimos foi incumbido de apresentar a planta e orçamento d'uma doca de abrigo que se projecta construir em frente da capitania do porto.

Nova Associação Commercial. — Na tarde de 11 de agosto ultimo reuniram-se em Lourenço Marques grande numero de negociantes para resolverem sobre a fundação d'uma camara de commercio internacional.

Depois de larga e animada discussão foi aprovada a seguinte proposta:

Que seja formada uma associação para desempenhar as funções habituais d'uma camara de commercio internacional.

A commissão organisadora ficou composta de dois negociantes portuguezes e seis estrangeiros.



IV
Pelas margens do Loire. — Cinq Mars. — Monsoreau — Angers. — Nantes — Em casa de ferreiro, espeto de pau.

Quem, de Portugal, se dirija a visitar a Bretanha, tem como caminho mais perto, tomar a linha directa de Bordeus a Nantes, pertencente aos caminhos de ferro do Estado.

Mas quem já conhece o serviço das linhas ferreas francesas, sabe que, embora alongando o trajecto, não deve deixar de aproveitar até Tours os excellentes comboios da linha Bordeus-Paris, rapidos, commodos, elegantes, com um restaurante que nos fornece um delicioso almoço, e um carro *fumoir* que nos dá a maior commodidade,

Assim temos ainda a vantagem de completar a nossa visita das margens do Loire, e das cidades de Saumur e Angers.

Feito o trasbordo em S. Pierre des Corps temos, logo

depois, a bella ponte sobre o Loire, proximo de Cinq-Mars e uma hora depois estamos em Saumur, onde não é de mais fazer uma paragem, de um comboio ao outro, para subir a colina onde se ergue o imponente castello dos séculos XIII e XVI, e para consagrar uma hora à visita da principal escola de cavallaria da França, escola que tantos bravos aprestou para a guerra de 1871.

Um trem leva-nos rapidamente a 2 kilometros ao sul, a visitar o dolmen, e se mais tempo quizessemos consagrar a este ponto poderíamos ir vêr o castello de Monsoeur, celebrado por Alexandre Dumas no seu conhecido romance.

Tomamos outro comboio rapido, porque são tres os que circulam no verão entre Paris e Quimper, e em breve nos acharemos na capital do velho Anjou.

Angers é uma cidadesinha muito galante, embora muito socegada.

A sua parte antiga é rodeada por largas avenidas modernas que abrangem as duas margens do Maine, rio que corta a cidade pelo meio e é atravessado por tres pontes.

O velho castello com as suas desesete torres é uma das mais imponentes construções da idade media, que a França conserva com a religiosidade d'um paiz em que a historia artística é respeitada.

Bello theatro na praça principal, mas... fechado no verão; bello hotel, na mesma praça, o Grande Hotel, um dos bons que se podem recomendar.

Tremvias electricos (muito feios em verdade) servem os boulevards circumdantes da cidade, partindo d'essa praça, mas acabando o serviço ás 10 da noite.

Ahi ha tambem animatographo publico, gratuito, que serve ao mesmo tempo de anunciatior de varias coisas e de chamariz, para fazer que nos cafés se reuna immensa gente a tomar bebidas.

Um passeio em carro electrico ás celebres pontes de Cé, é muito interessante. Este sitio é notavel pelo ensinamento de varias pontes romanas sobre uns raias do Loire, pontes que se diz foram construidas por Cesar para o seguimento das suas campanhas, mas tão rapidamente utilizadas que elle, querendo inscrever nellas o seu nome, teve que ficar só na primeira sylaba. Deve ser isso.

Partindo de Angers, a primeira paragem fal-a-hemos na primeira cidade bretã no seguimento da viagem.

Nantes, uma das cidades marítimas mais importantes da França.

No intervallo entre essas estações, a linha é muito interessante pelos bellos pontos de vista que offerecem as duas margens do rio onde, aqui ou ali, se avistam ainda antigas moradias senhoriaes, castellos e ruinas, e pequenas cidades industriaes.

Isto sem falar na vegetação uberrima que cobre todo o terreno, aproveitado com esmero para a cultura de fructos, legumes e cereaes.

E que vamos passando ao paiz dos climas temperados e portanto a um dos mais abundantes fructeiros da França.

Por isso, e pela larguezza de genio dos habitantes, os hoteis mais baratos e a mesa mais vasta.

Vinho à descrição e de duas qualidades: aguas mineiras servem-se gratuitamente em muitos hoteis, e quem

não quer vinho bebe cidra, a bebida do paiz, ou ainda cerveja, sem que lhe aumentem o preço já economico da refeição. A seu tempo daremos copia de um menu de um almoço que fará a inveja dos comilões, se algum nos ler.

Mas não adiantemos.

Nantes, com sér uma cidade mais importante que Angers é, contudo, menos animada e muito menos alegre.

A parte os caes do Loire onde o movimento commercial e a passagem dos comboios, pela margem, como a nossa linha de Cascaes, dão certa animação, o interior da cidade é triste, escuras por estreitas e tortuosas as ruas, pouco animados os estabelecimentos.

O theatro, (fechado no verão) é feio: os hoteis, antigos e quem fôr para o principal, o de França, arrisca-se a sér recebido por empregados menos cortezes, tendo que ir para o de Paris, inferior, mas onde os hospedes são acolhidos com a necessaria amabilidade.

Um trem, durante uma hora, percorre toda a cidade e o cocheiro serve de cicrônico mostrando toda a cidade.



A ponte Sauvetout

Convém não deixar de vêr o museu que é importante, o jardim das plantas, muito valioso em bellos exemplares, e não deixar de atravessar o Loire no trasbordador, especialmente no caso do visitante não conhecer o de Bilbao, de que já aqui temos falado, pois que o de Nantes é a reprodução d'aquele.

A viação, em Nantes, é feita por carros movidos por ar comprimido, commodos no andamento e silenciosos na marcha, porém feios na apparence.

De Nantes, um ramal da via ferrea leva a Chateaubriand, interessante pelo velho castello que lhe dá o nome e o moderno palacio onde um marido justamente ciumento e vingador, Francisco I, matou a mulher infiel.

Como restaurante esquecia-nos citar o do «Faizão dourado» que serve excellente comida n'uma sala elegante e moderna.

Mas o leitor está esperançado que, tratando de Nantes, lhe preconisemos as bellas sardinhas, universalmente conhecidas como d'esta proveniencia.

Isso é que não existe lá, ou pelo menos não se usa servir-se.

Não nos admirou. Já na Noruega tivemos dificuldade em comer bacalhau, e na Suecia em encontrar luvas de peau de Suede.

Só em Colonia continua a vender-se agua (sem cheiro) de meia duzia de verdadeiros Jeans Maries Farinas, e o estrangeiro que vier ao nosso Porto nunca terá dificuldade de beber o puro vinho d'aquelle nome.

Tambem só assim, porque, cá por fóra, não ha vél-o á venda, senão de origem espanhola, apesar de todas as leis repressivas da fraude e de todos os tratados internacionaes.

Em Brest vimos uma garrafa de vinho com o rotulo «legitimo do Porto» e dizendo-se originario «de las grandes bodegas de Rodriguez Gonzales».

Está-se a vêr que *bodega* será. Quem não o vê porém são os nossos consules nem o nosso Governo.

E entretanto rara é a cidade em que não ha um establecimento de vinhos espanhóes, bem definido pela porta pintada com as berrantes cores nacionaes.

Azul e branco é que não se vê um só, nem os nossos exportadores pensam em enviar aos mercados os seus caixeiros viajantes.

Apenas se queixam da falta de vendas e da baixa dos fundos.

Ponto, porém, que iamos transformando as «notas de viagem» em boletim commercial.

E o caso é que não dissemos onde existem as apreciaveis sardinhas em conserva. Dil-o-hemos mais tarde, que a sardinha não falta na Bretanha.



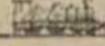
TELEGRAFO NOS COMBOIOS

Um nosso compatriota estudosso, que se dedica aos trabalhos de electricidade, inventou um sistema de comunicação electrica entre comboios em movimento, e entre estes e as estações.

O invento, por enquanto, é pouco pratico, mas a experencia indicará quaes as modificações a introduzir-lhe de forma a tornal-o facilmente applicavel ao serviço das linhas ferreas.

O sistema consiste no emprego de *trolleys*, dois em cada comboio, armados de rodízios que podem alternadamente tocar n'um ou n'outro fio conductor. Em cada comboio ha um apparelho de alarme destinado a chamar a attenção do empregado, e um receptor acompanhado com o competente transmissor para as communicações telegraphicais com as estações entre as quaes o comboio circula, ou entre dois comboios em movimento. O apparelho de alarme indica o sentido em que segue o comboio, e a linha por onde segue, servindo assim para evitar collisões ou choques entre dois comboios, que sigam no mesmo sentido ou em sentidos diferentes.

Para mudar a comunicação de um comboio com outro ou de um comboio com a estação, ha um commutador de facil manejo.



As novas machinas da P. L. M.

A Companhia P. L. M. está construindo actualmente nas suas officinas de Ville-Neuve Saint-Georges, para empregar em comboios rapidos, machinas do tipo «Pacific», que apresentam a particularidade dos eixos não terem a disposição adoptada nas machinas ordinarias.

Tendo aumentado um terço ao volume da caldeira, para supportar o accrescimo de peso que provem d'esse aumento, foi preciso ajuntar um novo eixo na parte posterior. Assim as novas locomotivas teem dois *boggies* e quatro eixos.

Pesa cada uma 95.300 kilos e as rodas motrizes medem dois metros de diametro.

A superficie da grelha do foco é de 4²,25. O comprimento da locomotiva é de 13^m,99 e tem a altura de 4^m,29.

O *tender* pesa sessenta e duas toneladas, tem capacidade para cinco toneladas de carvão, tem quatro eixos montados sobre *boggies*, com rodas de 1^m,10 de diâmetro. Mede 3^m,165 de altura e 9^m,38 de comprimento. A caixa d'agua comporta vinte e oito metros cubicos.

O peso total da locomotiva e *tender* é pois de 157,300 kilogrammas e o seu comprimento total de 27^m,37.

DEFESA DOS COMBOIOS

Na India ingleza estão sendo frequentes os assaltos á mão armada contra os comboios em transito, tendo por alvo principalmente hostilizar os viajantes europeus e cumulativamente o roubo de bagagens e mercadorias.

Para evitarem tanto quanto possivel estes assaltos, as Companhias de caminho de ferro estão fazendo experiencias d'um sistema que, sendo de secundaria utilidade na Europa, é de capital importancia n'aquellas regiões.

Um dos apparelhos empregados é invenção de um engenheiro electricista de Bangalore, e substitue o estribo fixo das carroagens que permite aos assaltantes trepar para elles com o comboio em movimento e passar de umas para outras.

Consiste a invenção em um estribo de dobradiça, que desce quando se abre a portinhola, dobrando-se automaticamente quando esta se fecha.

Outra invenção, esta invento de um empregado da «Great Indian Peninsular Railway», consiste n'um apparelho por meio do qual todos os freios do comboio funcionam automaticamente quando durante a marcha uma portinhola é aberta.

Entre nós, estas invenções não são aproveitaveis para o fim que elles tem na India, mas serviriam para impedir varios desastres, e mesmo a fuga de malfeiteiros que ás vezes praticam as suas pioezas nas grandes linhas do centro da Europa.



NOVAS LINHAS SUISSAS

Actualmente estão em via de execução importantes obras ferroviarias na parte oriental da Suissa.

O maravilhoso valle de Appenzell, até agora desprovido de communicações acceleradas, encontra-se hoje cortado por elevados andaimes para a edificação de gigantescos viaductos, que darão accesso aos longos tunneis projectados para a nova linha em construção.

Esta linha é destinada a ligar o lago Constança com o lago Zurich, e immensas são as obras d'arte a construir em virtude do accidentado do terreno.

O rio Sitter é franqueado a noventa e oito metros de altura, por uma ponte de 350 metros de estensão, formada por um tramo metallico, a que se seguem d'um e d'outro lado arcos de pedra de 25 e 12 metros de vão.

Os trabalhos ficam caríssimos devido ao elevado custo dos transportes do material de construção. Para a construção dos pilares e das abobadas vai o material de S. Gall; duas linhas aereas atravessam o valle, cem metros acima do nível rio, para o transporte da pedra e do cimento.

A montagem do tramo metallico far-se-ha ainda este anno, empregando-se para esse fim uma gigantesca torre de madeira com 25 metros por 30 de base, que será construída no eixo da obra.

Uma outra ponte d'esta mesma linha está sendo construída sobre o Weissenbach, a qual medirá 289 metros e correrá a oitenta e dois metros acima do fundo do valle. E' assente sobre uma série de arcos de vinte e cinco, e de quinze metros de vão.

O material para a construção é estrahido do proprio local, e elevado por electricidade á altura necessaria para o trabalho.

Entre os tunneis mais importantes d'esta linha avulta o de Brunnadern, que terá tres kilometros e meio de extensão.

Atravessa terrenos de marga, que não exigem revestimento de madeira na galeria de avanço, a não ser em poucos pontos. Os trabalhos são feitos com perfuradoras de ar comprimido.

Uma outra linha suissa que dentro em pouco será aberta à exploração é a que liga Davos a Filisur.

Entre as obras de arte d'esta linha, torna-se digno de especial mensão o viaducto de Wiesen, o qual tem um arco de cincuenta e cinco metros de vão, e outros, abobadados, de vinte metros, para um e outro lado. O taboleiro passa a noventa e oito metros acima do fundo do valle.

E assim vae a Suissa, a despeito da configuração montanhosa do seu terreno, augmentando a sua rede ferroviaria, sem receio de empate de captaes, porque bem sabe que os turistas compensam satisfatoriamente todos os sacrifícios feitos, por extraordinarios que a principio nos pareçam.

PARIS SUBTERRANEA

Espera-se que no sim d'este anno já esteja a funcionar a linha electrica subterranea Norte-Sul, de Paris.

A linha dirige-se da porta de Versailles à *mairie* de Montmartre, mas provisoriamente terminará em Notre-Dame de Lorette. N'este percurso tem desoito estações, entre as quaes figuram a da *gare* de Montparnasse, a do Bon Marché, a dos Ministerios, a da Camara dos deputados, a da Concordia, a da Magdalena, a da *gare* de Saint Lazare e a da Trinité.

Logo que a linha principal comece a funcionar, entra em serviço a linha secundaria que parte da *gare* de Saint Lazare para a ponte de Saint Ouen, passando por a praça Clichy e La Fourche.

Da linha principal, as obras subterraneas estão já terminadas, menos uns vinte metros do segundo tubo, acima da ponte da Concordia.

Mais de metade das estações estão já revestidas de azulejos, e d'entre estas, em algumas começaram já os trabalhos para a construção das rampas e escadas de acesso.

Quanto aos trabalhos da linha secundaria vão também muito adeantados, e prosseguem com actividade tal que devem estar terminados no fim d'este verão.

Dentro em pouco os armazens e officinas da rua Desnoettes receberão pelo ramal que os liga á estação de Grenelle-Ceinture, o material circulante para a linha.

A linha do Monte Branco

Inaugurou-se a 25 de julho ultimo a primeira secção da linha do Monte Branco.

Foi a linha dividida em tres secções: da estação de Fayet P. L. M. ao colo do Voza, 1.650 metros d'altitude; do colo do Voza ao pavilhão de Bellevue; do pavilhão de Bellevue à agulha do Gouter, 3.817 metros d'altitude.

E' possível que a linha seja prolongada mais para além, até ao cume do Monte Branco.

A primeira secção mede 7.800 metros; a segunda tem pouco mais ou menos a mesma extensão; a terceira mede apenas 3.000 metros.

O ponto de partida é o Fayet, em frente da estação do P. L. M.

A linha é de cremalheira, em rampas que variam entre 7 e 24 %. Provisoriamente a tracção é a vapor, mas depois será aplicada a tracção electrica.

A linha segue primeiro através um bosque de pinheiros, Berchat, chega á estação de Saint Gervais-Ville, 792 metros, e segue pela encosta do Prarion através pomares, até chegar á aldeia de Motivon, 1.377 metros. Pouco depois abandona o valle do Bonnant para entrar no valle do Bionnay. O panorama que então se desenvolve é deslumbrante.

Deixa-se as agulhas do Warens e a cadeia dos Filz para admirar a agulha de Bionnasset, 4.000 metros, a agulha de Tricot, 3.663 metros, e finalmente a agulha do Gouter, 3.817 metros.

Chega, como já dissemos, a linha ao colo do Voza, colo que separa o valle do Bionnay do valle de Chamounix.

O TELEGRAFO SEM FIOS NOS COMBOIOS

A Companhia Marconi experimentou os seus apparelos de radiotelegraphia em um comboio especial da linha de Buffalo a Chicago.

A antena é horizontal por causa da passagem do comboio nos tunneis. O fio de cobre, isolado nas extremidades, é apoiado sobre tubos de ferro verticaes, fixos no tejadilho das carruagens, sendo estas ligadas por meio de um fio, bambu para evitar a ruptura quando as carruagens nas curvas se afastam umas das outras.

A estação foi installada n'uma carruagem Pullman, colocada a meio do comboio, o qual seguiu com a velocidade de cem kilometros á hora.

As esperencias deram um resultado o mais satisfatorio possivel, communicando o comboio com as estações a distancias variando entre noventa e cento e vinte kilometros, apesar da forte tempestade de neve com que teve que arrostar.

A applicação d'este sistema aos comboios deve ser um factor importantissimo para a diminuição dos accidentes fataes, tão frequentes nas linhas de grande movimento em que circulam comboios com elevadissimas velocidades.

Signaes em tempo de nevoeiro

Está sendo empregado nas linhas inglesas um novo sistema de signaes de alarme quando ha nevoeiro, o que ali é frequente, que tem dado optimos resultados.

O apparelo consiste em uma roda em cuja linha da circumferencia existe uma serie de orificios onde são colocados cartuchos de algodão polvora. A roda é accionada por meio de uma corda e um peso.

Colloca-se o apparelo sobre um cavalete installado no ponto de união das duas vias. Um cone de metal em forma de corneta situado em frente da roda, recebe o ruido produzido pela explosão dos cartuchos, reforçando-o, e envia-o na direcção da linha.

Quando a locomotiva passa por o local do signal establece um circuito de corrente electrica, a qual vae inflamar um cartucho, que sae do respectivo orificio em consequencia da explosão.

O ruido transmitte-se a grande distancia por meio de corneta, avisando assim que um comboio segue na linha.



Companhia Real. — O conselho de Administração d'esta Companhia, nomeou para o lugar de Director Geral, vago pela morte de mr. Leproux, mr. Louis Forquenot.

O sr. Conselheiro Vasconcellos Porto, que exercia o cargo de sub-director, foi nomeado Director adjunto.

Continuam os trabalhos de assentamento da segunda via na linha de Lisboa ao Porto, estando actualmente procedendo-se ao assentamento dos carris no troço comprehendido entre Albergaria e Vermoil, com a estensão de doze kilometros.

Em breve começarão os trabalhos para o assentamento dos carris nos tunneis de Chão de Maçãs e Albergaria.

Pedras Salgadas. — Espera-se que ainda este anno seja aberta á exploração a linha entre Pedras Salgadas e Víago, prolongamento da linha do Valle do Corgo.

Brevemente começará o assentamento da linha.

Chaves. — Logo que estejam terminados os trabalhos da linha entre Pedras Salgadas e Vidago, proceder-se-ha aos trabalhos de construcção da linha para Chaves, como foi determinado.

Valle do Sado. — Foi aprovado o projecto de lei autorizando a construcção d'esta linha.

Malange. — Foi aberto á exploração o novo troço do caminho de ferro de Ambaca, que termina em Malange, construído por administração directa do governo.

Companhia da Beira Alta. — Acha-se já concluída a renovação da via por carris de 40^k020 por metro até ao kilometro 71,307 na parte da linha que esta companhia havia previsto executar no anno corrente. Ficam assim já assentes 12 kilometros de via com carris de 40^k,020 por metro.

Ficou concluída a montagem de quatro das máquinas *Compound* de quatro cilindros e tres eixos conjugados que esta companhia adquiriu para melhorar o serviço do *Sud-express*, reduzindo sensivelmente o tempo do percurso.

Estas máquinas teem excellente aspecto e são de potencia muito superior ás que a companhia até agora tem tido em serviço.



Espanha

Está constituindo-se uma companhia para a construcção e exploração de uma linha de via reduzida entre Ponferrada e Pradia, passando por Cangas de Tineo.

Ainda este mez será inaugurada a segunda via da linha de Alsasua a Beasain.

O trajecto é de quarenta e cinco kilometros. A linha passa por vinte e cinco tuneis, alguns d'elles com um kilometro de extensão.

Espera-se que dentro de um anno estejam concluidos os vinte e quatro kilometros da secção da linha da Canfranc, compreendida entre Oloron e Bedous.

França

Foi autorizada a abertura á exploração do troço da linha de Condé-sur-Vive a Granville, compreendido entre a estação de Granville Ouest e a estação terminus de Granville Port.

Foi auctorizada a abertura á exploração da segunda via, na linha de Saint Just a Cambrai, nos troços compreendidos entre a estação de Gouzeaucourt, a estação de Cambrai-Ville, e a bifurcação de d'Avoing-Est.

Grecia

Progridem os trabalhos de construcção da linha do Pireu á fronteira turca.

Falta depois construir 11.200 metros de via, da fronteira á mais proxima estação turca, para quebrar o isolamento da Grecia em relação aos Estados Balkanicos.

Russia

Foi autorizada a construcção do caminho de ferro da Finlândia, devendo as linhas serem construídas de maneira a poder circular n'ellas o material das linhas do Estado.

As primeiras linhas a construir devem sér as que foram indicadas pelo ministro da Guerra, e que são as que ligam S. Petersburgo e Nicolaistadt.

Estados Unidos

Está actualmente em construcção a linha que ha de ligar Edmonton com Fort Mac Murray.

Foi inaugurada no dia 1 d'este mez a linha de Winnipeg a Fort William, passando por Edmonton.

A companhia *Sud-Pacific* adquiriu uma locomotiva que é actualmente a mais poderosa do mundo. Pesa 193 toneladas; as rodas motrizes medem 4^m,5 de diâmetro.

Arrasta um comboio de 1.230 toneladas em linhas com inclinação de 2.247 %.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. — Foram sorteadas para amortiseração as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» com os n.^o 2.906 a 2.910, 4.076 a 4.080, 9.846 a 9.850, 15.871 a 15.875, 24.846 a 24.850, 26.256 a 26.260.

Estas obrigações deixam de vencer juro, e a importancia do capital nominal de cada uma (réis 90\$000) será paga a partir do 1.^o de outubro na séde da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.^o 88, e no Porto, na agencia da Companhia, casa bancaria dos srs. Pinto da Fonseca & Irmão, Praça de D. Pedro n.^o 438, e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» relativo ao 1.^o semestre de 1909 (coupon n.^o 40) começará no dia 1.^o de outubro e realizar-se-ha: em Lisboa na séde da Companhia, no Porto, nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim, na séde do Deustche Banck.

O pagamento em Berlim só se effectua até ao dia 31 de dezembro do corrente anno.

Emprestimos de 3, 4, 4 1/2 e 5 % de 1905, 1890, 1888, 1889 e 1909.

— **Pagamento de juros.** — O pagamento de juros do 2.^o semestre de 1909 dos emprestimos amortisaveis de 3 % de 1905, 4 % de 1890 e 4 1/2 % de 1888 e 1889, e dos juros do actual trimestre do emprestimo de 5 % d'este anno com garantia nos Caminhos de Ferro do Estado, efectuar-se-ha na Junta do Credito Publico, em todos os dias uteis do proximo mez de outubro, com excepção dos dias 8, 15, 22, 29 e 30, destinados ao pagamento de juros atrasados.

O pagamento do juro do emprestimo de 5 % effectua-se pelos titulos provisórios que estiverem completamente liberados.

Depois de 28 de outubro, todos estes pagamentos sómente se efectuarão ás sextas feiras.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1909.

A despeito da opinião dos pessimistas e dos seus assustadores vaticínios, a situação geral do paiz manifesta-se mais desafogada.

A cotação dos nossos fundos continua mantendo-se nos mercados estrangeiros com insignificantes oscilações. No mercado interno tem se manifestado uma certa alta.

Todos os papeis de credito teem mais ou menos participado d'esta corrente benefica.

O anno agrícola, auspicioso como ha muito não tinhamos outro, promette o bem estar das populações rurais.

Nas estações dos caminhos de ferro empilham-se os generos á espera de vez para seguirem para os mercados consumidores, afluindo de todos os pontos do paiz.

A necessidade de dar saída ao excesso de producção affirma-se pelos constantes pedidos de construcção de linhas ferreas, e um paiz que se encontra n'estas circunstancias, affirma bem alto a sua vitalidade, embora varios profetas de desgraça declamem monotonamente o contrario.

Foi finalmente aprovado o orçamento á custa das fadigas dos deputados que, sem temor ás calmas, se prestaram com uma abnegação evangelica das suas comodidades, a concorrer á Camara para perfazer o numero legal.

O referido documento accusa um desequilibrio superior a cinco mil contos.

Escusado é dizer que o desequilibrio provem de ser maior a despesa do que a receita, porque o contrario ninguem acreditaria.

Foi aprovado na Camara dos deputados o tratado commercial com a Alemanha e hoje deve sel-o na Camara Alta.

Como tudo neste mundo, tem o tratado pros e contras. Nem outra coisa era de esperar pois que para a Alemanha o aceitar é necessário que nós lhe façamos concessões, pois que ella não tem o menor empenho em obsequiar-nos gratuitamente.

E o mesmo succede em todos os contractos; é ella por ella.

A colheita de azeite annuncia-se abundante, o que junto á abundancia da colheita dos cereaes torna este anno excepcional para os lavradores.

A da uva tambem se apresenta regular, o que serve de embarraco aos lavradores que ainda teem vinho nas adegas.

Se em lugar de fazerem vinho se dedicassem antes à exportação do fructo não só a crise vinicola seria remediada, mas também os proprietarios de vinhedos colheriam largos interesses.

Agora que o tratado commercial com a Alemanha faz descer os direitos de entrada da uva n'aquelle paiz de vinte e seis marcos por cem kilos a quatro ou dez, conforme fôr feita a remessa, a occasião era boa para se encetar em grande a exportação de uva para a Alemanha, onde em Hamburgo é vendida a caixa entre sete a dez marcos conforme a qualidade do genero.

Parece-nos que sempre seria mais proveitoso do que arrancar as vinhas.

*
Os cambios sofreram ligeira quebra, ficando a libra a 5\$010 compra e 5\$030 venda.

O cambio Rio-Londres continua a 15 5/32, correspondendo a libra no Brazil, a 15\$835 réis.

Curso de cambios, compara dos

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 11/16	47 11/16	48 1/8	48
" 90 d/v	47 7/8	—	48 5/16	—
Paris cheque	600	602	594	596
Berlim "	246 1/4	247 1/4	243 3/4	244 3/4
Amsterdam cheque	415	417	411	413
Madrid cheque	913	923	905	910

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	SETEMBRO													
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,85	38,85	38,85	38,90	38,89	38,90	39	39,10	39,50	39,50	—	39,10	39,10	—
Dívida Interna 3% coupon	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,60	39	—	39	39,10	39,10	—	—
" " 4 1/2% 1888, c/premios	21.600	—	—	—	—	21.700	—	21.700	21.650	21.650	21.600	21.700	—	—
" " 4 1/2% 1888/9	—	—	57.200	—	—	—	57.200	—	56.900	56.900	57.000	57.000	—	—
" " 4 1/2% 1890	—	—	—	52.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3 1/2% 1905 c/premios	9.150	9.150	—	—	9.200	9.200	9.200	9.200	—	9.200	9.200	—	—	—
" " 4 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77.000	—	—	—
" " 5 1/2% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	77.100	—	77.300	77.300	—	—	—	—	—	77.800	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	64.200	64.500	—	64.300	64.300	64.400	64.500	64.400	64.500	64.600	—	64.600	64.600	—
" " 3% 2.ª serie	—	—	—	63.300	—	63.300	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 3.ª serie	66.000	—	65.500	—	65.800	65.600	65.600	—	65.800	65.800	65.800	65.800	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	166.500	—	167.000	—	—	167.000	—	—	—	—	—	—	—
" " Commercial de Lisboa	—	—	—	—	91.500	—	—	—	—	91.500	92.000	92.000	91.000	—
" " Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	66.500	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Lisboa & Açores	113.500	113.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real	63.000	—	64.000	—	—	66.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	7.400	—	7.400	—	7.400	—	—	—	7.400	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	84.500	85.500	—	85.400	85.500	—	87.300	87.190	86.000	84.500	—	85.000	86.000	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	63.800	64.000	64.000	—	64.000	64.0 0	64.200	64.200	64.400	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	86.500	—	86.500	86.300	86.300	—	—	86.500	—	8.6000	—
Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	49.0 0	49.800	49.600	49.300	49.900	49.700	49.800	50.200	50.800	50.600	50.6 0	50.700	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	73.000	—	—	—	73.000	—	73.000	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.000	—	—	—
prediaes 6%	89.700	89.700	89.800	89.800	89.800	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	—	—
" " 5%	85.000	—	85.600	—	—	85.000	85.000	85.000	85.000	85.000	85.000	—	—	—
" " 4 1/2%	78.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série	64	64,07	64,25	63,75	63,75	63,75	63,70	63,80	63,85	—	63,60	63,60	—	—
Ações Companhia Real	315	—	321	325	—	328,50	—	325	—	—	325	325	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	—	—	—	352,50	—	—	—	—	352	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	393,50	400	398	399	399	—	395	395	395	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	295	198	203	202	200	197	200	200	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	357	357	354,50	354,75	353	352	353	353	354	355	355	356	—	—
Companhia Real 2.º grau	247	250	251	251,50	252	253	251,50	251,5	259	257	257	257	—	—
Companhia da Beira Alta	—	310	307	304,50	308	306	307	309	310	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	141,75	139	140	—	139,25	—	—	142	—	—	141	141	—	—
Londres: 3% portuguez	64,75	65	64,88	64,63	64,50	64,75	64,50	64,75	64,50	64,50	64,50	64,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	85,75	85,75	85,75	85,06	—	—	—	86,02	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 7 de Junho de 1909.

(Continuação do n.º 521)

Resultados da exploração em 1908

As receitas geraes da exploração, incluindo as garantias de juros das linhas subsidiadas pelo Governo Portuguez, como consta da « Conta geral da exploração » (mappa n.º 5) foram :

Receitas do trafego.....	5.791.074\$205
Garantias de juro.....	337.689\$420
Receitas fóra do trafego.....	12.232\$070

As despesas ordinarias, foram de

Receita liquida

Addicionando :	
Juros d'inscrições.....	333\$900
Prescrições diversas.....	2.240\$190

Saldo credor da conta « Juros, Comissões, Despesas de Banco e outras ».....	27.170\$026
Somma — Réis.....	31.420\$077

Deduzindo :	
Impostos em Portugal.....	80.119\$222
Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.....	518.162\$929

Perda por demolição de material.....	8.379\$240
Insuficiencia na exploração da linha de Coimbra a Louzã.....	6.740\$364

Insuficiencia na exploração da linha de Vendas Novas.....	1.467\$488
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes.....	72.663\$043

Saldo devedor da conta « Diferenças de cambio ».....	9.761\$779
Deficit da Caixa de Reformas e Pensões neste exercicio.....	15.994\$082

Liquido — Réis.....	713.288\$174
Aplicação:	3.036.151\$203

a) Juros das obrigações do 1.º grau.....	1.666.057\$382
b) Amortisação das obrigações de 1.º grau.....	184.770\$725

c) Amortisação das obrigações de 2.º grau.....	107.091\$680
Ficam — Réis.....	1.957.919\$987

Juntando o saldo dos exercícios anteriores, a saber:	4.078.231\$216
Saldo da conta « Ganhos e Perdas » em 31 de Dezembro de 1907....	1.254.683\$689

Deduzindo :	
Juro distribuído aos obrigatários de 2.º grau — Exercício de 1907...	4.232.982\$379
21.701\$310	

O vosso Conselho propõe que seja distribuído, captivo de impostos, por cada obrigação :

A's 349.096 obrigações de 3 %, 2.º grau — frs. 10.00.....frs. 3.490.960,00

A's 61.640 obrigações de 4 %, 2.º grau — frs. 13.33 1/3.....821.864,60

A's 29.964 obrigações de 4 1/2 %, 2.º grau — frs. 15.00.....449.460,00

A's 90.070 obrigações 3 %, Beira Baixa 1.º grau — frs. 2,50.....225.175,00

Somma — Francos.....	4.987.459,60
ao cambio de 654.23719 réis por 3 francos, equivalente a réis.....	1.087.660\$524

Saldo credor da conta « Ganhos e Perdas » para 1909.....	12.272\$002
--	-------------

Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1908.

Em 1895 — 14.960,00 a 35000 réis por m. quad.	44.880\$000
" 1896 — 450,00 " 25222 " " "	1.000\$000
" 1897 — 3.491,00 " 65000 " " "	20.947\$500
" 1898 — 2.416,00 " 65000 " " "	14.499\$420

A transportar.....81.326\$920

Transporte.....	81.326\$920
" 1898 — 223,00 " 18 por.....	300\$5380
" 1899 — 1.089,00 " 91 a 65000 réis por m. quad.	6.539\$460
" 1899 — 2.250,00 " 75000 " " "	15.750\$000
" 1901 — 2.290,00 " 25 " 75000 " " "	16.031\$750
" 1902 — 3.300,00 " 75000 " " "	23.100\$000
" 1907 — 3.763,00 " 11 " 65000 " " "	22.578\$660
" 1908 — 6.432,00 " 28 " 85500 " " "	13.668\$595
" 1908 — 26,00 " 42 " 65000 " " "	158\$520
Totais	179.454\$485

Réis

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 % (série unica) no valor de

Comprámos em 1897 — para serem amortisadas, 200 obrigações de 4 % de 1.º grau, por

Comprámos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (série unica) por

Comprámos em 1909 — 437 obrigações de 4 % de 1.º grau

Comprámos em 1901 — 231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 2.º grau, por

Comprámos em 1903 — 193 obrigações de 4 % 1.º grau e 388 obrigações de 2.º grau, por

Comprámos em 1907 — 103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 2.º grau, por

Comprámos em 1908 — 61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 2.º grau, por

Total das obrigações adquiridas / 1.239 de 4 % 1.º grau / 1.208 de 4 % 2.º grau / por

Resta aplicar, em 31 de Dezembro de 1908, a verba de Réis

Somma igual

(Continua.)

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Transporte de alcool, aguardentes, vinhos comuns e azeites, em vagões reservatórios, pertencentes aos expedidores ou consigüarios, ou como tal considerados

A partir de 15 de setembro de 1909, a Tarifa especial C. F. E. n.º 1, de pequena velocidade, datada de 25 de fevereiro de 1909, tornou-se extensiva aos transportes de ou para as linhas da Companhia Real, Minho e Douro e Beira Alta, sendo as taxas dos vagões cheios estabelecidas pelas tarifas especiais combinadas que correspondam, segundo o trajecto a percorrer, ou, na sua falta, pela ligação das tarifas internas, geraes ou especiaes de cada Administração ou Companhia.

A taxa de direitos de transmissão incidirá sobre o peso correspondente à capacidade total de cada reservatório, pelo minimo de 10.000 kilos, ou pagando como tal; o que exceder este minimo será contado por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

Os transportes de vagões vazios são isentos dos direitos de transmissão.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Transporte de cavallos entre França e Portugal

No dia 15 de setembro de 1909 foram postas em vigor as tarifas internacionaes n.º 306 de grande velocidade e 306 de pequena velocidade, combinadas com as Companhias da Beira Alta, Salamanca à Fronteira de Portugal, Medina a Salamanca, Norte de Hespanha, Meio dia de França e Orleans, para o transporte de cavallos entre França e Portugal e vice-versa.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar as tarifas que se acham affixadas nos logares do costume ou obtelas por compra nas estações d'esta Companhia.

Transportes de madeira ordinaria de construção serrada, e madeira serrada para caixas

Desde 1 de setembro de 1909 o expedidor que em seu nome e durante o prazo de um anno, contado da data da primeira remessa, tiver effectuado ao abrigo da tarifa especial P n.º 11 de pequena velocidade, das estações de Aveiro a Porto-Campanhã com destino ás estações além de Tunes, o transporte do minimo de 500 toneladas de madeira serrada para caixas (secção 1.º) ou madeira ordinaria de construção serrada (secção 3.º) terá direito ao reembolso da importancia de 500 réis por tonelada, correspondente ás despezas de evoluções, manobras e transmissão.

Para este efecto serão remetidas ao Chefe do Serviço de Fiscal d'esta companhia (estaçao de Caes dos Soldados) ou no

Chefe do Serviço de Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste (Lisboa, Largo de S. Roque) as competentes cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente concessão especial, a fim de se proceder à respectiva liquidação.

Transportes de serradura de madeira. — Desde a mesma data é esta tarifa ampliada para as procedências ou destinos de Aveiro a Porto-Campanhã aos transportes de serradura de madeira, 8.^a série, grupo II, por expedições de vagão completo da carga mínima de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial P. n.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de agosto de 1904, bem como as suas ampliações.

Transporte de alcool, aguardentes, vinhos comuns e azeites em vagões reservatórios pertencentes aos expedidores ou consignatários, ou como tal considerados

A tarifa especial interna n.º 15 de pequena velocidade, de 15 de Dezembro de 1906, e bem assim a sua ampliação, de que trata o aviso ao público B. n.º 1618 de 7 de janeiro de 1908, passam desde 15 de setembro de 1909, a ser extensivas aos transportes de ou para as linhas do Sul e Sueste, do Minho e Douro e da Beira Alta, sendo as taxas dos vagões cheios estabelecidas pelas tarifas especiais combinadas que correspondam, segundo o trajecto a percorrer, ou, na sua falta, pela ligação das tarifas internas, Geraes ou especiais de cada Administração ou Companhia.

A taxa de direitos de transmissão incidirá sobre o peso correspondente à capacidade total de cada reservatório, pelo mínimo de 10.000 kilos, ou pagando como tal; o que exceder este mínimo será contado por frações indivisíveis de 100 kilos.

Os transportes de vagões vazios são isentos dos direitos de transmissão.

Transporte de carruagens vasias com ou sem motor mecanico de França para Portugal e vice-versa

No dia 20 de setembro de 1909 serão postas em vigor as tarifas internacionais n.º 304 e 305 de pequena velocidade, combinadas com as Companhias: dos Caminhos de Ferro Portugueses, da Beira Alta, de Salamanca à Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte d'Espanha, do Meio Dia de França e d'Orleans, para transporte de carruagens vasias com ou sem motor mecanico, de França para Portugal e vice-versa.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar as tarifas que se acham affixadas nos logares do costume, ou adquiri-las por compra nas estações d'esta Companhia.

Transporte de mobilia, em carros, de França para Portugal e vice-versa

No dia 20 de setembro de 1909 será posta em vigor a tarifa internacional n.º 303 de pequena velocidade, combinada com as Companhias: dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, de Salamanca à Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte d'Espanha, do Meio Dia de França e de Orleans, para transporte de mobilia em carros de mudança e carros de mudança vasios, de França para Portugal ou vice-versa.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa que se acha affixada nos logares do costume ou obtel-a por compra nas estações d'esta Companhia.

Transportes de aves e lagostas para Espanha

Em virtude de disposições da Alfandega da fronteira de Marvão, nas declarações para as Alfândegas das remessas de aves e lagostas deverá indicar-se sempre, além do peso, o numero de cabeças e o valor das remessas.

A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos embaracos resultantes da falta de cumprimento das disposições aduaneras acima indicadas. Esta exigência diz unicamente respeito às declarações para as Alfândegas. Nas notas de expedição para o transporte, a indicação do valor não será aceita, e a do numero de cabeças sól-o-ha, apenas, quando se trate de aves expedidas a conto ao abrigo do § 3.^a da alínea B. da tarifa especial M. L. n.º 1 de grande velocidade, combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste d'Espanha, em vigor desde 1 de agosto de 1901.

Bilhetes directos de Lisboa para a Praia das Maçãs

Desde 15 de setembro de 1909 a estação de Lisboa-Rocio vende bilhetes directos simples e de ida e volta para a de Praia das Maçãs na linha da Companhia Cintra ao Oceano, aos preços seguintes, sello incluído:

De Lisboa-Rocio a Praia das Maçãs, bilhetes simples: 1.^a classe 730, 2.^a 560 e 3.^a 430; ida e volta 1.^a classe 1.6250, 2.^a 1.5020 e 3.^a 760.

Pelo que respeita ao percurso nas linhas d'esta Companhia ficam estes bilhetes subordinados às condições da tarifa especial L. n.º 2 de grande velocidade em vigor desde 1 de Dezembro de 1902, bem como as do Aviso Público B. 1.649 de 8 de maio de 1908.

Nota — Aos domingos e dias santificados não se vendem bilhetes de ida e volta.

Romaria ao Jesus da Piedade em Elvas, nos dias 20 e 23 de setembro de 1909

Nos dias 20 a 23 do corrente realiza-se em Elvas esta romaria bem como a Feira Franca de S. Mathens, havendo também touradas, arraial, fogos de artifício, iluminações a luz eléctrica, bailes populares, concertos de bandas militares, etc.

Por motivo d'estas festas haverá para os comboios ordinários, excepto os rápidos Lisboa-Porto, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos válidos para:

Ida nos dias 19 a 23 de setembro, volta 21 a 27 de setembro.

Preços dos bilhetes das principais estações (sello incluído): Lisboa-Rocio, 1.^a classe 4.5380, 2.^a classe 3.5100, 3.^a classe 2.5420; Villa Franca, 3.5800, 2.5950, 2.5100; Santarem, 3.5100, 2.5400, 1.5710; Torres Novas, 2.5660, 2.5060, 1.5160; Abrantes, 2.5130, 1.5650, 1.5180; Marvão, 2.5540, 1.5970, 1.5400; Alferrarede, 2.5220, 1.5720, 1.5220; Rodam, 3.5140, 2.5340, 1.5740; Castelo Branco, 3.5620, 2.5810, 1.5000; Vendas Novas, 4.5180, 3.5480, 2.5480.

Para demais preços e condições ver os cartazes respectivos affixados nos logares do costume.

10.^a Ampliação da tarifa especial n.º 8, pequena velocidade

Desde 10 de setembro de 1909 são incluídos na classificação da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, a lanitite e outros produtos similares destinados à construção de pavimentos, correspondendo-lhes a 1.^a série, grupo 5, preços especiais A.

Viagens de excursão a Paris e Bordeus

Desde 15 de setembro de 1909 está posta em vigor a tarifa internacional n.º 308 de grande velocidade, combinada com os Caminhos de ferro do Minho e Douro e Companhias da Beira Alta, Salamanca à Fronteira de Portugal, Medina a Salamanca, Norte d'Espanha, Meio Dia de França e Orleans, para viagens de excursão em grupos ou em comboios especiais, com bilhetes de ida e volta de Paris e Bordeus a Lisboa e Porto ou vice-versa.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa que se acha affixada nos logares do costume ou obtel-a por compra nas estações d'esta Companhia.

Serviço especial para Salamanca por ocasião da feira anual e outros festejos em setembro de 1909

Cinco grandes corridas de touros nos dias 11, 12, 13, 14 e 21. Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos válidos para:

Ida nos dias 7 a 23 de setembro; volta nos dias 9 a 30 de setembro, por todos os comboios ordinários com exceção do Sud-Express.

Estes prazos de validade permitem ir assistir às corridas de touros que se realizam em Valladolid em seguida às de Salamanca de onde ha bilhetes especiais de ida e volta.

Preços dos bilhetes das estações seguintes a Salamanca e volta:

Lisboa-Rocio, Santarem, Entroncamento e Vendas Novas 1.^a classe 9.5260, 2.^a classe 5.5120; Pombal e Alfarelhos 5.5380, 2.5980; Coimbra, Miranda do Corvo e Louzã 5.5000, 2.5930; Aveiro, Gaia e Campanhã 5.5990, 3.5370; Torres Vedras, Caldas da Rainha e Leiria 7.5330, 4.5170.

Nestes preços está incluído o imposto de sello para o Governo português.

Aos passageiros portadores de bilhetes de 1.^a classe é permitida a ocupação de logares de luxo mediante as respectivas sobretaxas.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Transporte de alcool, aguardentes, vinhos comuns e azeites em vagões reservatórios pertencentes aos expedidores ou consignatários ou como tal considerados

A partir de 15 de setembro de 1909, foi permitido o transporte das mercadorias acima designadas, de ou para as linhas da Companhia Real, Sul e Sueste e Minho e Douro, sendo as taxas dos vagões cheios estabelecidas pelas tarifas especiais combinadas que correspondam, segundo o trajecto a percorrer, ou, na sua falta, pela ligação das tarifas internas, Geraes ou especiais, de cada Administração ou Companhia.

As taxas do transporte, bem como de evoluções e manobras e de transmissão n'aquelas linhas, incidirão sobre o peso correspondente à capacidade total de cada reservatório, pelo mínimo de 10.000 kilos, ou pagando como tal; o que exceder este mínimo será contado por frações indivisíveis de 100 kilos.

O transporte dos vagões vasios, será regulado sob o preço e condições estatuidas na ampliação da tarifa especial n.º 6 de pequena velocidade, de 30 de janeiro de 1904, sendo isentos dos direitos de transmissão nas linhas supra indicadas.

Como bonificação, descontar-se-ha na taxa do transporte em cheio, na occasião do pagamento d'esta, a título de utilização do material, 5 réis por vagão e quilometro de percurso, em cada linha.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da ampliação à tarifa especial n.º 6, acima referida.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e aconchegantes — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telefone n.º 45 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexpressíveis comodidades e aconchego tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.500 reis por dia a 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro, sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diária 1.500 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estievez.** — Agente internacional de alianças y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1909

COMPANHIA REAL			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	GREG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	
C. Sodré	Alges	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Caídas	Lisboa-R.	Lisboa	Móra	Lisboa	Regoa	Barea d'Alva	Tua	Espinho	Porto	Modivas	Porto	Porto		
9 15	9 29	9 40	7 5	7 40	9 27	10 11	5 49	7 10	8 39	6 8	1	5 40	10 25	4 30	8 58	4 15	4 58	5 31	5 59		
9 44	9 58	10 9	7 23	8 36	10 29	11 12	12 37	1 55	12 4	3 51	10 24	Tua	Barea d'Alva	Tua	Espinho	Porto	Modivas	Porto	Porto		
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.			10 51	11 34	11 51	12 34	9 40	10	7 35	8 2	10 24	K 8 5	8 49	p 2 21	4 5	7 50	3 15	2 30	8 20	8 55	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	6	6 43	1 13	1 16	1 13	2 20	3 3	4 16	5 20	Lisboa	Evora	Lisboa	Lisboa	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8
5 25	5 56	5 20	7 36	8 4	7 30	7 10	6 43	7 4	7 48	8 41	5 20	Vila Viçosa	Lisboa	Lisboa	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
6	6 32	6 9	10 15	10 43	8 15	8 41	6 47	7 29	7 57	8 41	5 20	Amieira	Figueira	Amieira	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
6 43	7 11	6 45	10 43	10 43	8 15	8 41	6 27	9 11	9 34	10 18	5 20	Figueira	Caldas	Caldas	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
7 36	8 4	7 30	11 35	12 3	10 55	11 21	9 51	10 35	11 41	12 23	5 20	Caldas	Figueira	Caldas	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
11 35	12 3	10 55	12 3	12 3	10 55	11 21	11 51	10 49	7 36	8 31	5 20	Amieira	Figueira	Amieira	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
1	1 28	12 10	1 45	2 13	1 40	1 16	1 13	1 15	2 13	2 13	5 20	Vila Viçosa	Lisboa	Lisboa	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
1 45	2 13	1 40	2 35	3 3	2 25	2 51	2 35	4 28	5 37	5 16	5 20	Alfarelhos	Figueira	Alfarelhos	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
4 50	5 18	3 50	4 50	5 18	3 50	4 16	4 28	5 37	5 20	4 6	5 20	Porto	Vila Real	Porto	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
5 35	6 7	5 28	5 35	6 7	5 28	5 14	5 20	6 15	6 15	5 16	5 20	Portimão	Tunes	Portimão	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
6 20	6 48	6 58	7 28	7 28	7 45	8 11	6 45	7 31	7 54	9 22	6 20	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
7	7 28	7 45	8 13	8 25	8 51	9 20	6 45	7 31	7 54	9 22	6 20	Alfarelhos	Figueira	Alfarelhos	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
8 30	8 58	9 10	8 30	10 43	10 55	11 21	6 45	7 31	7 54	9 22	6 20	Portimão	Vila Real	Portimão	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
10 15	10 43	10 55	11 23	12 45	12 45	11 11	6 45	7 31	7 54	9 22	6 20	Faro	Olhão	Faro	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
11 35	12 3	11 21	12 45	12 45	12 45	11 11	6 45	7 31	7 54	9 22	6 20	Faro	Villa Real	Faro	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
Mais os d. Cascaes, excepto os a												Porto	Modivas	Porto	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6 37	7 29	b 6	6 40	5 15	6 15	7 15	8 15	5 20	Espinho	Braga	Espinho	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
a 7 32	8 8	7 25	7 4	7 56	b 6 40	7 27	8 36	9 23	10 28	11 30	5 20	Porto	Vila Viçosa	Porto	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
b 8 15	9 3	b 8	8 15	8 15	8 15	8 15	8 15	8 15	8 15	8 15	5 20	Portimão	Braga	Portimão	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
a 9 10	9 46	a 8 56	9 10	9 46	9 15	10 5	9 45	10 26	12 26	12 45	5 20	Espinho	V. Formoso	Espinho	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
b 9 40	10 33	9 15	10 33	10 33	9 15	10 5	9 45	10 26	12 26	12 45	5 20	Alfarelhos	Figueira	Alfarelhos	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
a 10 10	11	a 9 56	11	a 10 10	11	11	a 9 56	11 26	12 26	12 45	5 20	Portimão	Vila Real	Portimão	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
a 10 40	11 16	b 10 4	11 16	a 10 40	11 16	10 51	a 10 40	11 26	12 26	12 45	5 20	Faro	Olhão	Faro	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
10 45	11 25	10 45	11 25	11 25	10 45	11 19	10 45	11 26	12 26	12 45	5 20	Espinho	Portimão	Espinho	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
b 12 5	12 55	a 11 26	12 55	12 55	12 55	12 55	12 55	12 55	12 55	12 55	5 20	Portimão	Tunes	Portimão	7 25	10 15	11	6 55	5 25	9 8	
12 15	12 22	11 35</																			



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

RAMAL DE MONTEMÓR-O-NOVO

Tarifa geral para os transportes n'este ramal

EM VIGOR DESDE A ABERTURA Á EXPLORAÇÃO D'ESTE RAMAL

DISTANCIAS DE APPLICAÇÃO

Kilometros	Estações
18	Torre da Gadanhá. Montemór-o-Novo.

Expediente n.º 1:121



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

RAMAL DE MONTEMÓR-O-NOVO

TARIFA GERAL PARA OS TRANSPORTES N'ESTE RAMAL

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 23 DE AGOSTO DE 1909)

Em vigôr desde a abertura á exploração d'este ramal

Entre as estações de Torre da Gadanha e Montemór-o-Novo

Designação	Unidade para o preço do transporte	Preço do transporte	Mínimo de cobrança por expedição
I — Grande velocidade			
Passageiros	Um *	350	—
1. ^a classe	Um *	350	—
2. ^a »	» *	270	—
3. ^a »	» *	190	—
Bagagens (para o peso excedente ao que é transportado gratuitamente)	10 kilog. ^{as}	16	100
Recovagens	»	16	100
Cães	Um	54	100
Dinheiro, valores e objectos d'arte	100\$000	18	100
Dinheiro em cobre ou bronze	10 kilog. ^{as}	18	100
Comboios especiaes	Um	2.268	55.800
Transportes fúnebres	Um wagon	2.268	—
Animaes	Boi, vacca, cavallo, muar ou jumento	714	—
»	Por cabeça	318	—
»	»	159	—
Vehiculos terrestres e embarcações	10 kilog. ^{as}	22,68	100
Caixas de vehiculos, armadas	»	22,68	100
Material de caminhos de ferro sobre as suas proprias rodas	Locomotivas até 30 toneladas	Uma	7.200
» de mais de 30 toneladas	»	10.800	—
Tenders até 10 toneladas	Um	3.600	—
» de mais de 10 toneladas	»	5.400	—
Carruagens e wagons até 10 toneladas	Uma ou um	1.800	—
» » » de mais de 10 toneladas	»	2.160	—
II — Pequena velocidade			
Mercadorias	1. ^a classe	10 kilog. ^{as}	6,00
2. ^a »	»	6,00	100
3. ^a »	»	6,00	100
4. ^a »	»	6,00	100
Classe especial	»	12,00	100
Animaes	Boi, vacca, cavallo, muar ou jumento	Por cabeça	340
»	»	151	—
»	»	76	100
Vehiculos terrestres e embarcações	10 kilog. ^{as}	11,34	100
Caixas de vehiculos, armadas	»	11,34	100
Material de caminhos de ferro sobre as suas proprias rodas	Locomotivas até 30 toneladas	Uma	3.600
» de mais de 30 toneladas	»	5.400	—
Tenders até 10 toneladas	Um	1.800	—
» de mais de 10 toneladas	»	2.700	—
Carruagens e wagons até 10 toneladas	Uma ou um	900	—
» » » de mais de 10 toneladas	»	1.080	—

* Para os meios bilhetes da Tarifa geral os preços são os seguintes: 180 réis em 1.^a classe, 140 réis em 2.^a e 100 réis em 3.^a.
N.B. — Nos preços de transporte está incluído o imposto de transito. As despezas accessórias não estão comprehendidas.

CONDIÇÕES DE APPLICAÇÃO

1.^a — Os mínimos estabelecidos n'esta Tarifa só serão applicados ás expedições que se efectuarem entre as estações de Montemór-o-Novo e Torre da Gadanha. Quando o trafego proceder da estação de Montemór-o-Novo e se destinar ás demais estações das linhas do Sul e Sueste ou vice-versa, os mínimos a applicar serão os constantes da Tarifa geral, em vigôr nas referidas linhas.

2.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigôr as condições da Tarifa geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Lisboa, 17 de Agosto de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial n.º 5 B — Pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 23 de Agosto de 1909)

RAMAL DE MONTEMÓR-O-NOVO

TRANSPORTE DE GADO SUINO

Em vigor desde a abertura á exploração d'este ramal

Entre as estações de Torre da Gadanhá e Montemór-o-Novo

PREÇOS ESPECIAIS POR EXPEDIÇÃO

Até 10 cabeças.....	1\$500 réis
Por cada cabeça a mais.....	150 "
Por wagon completo.....	3\$000 "

CONDICÕES

Os wagons fornecidos para estes transportes são os do tipo normal (14 m. q.); quando, porém, hajam de ser utilizados wagons de maior capacidade (19 m. q.) por requisição do expedidor, o respectivo preço será aggravado com a taxa supplementar de um terço.

Lisboa, 17 de Agosto de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Expediente n.º 1:121



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

ADDITIONALMENTE À

Tarifa especial n.º 7 de grande velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 25 Agosto de 1909)

RAMAL DE MONTEMÓR-O-NOVO

Em vigor desde a abertura á exploração d'este ramal

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

Procedência	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Montemór-o-Novo	Lisboa	3	3\$320	2\$650	1\$900
	Evora	3	1\$980	1\$540	1\$100

As condições são as mesmas da Tarifa especial n.º 7 de grande velocidade, em vigor desde 1 de Maio de 1906.

Lisboa, 17 de Agosto de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Expediente n.º 1:121



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

7.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL P N.^o 11 DE PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despachos ministeriales de 9 de Julho e 6 de Agosto de 1909)

Desde 1 de Setembro de 1909, o expedidor que, em seu nome e durante o prazo d'um anno, contado da data da primeira remessa, tiver effectuado, ao abrigo da Tarifa especial P n.^o 11, de pequena velocidade, das estações de Aveiro a Porto-Campanhã, com destino ás estações d'álm de Tunes, o transporte do minimo de 500 toneladas de **madeira serrada para caixas** (Secção 1.^a) ou **madeira ordinaria de construcção serrada** (Secção 3.^a) terá direito ao reembolso da importancia de 500 réis, correspondente ás despezas de evolução e manobras e transmissão, cobradas por esta Direcção e pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (250 réis para cada rede).

Para este efecto serão remettidas ao chefe do Serviço de Fiscalisação da Direcção do Sul e Sueste (largo de S. Roque n.^o 22) ou ao chefe do mesmo serviço da Companhia Real (estação do Caes dos Soldados), as competentes cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente ampliação, afim de se proceder á respectiva liquidação.

Desde a mesma data é esta Tarifa ampliada para as procedencias ou destinos de Aveiro a Porto-Campanhã aos transportes de **serradura de madeira** (8.^a série, Grupo II) por expedições de vagon completo da carga minima de 10:000 kilogrammas ou pagando como tal.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida Tarifa especial P n.^o 11, de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904 bem como as suas ampliações.

Lisboa, 27 de Agosto de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Expediente n.^o 1:390.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta
de Salamanca á Fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio Dia de França e d'Orleans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 306 DE PEQUENA VELOCIDADE

(F. E. P. n.º 6 das linhas hespanholas e n.º 201 das linhas francesas)

Em applicação desde 15 de Setembro de 1909

Transporte de cavallos de França para Portugal ou vice-versa

(4) A iuntar a taxa de desinfeccão, francos 0,40 por cavallo, limitada ao maximo de 2 francos por wagon, quando a remessa fôr de um só e mesmo expedidor.

(2) Neste preço não se acha incluído o imposto de 5% para o tesouro hespanhol.

Observação importante. — Muito embora n'esta tarifa estejam indicados separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que o trajecto é feito, o preço total resultante da juncção d'essas parcellas é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se realizar.

A cobrança far-se-ha ao cambio corrente, que se tornará publico por avisos periodicos affixados nas estações com intervallo nunca superior a 15 dias.

CONDIÇÕES

1.^a — Nos preços da presente tarifa estão incluidas as despezas de evoluções e manobras e de transmissão entre os diversos caminhos de ferro, bem como os gastos correspondentes a operações ou formalidades aduaneiras na alfandega franceza e o imposto de 5 % para o governo portuguez.

Não estão, porém, incluidos :

A) Os direitos de carga e descarga e trasbordo nas fronteiras, operações estas que deverão ser feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios;

B) Os direitos aduaneiros ;

C) Os direitos de registo e imposto de sello abaixo indicados, que accrescem às taxas correspondentes aos percursos francez e portuguez :

		Francos
Taxas francezas por expedição ..	Imposto de sello	0,70
	Direitos de registo á partida das estações francezas	0,40
		Réis
Taxas portuguezas por expedição	Imposto de sello	60
	Direitos de guia e registo á partida das estações portuguezas	20

D) Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanhola e portugueza. As Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transito em Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes :

1.^a — Expedições de França para Portugal.

a) Passagem em transito :

Fronteira de Irun.	Expedições de 1 a 4 cavallos	6 pesetas por cabeça
	" " " " mais de 4 cavallos	3 " " " " com o minimo de cobrança de 24 pesetas por expedição.

Fronteira de Villar Formoso (para expedições a despachar no destino) :

Por cabeça	Réis	390
Wagons completos	"	705 por wagon

b) Despacho em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz :

Por cabeça	Réis	500
Wagons completos	"	15000 por wagon

Estas taxas b) não comprehendem o custo dos documentos da alfandega nem o sello respectivo.

2.^a — Expedições de Portugal para França.

Passagem em transito :

Fronteira de Fuentes de Oñoro	Por cabeça	5,10 pesetas.
	Wagons completos	6,85 " " " " por wagon.

2.^a — Esta tarifa será applicada «d'officio» quando o remettente não pedir por escripto na nota d'expedição a applicação d'outra.

3.^a — Os preços d'esta tarifa não serão applicados a cavallos cujo valor seja superior a 1.500 francos, por cabeça.

4.^a — As Companhias não tomam a responsabilidade dos danos que possam sofrer os cavallos nos percursos hespanhóes e portuguezes quando provenham do risco especial ou vicio proprio, a que o transporte os sujeita.

5.^a — A alimentação e o tratamento dos cavallos durante o transporte ficam a cargo do expedidor pelos meios que julgar mais convenientes.

Os criados ou tratadores pagarão passagem pelos preços ordinarios.

6.^a — Se á chegada não comparecer o consignatario ou pessoa que o represente, será a descarga feita «de

officio» pelo pessoal do caminho de ferro, ficando os animaes em deposito na estação por conta e risco dos destinatarios ou de quem de direito.

Os gastos respectivos, devidamente justificados, serão pagos pelo consignatario.

7.^a — As estações expedidoras serão avisadas por escripto, com a antecedencia minima de 24 horas, dos transportes a realizar. Os cavallos deverão dar entrada n'ellas tres horas, pelo menos, antes da partida do comboio pelo qual hajam de seguir.

8.^a — As expedições que procedam de, ou se destinem a qualquer estação de passagem nos trajectos a que a presente tarifa é applicavel em França, serão taxadas, conforme os casos, pelos preços correspondentes a Paris-Ivry ou a Bordeus-Saint-Jean quando d'elles resultar vantagem para o publico. Esta disposição só aproveita ás estações situadas no itinerario mais curto.

9.^a — A applicação d'esta tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias combinadas em tudo o que não fôr contrario ao que ella estipula.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente o valor, a origem dos cavallos e a descrição pormenorizada : edade, côr, altura, etc.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, poderão tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras, encarregando d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha. N'este caso nada se deduz, no que respeita ás operações na alfandega franceza, dos preços d'esta tarifa ; e os expedidores terão de conformar-se com as disposições constantes da rubrica b).

a) Despachos feitos pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes : **Importação-Exportação-Transito.**

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade, pelos gastos, multas, apprehensões, etc., que resultem de declarações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Os prazos a observar e os direitos a receber pelo estacionamento dos wagons, tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelas condições d'applicação das tarifas geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despezas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação nas alfandegas franceza e hespanhola não será contado como demora sujeita á taxa de estacionamento de wagons, salvo se houver atrazo da responsabilidade do expedidor ou do consignatario.

O custo do sello dos «acquits» ou «soumissions» francezas para o transporte dos cavallos cujo despacho deva ser feito pelo caminho de ferro, é fixado em francos 0,25 ou 84 réis por expedição com o minimo de cobrança de francos 1,75 ou 583 réis por wagon, para o primeiro wagon, e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, alem do primeiro, que faça parte de uma só e mesma remessa.

b) Despachos e formalidades da alfandega a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega para cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigór.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

As notas de expedição devem indicar o seguinte : «Operações aduaneiras na fronteira de..... a cargo do sr..... (nome do agente ou correspondente escolhido) residente em.....»

O representante do expedidor deverá cumprir, onde fôr necessário e por sua conta e risco, todas e quaequer operações na alfandega e pagar a respectiva despesa, não sahindo os cavallos da estação de fronteira antes de estarem terminadas por completo as referidas operações.

As Companhias de caminhos de ferro não tomam a responsabilidade das demoras e apprehensões, nem das faltas ou avarias que não hajam sido reconhecidas na occasião da entrega á alfandega.

Cumpre ao representante do expedidor realizar as operações na alfandega logo depois de serem postos á sua disposição os cavallos e entregar á estação, acto continuo, toda a escripturação (cartas de porte, documentos de alfandega, nota dos gastos a seguir em reembolso ou desembolso, etc.) pôr forma que o transporte possa seguir imediatamente a final destino.

Se o dito representante não realizar, como fica dito, as operações aduaneiras, as Companhias cobrarão os direitos de estacionamento de wagons estabelecidos nas competentes tarifas bem como as despezas de guarda e

sustento dos animaes, devidamente justificados, durante todo o tempo que decorrer desde que os cavallos tiverem sido postos à disposição do representante do expedidor até que possam seguir a destino, tomando o caminho de ferro a seu cargo as operações na alfandega.

Se nas estações de fronteira houver receio de accumulação de wagons as Companhias terão a faculdade de realizar de «officio» as operações aduaneiras.

Na estação de Hendaya fica esta medida dependente de ser dada, com 24 horas d'antecedencia, a competente participação ao Commissario d'Inspecção Administrativa, acompanhada de relatorio explicativo, e de se annunciar aos interessados por aviso affixado na gare.

A volta á situação normal será anunciada e notificada igualmente com 24 horas de antecedencia.

a) e b) — Certificados d'origem

Quando fôr necessário apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gozar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio existentes entre Portugal, Hespanha e as outras nações, o expedidor deve endereçal-os directamente ou às Companhias de caminhos de ferro ou ao Agente aduaneiro que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrazos e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

Lisboa, 8 de Setembro de 1909.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta
de Salamanca á Fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio Dia de França e d'Orleans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 306 DE GRANDE VELOCIDADE

(F. E. P. n.º 5 das linhas hespanholas e n.º 211 das linhas francesas)

Em applicacão desde 15 de Setembro de 1909

Transporte de cavallos de França para Portugal ou vice-versa

(1) A juntar a taxa de desinfecção, francos 0,40 por cavallo, limitada ao maximo de 2 francos por wagon, quando a remessa fôr de um só e mesmo expedidor.
(2) Neste preço não se acha incluido o imposto de 5 % para o thesouro hispanhol.

(1) A juntar a taxa de desinfecção, francos 0,40 por cavalo, instituída ao início de
(2) Novembro, não se lhe inclui o imposto de 5 % para o tesouro hispanhol.

Observação importante. — Muito embora n'esta tarifa estejam indicados separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que o trajecto é feito, o preço total resultante da juncção d'essas parcelas é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se realizar.

A cobrança far-se ha ao cambio corrente, que se tornará publico por avisos periodicos affixados nas estações com intervallo nunca superior a 15 dias.

CONDIÇÕES

1.^a — Nos preços da presente tarifa estão incluídas as despesas de evoluções e manobras e de transmissão entre os diversos caminhos de ferro, bem como os gastos correspondentes a operações ou formalidades aduaneiras na alfandega francesa e o imposto de 5 % para o governo português.

Não estão, porém, incluídos :

- A) Os direitos de carga e descarga e trasbordo nas fronteiras, operações estas que deverão ser feitas por conta e risco dos expedidores e consignatários ;
- B) Os direitos aduaneiros ;
- C) Os direitos de registo e imposto de sello abaixo indicados, que accrescem às taxas correspondentes aos percursos franceses e portugueses :

		Francos
Taxas francesas por expedição	Imposto de sello	0,35
	Direitos de registo à partida das estações francesas	0,10
		Réis
Taxas portuguesas por expedição	Imposto de sello	60
	Direitos de guia e registo à partida das estações portuguesas.	20

D) Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfândegas hespanholas e portuguesas. As Companhias hespanholas e portuguesas encarregam-se destas operações e formalidades, tanto para o transito em Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfândegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes :

1.^a — Expedições de França para Portugal.

a) Passagem em transito :

Fronteira de Irun.	Expedições de 1 a 4 cavalos....	6 pesetas por cabeça
	" mais de 4 cavalos	3 " " " com o minimo de cobrança de 24 pesetas por expedição.

Fronteira de Villar Formoso (para expedições a despachar no destino) :

Por cabeça	Réis	390
Wagons completos.....	"	705 por wagon

b) Despacho em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz :

Por cabeça	Réis	500
Wagons completos.....	"	1500 por wagon

Estas taxas b) não comprehendem o custo dos documentos da alfândega nem o sello respectivo.

2.^a — Expedições de Portugal para França.

Passagem em transito :

Fronteira de Fuentes de Oñoro	Por cabeça	5,10 pesetas.
	Wagons completos.....	6,85 " por wagon.

2.^a — Esta tarifa será applicada «d'officio» quando o remetente não pedir por escrito na nota d'expedição a applicação d'ontra.

3.^a — As remessas expedidas pela presente tarifa serão transportadas pelos comboios de grande velocidade nos quais regularmente devam ser admittidas, sendo d'estes exceptuado em especial o comboio Sud-Express.

4.^a — Os preços d'esta tarifa não serão applicados a cavalos cujo valor por cabeça seja superior a 2 500 francos.

5.^a — As Companhias não tomam a responsabilidade dos danos que possam sofrer os cavalos nos percursos hespanhóis e portugueses quando provenham do risco especial ou vício próprio, a que o transporte os sujeita.

6.^a — A alimentação e o tratamento dos cavalos durante o transporte ficam a cargo do expedidor pelos meios que julgar mais convenientes.

Os criados ou tratadores pagarão passagem pelos preços ordinarios.

7. — Se, á chegada, não comparecer o consignatario ou pessoa que o represente, será a descarga feita «d'officio» pelo pessoal do caminho de ferro, ficando os animaes em deposito na estação por conta e risco dos destinatarios ou de quem de direito. Os gastos respectivos, devidamente justificados, serão pagos pelo consignatario.

8. — As estações expedidoras serão avisadas por escripto, com a antecedencia minima de 24 horas, dos transportes a realizar. Os cavallos deverão dar entrada n'ellas tres horas, pelo menos, antes da partida do comboio pelo qual hajam de seguir.

9. — As expedições que procedam de, ou se destinem a qualquer estação de passagem nos trajectos a que a presente tarifa é applicavel em França, serão taxadas, conforme os casos, pelos preços correspondentes a Paris-Austerlitz ou a Bordeus-Saint Jean quando a taxa assim calculada resultar mais vantajosa do que a das tarifas geraes ou especiaes de cada Companhia. Esta disposição só aproveita ás estações situadas no itinerario mais curto.

10. — A applicação d'esta tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias combinadas em tudo o que não fôr contrario ao que ella estipula.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente o valor, a origem dos cavallos e a descrição pormenorizada : edade, cõr, altura, etc.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, poderão tomar a seu cargo os despachos ou operaçōes aduaneiras nas fronteiras, encarregando d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha. N'este caso nada se deduz, no que respeita ás operaçōes na alfandega franceza, dos preços d'esta tarifa; e os expedidores terão de conformar se com as disposições constantes da rubrica b).

a) Despachos feitos pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes: **Importação-Exportação-Transito.**

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade, pelos gastos, multas, apprehensões, etc., que resultem de declarações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Os prazos a observar e os direitos a receber pelo estacionamento dos wagons, tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelas condições d'applicação das tarifas geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despezas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação nas alfandegas franceza e hespanhola não será contado como demora sujeita á taxa de estacionamento de wagons, salvo se houver atrazo da responsabilidade do expedidor ou do consignatario.

O custo do sello dos «acquits» ou «soumissions» francezas para o transporte dos cavallos cujo despacho deva ser feito pelo caminho de ferro, é fixado em francos 0,25 ou 84 réis por expedição com o minimo de cobrança de francos 1.75 ou 583 réis por wagon, para o primeiro wagon, e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, alem do primeiro, que faça parte de uma só e mesma remessa.

b) Despachos e formalidades da alfandega a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega para cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operaçōes aduaneiras.

As notas de expedição devem indicar o seguinte: «Operações aduaneiras na fronteira de..... a cargo do sr..... (nome do agente ou correspondente escolhido) residente em.....»

O representante do expedidor deverá cumprir, onde fôr necessário e por sua conta e risco, todas e quaesquer operaçōes na alfandega e pagar a respectiva despesa, não sahindo os cavallos da estação de fronteira antes de estarem terminadas por completo as referidas operaçōes.

As Companhias de caminhos de ferro não tomam a responsabilidade das demoras e apprehensões, nem das faltas ou avarias que não hajam sido reconhecidas na occasião da entrega á alfandega.

Cumpre ao representante do expedidor realizar as operaçōes na alfandega logo depois de serem postos á sua disposição os cavallos e entregar á estação, acto continuo, toda a escripturação (cartas de porte, documentos de alfandega, nota dos gastos a seguir em reembolso ou desembolso, etc.) por forma que o transporte possa seguir imediatamente a final destino.

Se o dito representante não realizar, como fica dito, as operações aduaneiras, as Companhias cobrarão os direitos de estacionamento de wagons estabelecidos nas competentes tarifas bem como as despezas de guarda e sustento dos animaes, devidamente justificados, durante todo o tempo que decorrer desde que os cavallos tiverem sido postos á disposição do representante do expedidor até que possam seguir a destino, tomando o caminho de ferro a seu cargo as operaões na alfandega.

Se nas estações de fronteira houver receio de accumulação de wagons as Companhias terão a faculdade de realizar de «ofício» as operaões aduaneiras.

Na estação de Hendaya fica esta medida dependente de ser dada, com 24 horas d'antecedencia, a competente participação ao Commissario d'Inspecção Administrativa, acompanhada de relatorio explicativo, e de se annunciar aos interessados por aviso affixado na gare.

A volta á situação normal será annunciada e notificada igualmente com 24 horas de antecedencia.

a) e b) — Certificados de origem

Quando fôr necessário apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gozar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio existentes entre Portugal, Hespanha e as outras nações, o expedidor deve endereçal-os directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao Agente aduaneiro que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrazos e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

Lisboa, 8 de Setembro de 1909.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Administração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro,
Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca, do Norte d'Hespanha, do Meio Dia da França e d'Orléans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 308—GRANDE VELOCIDADE

(E. E. P. n.º 8 das linhas hespanholas e n.º 208 das linhas francesas)

Em applicação desde 15 de Setembro de 1909

Viagens d'excursão em grupos ou em comboios especiaes, com bilhetes de ida e volta,
de PARIS e BORDEUS a LISBOA R. e PORTO ou vice-versa

ARTIGO 4.º — Viagens em grupo pelos comboios ordinarios

Mínimo de passageiros por grupo	Em 1.ª classe	40	passageiros ou pagando por este mínimo								
	» 2.ª »	50		p	p	p	p	p	p	p	p
	» 1.ª e 2.ª classes (indistintamente)	60		p	p	p	p	p	p	p	p

PERCURSOS	Distâncias simples kilometros	PREÇO POR LOGAR		Prazo de va- lidade dos bilhetes
		1.ª classe	2.ª classe	
Francia				
De Paris (Quai d'Orsay) a Irun e de Hendaya a Paris (Quai d'Orsay) ou vice-versa ..	823	92,45	62,20	
De Bordeus-Saint Jean a Irun e de Hendaya a Bordeus-Saint Jean ou vice-versa ..	235	26,30	17,75	
Hespanha				
(Via Salamanca — Villar Formoso)				
De Irun a Villar Formoso e de Fuentes de Oñoro a Hendaya ou vice-versa ..	Norte Principal	433	43,30	32,48
	Medina-Salamanca	77	7,70	5,77
	Salamanca-Fronteira	125	12,50	9,38
	Thesouro 10 %	-	6,35	4,77
Total		635	69,85	52,40
(Via Salamanca — Barca d'Alva)				
De Irun a Barca d'Alva e de Barca d'Alva a Hendaya ou vice-versa ..	Norte Principal	433	43,30	32,48
	Medina-Salamanca	77	7,70	5,78
	Salamanca-Fronteira	135	13,50	10,44
	Thesouro 10 %	-	6,45	4,84
Total		645	70,95	53,25
Portugal				
(Via Pampilhosa)				
De Fuentes de Oñoro-Villar Formoso ás es- tações da frente e volta ou vice-versa ..	Lisboa-Rocio	444	(1) 8\$840	(1) 6\$860
	Porto-Campanhã	307	(1) 6\$180	(1) 4\$800
(Via Barca d'Alva)				
De Barca d'Alva a Porto-S. Bento e volta ou vice-versa ..	203	(1) 3\$910	(1) 3\$040	

(1) Estes preços comprehendem o sello e mais impostos para o Governo.

30 dias improrrogáveis

CONDIÇÕES ESPECIAIS

1.^a — Requisição de bilhetes. — A requisição dos bilhetes deverá ser feita pelo representante do grupo, por escripto e com 8 dias de antecedencia, pelo menos, á data da partida e dirigido: para as procedencias de Lisboa-Rocio e Porto-Campanhã ao Chefe do Serviço de Fiscalisação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (estação de Santa Apolonia — Lisboa); para a procedencia de Porto-S. Bento, ao Chefe do Serviço de Fiscalisação e Estatística dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro (Porto-Campanhã); para a procedencia de Paris ao Chefe da Exploração da Companhia d'Orleans (Paris — Praça Valhubert 1) e para a procedencia de Bordeus—Saint Jean ao Chefe da Exploração da Companhia do Midi (Bordeus, Rue de la Gare). Os pedidos deverão indicar o numero exacto de passageiros, por classes, de que se compõe o grupo á ida, data e hora que se deseje, da saída de Lisboa, Porto, Paris ou Bordeus, conforme o caso. Para a viagem de volta, no caso de tambem se effectuar em grupo, o seu representante deverá avisar o chefe da estação respectiva, com antecedencia não inferior a seis dias, da data e horas exactas de regresso do grupo.

2.^a — As Companhias combinadas reservam-se o direito de recusar a venda d'estes bilhetes quando o julguem conveniente. Os bilhetes são validos para todos os comboios que tenham carruagens de classe correspondente, sempre que a isso se não opponham as condições anunciadas ao publico sobre as marchas dos comboios, exceptuando-se porém os comboios Sud-Express e rápidos da linha de Madrid a Irun-Hendaya.

3.^a — Intransmissibilidade dos bilhetes. — Estes bilhetes serão pessoais e intransmissíveis. Devem ser assignados pelos seus portadores, que sob pretexto algum poderão recusar-se a reproduzir a sua assignatura sempre que os empregados lh'o exigirem, e devem ser carimbados pela estação de partida em cada uma das viagens de ida e volta, sem o que ficarão nullos para o trajecto correspondente. O representante do grupo far-se-há acompanhar d'uma nota dos nomes dos viajantes que constituem o grupo, com indicação do numero do bilhete e classe correspondente a cada passageiro. Esta nota será apresentada aos agentes das Companhias, sempre que estes o exijam.

4.^a — Importante. — Os individuos fazendo parte de um grupo, não deverão separar-se d'esse grupo na viagem de ida, antes de chegarem á estação de destino; os que o fizerem serão considerados passageiros sem bilhete, e terão de pagar o logar que hajam ocupado, segundo as tarifas ordinarias.

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.

5.^a — Occupação de logares nos comboios. — Os portadores de bilhetes de grupo ocuparão logar nos compartimentos que lhes forem designados pelo chefe da estação de partida.

6.^a — Pagamento. — O pagamento da viagem de ida e volta, segundo os preços d'esta tarifa, 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 restituirão a importancia recebida, menos 10 %, que embolsarão a titulo de indemnisação. No caso contrario, a referida importancia será devolvida por completo, mas nenhuma indemnisação poderá ser exigida ás Companhias.

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

7.^a — Mudanças de classe. — Não são permitidas 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.

8.^a — Creanças. — As creanças até 3 annos serão transportadas gratuitamente; as de mais de 3 annos terão de pagar bilhete inteiro.

9.^a — Bagagens. — Cada bilhete dá direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, que ficarão, contudo, sujeitos em França aos direitos de registo, em Espanha ao imposto de transito e em Portugal ao imposto de sello e direitos de registo.

Os excessos de peso serão taxados segundo o quadro de preços para excedentes de bagagens inserto n'esta tarifa.

ARTIGO 2.^o — Viagens em comboios especiaes com bilhetes de ida e volta de Paris e Bordens a Lisboa R. e Porto ou vice-versa

Validade dos bilhetes — 30 dias improrrogaveis

PERCURSOS	Distancias simples kilometros	PREÇO POR LOGAR		Preço minimo por comboio Ida e volta
		1. ^a classe	2. ^a classe	
França				
De Paris (Quai d'Orsay) a Irun e de Hendaya a Paris (Quai d'Orsay) ou vice-versa	823	(1) 92,15	(1) 62,20	(1) 12440
De Bordens-Saint Jean a Irun e de Hendaya a Bordens Saint Jean ou vice-versa	235	(1) 26,30	(1) 17,75	(1) 3.550
Francos				
Hespanha				
(Via Salamanca — Villar Formoso)				
Norte Principal	433	47,21	35,44	7.088
Medina-Salamanca	77	7,70	5,77	1.154
Salamanca-Fronteira	125	12,50	9,38	1.876
Thesouro 10 %	-	6,74	5,06	1.012
Total	635	74,45	55,65	11.130
(Via Salamanca — Barca d'Alva)				
Norte Principal	433	47,21	35,44	7.088
Medina-Salamanca	77	7,70	5,78	1.156
Salamanca-Fronteira	135	13,50	10,44	2.028
Thesouro 10 %	-	6,84	5,14	1.028
Total	645	75,25	56,50	11.300
Portugal				
(Via Pampilhosa)				
De Fuentes de Oñoro-Villar Formoso ás estações da frente e volta ou vice-versa / Lisboa-Rocio	444	(2) 93420	(2) 73310	(1) 1.454\$000
Porto-Campanhã	307	(2) 63440	(2) 53000	(1) 992\$000
(Via Barca d'Alva)				
De Barca d'Alva a Porto-S. Bento e volta ou vice-versa	203	(2) 33910	(2) 33040	(1) 629\$300
Réis				

(1) Estes preços comprehendem os impostos para o Governo excepto o sello.

(2) Estes preços comprehendem o sello e mais impostos para o Governo.

CONDIÇÕES ESPECIAES

1.^a — Requisição de comboios. — A requisição do comboio especial será feita pelos organizadores da excursão, por escripto e com 15 dias, pelo menos, de antecedencia á data da partida, e dirigida: para as procedencias de Lisboa-Rocio e Porto Campanhã ao Engenheiro Chefe dos Serviços do Movimento da Companhia Real (estação de Santa Apolónia — Lisboa); para a procedencia de Porto-S. Bento ao Chefe do Serviço do Movimento dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro (Porto-Campanhã); para a procedencia de Paris ao Chefe da Exploração da Companhia de Orleans em Paris (Praça Valhubert, 1) e para a procedencia de Bordens-Saint Jean ao Chefe da Exploração da Companhia do Midi (Paris, Boulevard Haussmann, 54). As requisições 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 saída indicadas pelos interessados, assim como determinar os horarios e composição dos comboios.

2.^a — Regresso por comboios ordinarios. — A pedido dos organizadores da excursão, poderão as Companhias acquiescer a que a viagem de regresso se effectue isoladamente pelos comboios ordinarios, dentro do prazo de validade dos bilhetes. Em tal caso ficará sem efeito o comboio de volta.

3.^a — Pagamento. — O custo do comboio de ida e volta, calculado pelo numero total de passageiros ou pelo preço minimo correspondente mais o sello, segundo o caso, será satisfeito, o mais tardar, 48 horas antes da concordada para a partida. Em caso contrario será dada sem efeito a requisição do comboio especial.

Effectuado o pagamento, se a viagem se não realizar por causas alheias ás Companhias, estas restituirão a importancia entregue, menos 10 %, que embolsarão 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 — Entrega de bilhetes. — A entrega dos bilhetes aos organisadores da excursão só será feita depois do pagamento completo do custo do comboio.

5.^a — Intransmissibilidade dos bilhetes. — Estes bilhetes são rigorosamente pessoais e intransmissíveis, sendo unicamente validos para o comboio para que forem vendidos e devem ser carimbados pela estação de partida em cada uma das viagens de ida e volta, sem o que ficarão nulos para o trajecto correspondente. Qualquer passageiro, portador d'estes bilhetes, encontrado em comboio diferente, será considerado como passageiro sem bilhete e pagará o seu lugar pelas tarifas ordinarias.

Exceptuam-se os casos comprehendidos na condição 2.^a

6.^a — Embarque em estações intermedias. — No sentido Portugal-França, os passageiros terão a faculdade de embarcar no comboio especial em qualquer das estações de Entroncamento, Pamplosa ou Guarda e no sentido França-Portugal na de Bordeus-Saint Jean para os comboios procedentes de Paris e na de Bayonna para os comboios procedentes de Bordeus. Tanto n'um como n'outro sentido, os passageiros pagarão o seu bilhete pelo trajecto completo de ida e volta, não sendo validos para os comboios senão os bilhetes para elles expressamente vendidos.

7.^a — Mudanças de classe e logares de luxo. — Não se concedem mudanças de classe. Comtudo, os portadores de bilhetes de 1.^a classe poderão viajar nas carroagens de luxo das Companhias, quando estas julguem conveniente incluir material d'essa especie, nos comboios especiaes, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas fixadas nas tarifas correspondentes.

8.^a — Creanças. — As creanças até 3 annos nada pagam. As de mais de 3 annos pagarão bilhete inteiro.

9.^a — Bagagens. — Cada bilhete dará direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, que ficará, comtudo, sujeita: em França, ao direito de registo; em Portugal, ao imposto de sello e direito de registo e em Hespanha ao imposto de transito.

Os excessos de peso serão taxados pelos preços indicados no quadro inscripto na pagina seguinte.

As bagagens só poderão ser expedidas para as estações dos trajectos frances e portuguez, no mesmo quadro mencionadas.

CONDIÇÕES GERAES

1.^a — Comquanto os preços da presente tarifa estejam indicados separadamente para os percursos frances, hespanhol e portuguez, devido ás diferenças de cambios, o preço total é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz onde se fizer o pagamento.

A cobrança far-se-ha ao cambio corrente, que se tornará publico por avisos periodicos affixados nas estações com intervallos não superiores a 15 dias.

2.^a — As operações alfandegarias para o transito das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso ou Barca d'Alva serão feitas gratuitamente pelas Agencias das Administrações de caminhos de ferro. Pelas operações aduaneiras em Fuentes d'Oñoro e Fregeneda para as bagagens no sentido Portugal-França, e em Irun no sentido França-Portugal, cobrar-se-ha um direito de uma peseta por expedição, como se estipula no quadro inscripto na pagina seguinte, tanto para as viagens em grupo como para as viagens em comboios especiaes. Os passageiros serão convidados a assistir ás operaçoes aduaneiras nas estações onde se realizam, declinando as Companhias toda a responsabilidade pelo que possa succeder durante aquellas operaçoes.

Lisboa, 7 de Setembro de 1909.

Pelo Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

QUADRO DE PREÇOS DOS EXCEDENTES DÉ BAGAGENS

AVISO AO PUBLICO

2.^a ampliação á tarifa especial n.^o 6 — PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de alcool, aguardentes, vinhos communs e azeites em wagons reservatorios pertencentes aos expedidores ou consignatarios ou como tal considerados

A partir de 15 de Setembro de 1909, é permittido o transporte das mercadorias acima designadas, **de ou para as linhas da Companhia Real, Sul e Sueste e Minho e Douro**, sendo as taxas dos wagons cheios estabelecidas pelas tarifas especiaes combinadas que correspondam, segundo o trajecto a percorrer, ou, na sua falta, pela ligação das tarifas internas, Geraes ou especiaes, de cada Administração ou Companhia.

As taxas do transporte, bem como de evoluções e manobras e de direitos de transmissão n'aquellas linhas, incidirão sobre o peso correspondente á capacidade total de cada reservatorio, pelo minimo de 10.000 kilos, ou pagando como tal; o que exceder este minimo será contado por fracções indivisiveis de 100 kilos.

O transporte dos **wagons vazios**, será regulado sob o preço e condições estatuídas na ampliação da tarifa especial n.^o 6 de pequena velocidade, de 30 de Janeiro de 1904, sendo isentos dos direitos de transmissão nas linhas supra indicadas.

Como bonificação, descontar-se-ha na taxa do transporte em cheio, na occasião do pagamento d'esta, a titulo de utilização do material: 5 reis por wagon e kilometro de percurso, em cada linha.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da ampliação á tarifa especial n.^o 6, acima referida.

Lisboa, 28 de Agosto de 1909.

O Administrador-Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.