

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 522

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

Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro. Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoria, 27

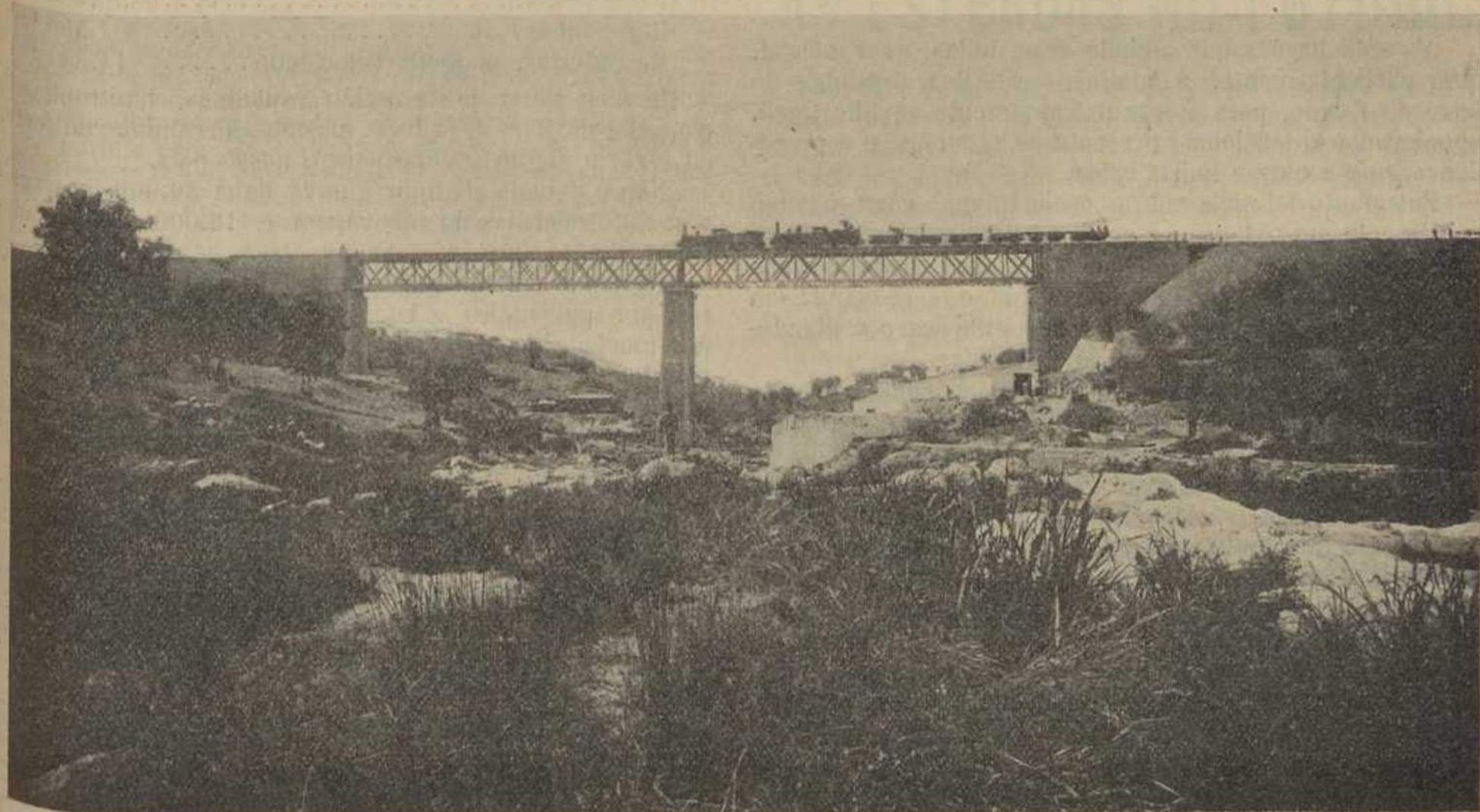
LISBOA, 16 de Setembro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO



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

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 á tarifa especial P n.º 11, p. v.
Companhia Real. — Tarifas internacionaes n.ºs 306, p. v.; 306, g. v.; e 308, g. v.
Beira Alta. — 2.ª ampliação á tarifa especial n.º 6, p. v.

SUMMARIO

	Paginas
Evora a Reguengos, por J. Fernando de Souza.....	273
Projecto de lei.....	275
As estradas no futuro.....	275
Ramal de Montemor-o-Novo (ilustrado).....	277
A proposito do Cincoentenario — LXVII.....	279
Lucien Guillaume Mathiote.....	279
Pela Africa do Sul.....	280
Notas de viagem — Pelas margens do Loire. — Cinq Mars. — Monsoreau. — Angers. — Nantes — Em casa do ferreiro espeto de pan. (ilustrado).....	280
Telegrafo nos comboios.....	282
As novas machinas da P. L. M.....	282
Defesa dos comboios.....	282
Novas linhas suissas.....	282
Paris subterranea.....	283
A linha do Monte Branco.....	283
O telegrafo sem fios nos comboios.....	283
Signaes em tempo de nevogiro.....	283
Linhas Portuguezas — Companhia Real — Pedras Salgadas — Chaves — Valle do Sado — Malange — Companhia da Beira Alta.....	283
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Grecia — Russia — Estados Unidos.....	284
Parte financeira.....	284
Carteira dos Accionistas.....	284
Boletim Commercial e Financeiro.....	284
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	285
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação).....	286
Relatorio de serviço.....	286
Agenda do Viajante.....	288
Horario dos comboios.....	288

Evora a Reguengos

Ha algumas semanas foi apresentada na camara dos deputados e votada sem discussão, depois de dispensadas as formalidades do regimento, uma proposta de lei autorizando a camara de Reguengos a contrair um emprestimo, até á quantia de 500 contos, destinado á construcção do troço da linha do Guadiana comprehendido 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 benefica 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 tecnica de 1898 que elaborou o inquerito preparatorio da classificação, propozera primeiro a linha de Evora a Reguengos e á fronteira em direcção a Zafra, linha internacional sobre a qual houvera em 1884 (se a memoria me não falha) accordo entre os delegados technicos dos dois paizes.

As apreciações que sob o ponto de vista militar suscitou na comissão superior de guerra a construcção 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 Paço Vieira, empenhado em preparar o terreno para a mais larga e equitativa distribuição dos benefícios da viação accelerada por todas as regiões tributarias das linhas do Estado, incluiu a linha do Guadiana entre as que pela lei de 1 de julho de 1903 o governo ficou auctorisado a construir.

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

O uso da auctorisação ficava materialmente dependente da existencia dos precisos recursos pecuniarios, e onde tanto havia que fazer, impossivel se tornava empreender ao mesmo tempo a construcção de todas as linhas auctorisadas.

A's sollicitações que amiude eram feitas, quer official, quer particularmente, á Administração dos Caminhos de ferro do Estado, para atacar promptamente aquelle troço, opunha ella a deficiencia presente de recursos e a precedencia 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 illustração, influencia e amor á terra natal gosa de justa consideração. O dr. Joaquim Rojão, presidente do Syndicato Agricola de aquella localidade, pugnava desde 1898, com tenacidade nunca desmentida pela prompta realisação 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 permittiu a construcção dos ramaes de Aldegallega e Montemor: a sua construcção e exploração pelo Estado; capital para a construcção 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 augmento 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 podesse egualar 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 construcção 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 amortisação 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 difficil calcular com sufficiente aproximação 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 visinhos (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 áquella, 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 logar 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 áquem de Borba.

Applicando ás unidades do trafego que passaram entre Borba e Extremoz as tarifas medias de 10,445—52,3—13,7, que deu a estatistica 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

Applicando 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\000 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 despesas d'exploração.

Nenhuma duvida deve pois haver em transformal-a em 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. — É ocioso encarecer a importância da viação acelerada para o progresso económico do país e afirmar o dever que aos poderes públicos 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 Montemor-o-Novo solicitaram e obtiveram a construção dos ramaes que ligam as respectivas sedes do concelho com a linha do Sul, contrahindo o empréstimo para isso necessario 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 à 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, comprehendida 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 mantem a parte visinha de Espanha com o nosso país. Pode-se pois contar com o trafego valioso que não só assegura à linha rendimento proprio bastante avultado, como com o augmento de receitas nas linhas do Sul e Sueste proveniente do affluxo do novo ramal, muito superior decerto ao trafego que hoje recebe da região por virtude de maior facilidade de communicações.

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

O Syndicato Agrícola de Reguengos, compenetrado da importância d'este melhoramento por cuja realização pugna ha dez annos, tem-se offerecido 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 attingir 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 $5\frac{1}{2}\%$ por cento, e amortisação em quarenta annos, será de 30:150\$000 réis ou 751\$000 réis por kilometro.

Nenhum encargo advirá pois à Camara Municipal pelo facto de se comprometter a completar a annuidade se o rendimento da linha não fôr sufficiente.

Quanto ao Estado, o encargo pouco superior a 20 contos de réis que representa a exploração, será seguramente compensado e com largueza pelo augmento do trafego nas linhas actuaes devido às maiores facilidades offerecidas.

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 effeito em futuro proximo com as disponibilidades do mesmo que tem de ser consagradas aos encargos de outras linhas às quaes pertence a precedência.

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 sensível para nenhum dos dois, nenhuma razão ha para o adiar.

Temos pois a honra de submeter à 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 Depositos, ou com outro estabelecimento bancario, um empréstimo em conta corrente até à quantia de réis 500:000\$000, com applicação à construção do primeiro troço da linha do Guadiana, comprehendido entre Evora e Reguengos.

Artigo 2.º — O empréstimo, a juro não excedente a $5\frac{1}{2}\%$, amortisavel no prazo maximo de quarenta annos com facultade de antecipação da amortisação, será effectuado para ser posto o respectivo producto à ordem da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual procederá em seguida à 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 effeitos das linhas do Sul e Sueste.

§ unico. — Durante a construção serão successivamente levantadas as quantias necessarias, sendo liquidados os respectivos juros e pagos à conta do empréstimo.

Artigo 3.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 empréstimo, para pagamento do juro e amortisação até à importância da respectiva annuidade.

O excesso de receita, se o houver, constituirá disponibilidade da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que terá a facultade de a applicar à antecipação da amortisação.

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

às das tarifas geraes das linhas do Estado durante o periodo de amortisação, e fixadas por forma que torne a exploração o mais rendosa possivel sem prejuizo do desenvolvimento do trafego.

Artigo 5.º — No caso de ser a receita fixada no artigo terceiro inferior à annuidade do empréstimo, a Camara Municipal de Reguengos entrará com a quantia que faltar para a prefazer, consignando para esse effeito as disponibilidades da receita de viação e augmentando na percentagem adicional às contribuições geraes do Estado o necessario para solver o encargo se aquellas disponibilidades não fôrem sufficientes.

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

Sala das sessões, em 14 de agosto de 1909.

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



AS ESTRADAS NO FUTURO

Não parece que seja bem adequado à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um artigo que se occupe da viação ordinaria, mas o cecili tuera cela que Victor Hugo espraçou 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 coefficients de correccão.

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

A industria outr'ora procurava as montanhas para ahi 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 visinhança dos portos de mar, onde facil era receber a energia solar de ha milhares de seculos 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 emtanto 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 à 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 à 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 à philosophia da historia seja precisamente aquella que se amolde 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 consequentemente 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 realisou 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 às exigencias do automobilismo.

Tres pontos capitaes 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 differentes 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 augmento de velocidade dos novos systemas de locomoção nas estradas, é necessario 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 emquanto, apenas se occupa de casos particulares e não é este o lugar proprio para estampar o que só pode ser objecto de uma memoria de congresso versando o assumpto.

No emtanto 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 aliás 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 decompôr-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 coeeficiente, que dependeria de experiencias a fazer sobre a acção dos automoveis em diversos systemas de pavimentos; macadam, *tarmac*, *tarmacadam*, calçada sobre fundação de beton, calçada de beton armado, ou de ferro-cimento, 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 possui 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, augmentamos 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 effeito 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 ppra ser fabricado.

As aparas provenientes das machinas de aplainar, das de cortar e das de perfurar o ferro não podem applicar-se 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 emtanto, 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 proposito 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 affirmavam não terem com elles obtido resultado proficuo algum.

No emtanto 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 ter 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 apoz a passagem do cylindro, para aproveitar a capacidade de aglomeração do alcatrão que refluísse através dos intersticios da pedra já cylindrada.

O *tarmac* é um material fabricado com a jorra dos altos fornos 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 metalurgia 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 mosaizada 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. Guillaín, 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 proposito da estrada do futuro, limita-se a resumir os pareceres dos auctores 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 relatório do sr. engenheiro Guillaín 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 allemão, não mais adeantaram ao que expoz o relator geral.

Não é possível resumir aqui a laboriosa discussão que se deu na sessão do congresso, mas o que convem 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 ellas 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 possível 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 possível (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 desembaraçados e bem visiveis.

h) Devem evitar-se tanto quanto possível as passagens de nivel e em todo o caso estarem bem á vista e bem assignaladas 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 possível por meio de arvores.

Embora vagas, estas conclusões já fixam certas regras geraes que infelizmente ainda não estão postas em pratica entre nós. Até se pode dizer que algumas mais praticas que possuíamos fôrão derogadas a pretexto de não se sabe que economias em novembro de 1907.

Convirá pois que o Governo reconsidere e que entre a alluvião de decretos dictatoriaes que caíram 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 parilha da humanidade, a persistencia nelle é sempre censuravel.

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 experiencia 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 indiferença, 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 rancôr 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 reproducção 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.



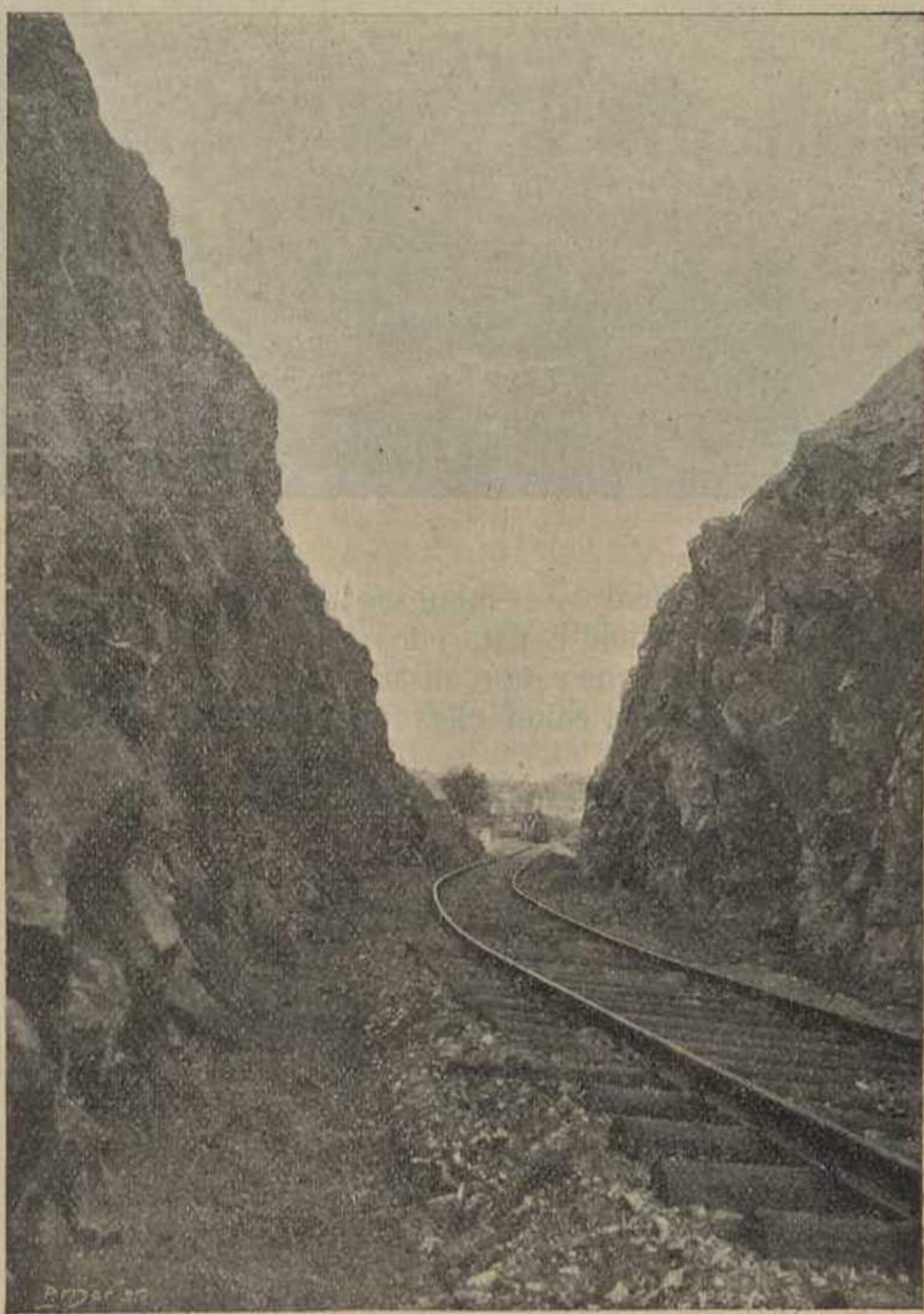
Ramal de Montemor-o-Novo

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

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

Com os Estados dá-se o mesmo phenomeno.

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



Trinchira 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 indústrias, 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 Montemor, 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 ellas inteligentes, os alemtejanos não se deixam desanimar pelas contrariedades. Herdeiros directos do sangue arabe que durante seculos dominou aquella região, consubstanciam em si as qualidades caracteresticas d'aquella raça: a intelligencia e a pertinacia.

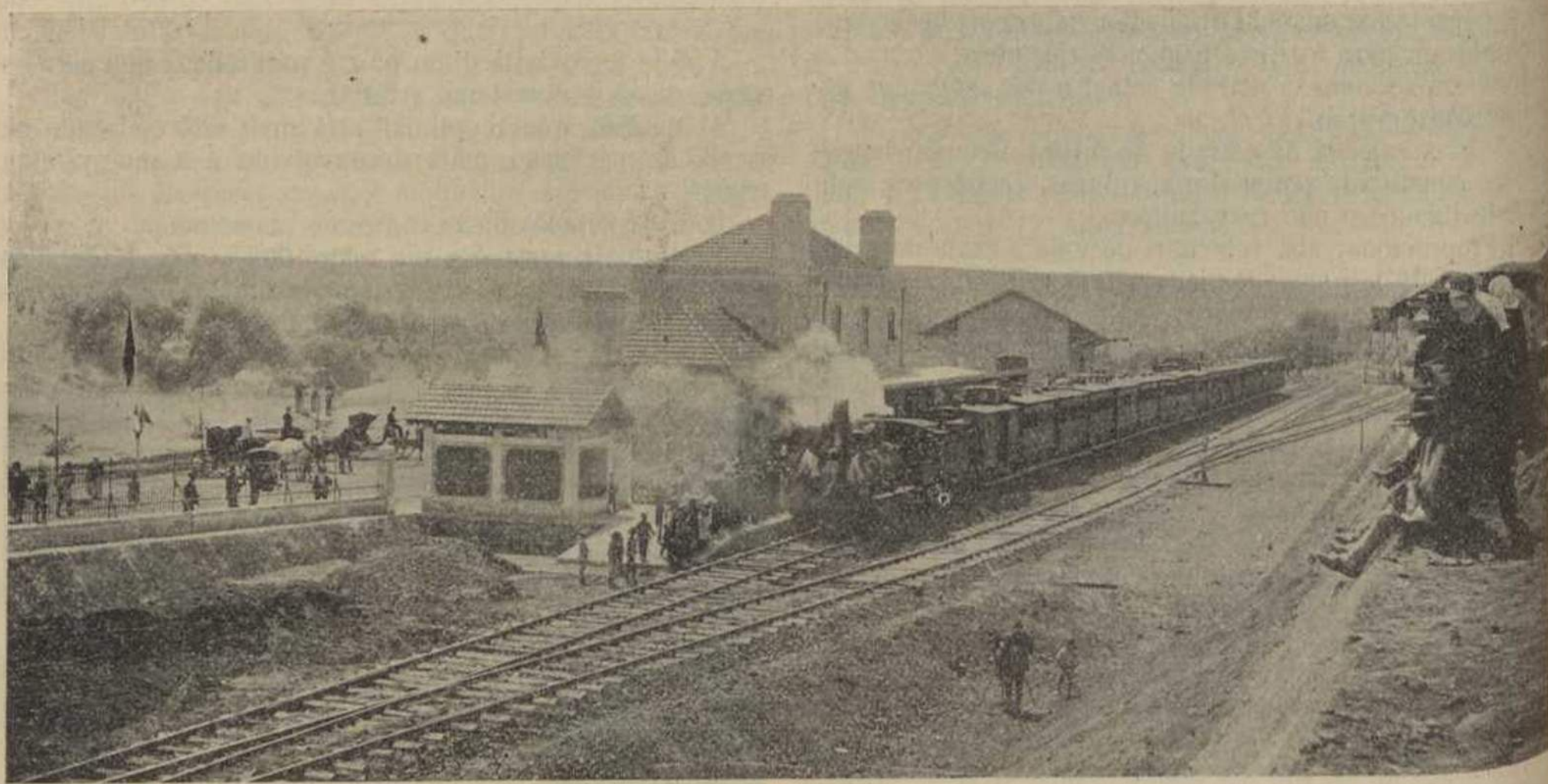
E assim, á custa de esforços e sacrificios de toda a especie, conseguiram os montemorenses ouvir o silvo da locomotiva atravez dos opulentos montados que precedem

montados, até attingir um ponto em que uma enorme tribocheira 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 ceu azul as suas paredes cor de rosa, de uma deliciosa frescura como ninho de noivos naquella atmospherica 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 tenue fio de agua a passar por entre rochas e juncos, e formando o conjunto 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 Montemor.

Manhã de sol glorioso e brisa acariciadora. Do Barreiro, o comboio sae apinhado de passageiros, deixando para a esquerda os montes de sal alvejando á 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 Gadanha, onde o comboio chega pelas onze e meia, grande multidão se agglomera esperando-o anciosa. N'uma linha de resguardo estende-se o comboio do ramal formado por desasete carruagens atreladas á machina *Ourique* vistosamente engalanada.

Mas a multidão é grande. Não são sufficientes 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. Rodando a muralha que olha para a linha agglomera-se gente que escolheu aquelle ponto para gosar o conjunto da scena da chegada do comboio.

Ouve-se já o ruido festivo das filarmonicas, e o estralejar alegre dos foguetes.

Avista-se já o edificio da estação, armazens e mais 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 vertessem sangue sob a ardencia suffocante do sol.

O recinto da estação e parte da linha estão litteralmente 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 esforços indscriptiveis, as entidades officiaes atravessam a multidão entusiasmada, a fim de tomarem parte no cortejo que, formado pelos vereadores, auctoridades locais e influentes da villa, se dirigiu aos Paços do Concelho, onde se realisou 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.

Montemor entrava na posse do seu ramal.

A proposito do Cincoentenario

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 tecnica 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 útil como honradamente exercida pelo engenheiro Anatole Maghrvenam, pode trazer graves prejuizos que o systema desprezado não permitia.

Reduzir 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.

Tambem não obteve bom resultado o abuso de sobrecarregar 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 Soccorros, de tanta utilidade principalmente para os operarios, tambem não mereceu a devida attenção que dos beneficios 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 circumstancias e finda a época do contracto da Companhia com o engenheiro Paul Chapuy, foi este exonerado do cargo de director, obtendo do Governo francez 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 tracto 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, laureado alumno das escolas de Paris, antigo fiscal por parte do Governo na rede de Orleans, e tendo exercido em França, com aplauso, diversas commissões officiaes de importancia.

De um trato esmeradamente affavel e distincto, de notavel dedicacão 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 fallecido 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 adjuncto á 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 continuação 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 lugar 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 occupou-se especialmente na realização dos serviços de comboios rapidos, estabelecendo relações directas e com notavel 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 attrahir 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 incuravel, o engenheiro Leproux adiantou o fim 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 fallecimento, tendo apenas 42 annos de idade 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 sollemnes exequias de corpo presente celebradas na Igreja franceza 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 extincto com expressões de verdadeiro sentimento e pesar.

Com tão infausto 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 dificeis poude, por esforços e dedicacão 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 contribuíram 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 idade e na actividade de seu difficil e trabalhoso cargo de mestre geral chefe das officinas do serviço de material e tracção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, succumbiu em poucos dias de doença a um ataque de febre de mau caracter que o prostou na sepultura.

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

Superintendente directo sobre centenaes 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 Mathiotte, 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 fallecimento prematuro de Lucien Mathiotte 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 logar, no mez de julho ultimo, em Lourenço Marques, a reunião annual do Congresso Commercial, que durante 13 annos successivos, se reúne nas principaes cidades das colonias inglezas do Sul d'Africa.

São tres as corporações na Africa do Sul que têm adoptado o systema de realisarem 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 Cabo, Natal, Orange, Transwaal e Rhodesia.

Os delegados do congresso commercial foram recebidos pela Associação Commercial de Lourenço Marques, que realisou uma sessão solemne á qual presidiu o Governador Geral da Provincia 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 logar na sala do conselho do Governo.

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

Depois referiu-se á 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 de commercio reunidas da Africa do Sul, que promoveu este seu 14.º congresso.

Foram discutidas e approvadas 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 realisaram-se varios festejos promovidos pela Associação Commercial de Lourenço Marques e Governador Geral da Provincia.

O 15.º congresso commercial terá logar 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 obtel-o 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 agglomeração que os armadores e exportadores d'este cereal dirigiram energicas representações ao Ministro da Agricultura das Colonias, que prometteu attender 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 caes 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 logar no dia 9 de agosto ultimo foram tomadas as seguintes deliberações:

Nomeou-se uma comissão 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 dispendir até á quantia de £ 600 na compra de mobilia para a nova estação de caminho de ferro de Lourenço Marques.

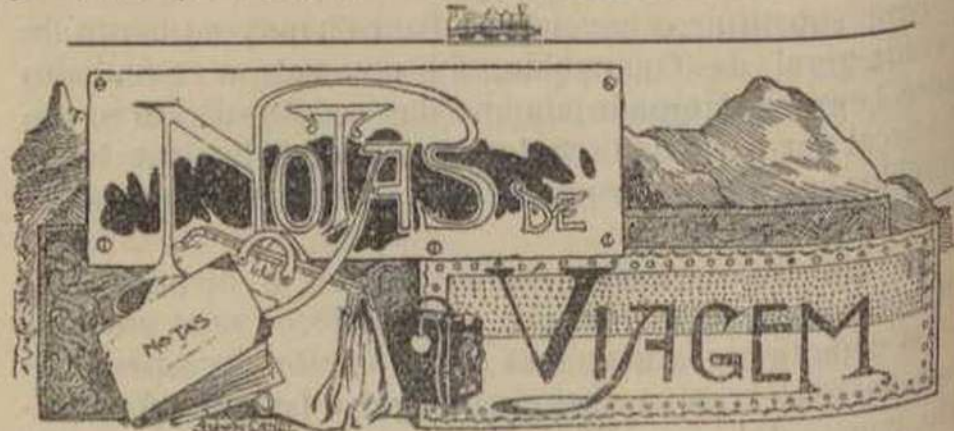
O chefe dos serviços maritimos foi incumbido de apresentar a planta e orçamento d'uma doca de abrigo que se projecta construir em frente da capitania do porto.

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 approvada a seguinte proposta:

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

A comissão 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 Bordéus a Nantes, pertencente aos caminhos de ferro do Estado.

Mas quem já conhece o serviço das linhas ferreas francezas, sabe que, embora alongando o trajecto, não deve deixar de aproveitar até Tours os excellentes comboios da linha Bordéus-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 seculos XIII e XVI, e para consagrar uma hora á 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 estello de Monseigneur, 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 artistica 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 annunciador 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 Céz, é muito interessante. Este sitio é notavel pelo enfiamento de varias pontes romanas sobre uns ramaes do Loire, pontes que se diz foram construidas por Cezar para o proseguimento das suas campanhas, mas tão rapidamente utilizadas que elle, querendo inscrever nellas o seu nome, teve que ficar só na primeira syllaba. Deve ser isso.

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

Nantes, uma das cidades maritimas 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 largueza de genio dos habitantes, a vida vae sendo mais economica para o excursionista, os hoteis mais baratos e a mesa mais vasta.

Vinho á descripção e de duas qualidades: aguas mineaes servem-se gratuitamente em muitos hoteis, e quem

não quer vinho bebe cidra, a bebida do paiz, ou ainda cerveja, sem que lhe augmentem 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 lêr.

Mas não adiantemos.

Nantes, com sêr 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 sêr 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 cicérone mostrando toda a cidade.



A ponte Sauvetout

Convem 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 reproducção d'aquelle.

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

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 difficuldade 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 difficuldade de beber o puro vinhe d'aquelle nome.

Também só assim, porque, cá por fóra, não ha vê-lo 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 «legítimo 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 estabelecimento de vinhos espanhoes, bem definido pela porta pintada com as berrantes côres 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.



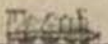
TELEGRAFO NOS COMBOIOS

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

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

O systema consiste no emprego de *trolleys*, dois em cada comboio, armados de rodizios que podem alternadamente tocar n'um ou n'outro fio conductor. Em cada comboio ha um aparelho de alarme destinado a chamar a attenção do empregado, e um receptor acompanhado com o competente transmissor para as comunicações telegraphicas com as estações entre as quaes o comboio circula, ou entre dois comboios em movimento. O aparelho 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 differentes.

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 typo «Pacific», que apresentam a particularidade dos eixos não terem a disposição adoptada nas machinas ordinarias.

Tendo augmentado um terço ao volume da caldeira, para supportar o accrescimo de peso que provem d'esse augmento, 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 4^m,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 diametro. 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 systema que, sendo de secundaria utilidade na Europa, é de capital importancia n'aquellas regiões.

Um dosapparelhos empregados é invenção de um engenheiro electricista de Bangalore, e substitue o estribo fixo das carruagens que permite aos assaltantes trepar para ellas 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 innovação, 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 ellas teem na India, mas serviriam para impedir varios desastres, e mesmo a fuga de malfeteiros que ás vezes praticam as suas proezas 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 comunicações 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 construcção.

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 carissimos devido ao elevado custo dos transportes do material de construcção. Para a construcção dos pilares e das abobadas vae o material de S. Gall; duas linhas aereas atravessam o valle, cem metros acima do nivel 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 construida no eixo da obra.

Uma outra ponte d'esta mesma linha está sendo construida 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 construcção 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 estensão.

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 á exploração é a que liga Davos a Filisur.

Entre as obras de arte d'esta linha, torna-se digno de especial menção o viaducto de Wiesen, o qual tem um arco de cincoenta 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 Suíça, a despeito da configuração montanhosa do seu terreno, augmentando a sua rede ferroviaria, sem receio de empate de capitaes, porque bem sabe que os turistas compensam satisfatoriamente todos os sacrificios feitos, por extraordinarios que a principio nos pareçam.



PARIS SUBTERRANEA

Espera-se que no fim 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.

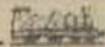
Logo que a linha principal comece a funcionar, entra em serviço a linha secundaria que parte da *gare* de Saint-Lazare para a ponte de Saint Ouen, passando por a praça Clichy e La Fourche.

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 construcção das rampas e escadas de accesso.

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

Dentro em pouco os armazens e officinas da rua Desnouettes 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 á agulha do Gouter, 3.817 metros d'altitude.

E' possivel 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 applicada 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 seusapparelhos de radiotelegrafia em um comboio especial da linha de Buffalo a Chicago.

A antena é horisontal 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, bambo para evitar a ruptura quando as carruagens nas curvas se afastam umas das outras.

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

As esperiencias 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 systema 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 inglezas um novo systema de signaes de alarme quando ha nevoeiro, o que ali é frequente, que tem dado optimos resultados.

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

Colloca-se o apparelho sobre um cavallette 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 estabelece um circuito de corrente electrica, a qual vae inflamar um cartucho, que sae do respectivo orificio em consequencia da explosão.

O ruido transmite-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 logar 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 extensão de doze kilometros.

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

Pedras Salgadas. — Espera-se que ainda este anno seja aberta á exploração a linha entre Pedras Salgadas e Vidago, 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 approvedo 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, construido por administração directa do governo.

Companhia da Beira Alta. — Acha-se já concluida a renovação da via por carris de 40^k,020 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 concluida a montagem de quatro das machinas *Compound* de quatro cylindros e tres eixos conjugados que esta companhia adquiriu para melhorar o serviço do *Sud-express*, reduzindo sensivelmente o tempo do percurso.

Estas machinas tem excellente aspecto e são de potencia muitissimo 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, comprehendida entre Oloron e Bedous.

França

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

Foi autorizada a abertura á exploração da segunda via, na linha de Saint Just a Cambrai, nos troços comprehendidos 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 construidas de maneira a poder circular n'ellas o material das linhas do Estado.

As primeiras linhas a construir devem ser 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 1^m,5 de diametro.

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 amortisação as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» com os n.ºs 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 sede 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 138, 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 sede da Companhia, no Porto, nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim, na sede do Deutsche Bank.

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

Empréstimos 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 empréstimos amortisaveis de 3 ‰ de 1905, 4 ‰ de 1890 e 4 1/2 ‰ de 1888 e 1889, e dos juros do actual trimestre do empréstimo de 5 ‰ d'este anno com garantia nos Caminhos de Ferro do Estado, effectuar-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 empréstimo de 5 ‰ effectua-se pelos titulos provisionarios que estiverem completamente liberados.

Depois de 28 de outubro, todos estes pagamentos sómente se effectuarão 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 desafiadora.

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

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

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

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

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

Foi finalmente approvedo o orçamento á custa das fadigas dos deputados que, sem temer 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 approvedo na Camara dos deputados o tratado commercial com a Allemanha e hoje deve sel-o na Camara Alta.

Como tudo neste mundo, tem o tratado prós e contras. Nem outra coisa era de esperar pois que para a Allemanha o aceitar é necessario 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 esta anno excepcional para os lavradores.

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

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

Agora que o tratado commercial com a Allemanha 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 Allemanha, 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 soffreram ligeira quebra, ficando a libra a 5\$010 compra e 5\$050 venda.

O cambio Rio-Londres continúa 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	445	447	441	443
Madrid cheque	913	923	905	910

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos		SETEMBRO												
		1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15
Lisboa: Divida 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
Divida Interna 3% coupon		38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,60	39	—	39	39,10	—
» 4% 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% 1890		—	—	—	52.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 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% 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		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino		—	—	—	—	91.500	—	—	—	—	91.500	92.000	92.000	91.000
» Lisboa & Agores		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	87.100	86.000	84.500	—	85.600	86.000
» Companhia dos Phosphoros, coupon		63.800	64.000	64.000	—	64.000	64.000	64.200	64.200	64.400	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa		—	—	—	86.500	—	86.500	86.300	86.300	—	—	86.500	—	86.000
» Companhia Real, 3% 1.º grau		49.000	49.800	49.600	49.300	49.900	49.700	49.800	50.200	50.800	50.600	50.600	50.700	—
» Companhia Real, 3% 2.º grau		—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.300	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª serie		—	—	73.000	—	—	—	73.000	—	73.000	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª serie		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.000	—	—
» predias 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	—	85.000	—	—	85.000	85.000	85.000	—	85.000	85.000	—	—
» 4 1/2%		78.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie		64	64,07	64,25	63,75	63,75	63,75	63,70	63,80	63,80	—	63,60	63,60	—
Ações Companhia Real		315	—	321	325	—	328,50	—	315	—	—	325	325	—
» Madrid-Caceres-Portugal		—	—	—	—	—	—	352,50	—	—	—	352	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante		393,50	400	398	399	399	—	395	395	395	—	—	—	—
» Andaluzes		—	205	198	203	202	200	197	200	200	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau		357	357	354,50	353	353	352	353	353	354	355	355	356	—
» Companhia Real, 2.º grau		247	250	251	251,50	252	253	251,50	255	259	257	257	257	—
» Companhia da Beira Alta		—	310	307	304,50	308	306	307	309	310	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-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	—	—	—	—	86,62	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real.	Réde geral	2 Setembro	1.073	3.867.242.000	1.073	3.763.742.000	+103.500.000	3.604.139	3.507.681	+ 96.458
	Vendas Novas	" "	70	70.085.000	70	66.198.000	+ 3.887.000	1.001.214	945.685	+ 55.528
	Coimbra a Louzã	" "	29	17.509.000	29	17.468.000	+ 41.000	603.758	602.344	+ 1.413
Sul e Sueste	31 Agosto	638	940.718.840	612	899.561.835	+ 41.157.005	1.474.480	1.409.971	+ 64.509	
Minho e Douro	" "	405	1.115.513.000	405	1.098.613.553	+ 16.899.447	2.754.353	2.712.626	+ 41.727	
Beira Alta	5 "	253	262.488.262	253	258.674.750	+ 3.813.512	1.037.503	1.022.429	+ 15.073	
Companhia Nacional	26 "	185	103.617.606	185	95.028.021	+ 8.589.585	560.095	513.664	+ 46.430	
Guimarães	31 Junho	56	60.391.980	56	55.796.993	+ 4.594.987	1.078.428	996.374	+ 82.054	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	70.580.730	64	68.609.482	+ 1.971.248	1.102.823	1.072.023	+ 30.800	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	31 Junho	3.681	59.007.247	3.681	60.263.261	- 1.256.014	16.030	16.371	- 341	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 Agosto	3.650	68.525.943	3.650	69.010.307	- 484.363	18.774	18.906	- 132	
Andaluzes	30 Junho	1.083	5.233.843	1.083	10.194.107	- 711.367	8.755	9.412	- 657	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31 Agosto	777	5.494.621	777	5.616.716	- 122.094	7.071	7.228	- 157	
Zafra a Huelva	27 "	180	2.266.724	180	2.262.514	+ 4.210	12.592	12.569	+ 23	

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 » (mapa n.º 5) foram:

Receitas do trafego.....	5.791.074\$205	
Garantias de juro.....	337.689\$420	
Receitas fóra do trafego.....	12.232\$070	6.140.995\$695

As despesas ordinarias, foram de..... 2.422.676\$422

Receita líquida..... 3.718.319\$273

Addicionando:		
Juros d'inscripções.....	333\$900	
Prescripções diversas.....	2.240\$190	
Saldo credor da conta « Juros, Comissões, Despesas de Banco e outras ».....	27.170\$026	31.120\$077

Somma — Réis..... 3.719.439\$350

Deduzindo:

Impostos em Portugal.....	80.119\$222	
Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.....	518.162\$929	
Perda por demolição de material	8.379\$240	
Insufficiencia na exploração da linha de Coimbra a Louzã.....	6.710\$364	
Insufficiencia 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	713.288\$174

Liquido — Réis..... 3.036.151\$203

Applicação:

a) Juros das obrigações do 1.º grau	1.666.037\$582	
b) Amortisação das obrigações de 1.º grau.....	184.770\$725	
c) Amortisação das obrigações de 2.º grau.....	107.091\$680	1.957.919\$987

Ficam — Réis..... 1.078.231\$216

Juntando o saldo dos exercicios anteriores, a saber:

Saldo da conta « Ganhos e Perdas » em 31 de Dezembro de 1907..... 1.254.683\$689

Deduzindo:

Juro distribuido aos obrigatarios de 2.º grau — Exercicio de 1907... 4.232.982\$379 21.701\$310

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

A's 349.096 obrigações de 3 ½, 2.º grau — frs. 10,00.....	frs. 3.490.960,00
A's 61.640 obrigações de 4 ½, 2.º grau — frs. 13,33 1/3.....	" 821.864,60
A's 29.964 obrigações de 4 ½, 2.º grau — frs. 15,00.....	" 449.460,00
A's 90.070 obrigações 3 ½, 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 1998:

Em 1895 — 14.960, m ² 00 a 3\$000 réis por m. quad.	44.880\$000
" 1896 — 450, m ² 00 " 2\$222 " " " "	1.000\$000
" 1897 — 3.491, m ² 25 " 6\$000 " " " "	20.947\$500
" 1898 — 2.416, m ² 57 " 6\$000 " " " "	14.499\$420

A transportar..... 81.326\$920

Transporte.....	81.326\$920
" 1898 — 223, m ² 18 por.....	300\$580
" 1899 — 1.089, m ² 91 a 6\$000 réis por m. quad.	6.539\$460
" 1899 — 2.250, m ² 00 " 7\$000 " " " "	15.750\$000
" 1901 — 2.290, m ² 25 " 7\$000 " " " "	16.034\$750
" 1902 — 3.300, m ² 00 " 7\$000 " " " "	23.100\$000
" 1907 — 3.763, m ² 11 " 6\$000 " " " "	22.578\$660
" 1908 — 6.432, m ² 28 " 8\$500 " " " "	13.668\$595
" 1908 — 26, m ² 42 " 6\$000 " " " "	158\$520
Totales ... 40.692, m ² 97..... Réis	179.454\$483

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 ½ (série unica) no valor de.....	1.000\$000
Compramos em 1897 — para serem amortisadas, 200 obrigações de 4 ½ de 1.º grau, por.....	18.918\$193
Compramos em 1898 — 2 obrigações de 4 ½ (série unica) por.....	98\$660
Compramos em 1909 — 437 obrigações de 4 ½ de 1.º grau.....	45.522\$297
Compramos em 1901 — 231 obrigações de 4 ½ de 1.º grau e 461 obrigações de 2.º grau, por...	38.360\$714
Compramos em 1903 — 193 obrigações de 4 ½ 1.º grau e 388 obrigações de 2.º grau, por.....	39.143\$194
Compramos em 1907 — 103 obrigações de 4 ½ de 1.º grau e 207 obrigações de 2.º grau, por...	22.572\$026
Compramos em 1908 — 61 obrigações de 4 ½ de 1.º grau e 124 obrigações de 2.º grau, por.....	13.820\$705
Total das obrigações adquiridas (1.239 de 4 ½ 1.º grau) (1.208 de 4 ½ 2.º grau) por...	179.435\$189
Resta applicar, em 31 de Dezembro de 1908, a verba de Réis.....	18\$666
Somma egual.....	179.454\$485

(Continúa.)

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Transporte de alcool, aguardentes, vinhos communs e azeites, em vagões reservatorios, pertencentes aos expedidores ou consignatarios, 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 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.

A taxa de direitos de transmissão incidirá 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 kilogrammas.

Os transportes de vagões vazioes 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 á 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 obtel-as 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-Campañã com destino ás estações além de Tunes, o transporte do minimo de 500 toneladas de madeira serrada para caixas (secção 1.ª) ou madeira ordinaria de construção serrada (secção 3.ª) terá direito ao reembolso da importancia de 500 réis por tonelada, correspondente ás despesas de evoluções, manobras e transmissão.

Para este effeito serão remetidas ao Chefe do Serviço de Fiscalção d'esta companhia (estação de Caes dos Soldados) ou ao

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 á 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 serie, grupo II, por expedições de vagão 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 d'agosto de 1904, bem como as suas ampliações.

Transporte de alcool, aguardentes, vinhos comuns e azeites em vagões reservatorios pertencentes aos expedidores ou consignatarios, 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 publico 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 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.

A taxa de direitos de transmissão incidirá 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.

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

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

No dia 20 de setembro de 1909 serão postas em vigor as tarifas internacionaes n.ºs 304 e 305 de pequena velocidade, combinadas com as Companhias: dos Caminhos de Ferro Portuguezes, da Beira Alta, de Salamanca á 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 mechanico, 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 adquirir-as 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 Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á 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 Alfandegas 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 embarços resultantes da falta de cumprimento das disposições aduaneiras acima indicadas. Esta exigencia diz unicamente respeito ás declarações para as Alfandegas. Nas notas de expedição para o transporte, a indicação do valor não será accetita, e a do numero de cabeças sel-o-ha, apenas, quando se trate de aves expedidas a conto ao abrigo do § 3.º da alinea 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 Mações

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 Mações na linha da Companhia Cintra ao Oceano, aos preços seguintes, sello incluído:

De Lisboa-Rocio a Praia das Mações bilhetes simples: 1.ª classe 730, 2.ª 560 e 3.ª 430; ida e volta 1.ª classe 13250, 2.ª 15020 e 3.ª 760.

Pelo que respeita ao percurso nas linhas d'esta Companhia ficam estes bilhetes subordinados ás condições da tarifa especial L. n.º 2 de grande velocidade em vigor desde 1 de Dezembro de 1902, bem como ás do Aviso Publico 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 realisa-se em Elvas esta romaria bem como a Feira Franca de S. Matheus, havendo tambem touradas, arraial, fogos de artificio, illuminações a luz electrica, bailes populares, concertos de bandas militares, etc.

Por motivo d'estas festas haverá para os comboios ordinarios, excepto os rapidos 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 principaes estações (sello incluído) Lisboa-Rocio, 1.ª classe 43380, 2.ª classe 35400, 3.ª classe 25420; Villa Franca, 35800, 25950, 25400; Santarem, 35100, 25400, 15710; Torres Novas, 25660, 25060, 15160; Abrantes, 25130, 15650, 15180; Marvão, 25540, 15970, 15400; Alferrarede, 25220, 15720, 15220; Rodam, 35140, 25340, 15740; Castello Branco, 35620, 25810, 15000; Vendas Novas, 45480, 35480, 25480.

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

10.ª Ampliação da tarifa especial n. 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 productos similares destinados á construção de pavimentos, correspondendo-lhes a 1.ª série, grupo 5, preços especiaes A.

Viagens de excursão a Paris e Bordeaux

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 á Fronteira de Portugal, Medina a Salamanca, Norte d'Espanha, Meio Dia de França e Orleans, para viagens de excursão em grupos ou em comboios especiaes, com bilhetes de ida e volta de Paris e Bordeaux 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 annual e outros festejos em setembro de 1909

Cinco grandes corridas de touros nos dias 11, 12, 13, 16 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 ordinarios com excepção do *Sud-Express*.

Estes prazos de validade permitem ir assistir ás corridas de touros que se realisam em Valladolid em seguida ás de Salamanca de onde ha bilhetes especiaes de ida e volta.

Preços dos bilhetes das estações seguintes a Salamanca e volta:

Lisboa-Rocio, Santarem, Entroncamento e Vendas Novas 1.ª classe 95260, 2.ª classe 55120; Pombal e Alfarellos 55380, 25980; Coimbra, Miranda do Corvo e Louzã 55000, 25930; Aveiro, Gaia e Campanhã 55990, 35370; Torres Vedras, Caldas da Rainha e Leiria 75330, 45170.

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

Aos passageiros portadores de bilhetes de 1.ª classe é permittida a occupação 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 reservatorios pertencentes aos expedidores ou consignatarios ou como tal considerados

A partir de 15 de setembro de 1909, foi 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 vagões 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 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 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 ocasião do pagamento d'esta, a titule de utilização do material, 5 réis por vagão e kilometro de percurso, em cada linha.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e aceiados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telefone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Estilez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
Lisboa-R. Sagrem				Lisboa-R. Caldas				Lisboa-R. Moura				Lisboa-R. Regoa				Lisboa-R. Barea d'Alva			
7 5	7 40	9 27	10 11	1 5	5 49	7 10	10 20	8 5	2 30	6 8	10 24	5 40	10 25	4 30	8 58	5 40	10 25	4 30	8 58
7 53	8 36	10 29	11 12	7 32	12 37	1 55	5 36	8 5	12 4	3 51	10 24	5 40	10 25	4 30	8 58	5 40	10 25	4 30	8 58
10 51	11 34	11 51	12 34	10 51	11 34	11 51	12 34	10 51	11 34	11 51	12 34	10 51	11 34	11 51	12 34	10 51	11 34	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3	1 13	1 56	2 20	3 3	1 13	1 56	2 20	3 3	1 13	1 56	2 20	3 3	1 13	1 56	2 20	3 3
3 27	4 10	4 47	5 29	3 27	4 10	4 47	5 29	3 27	4 10	4 47	5 29	3 27	4 10	4 47	5 29	3 27	4 10	4 47	5 29
4 41	5 24	5 34	6 18	4 41	5 24	5 34	6 18	4 41	5 24	5 34	6 18	4 41	5 24	5 34	6 18	4 41	5 24	5 34	6 18
6 47	7 29	7 57	8 41	6 47	7 29	7 57	8 41	6 47	7 29	7 57	8 41	6 47	7 29	7 57	8 41	6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18	8 27	9 11	9 34	10 18	8 27	9 11	9 34	10 18	8 27	9 11	9 34	10 18	8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 41	12 23	9 51	10 35	11 41	12 23	9 51	10 35	11 41	12 23	9 51	10 35	11 41	12 23	9 51	10 35	11 41	12 23
Lisboa-R. Povoá				Lisboa-R. V. Franes				Lisboa-R. Setil				Lisboa-R. Entrone				Lisboa-R. Vendas Novas			
9 51	10 49	7 38	8 34	11 51	12 51	1 15	2 13	11 51	12 51	1 15	2 13	11 51	12 51	1 15	2 13	11 51	12 51	1 15	2 13
11 51	12 51	1 15	2 13	11 51	12 51	1 15	2 13	11 51	12 51	1 15	2 13	11 51	12 51	1 15	2 13	11 51	12 51	1 15	2 13
1 15	2 13	2 35	3 31	1 15	2 13	2 35	3 31	1 15	2 13	2 35	3 31	1 15	2 13	2 35	3 31	1 15	2 13	2 35	3 31
2 35	3 31	3 53	4 49	2 35	3 31	3 53	4 49	2 35	3 31	3 53	4 49	2 35	3 31	3 53	4 49	2 35	3 31	3 53	4 49
4 49	5 45	5 54	6 50	4 49	5 45	5 54	6 50	4 49	5 45	5 54	6 50	4 49	5 45	5 54	6 50	4 49	5 45	5 54	6 50
6 50	7 46	7 54	8 50	6 50	7 46	7 54	8 50	6 50	7 46	7 54	8 50	6 50	7 46	7 54	8 50	6 50	7 46	7 54	8 50
7 54	8 50	8 58	9 54	7 54	8 50	8 58	9 54	7 54	8 50	8 58	9 54	7 54	8 50	8 58	9 54	7 54	8 50	8 58	9 54
8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58
10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58
12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58
2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58
4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58
6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58
8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58
10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58
12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58
2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58
4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58
6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58
8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58
10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58
12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58
2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58
4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58
6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58
8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58
10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58
12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58
2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58
4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58
6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58
8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58
10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58
12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58
2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58
4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58
6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58
8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58	8 58	9 54	10 02	10 58
10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58	10 58	11 54	12 02	12 58
12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58	12 58	1 54	2 02	2 58
2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58	2 58	3 54	4 02	4 58
4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58	4 58	5 54	6 02	6 58
6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58	6 58	7 54	8 02	8 58



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 Gadanha. Montemor-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 vigor desde a abertura á exploração d'este ramal

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

Designação	Unidade para o preço do transporte	Preço do transporte	Mínimo de cobrança por expedição
I — Grande velocidade			
		Réis	Réis
Passageiros { 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 funebres	Um wagon	2.268	—
Animaes { Boi, vacca, cavallo, muar ou jumento	Por cabeça	714	—
	»	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	—
	»	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	100
	»	6,00	100
	»	6,00	100
	»	6,00	100
	»	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	—
	»	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 despesas accessorias não estão comprehendidas.

CONDIÇÕES DE APPLICAÇÃO

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

2.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor 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

(Approvada 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 Gadanha e Montemor-o-Novo

PREÇOS ESPECIAES POR EXPEDIÇÃO

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

CONDIÇÕES

Os wagons fornecidos para estes transportes são os do typo 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 suplementar 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

ADDITAMENTO À

Tarifa especial n.º 7 de grande velocidade

(Approvada 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

Procedencia	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
ou vice-versa					
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

(Approvada por despachos ministeriaes 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 praso 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'além 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 despesas 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 effeito 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 francezas)

Em applicação desde 15 de Setembro de 1909

Transporte de cavallos de França para Portugal ou vice-versa

PERCURSOS	Kilome- tros	Preço por cabeça
De Paris-Ivry e de Bordens-Saint Jean a todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas as de Guarda e de Figueira da Foz e a todas as estações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, excepto as que não recebem nem expedem cavallos, ou vice-versa:		
Percurso francez		Francos
Das estações em frente a Irun ou de Hendaya ás da frente { Paris-Ivry ⁽¹⁾	818	80
{ Bordens-Saint Jean ⁽¹⁾	236	24
Percurso hespanhol		Pesetas
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes de Oñoro a Hendaya ⁽²⁾	635	60
Percurso portuguez		Réis
De Villar Formoso a todas as estações da linha da Beira Alta abertas ao transporte de cavallos, inclusivé Guarda e Figueira da Foz, ou d'estas a Fuentes de Oñoro	253	35300
De Villar Formoso a Lisboa (Caes dos Soldados) e a todas as estações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, abertas ao transporte de cavallos ou d'estas a Fuentes de Oñoro	394	75500

(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) N'este preço não se acha incluído o imposto de 5 % para o thesouro hespanhol.

Observação importante. — Muito embora n'esta tarifa estejam indicados separadamente, por causa das differenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que o trajecto é feito, o preço total resultante da junção 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 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 franceza e o imposto de 5 % para o governo portuguez.

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 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 :

Taxas francezas por expedição..	Imposto de sello	Francos
	Direitos de registo á partida das estações francezas	0,70
Taxas portuguezas por expedição	Direitos de registo á partida das estações francezas	0,10
	Imposto de sello	Réis
Taxas portuguezas por expedição	Direitos de guia e registo á partida das estações portuguezas.	60
		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 transitio 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.^o — Expedições de França para Portugal.

a) Passagem em transitio :

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.^o — Expedições de Portugal para França.

Passagem em transitio :

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 remittente 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 damnos que possam soffrer os cavallos nos percursos hespanhoes 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 «do

«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 às estações situadas no itinerario mais curto.

9.^a — A applicação d'esta tarifa fica sujeita às 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: idade, 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 às 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 despesas 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 «acquets» 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, despesas, 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 necessario e por sua conta e risco, todas e quaesquer 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.

Cumpra 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 fôrma que o transporte possa seguir immediatamente 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 despesas 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'Inspeção Administrativa, acompanhada de relatorio explicativo, e de se annunciar aos interessados por aviso affixado na gare.

A volta à situação normal será annunciada e notificada egualmente com 24 horas de antecedencia.

a) e b) — **Certificados d'origem**

Quando fôr necessario 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 atrasos 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 francezas)

Em applicação desde 15 de Setembro de 1909

Transporte de cavallos de França para Portugal ou vice-versa

PERCURSOS	Kilome- tros	Preço por cabeça
De Paris-Austerlitz e de Bordeus-Saint Jean a todas as estações da Companhia da Beira Alta, comprehendidas as de Guarda e Figueira da Foz e a todas as estações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, excepto as que não recebem nem expedem cavallos ou vice-versa:		
Percurso francez		Francos
Das estações em frente a Irun ou de Hendaya as da frente { Paris-Austerlitz (1)	820	130
Bordeus-Saint Jean (1)	236	38
Percurso hespanhol		Pesetas
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes de Oñoro a Hendaya (2)	635	125
Percurso portuguez		Réis
De Villar Formoso a todas as estações da linha da Beira Alta abertas ao transporte de cavallos, inclusive Guarda e Figueira da Foz, ou d'estas a Fuentes de Oñoro	253	85000
De Villar Formoso a Lisboa (Caes dos Soldados) e a todas as estações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, abertas ao transporte de cavallos ou d'estas a Fuentes de Oñoro	394	155000

(1) A juntar a taxa de desinfecção, francos 0,40 por cavallo, limitada ao maximo de 2 francos por wagon, quando a remessa fór de um só e mesmo expedidor.

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

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

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 franceza e o imposto de 5 % para o governo portuguez.

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 consignatarios ;

B) Os direitos aduaneiros ;

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

Taxas francezas por expedição..	Imposto de sello	Francos
	Direitos de registo á partida das estações francezas	0,35
Taxas portuguezas por expedição	Direitos de registo á partida das estações francezas	0,10
	Imposto de sello	Réis
Taxas portuguezas por expedição	Direitos de guia e registo á partida das estações portuguezas.	60
		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 transitio 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.º — Expedições de França para Portugal.

a) Passagem em transitio :

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.....	"	45000 por wagon

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

2.º — Expedições de Portugal para França.

Passagem em transitio :

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 — As remessas expedidas pela presente tarifa serão transportadas pelos comboios de grande velocidade nos quaes 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 cavallos cujo valor por cabeça seja superior a 2 500 francos.

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

6.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.

7.^a — 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.^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.

9.^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-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 — 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: idade, 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 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 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 necessario e por sua conta e risco, todas e quaesquer operações na alfandega e pagar a respectiva despeza, 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.

Cumpra 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.) por fôrma que o transporte possa seguir immediatamente 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 despesas 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 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'Inspeção 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 necessario 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 atrasos 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

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

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 1.º — Viagens em grupo pelos comboios ordinarios

Minimo de passageiros por grupo { Em 1.ª classe 40 passageiros ou pagando por este minimo
» 2.ª » 50 » » » » » »
» 1.ª e 2.ª classes (indistinctamente) 60 » » » » » »

PERCURSOS	Distancias simples kilometros	PREÇO POR LOGAR		Prazo de va- lidade dos bilhetes	
		1.ª classe	2.ª classe		
França					
Francos					
De Paris (Quai d'Orsay) a Irun e de Hendaya a Paris (Quai d'Orsay) ou vice-versa..	823	92,15	62,20	30 dias improrogaveis	
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)					
Pesetas					
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	32,49	
	Medina-Salamanca.. . . .	77	7,70	5,78	
	Salamanca-Fronteira	135	13,50	10,14	
	Thesouro 10 %	-	6,45	4,84	
	Total	645	70,95	53,25	
Portugal					
(Via Pampilhosa)					
Réis					
De Fuentes de Oñoro-Villar Formoso ás es- tações da frente e volta ou vice-versa. . .	Lisboa-Rocio	441	(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.

CONDIÇÕES ESPECIAES

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 Bordenus-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 sahida de Lisboa, Porto, Paris ou Bordaus, 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 julgarem conveniente. Os bilhetes são validos para todos os comboios que tenham carruagens de classe correspondente, sempre que a isso se não opponham as condições annunciadas ao publico sobre as marchas dos comboios, exceptuando-se porém os comboios Sud-Express e rapidos da linha de Madrid a Irun-Hendaya.

3.^a — Intransmissibilidade dos bilhetes. — Estes bilhetes serão pessoaes e intransmissiveis. 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 nulos para o trajecto correspondente. O representante do grupo far-se-ha 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 occupado, segundo as tarifas ordinarias.

A pedido do representante do grupo, poderão as Companhias aquiescer a que os portadores d'estes bilhetes viagem, no regresso, isoladamente nos comboios ordinarios, dentro do praso de validade dos seus bilhetes.

5.^a — Occupação de logares nos comboios. — Os portadores de bilhetes de grupo occuparão 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 realisar 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 permittidas mudanças de classe. Comtudo, 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 disponiveis, 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, comtudo, sujeitos em França aos direitos de registo, em Hespanha 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 Bordeus a Lisboa R. e Porto ou vice-versa

Validade dos bilhetes — 30 dias improrogaveis

PERCURSOS	Distancias simples kilometros	PREÇO POR LOGAR		Preço minimo por comboio Ida e volta	
		1.ª classe	2.ª classe		
França		Francos			
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) 12,440	
De Bordeus-Saint Jean a Irun e de Hendaya a Bordeus Saint Jean ou vice-versa	235	(1) 26,30	(1) 17,75	(1) 3,550	
Hespanha		Pesetas			
(Via Salamanca — Villar Formoso)					
De Irun a Villar Formoso e de Fuentes de Oñoro a Hendaya ou vice-versa	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	74,15	55,65	11,130	
(Via Salamanca — Barca d'Alva)					
De Irun a Barca d'Alva e de Barca d'Alva a Hendaya ou vice-versa	Norte Principal	433	47,21	35,44	7,088
	Medina-Salamanca..	77	7,70	5,78	1,156
	Salamanca-Fronteira	135	13,50	10,14	2,028
	Thesouro 10 %	-	6,84	5,14	1,028
Total	645	75,25	56,50	11,300	
Portugal		Réis			
(Via Pampilhosa)					
De Fuentes de Oñoro-Villar Formoso ás estações da frente e volta ou vice-versa	Lisboa-Rocio	444	(2) 9\$420	(2) 7\$310	(1) 1:454\$000
	Porto-Campanhã	307	(2) 6\$440	(2) 5\$000	(1) 992\$000
(Via Barca d'Alva)					
De Barca d'Alva a Porto-S. Bento e volta ou vice-versa	203	(2) 3\$910	(2) 3\$040	(1) 629\$300	

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

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

(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 organisadores 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 Apolonia — 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 Bordeus-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 organisadores da excursão, poderão as Companhias acquiescer a que a viagem de regresso se effectue isoladamente pelos comboios ordinarios, dentro do praso de validade dos bilhetes. Em tal caso ficará sem effeito o comboio de volta.

3.ª — Pagamento. — O custo do comboio de ida e volta, calculado pelo numero total de passageiros ou pelo preço mínimo 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 effeito a requisição do comboio especial.

Effectuado o pagamento, se a viagem se não realisar 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 differente, 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, Pampilhosa 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. Contudo, os portadores de bilhetes de 1.^a classe poderão viajar nas carruagens 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, contudo, 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 francez e portuguez, no mesmo quadro mencionadas.

CONDIÇÕES GERAES

1.^a — Comquanto os preços da presente tarifa estejam indicados separadamente para os percursos francez, hespanhol e portuguez, devido ás differenças 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 operações aduaneiras nas estações onde se realisam, declinando as Companhias toda a responsabilidade pelo que possa succeder durante aquellas operações.

Lisboa, 7 de Setembro de 1909.

Pelo Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

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 vasis**, 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 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.