

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

NÚMERO 532

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Redactor efectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

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

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Proprietário-diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Collaborador efectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

Secretaria da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

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

Endereço telegráfico CAMIFERRO

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1910

ANNEXOS D'ESTE NÚMERO

Companhia Real. — Tarifa especial interna n.º 24 de grande velocidade — tarifa especial interna n.º 16 de pequena velocidade.

Sul e Sueste. — Ampliação à tarifa especial n.º 7 de grande velocidade — tarifa especial n.º 16 de pequena velocidade.

SUMMARIO

| | Páginas |
|--|---------|
| Guimarães a Braga, por J. Fernando de Souza | 49 |
| O desporto do Polo, por Mello de Mattos | 50 |
| Parte Official, portarias de 3, 8, 13, 18 e 31 de Janeiro do Ministério das Obras Públicas | 53 |
| A estação do Sul e Sueste em Lisboa, por J. Fernando de Souza | 54 |
| A ponte girante de Leorne, por Mello de Mattos | 55 |
| Viagens e transportes | 56 |
| Notas de Viagem — Ainda S. Maló — Passeio pelas fortificações — Ghateau-briand — Os grandes homens — Paramé e S. Servan | 57 |
| Aviação e aerostação — Os concursos d'este anno — Lisboa — Espanha — França — Alemanha — Estados Unidos — Egypto | 58 |
| Automobilismo — Nova roda elástica | 59 |
| Automotor de Monocarril | 59 |
| Via para tunels | 59 |
| Linha eléctrica de Padua a Fusina | 59 |
| Distinção | 60 |
| Alfredo Ferreira | 60 |
| Os ramaos do Sul | 60 |
| Parte financeira | 60 |
| Boletim Commercial e Financeiro | 60 |
| Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras | 61 |
| Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis | 61 |
| Um edifício monstro | 62 |
| Linhas portuguesas — Companhia Real — Ambaca — Valle do Corgo — Lombito — Valle do Vouga — Lourenço Marques | 62 |
| Linhas estrangeiras — Espanha — Rússia — Brasil — Australia | 62 |
| Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1909 (Conclusão) | 62 |
| Avisos de serviço | 63 |
| Arrematações | 63 |
| Agenda do Viajante | 64 |
| Horário dos comboios | 64 |

Distâncias intermediárias

| | | |
|--|----------|-------|
| Silvares (apeadeiro) | K. 3,750 | 5,725 |
| Campellos | » 6,100 | 3,400 |
| Taipas (estação) | » 9,500 | |
| A estação fica a 400m da povoação com facil acesso. | | |
| As terraplenagens são em geral pouco importantes. | | |
| Ha no lanço 2 casas de guarda e 1 de guarda e partido. | | |

2.º Lanço — Taipas a Balazar

Este lanço é destinado a vencer a subida das Taipas á portella de Balazar, sendo 8.480m,67. Desenvolve-se na vertente sul da serra da Falperra.

Em planta ha 5.762m,35 em alinhamentos rectos e 2.718m,32 em curvas de raio mínimo de 100m apenas em 9.

Em perfil ha 1.866m,37 em patamar e 6.614m,30 em rampa, subindo-se 160m,90 entre os extremos do lanço com a rampa média de 24m/m,33 sem se exceder o limite de 25m/m.

As terraplenagens, a não ser a trincheira da portella, são, em geral, pouco importantes.

A única obra de arte especial é uma passagem superior da estrada real n.º 27 na portella.

As estações e apeadeiros são:

Distâncias intermediárias

| | | |
|---|---------|------|
| Eucalyptos (apeadeiro) | K. 11,0 | 1,78 |
| Briteiros (estação) | » 12,78 | 2,17 |
| Santa Christina (apeadeiro) | » 14,95 | 1,45 |
| Entr'aguas (apeadeiro) | » 16,40 | |
| Ha no lanço 1 casa de guarda e 1 de guarda e partido. | | |

3.º Lanço — Balazar a Braga

Desce da portella de Balazar até o rio Este para se elevar em seguida em curta extensão até á estação de Braga. Mede 9.688m,16.

Em planta ha 5.435m,82 em alinhamento recto, 4.257m,39 em curvas de raio mínimo de 100m.

Em perfil ha 2.172m,43 em patamar, 856m,57 em rampa, 6.664m,16 em declive, descendo 156m,01 para subir 20m,89.

A inclinação media é de 24m/m,41 nos declives. A pendente máxima é de 25m/m.

As terraplenagens são, em geral, insignificantes. As obras de arte especiais são apenas um pontão de 5m no rio Este e o viaducto dos Falcões sobre o ramal de Braga.

Ha as seguintes estações e apeadeiros:

Distâncias intermediárias

| | | |
|---------------------------|----------|-------|
| Balazar (apeadeiro) | K. 0,047 | 1,989 |
| Morrara | » 2,036 | 2,290 |
| Esporões (estação) | » 4,326 | 2,430 |
| Lomar (apeadeiro) | » 6,750 | 2,932 |
| Braga (estação) | » 9,688 | |

Comparando este projecto com o que apresentaram os engenheiros ingleses chamados por Blackwood e que teve

Collecções de 1909

Prevenimos os nossos assinantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta*, podendo os que as desejarem enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas mediante o preço de 750 réis.

Guimarães a Braga

Foi aprovado por portaria de 3 de janeiro ultimo o projecto da linha de Guimarães a Braga, elaborado, nas mesmas condições do da linha de Braga aos Arcos, pelo distinto engenheiro o sr. Vasconcellos e Sá, tendo merecido as mais lisongeiras referencias officiaes.

1.º Lanço — Guimarães ás Taipas

Em obediencia ao contrato, sae a linha das proximidades da estação de Guimarães na linha de Trofa a Guimarães, desce para a veiga de Creixomil, onde transpõe a ribeira da Pisca numa ponte de 10 metros, continuando a descer até o Ave e passando junto da importante fábrica de Campellos. O Ave é transposto n'uma ponte de 2 tramos de 20 metros. Conserva-se a linha quasi de nível até a estação das Taipas, perto e alem da qual termina o lanço com a extensão de 9.893m,10.

Este primeiro lanço tem 6.473m,60 em alinhamentos rectos e 3.419m,50 em curvas com o raio mínimo de 100m em 7 curvas. O intervalo mínimo entre tangentes de curvas contrárias é de 52m,60.

de ser devolvido por estar fóra das condições do contrato, reconhece-se bem a proficiencia e a consciencia com que o sr. Vasconcellos e Sá elaborou este seu trabalho.

Apesar de poder ir até 30 m/m nas pendentes e 75 m nos raios das curvas, adoptou os limites de 25 m/m para os primeiros e 100 m para os segundos. No projecto dos ingleses usou-se e abusou-se das curvas de 75 m/m e com a maior semcerimonia figuravam nelle numerosas rampas de 40 m/m absolutamente desnecessarias e fóra dos limites do contracto.

E todavia para os concessionarios ingleses houve todas as condescendencias, enquanto para a actual empresa Canha & Formigal não faltaram rigores a ponto de se pretender reduzir 15 kilometros á extensão da linha com garantia de juro, já de si insuficiente, porque as linhas devem sommar 158 kilometros e não 150 como o contrato prevê e porque o desembolso do Governo não vae nunca além de 3 % do capital, o que praticamente e para os effeitos da construcção reduz a sua taxa a garantia de 5 %.

Mas voltemos ao projecto.

Os ingleses não se preocuparam com a saída de Braga; meteram a linha entre os carris da via larga em extensão grande fóra da estação de Braga, e nem se deram ao trabalho de estudar o modo de assegurar a independencia de dois serviços n'aquella estação.

O problema era em verdade de solução difficult, por isso mesmo exigia estudo attento.

Não se poupou a elle o sr. Vasconcellos e Sá, conseguindo elaborar um projecto absolutamente satisfactorio.

Em primeiro logar, passando com a linha de via reduzida em viaducto sobre a de via larga, conseguiu trazel-a independente para o recinto da estação e collocar todas as instalações da sua estação ao poente das da via larga na mais completa independencia, sem prejuiso das necessarias relações, nem cerceamento da area da estação para os seus serviços actuaes.

A linha, depois de passar sobre o ramal de Braga no viaducto de Falcões, segue ao lado d'ella na extensão de cerca de 300 m , saindo da estação pelo pateo de accesso do edificio de passageiros e deixando junto d'este a largura necessaria para o serviço.

Entre as duas linhas fica uma larga plataforma, entestando com aquelle edificio e permittindo as relações entre os diversos comboios. Um feixe de 4 linhas assegura as necessarias manobras, desdobrando-se a ultima em 6 linhas de saco para serviço de machinas e de carruagens, dos caes privativos de mercadorias, do caes do carvão, da ponte d'inversão e do pateo das mercadorias para carga e descarga directa de vagons, fazendo-se a necessaria estrada de accesso d'esse pateo, derivada da de S. Gregorio.

A cocheira de carruagens de via larga é transferida para o outro lado da estação. As linhas da via larga soffrem num ou noutro ponto ligeiras modificações, que melhoram o serviço.

A extensão total da linha entre Guimarães e Braga fica sendo 28:066 $\text{m},93$, a que se devem acrescentar 667 $\text{m},70$ da linha de Trofa e Guimarães até ao eixo da estação d'esta cidade: total 28:734 $\text{m},63$.

Oxalá que as difficultades que tem suscitado a organisação definitiva de uma empresa para as linhas de Guimarães, de Povoa e do Alto Minho se removam em breve e que a execução dos projectos aprovados de Guimarães e Braga e de Braga aos Arcos possa ser quanto antes iniciada.

Os resultados da exploração hão de corresponder ás previsões, remunerando suffcientemente o capital sem encargo para o Estado.

J. Fernando de Souza.

O DESPORTE DO POLO

Cook e Peary

Depois que a corporacão scientifica de Copenhague examinou os documentos com que o dr. Cook pretendia ter chegado ao polo do norte e apoz a sentença que o condenou como inexacto nas suas affirmações, parece não haver motivos senão para recordar o que escreveu Michelet a proposito dos mares polares. «O que mais tenta o homem, disse, é o inutil e o impossivel. De entre todas as empresas marítimas, aquella em que mais pertinacia se manifestou foi no descobrimento da passagem ao norte da America para ir em direitura da Europa á Asia. O mais simples bom senso deveria de antemão ter feito avaliar que se existia aquella passagem em tão fria latitude, em mar erriçado de gelos, para nada servia que alguém por lá quizesse passar... Quando disse o *inutil* foi considerando a tentativa de criar uma carreira commercial. Mas do seguimento de esta loucura, provieram muitas coisas que não são loucas de modo algum, muito uteis para a scienzia, para a geographia, a meteorologia, o estudo do magnetismo terrestre. Que é que se queria de principio? Abrir um caminho mais curto para o paiz do oiro, para as indias orientaes.

A Inglaterra e outros estados com ciumes da Espanha e de Portugal contavam surprehendel-os por ali no coração do seu longinquuo imperio, no sanctuario da riqueza. Nos tempos de Elisabeth encontraram ou julgaram uns prospectores encontrar algumas parcellas de oiro na Groenlandia, exploraram a velha lenda do Norte, do thesouro occulto no polo, das montanhas de oiro guardadas pelos gnomos. Enthusiasmaram-se as cabeças. Numa esperança tão rasoavel mandou-se uma grande frota de dezeseis navios, contendo como voluntarios os filhos das mais nobres familias.

Houve brigas a respeito de quem devia partir para aquelle Eldorado polar.

O que se encontrou foi a morte, a fome e paredes de gelo. Para nada serviu esta derrota. Durante mais de tres seculos com pasmosa teimosia, encarniçaram-se os exploradores.

E' um registo de martyres.» ⁽¹⁾

Se Michelet reconhecia algumas vantagens nas expedições polares, Arago pronunciou-se sacudidamente em 1837 contra uma das expedições ao polo antartico de Dumont d'Urville.

«Não tenta certamente o sr. Dumont d'Urville alcançar o polo sul, escreve, unicamente para ter a certeza de que ha ali um dia e uma noite de seis mêses. Sabe-se isso perfeitamente sem que seja preciso mechermo-nos. Se lá vae poderá dizer que esteve lá e nada mais. Quanto a mim não antevejo outro resultado. E' portanto uma viagem de pura curiosidade; as pessoas sensatas não emprehendem extensas viagens perigosas, quando nada se espera d'ellas nem para a scienzia, nem para o commercio.» ⁽²⁾

No entanto nem todos pensaram como o grande astronomo ou como o estilista encantador de cujos escriptos acabam de traduzir-se uns trechos e por isso é que, no remanso do gabinete de trabalho podemos ler egoisticamente as interminaveis discussões a proposito do mar livre do polo e admirar as palavras tão cheias de desinteresse que Bellot, o grande official da marinha francesa a quem a Inglaterra erigiu um monumento para commemorar um dos martyres das explorações polares, traçava em 1 de janeiro de 1852. «A briza e os turbilhões de neve que nos estorvam de sair conduzem-nos a reflexões bem naturaes e a uma involuntaria comparação com o que n'este dia geralmente se passa em nossas casas, no seio da familia,

⁽¹⁾ Michelet — *La Mer*.

⁽²⁾ Oeuvres complètes de François Arago t. IX p. 471.

no meio das alegrias do lar. Sem que experimentemos um fundo pesar verdadeiro pela nossa situação presente, não podemos evitar que as nossas almas melancolicamente se voltem para o passado.

Entramos todos com ardor e por nossa inteira vontade na causa sagrada a que nos comprometemos e não há um único, estou certo d'isso, que pense em contar as fadigas ou as privações e em voltar saudosos olhares para o passado. Não, é para o futuro, é para a frente que vão os nossos olhares.... «Onde estava no anno passado, n'esta época? Onde estarei para o anno? Que importa, se é o caminho de um alvo indicado pela minha consciencia.»

Pobre martyr! Era n'esta expedição que havia de perecer após inclemências que dão arripios de pavor como a narrativa do dr. Kane, que assegura ter observado o mar livre na latitude de 81°.

«Esgotados de cansaço, morrendo de fome, era a nossa triste situação quando descobrimos uma phoca adormecida sobre um gelo fluctuante.

Ao approximarmo-nos tamanha era a nossa excitação que os homens nem podiam remar em unisono. A phoca não estava adormecida, levantou a cabeça quando a tinhamos ao alcance da carabina; ainda me recordo da expressão entristecida, desesperada que se manifestou no rosto emmagrecido, esfomeado dos meus marinheiros, quando viram o movimento do animal. A captura d'elle estava ligada a vida de cada um de nós. Vigorosamente impelido por Mac Gary o barco parecia-me em boa distancia; fechei convulsivamente a mão, signal convencionado para fazer fogo. Admirado por não ouvir a explosão, voltei-me. Petersen, paralysado pela comoção, não podia sustentar firme a carabina. A phoca levantando-se sobre as barbatanas anteriores olha para nós desconfiada e curiosa dispendo-se a mergulhar.

Ouve-se a carabina que fere mortalmente o animal, já tão perto da agua que o mar molhava-lhe a cabeça decaída na beira do gelo fluctuante. Contava assegurar a morte com novo tiro de carabina. Era impossível pensar nisso, já não havia disciplina, os meus homens dando gritos selvagens precipitaram-se sobre a preza. Mãos avidas agarraram na phoca arrastando-a para abrigo mais seguro. Os meus marinheiros pareciam dementes... Brandindo as suas facas corriam por cima do gelo, chorando e rindo ao mesmo tempo».

E inutil prolongar com citações várias a notícia das misérias de que são victimas os exploradores polares e até das illusões que tanto se desfazem, como a notícia que em outubro de 1876 trazia Georges S. Nares o valente chefe da expedição da *Alert* e da *Discovery*. Para elle não apareceu o mar livre polar que tinham divisado Kane, Hall e Hayes e talvez outros ainda.

Copiosa em resultados científicos foi a expedição do doutor Nordenskjold, mas se entrássemos em pormenores a esse propósito, perderíamos de vista o assumpto principal de este artigo.

Pelas mesmas razões não falaremos da expedição de Greeley, tão tragica como a da *Jeannette*, subsidiada pelo *New-York Herald*, mas que trouxe resultados científicos de incalculável valor, certo é que à custa de enormes sacrifícios até de vidas.

Pouco faltou que todos perecessem.

Em 22 de junho de 1884, o tenente Taunt da marinha americana encontrava debaixo de uma tenda derrubada pelo temporal sete homens agonizantes entre outros tantos cadáveres. Greeley de joelhos e apoiado nas mãos lia as orações da agonia. «O aspecto de esses homens de cabelos compridos emaranhados e de barba inulta, envolvidos em farrapos e pelles era doloroso, escreve o sr. Deniker. O vento derrubara a tenda e, não tendo já forças para a levantarem, os desgraçados aguardavam a hora da morte, recobertos por esta mortalha commum. Quarenta e oito horas mais tarde só se teriam encontrado cadáveres. Gree-

ly e os seus companheiros pareciam loucos; deitavam-se aos seus salvadores beijando-lhes as mãos e os pés e depois supplicando-lhes que lhes dessem de comer; porque, depois de terem durante muitas semanas encontrado como sustento apenas lichens e musgos e alguns camarões, ha muitos dias que se viam na necessidade de devorar tiras dos seus vestuarios de pelle de phoca».

Numa palavra nesta tragica expedição, que o governo norte-americano subsidiou para observar as condições meteorologicas e magnéticas das terras mais vizinhas do polo norte, partiram em 17 de julho de 1881 de S. João da Terra Nova 25 homens de equipagem, robustos cheios de saude e de esperanças na conquista de gloria para a sua patria, os tenentes Greely, Lockwood, Kingsbury, o medico Pavy, sargentos e cabos. Em 22 de junho de 1884 apenas se encontraram sete pessoas que poderam sobreviver a tanta miseria e ainda um de estes últimos não conseguiu volver à patria senão entre os doze cadáveres que o Thetis trouxe para os Estados Unidos.

Nos tres invernos em que a expedição Greely se viu obrigada a permanecer nestas regiões inhospitas o thermometer desceu muitas vezes até 50 graus abaixo do zero centigrado e o vento soprou com a velocidade horaria de 90 a 130 kilometros, mas apesar da rudeza de semelhantes invernos Lockwood e Brainard asseveram ter encontrado o mar livre circumpolar e Pavy assegurou que tinha sido obrigado a retroceder no seu caminho para o norte abandonando bagagens com receio de ser arrastado pelos gelos que fluctuavam no mar livre.

Os recentes descobrimentos provaram a inanidade da hypothese do mar livre circumpolar.

Passando contudo sobre outros descobrimentos e tentativas para atingir o polo norte durante o século XIXº e nos primeiros annos do seculo actual, poucas vezes o mundo todo ficou tão impressionado como ao ter conhecimento pelo sr. Lecointe do observatorio de Uccle na Belgica do telegramma seguinte: Lerwick (ilhas Shetland) 1 setembro. Alcancei polo norte em 21 abril 1908. Decoberta terra extrema norte. Regresso a Copenhague pelo vapor Hans Egede. Cook.

Pouco durou o entusiasmo provocado por esta notícia, começavam a surgir as duvidas, quando em 9 de setembro a *Associated Press* dos Estados Unidos dáva a conhecer o despacho seguinte datado de Labrador. «Bandeira americana cravada no polo norte. Peary».

Pouco depois, o *New-York Times* recebia este outro telegramma: Indiana Harbour. Attingi polo norte em 6 abril 1909. Conto chegar em 7 setembro a Chateau Ray. Peary.

Não tardou que surgisse contenda entre Cook e Peary e em breve uma discussão que devia ter o caracter sereno das questões científicas mais parecia disputa entre dois recordmen, onde nem a injuria faltou.

No entanto Cook tomara parte como medico em muitas expedições polares anteriores e Peary contava no seu activo muitas viagens ás regiões polares. Em 1898, em 1907 e em 1906 especialmente e em 1901 quasi que chegou ao paralelo 85°.

Excessivamente persistente, não vem fóra de propósito contar uma passagem de uma das expedições de Peary.

Quando teve notícia de que os noruegueses confiavam a Nansen o encargo de uma viagem ao polo norte e que esta embarcava a bordo de um navio denominado *Fram* (para a frente), Peary não poupou as criticas a semelhante empreendimento e o sr. Rabat, traductor da obra do capitão Sverdrup, o companheiro de Nansen, conta o seguinte: «O explorador americano ha muitos annos que consagrava a sua actividade á exploração da Groenlandia septentrional; considerava por isso aquella região como terreno reservado e via com maus olhos a chegada de uma expedição norueguesa a estas paragens». (¹)

Sverdrup narra uma visita que lhe fez Peary que não durou mais que dez minutos e em que recusou até uma chaveta de café, que lhe foi oferecida. «Este encontro diz a tradução francesa do livro do capitão Sverdrup, foi o grande acontecimento do dia. Embora fosse muito curta a sua visita, ficamos encantados por apertar a mão do celebre explorador».

Este ciúme de Peary explica algum tanto a acrimonia com que atacou o doutor Cook e talvez o tom sacudido com que este lhe respondeu.

Ambos os exploradores porém dão como provas os seus diários de viagem e por isso não se hesita em retorquir-lhes que não ha coisa mais fácil do que suppor as observações factíveis, até sem ir ao polo realmente.

Cook apresentou o testemunho de esquimós e principalmente o do capitão Schoubye commandante do *Godthab*, em que o explorador regressou a Egesdesminde. «Não duvido, diz este oficial de marinha, da boa ordem das suas provas; todas as suas observações pareciam bem verídicas. Quanto aos esquimós, não poderam encontrar-se aquelles que tinham feito a viagem com elle até ao fim, mas numerosos individuos da tribo sabiam de cór a narrativa contada pelos seus paes no regresso da expedição. Esta narrativa feita por muitas pessoas e repetida por outras muitas nunca variou, confirmando sempre as narrativas de Cook.

O desaparecimento de este medico depois de embolsar 150.000 dollars para dar conferências confirma porém os qualificativos com que Peary o mimoseou.

Succede contudo que os sabios também duvidam de que Peary atingisse o polo norte, no entanto inclinam-se em reconhecer-lhe a boa fé do seu procedimento, porque em expedição anterior estabeleceu o record das viagens articas e, se então não disse que tinha chegado ao polo, se agora não estivesse persuadido de ter atingido aquele ponto do eixo da terra, não o afirmaria tão cathegoricamente.

E' como se vê uma prova moral unicamente e tendo em conta a probidade da declaração anterior.

Mas reflectindo um pouco, percebe-se que deve ser extraordinariamente difícil que o mais sincero dos exploradores, quando isolado, demonstre a realidade das suas afirmativas.

Chega a ser um tanto trágica esta impossibilidade de demonstração para o homem corajoso que se arriscou a tão perigosa excursão só com o simples intuito de verificar um facto geográfico, visto que nulos são, como disse Arago, os resultados materiais de semelhantes excursões.

Já o mesmo não sucede sob o ponto de vista científico. Hoje há muito quem duvide de que a terra revista a forma de um esferóide achatado e a teoria tetraédrica vai ganhando adeptos, embora em trabalho recente o sabio geólogo Estanislau Meunier a discuta de modo a sugerir não poucas dúvidas nos espíritos que não veem o problema com opinião anticipada.

Este illustre professor do Museu de Historia Natural de Paris recorda que o que se passa actualmente lembra o entusiasmo com que foi aceite a teoria da rede pentagonal de Elias de Beaumont, segundo a qual as cordilheiras à superfície da terra se subordinavam a certa ordem geométrica.

«O homem, escreve, experimenta uma verdadeira necessidade de referir as formas naturaes à geometria.

Quando nos desilludimos a este propósito, custa-nos extraordinariamente a resignarmo-nos». Para apoiar a sua afirmativa transcreve largos trechos do *Ciel et Terre* que Jean Reynaud publicou em Paris em 1854 e onde se topam afirmativas de esta ordem. «Não poderia duvidar-se de que a geographia não esteja subordinada à geometria até nos seus diversos por menores».

Certo é que a teoria tetraédrica teve a apadrinhado o maior geólogo dos fins do século passado. Com efeito, A. de Lapparent, na 5.ª edição do seu magistral Tratado

de Geologia escreve: «O sr. Green⁽¹⁾ pensou que considerando uma esfera como formada pela justaposição de uma infinidade de anéis cylindricos de diâmetro crescente podia apoiar-se nas experiências de Fairbairn sobre o esmagamento dos tubos de secção circular. Parece que, na maioria dos casos, a secção dos tubos tende a tomar, sob a influência do esforço exercido, a forma de um triângulo equilátero com lados concavos. Isto posto, pode parecer admissível que o esmagamento de uma crosta esférica ali origine o que para o esferóide equivale ao triângulo equilátero, isto é a forma tetraédrica.»⁽²⁾

A existência do mar polar parece apoiar a teoria tetraédrica, mas o sr. Meunier objecta: «Se o polo norte estivesse no meio de uma região comparável com o oceano Pacífico seria verosimilmente aceitável esta ideia e não se vê porque é que, se a concepção do tetraedro fosse legítima, se não apresentariam as coisas d'este modo. Não devemos esquecer contudo que o mar polar tem quando muito como litoral sul o paralelo 75° ao longo do qual se desenvolve a costa da Siberia, ao passo que a face septentrional do tetraedro deveria estender-se até ao paralelo 25° nas proximidades do tropico do Cancer, com uma diferença de 75 graus!»

Na realidade este mar em volta do qual se quer fazer tanto barulho apresenta-se como uma escavação insignificante, no meio de uma superfície imensa, que fica acima do nível do oceano.

Para acabar de combater a teoria tetraédrica, socorre-se o sr. Mennier, da orogenia cada vez mais generalizada especialmente por este sabio, nos seus recentes livros de geologia.

«A teoria orogenica, escreve, é completamente incompatível com a hypothese tetraédrica, porque aquela de cada dia mais se aceita graças às observações e até às experiências. Com efeito, a produção do tetraedro faz intervir a suposição de um envolucro que se vaza pouco e pouco pela diminuição do nucleo e que se inflete como uma matéria flácida. Compara-se com uma pélula de borracha de que se extrae parte do ar que encerra. Ora a observação demonstra que pela diminuição do nucleo, a crosta que tende a ser demasiado grande é repelida sobre si própria pelas forças tangenciais e assim é que se originam as cordilheiras. Importa por isso que as diversas partes da geologia geral concordeem entre si e caminem de harmonia».

No entanto, a despeito da rejeição que faz da teoria tetraédrica, o sr. Meunier reconhece que nem por isso é menos importante o conhecimento do polo. A intensidade da gravidade, assim como o magnetismo terrestre e diversos fenômenos meteorológicos aproveitarão com elle. Nas suas circumvisões também o polo norte tem importância capital no que se refere à ordenação das cordilheiras e aos relevos do globo.

A distribuição das terras e dos mares prova que os continentes foram todos repelidos para o norte e tanto na observação da America como do velho continente se nota o deslocamento da crosta sólida terrestre para os bandas do polo septentrional.

Desde a sua origem a região polar constituiu pois uma enorme espera que tanto pode estar, segundo as experiências, em relevo como cavada, e contra a qual se esgotaram os esforços orogenicos.

Lícito é admittir ali uma estabilidade actual em relação com a antiguidade dos movimentos que foram susceptíveis de a agitar e de facto é o que resulta de todos os trabalhos até hoje realizados.

⁽¹⁾ O professor sr. Estanislau Meunier afirma que já em pag. 406 do livro de Jean Reynaud se encontra o germen da teoria tetraédrica, cuja invenção se atribue a Lowthian Green.

Levar-nos-ia muito longe a transcrição da passagem do livro do illustre professor do Museu da Historia Natural de Paris, relativa ao caso, mas convém dizer que elle escreve: «Vamos ver no entanto que Reynaud usou n'este resumo de uma prudência de que singularmente se desviaram depois d'ele».

⁽²⁾ A. de Lapparent. *Traité de Géologie*, 3.ª ed. p. 1948.

A observação dos movimentos dos gelos nos polos do planeta Marte que tantas analogias tem com a Terra levam a concluir que as regiões polares são de facto constituídas por mares.

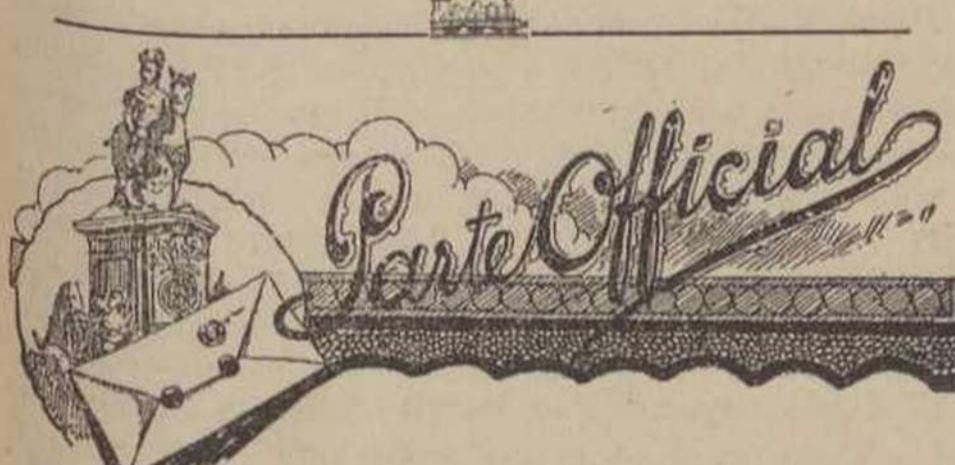
E para chegar a estas conclusões de interesse puramente científico quantas dedicações não foram precisas, quanta inteligência, quanto saber e quanta riqueza material não houve que dispender!

Certo é que a contemplação dos sacrifícios que alguns homens fazem, movidos apenas pelo amor da ciência e tendo às vezes como recompensa a dúvida, conforme sucede a Cook e a Peary, quasi que nos põe de bem com a humanidade.

As phrases de Michelet e d'Arago que se leram logo no princípio de este artigo bem pode contrapôr-se o sacrifício de lady Franklin, consagrando a sua fortuna a subsídios de expedições que lhe trouxessem novas do marido, que depois de ilustrar em todos os mares a bandeira da marinha inglesa lá foi morrer entre os gelos polares em 11 de junho de 1847. O *Erebus* e o *Terror* são os nomes dos dois navios que constituíram a expedição de John Franklin, e no longo martyrologio científico por uma ideia, nenhumas figuram tão tragicamente como aquelles que em 22 de maio de 1845 sairam em investigação de verdades que augmentassem o cabedal dos conhecimentos humanos.

E costume elevar monumentos aos que se dedicam na guerra, aos que, no fragor dos combates, sabem sacrificarse, mas, quando se compara a escala de heroísmo, no meio da luta, com a que impoem os trabalhos da ciência, é licito duvidar onde estão mais radicados os sentimentos de abnegação e de bondade que constituem a parte nobre do coração humano.

Mello de Mattos.



Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto da linha ferrea de Guimarães a Braga, com a extensão de 28:061^m.93, elaborado pelo capitão de engenharia José Maria de Vasconcellos e Sá e apresentado pelos respectivos concessionários Canha & Formigal: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 2 de dezembro ultimo, no qual se declara que esse projecto é dos mais bem elaborados e completos que teem sido submettidos á sua apreciação, aprovar o referido projecto, devendo-se na sua execução attender as indicações do mesmo parecer acerca da modificação da directriz junto da estação de Braga.

Ha ainda por bem o mesmo Augusto Senhor manifestar o seu agrado pela cuidadosa e perfeita elaboração do mencionado projecto.

Paço, 3 de janeiro de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de parte da linha ferrea de Braga a Monção, comprehendida entre Braga e os Arcos de Valdevez, com a extensão de 47:682^m.18, elaborado pelo capitão de engenharia José Maria de Vasconcellos e Sá e apresentado pelos respectivos concessionários Canha & Formigal: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 2 de dezembro ultimo, no qual se declara que esse projecto é dos mais bem elaborados e completos que teem sido submettidos á sua apreciação, aprovar o referido projecto na parte comprehendida entre Braga e a estação de Ponte da Barca, ficando a aprovação do troço restante dependente de resolução que for definitivamente tomada sobre a directriz da linha do Valle do Lima.

Ha ainda por bem o mesmo Augusto Senhor manifestar o seu agrado pela cuidadosa e perfeita elaboração do mencionado projecto.

Paço, 3 de janeiro de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto definitivo e orçamento do terceiro lanço do prolongamento da linha do sul do Barreiro a Cacilhas, com data de 30 de novembro ultimo, na extensão de 2:754^m.74: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 23 de dezembro ultimo, aprovar o referido projecto e orçamento na importância de 540:000\$000 réis, devendo-se na sua execução observar as indicações do mesmo parecer.

Paço, em 3 de janeiro de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Sua Majestade El-Rei, tendo tido conhecimento dos bons serviços desinteressadamente prestados pela Camara Municipal de Villa Real, Bombeiros Voluntários de Salvação Pública e Monsenhor Jerónimo do Amaral, por occasião dos temporaes de dezembro ultimo que originaram interrupção na alimentação de agua à estação do caminho de ferro, falta que impediria temporariamente a circulação dos comboios na linha do Corgo, se não fosse a intervenção d'aquellas entidades: ha por bem determinar que a Camara Municipal de Villa Real, a Corporação dos Bombeiros Voluntários de Villa Real e Monsenhor Jerónimo do Amaral, sejam louvados em seu real nome pela forma dedicada como procederam e pelos serviços prestados em tão difícil conjunctura.

Paço, em 13 de janeiro de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto definitivo do 1.^o troço do 1.^o lanço da 3.^a secção da linha ferrea de Evora a Ponte de Sor, compreendido entre Mora e a pyramide de Rui-Vaz, com a extensão de 13:644^m.50, com a data de 12 de abril do anno findo: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 7 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importância de réis 421:700\$540, com exclusão do da Ponte do Raia, cujo estudo deve ser revisto em harmonia com as indicações do mesmo parecer.

Paço, em 18 de janeiro de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, tendo tido conhecimento das acertadas providências adoptadas pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses para procurar restabelecer o mais rapidamente possível nas suas linhas a circulação interrompida pela violência dos temporaes e das inundações que flagellaram a maior parte do país em fins de dezembro ultimo, e bem assim da solicitude com que attendeu ás reclamações do Governo e do público, facilitando todos os transportes possíveis nas condições mais razoáveis, e prestando-se ainda á transmissão de telegrammas pelas suas linhas em funcionamento: ha por bem ordenar que em seu real nome seja louvada a referida companhia nas pessoas dos seus administradores e directores pelos importantes serviços prestados em tão angustiosa conjuntura.

Paço, em 8 de janeiro de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes as representações de varios proprietários de Vallada e de Porto de Muge em que se atribue ás barragens constituidas pelos aterros da linha ferrea de Setil, a Vendas Novas entre a linha ferrea do norte e leste e a ponte D. Amelia, sobre o Tejo, o agravamento dos estragos e prejuízos causados nas suas propriedades pelas recentes cheias e inundações: ha por bem determinar que uma comissão constituída pelo engenheiro inspector Conselheiro Mariano Machado de Faria e Maia, engenheiro-chefe de 1.^a classe José Cecilio da Costa e engenheiro-chefe de 2.^a classe José Maria Cordeiro de Sousa, procedendo ao exame e estudo das referidas obras e dos vestígios dos factos ocorridos e colhendo todas as informações e elementos de apreciação que julgar convenientes pela forma e das entidades que entender, formule com a possível brevidade parecer fundamentado em que se declare se as appreliensões manifestadas nas representações acima referidas são ou não justificadas e se as obras da linha ferrea de que se trata, arruinadas pelas cheias podem, sem inconveniente, ser reconstruídas segundo o primitivo projecto ou se devem ser modificadas, indicando neste caso quais as modificações a que devam sujeitar-se.

Paço, em 13 de janeiro de 1910. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Repartição de Obras Públicas

Estando pendente de aprovação do Governo o anteprojecto de 20 de novembro de 1905 da estação fluvial dos caminhos de ferro do sul e sueste, em Lisboa, sobre o qual recaiu parecer, de 21 de junho de 1906, do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas;

Tendo sido esse anteprojecto subordinado ao local escolhido pelo Governo para a estação, por portaria de 17 de outubro de 1904, e mandado delimitar e entregar à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado por portaria de 3 de maio de 1905;

Tendo a comissão encarregada, por portaria de 23 de janeiro de 1905, de estudar os melhoramentos e regime de exploração necessários ao porto de Lisboa, abstraiido para serviço geral do porto do local destinado ao serviço fluvial dos caminhos de ferro do sul e sueste, cingindo-se portanto à escolha anteriormente feita;

Tendo porém representado uma parte do corpo commercial de Lisboa contra a situação escolhida para aquella estação;

Não podendo protelar-se indefinidamente a construção de nova estação, que substitua a actual instalação provisória, imprópria pelas suas acanhadas dimensões e aspecto, e insusceptível de adaptação cabal ou de substituição por uma obra definitiva no mesmo local;

Sendo indispensável providenciar sobre o modo de melhorar os embarques e desembarques de passageiros no porto de Lisboa:

Ha por bem Sua Majestade El-Rei determinar que uma comissão composta do conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes, presidente do Conselho de Administração do porto de Lisboa; do Conselheiro Augusto José da Silva, director da Alfandega de Lisboa; do presidente da Associação Commercial de Lisboa, Fernando Munro dos Anjos; do Conselheiro José Fernando de Sousa, vogal secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e do engenheiro José Maria Cordeiro de Sousa, director da 3.^a Direcção dos Serviços Fluviaes e Marítimos, o primeiro dos quais servirá de presidente e o último de secretário, tendo em conta os planos de obras complementares do porto de Lisboa e as anteriores resoluções do Governo acerca do local da estação, examine as reclamações formuladas, habilitando o Governo, com os resultados do seu estudo, a tomar sobre o assunto resolução definitiva que harmonize as legítimas exigências do movimento commercial com as do serviço fluvial dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Paço, em 31 de janeiro de 1910.—Manuel António Moreira Junior.

P. 205

A estação do Sul e Sueste em Lisboa

Revive a questão com desesperadora monotonia. As mesmas entidades, com a mesma carença de razões de valor, procuram impedir um melhoramento de incontestável utilidade.

Vezeja ha seis annos a herba no vasto terrapleno em frente da Alfandega. Permanece no mesmo roncierismo marroquino o serviço da doca da Alfandega. Mantem-se com o seu aspecto miserável, cada vez mais acanhada e imprópria, a miserável barraca do Terreiro do Paço, que serve d'estação ao tráfego do Sul e Sueste.

Desde largos annos está resolvido pelo Governo que se construa nova estação, collocando-se para isso um grande desembarcadouro à frente do extremo occidental do terrapleno da Alfandega, cujo muro, construído sobre enrocamento com a coroa a um metro acima do zero hidrográfico, não é acostável.

A estação seria feita em condições de não prejudicar de modo algum o serviço da Alfandega, pois que ficará para este uma faixa ao longo do edifício e outra junto do topo occidental da doca.

Desde 1884 que nos planos e projectos de obras do porto era atribuído aquele logar à estação do Sul, assim como se contava com a linha e avenida marginaes continuas.

A modificação do contracto Hersent, o adiamento indefinido das obras entre a Alfandega e Santos, a submersão do muro e terrapleno na frente d'aquela casa fiscal e a sua reconstrução em condições de não poderem ali atracar navios, a consequente impossibilidade de passar em frente do Arsenal a avenida determinaram a situação presente, da qual é preciso sair.

A remoção da estação é obra que pode ser feita isoladamente sem grande dispendio e que não depende da execução de um plano geral.

Houve, porém, no corpo commercial de Lisboa quem imaginasse que a transferencia da estação para a ponte da Alfandega tinha por consequencia forçosa a ocupação

dos armazens pombalinos pelo caminho de ferro e a cessação da armazenagem gratuita que ali é usufruida.

Não discutirei agora a legitimidade nem a conveniência d'essa regalia. O que importa afirmar é que nunca se pensou em aproveitar aquelles armazens para o caminho de ferro; que nenhum dos projectos feitos perturbava ou embarrancava o serviço da Alfandega.

Não ha porém raciocínios, nem afirmações, por mais bem fundamentados que sejam, que dissipem aquelles receios.

Tratou-se pois de fazer oposição tenaz à transferencia da estação; apelou-se para o espirito de classe, procurando tornar todo o corpo commercial solidario no assumpto em nome de imaginarios interesses feridos. Fez-se elaborar um projecto d'estacada, que não resiste à critica e seria um verdadeiro desastre, se se cometesse a loucura de o executar. Invocou-se a esthetic para condenar a construção de um elegante e ligeiro edifício terreo para estação de passageiros, que deixa livre e desafogada a frente do Terreiro do Paço; não foi porém chamada a protestar contra os armazens e telheiros que enchião littlemente o terrapleno n'aquelle extravagante projecto.

Distribuiu-se profusamente pelo commercio um folheto, analysando e refutando mendamente os argumentos opositos à transferencia da estação. Ficou essa refutação sem resposta, para, quatro annos depois, reviverem os mesmos argumentos desacompanhados de razões plausíveis.

Se até se considera como interesse exclusivo do Estado a boa instalação de uma estação urbana, aproveitada por perto de 500.000 passageiros e 50.000 toneladas de mercadorias, cifras que em curto prazo devem aumentar consideravelmente.

Não é interesse do commercio a boa instalação d'esse serviço?

Depois do inconsiderado compromisso tomado pelo Presidente do Conselho de 1906 ficara a questão sem andamento.

Estavam pendentes o projecto da estação e as reclamações do commercio.

Quiz o actual ministro ouvir o parecer de todas as entidades competentes e interessadas no assumpto; confiou pois o seu exame a uma comissão em que estão representados a exploração do porto, a Alfandega, os caminhos de ferro, os serviços fluviaes e marítimos e o commercio. A esta prova de deferencia e consideração para com a classe commercial correspondeu a prematura assemblea geral de 11 do corrente, que veiu mostrar a victoria das paixões sobre a razão e do amor proprio sobre o bem entendido interesse do commercio.

Não virá fôra de propósito recordar as conclusões formuladas em 1906 e que tem hoje infelizmente a mesma oportunidade:

1.^a—É urgente a construção de uma boa estação definitiva das linhas do Sul e Sueste em Lisboa, de fácil acesso, em sitio central, com instalações distintas para a grande e pequena velocidade, comportando a atracação simultânea de dois vapores.

2.^a—É útil, mas não essencial e muito menos urgente, a ligação d'essa estação com as linhas da Companhia Real, convindo que seja prevista, para se realizar em futuro mais ou menos próximo, sem prejuízo de qualquer serviço público que possa actuar actualmente embaraçar.

3.^a—Nenhum local existe, onde, em melhores condições e com menos despesa e demora, se possa instalar a estação, que no terrapleno da Alfandega, sendo urgente a transferencia dos serviços de grande velocidade para ali.

4.^a—Enquanto não for concluída a avenida marginal (hoje interrompida entre a Alfandega e o Caes do Sodré), obra absolutamente independente da situação que se atribuía à estação do Sul, actuaes serviços da Alfandega e as relações dos armazens gerais com a doca e molhe acostável em nada são alterados ou extorvidos.

5.^a—O terrapleno da Alfandega, limitado por muro não acostável, é inutil para o tráfego geral do porto, salvo na parte contígua à doca, que serve de terrapleno a esta e ao seu molhe occidental.

6.^a—São tecnicamente condemnaveis, aleatorias e dispendiosissimas quaesquer obras que na frente d'esse terrapleno se pretendam fazer para atracação de navios.

7.^a — Em quanto não houver armazens com as devidas condições de resguardo das mercadorias, devem-se aproveitar os armazens reaes, que mesmo mais tarde podem continuar a ter aproveitamento, mais limitado embora.

8.^a — As justas queixas e reclamações do commercio podem e devem ser attendidas desde já, sem necessidade de sensível dispendio, nem de providencias legislativas, aproveitando-se para atracação exterior de navios o molhe occidental com 125^m, utilizando-se convenientemente todo o terrapleno ao longo do muro norte da doca, a faixa da linha marginal, enquanto esta não é prolongada, e a parte do novo terrapleno contíguo ao muro oeste da doca construindo-se nelles telheiros para abrigo de zorras, melhorando o serviço de transporte, activando as cargas e descargas e mantendo a doca sempre limpa. Poder-se-á dar assim vasão a um tráfego considerável e aliviar o commercio dos encargos que o oneram, sem esperar pela forma do regime de exploração do porto, nem pela execução das obras complementares previstas.

9.^a — A collocação da estação do Sul no terrapleno em nada prejudica ou embaraça o serviço dos armazens reaes; convém, todavia, elevar a 35^m a largura da faixa ao longo do edifício da Alfandega, conforme propozera a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, o que em nada estorva a installação da estação. Ficam os dois serviços independentes, e a Alfandega lucra pela utilização do vasto desembarcadouro da estação para os passageiros que venham de bordo dos paquetes em pequenos vapores.

10.^a — É possivel e seria útil o prolongamento da linha marginal até à nova estação para serviço de *tramways*, passado provisoriamente ao sul da faixa reservada para a Alfandega e sendo vedada e fechada com cancellas, que só se abririam para dar passagem aos comboios. Este melhoramento não é, porém, essencial e pôde ser addiado para não causar o minimo estorvo ao serviço da Alfandega.

11.^a — Se no actual periodo de transição forem julgados insuficientes os 50^m ao lado da doca, reservados para a Alfandega na portaria de 5 de maio de 1905, poder-se-á entregar-lhe parte do terreno destinado ao serviço de pequena velocidade do Sul, que pôde continuar por algum tempo na actual estação, transferindo-se para o terrapleno somente a grande velocidade.

12.^a — Como solução definitiva, a separação dos serviços de grande e pequena velocidade do Sul e Sueste em sitios distantes encarece a exploração, collocando-se os segundos no Terreiro do Trigo; pôde-se, com isso, prejudicar a utilização do local pelo tráfego geral do porto, embora essa solução seja, em rigor, acceitável.

Vêm ainda a propósito recordar por forma especial o estado da questão no que respeita á avenida e linha marginaes, conforme se ponderava n'aquelle folheto:

Resta examinar as allegações contra o prolongamento da avenida marginal, que nas representações se diz, erradamente, terem ainda «a maior importancia para condemnar a collocação da estação do Sul e Sueste em frente da Alfandega.» Erro manifesto. O estabelecimento immediato da estação nada tem com a conclusão da Avenida. Com efeito, como se viu já e tem sido afirmado em todos os tons, o acesso da estação é pelo Terreiro do Paço; a faixa correspondente á avenida fica entregue á Alfandega e por ella vedada e reservada para o seu serviço.

A vinda dos comboios ao terrapleno pôde muito bem ser adiada sem inconveniente de maior. Fazem, porém, parte do plano geral das obras do porto, *fique onde ficar a estação do Sul*, a avenida e linha marginaes, continuas e ininterruptas, de Santa Apolonia a Belem.

Quer o commercio que se não concluam, mesmo quando haja os armazens precisos nos entrepostos e o Arsenal lenha sido removido para a outra margem?

Responder-me-ão: «basta fazel-a entre o Terreiro do Paço e o Caes do Sodré, respeitando a serventia marítima dos armazens reaes.» A isso objectarei que ficará assim resolvido o problema da circulação na rua do Arsenal, mas que se manteem sem ligação os dois troços da via ferrea marginal, julgada, com razão, um dos elementos essenciais da boa exploração do porto.

Quer isso o commercio? Pesou bem os prós e os contras da solução? Fez a necessaria distinção entre o estado actual do porto, em que seria prematura a construção da avenida em frente da Alfandega, e a sua organização definitiva, quando estiverem concluídas as indispensaveis obras complementares? Pretende reafiar o voto unânime formulado pela comissão de 1905, de que faziam parte o sr. director da Alfandega e os srs. Conselheiro Schroeter e Pedro Gomes da da Silva? Está o Governo resolvido a consentir nessa profunda alteração do plano geral do porto?

Respondam como quizerem e souberem a essas interrogações, contanto que a boa fé, que deve presidir ao exame de todas as questões, os leve a reconhecer que o problema do prolongamento da avenida nada tem com o aproveitamento de parte do terrapleno da Alfandega para a estação. Torne-se definitiva, se quizerem, a solução transitória, que deixa estação e Alfandega bons vizinhos, coadjuvando-se, mas independentes. A Administração dos Caminhos de Ferro lamentará o sacrificio de uma boa ligação com as linhas terreas que convergem em Lisboa, mas que não tem importância de maior. Sem ella se passou tantos annos, quando não

existia ainda a linha de Setil; sem ella se poderia continuar a passar.

Não venham, porém, alterar os factos, nem baralhar questões. São problemas inteiramente distintos a construção da estação e a conclusão da avenida. Porque ha de a paixão confundir o que o respeito da verdade obriga a distinguir?

Aguardemos o trabalho da commissão e a reflexão serena que se deve seguir ao movimento apaixonado.

Tenho ainda esperança no bom senso do commercio da capital que não quererá ser joguete de ninguem, nem ter por termo de comparação os carneiros de Panurgio.

J. Fernando de Souza.



A ponte girante de Leorne

Bem fiz em appeler para os philologos assim que explicasse a significação de *Jack Knife*. Em carta acabada de receber de um amavel correspondente vem a explicação de que não é necessário recorrer aos que se consagram a philologia.

Basta que se peça a explicação a pessoa versada no inglez, como se quem conhece a fundo uma lingua estranha não fosse tambem um philologo.

Accrescenta o meu presado correspondente que *Jack* é a forma familiar de *John*, assim como *Bob* é a de *Robert*, *Dick* a de *Ricardo*, etc.

Ora devo confessar que não ha coisa que mais me custe a decorar do que as deturpações de nomes de baptismo, de que se abusa em todas as linguas e sempre tenho que fazer grandes esforços para encontrar correspondencias, que não sou capaz de perceber. *Juca* quer dizer no Brazil o mesmo que *José* e *Peg* em Inglaterra equivale a *Margarida*, quando durante muito tempo conheci este ultimo termo como dependente da minha profissão, significando *cavilha*. São coisas que me parecem tão absurdas que não me admiro que confundisse *Jack* com *James*.

Feita esta declaração e assente que *Jack-Knife* quer dizer *faca de marinheiro* cedo gostosamente o logar nas columnas da *Gazeta* ao meu distinto correspondente, que prosegue nos termos seguintes, depois de explicar que *Jack* é a forma familiar de *John*.

Mas além de esta, que é a rigorosa, *Jack* tem numerosas significações, ironicas umas, afectivas outras e entre estas ha a de *Jack marinheiro*, entendendo-se por ella geralmente um da armada inglesa, da mesma forma que «Tommy Atkins», ou simplesmente «Tommy», é o nome popular do soldado inglez, tal qual como «piou-piou» é o do frances.

Os ingleses tem o costume de tratar todos os typos e personalidades populares por meio de abreviaturas ou nomes familiares (nick-names) como se fossem seus intimos, muitas vezes citando só as iniciais da pessoa, como C-B por Campbell-Bannerman (o falecido 1.^o ministro inglez). O nosso rei tambem lá apanhou o «nickname» de Boy-King.

Muitos d'esses «nomes» são puramente abstractos e inventados por um sentimento de carinho e apreço, em oposição á troça ou sarcasmo que originou em geral identicos nomes entre meridionaes.

Jack corresponde porém tão rigorosamente a marinheiro, que existem até numerosos derivados e compostos como, por exemplo:

Jack-Tar — lobo de mar.

Fresh-water Jack — marinheiro d'agua doce.

De tudo isto se conclue que o nome de «Faca de marinheiro» foi empregado para dar idea do sistema adoptado para fazer girar a ponte.

Substituída como foi a minha descolorida prosa pela substancial explicação do meu distinto correspondente, resta-me, primeiro que tudo agradecer penhorado esta lição e em seguida declarar que não só li com o maximo interesse o que escreveu, mas, ao terminar aquella leitura veio-me á lembrança este verso de lord Tennyson:

He too was a friend to me.

Estas sete palavras melhor e mais rapidamente traduzem o estado de espírito em que me encontrava do que uma longa dissertação. Sempre me é grato aprender e muito lucrei com a leitura da carta do meu amabilissimo correspondente.

Mello de Mattos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Inauguramos hoje esta secção, passando para ella toda a materia que constitua a antiga secção **Tarifas de transporte** que vinha sempre publicada a seguir á «Parte oficial» e fica substituida agora por esta nova secção, onde terá muito maior desenvolvimento.

A questão de viagens, tanto no paiz como no estrangeiro, interessa a muita gente e sobre ella ha sempre muito que dizer.

Ignoram-se, em geral, algumas facilidades que as administrações das vias ferreas dão ao publico, em certos casos; e não falta quem diga que a viagem sae cara, e por isso a evite ou restrinja, quando, se conhecesse bem os meios de a effectuar economicamente, a acharia facil, e convidativos os seus preços.

A tarifa de excursões facilita enormemente qualquer visita ao paiz; e d'ella faremos repetido uso não só dando nesta secção quantos informes nos peçam os nossos assignantes, como exemplificando itinerarios, applicaveis em certos casos mais correntes, para pequenas ou grandes digressões no paiz.

Tambem os bilhetes de identidade para viagens a meio preço dão grande economia para quem queira effectuar qualquer excursão, que não precisa mesmo ser grande para a aquisição d'estes bilhetes lhe representar uma verba importante que poupa. Basta ver que, por exemplo, um bilhete de 2.^a classe, por 6 mezes (para em tudo tomarmos a média) que custa 20\$000 réis, corresponde a um gasto de 111 réis, equivalentes a 7 kilometros por dia.

Ora facil é compreender que quem, por prazer ou por negocio, se dispõe a viajar, nunca deixa de exceder e consideravelmente o duplo d'esse percurso, e portanto em toda a distancia que percorra a mais d'esta, gosa da importante redução de 50 por cento.

Se vemos as concessões que as linhas do Estado fazem aos viajantes pelas suas rôdes, ali temos novas condições que muito lhes facilitam as viagens; taes como os bilhetes kilometricos que são de uma applicação commodissima e de que resulta uma pasmosa economia no preço da viagem.

Um exemplo é suficiente: Quein de Lisboa tenha que ir a Villa Real de Santo Antonio, tendo que demorar-se ali mais que os 7 dias que lhe concede a tarifa de bilhetes de ida e volta, em vez de tomar bilhete ordinario que lhe custaria 7\$730 e mais igual quantia pelo regresso, toma um bilhete kilometrico para 1.000 kilometros, economiza 1\$200 réis, tem 3 mezes para fazer a viagem, podendo deter-se nos pontos intermedios e ainda lhe ficam 194 kilometros que pode aproveitar para visitar Setubal, Moura e Portimão, ou com uma pequena despesa de 200 réis mais Villa Viçosa.

Isto sem falar nos preços e condições applicaveis a excursionistas estrangeiros que são ainda muito mais beneficiosos.

São as vantagens d'estas e de outras combinações que poremos aqui em evidencia a todos os leitores, agora bem numerosos, visto que em breve qualquer das quatrocentas estações das linhas ferreas portuguezas porá gratuitamente o nosso jornal à disposição de quem lh'o pedir, para que por elle possa informar-se de tudo que lhe interessa ou de tudo que diz respeito ao nosso movimento ferroviario.

*
Os mesmos casos se dão com respeito a tarifas de mercadorias.

Mesmo aos mais interessados muitas vezes escapa a modificação que em determinada tarifa foi feita e lhes favorece os transportes que fazem, ou d'ella podem aproveitar realizando-os noutras condições.

Hoje temos que noticiar o apparecimento de uma nova

tarifa altamente benficiosa — mesmo a mais economica de quantas a Companhia Real tem.

E a n.^o 16 de peq. vel. que se applica desde hoje 15 aos **transportes de pedra britada para calçadas**.

O estado da nossa viação publica que já era mau, em muitos districtos, antes das ultimas chuvas, peorou consideravelmente desde então, e exige grandes encargos do thesouro e das camaras para que se realize uma rapida reparação.

Tudo, pois, que venha facilitar a solução d'este importante problema é bem vindo, e portanto só louvores merece a Companhia Real, pondo em vigor esta tarifa cuja base é de 5 réis por tonelada e kilometro.

A tarifa em si é da maior simplicidade, visto ser applicavel em todos os sentidos, sem restrição alguma, salvo o minimo de distancia a taxar ser de 20 kilometros.

*
Duas outras modificações fez a companhia nas suas tarifas internas, a saber:

A 4.^a ampliação da **tarifa especial n.^o 3 peq. vel.** para transporte de lenha e outras mercadorias do grupo 1 da classificação, procedentes da estação de Setil e da linha de Vendas Novas, com destino ás estações de Lisboa-Caes dos Soldados a Braço de Prata, Alcantara Terra ou Mar sem reciprocidade.

Para estas mercadorias o quadro constante da alinea C) de § 2.^a da tarifa especial n.^o 3 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, é ampliado desde 15 do corrente ás estações de Setil e da linha de Vendas Novas, pela fórmula seguinte:

Da estação de Setil para Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata, Alcantara Terra ou Mar 700 réis por tonelada.

De quaisquer estações e apeadeiros desde Muge até Vendas Novas para Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata, Alcantara Terra ou Mar 800 réis por tonelada.

A applicação d'estes preços fica sujeita ás condições da tarifa especial interna n.^o 3 de pequena velocidade que fez parte, como annexo, do nosso numero 378 de 16 de setembro de 1903.

As mercadorias a que esta concessão é applicavel são, pois, as achas, aparas e arcos de madeira, bogalhos, carqueja, cavacos, cepa, fachina, lascas, lenha, toros até 1 metro, matto, molano, pinhas, pinho em ramo, trambulhia e vides secas (mortas).

*
Desde a mesma data começará a vigorar a 2.^a ampliação da **tarifa especial n.^o 10 peq. vel.** pelo qual é tornada extensiva aos **transportes de lã suja**, a que correspondem os preços A do quadro de preços do § 2.^a da tarifa especial interna n.^o 10 de pequena velocidade, em vigor desde 10 outubro de 1903, a doutrina constante da observação inserta no referido quadro, a qual fica modificada pela fórmula seguinte:

«Os preços de Lisboa (Caes dos Soldados) a Entroncamento, da tarifa especial M. L. n.^o 1 de pequena velocidade (procedencias de Madrid a Villaluenga), os correspondentes a Abrantes, das tarifas especiaes M. L. n.^o 1-A de pequena velocidade (procedencias de Torrijos a Valencia d'Alcantara e da fronteira de Badajoz) e M. L. n.^o 1-B de pequena velocidade (procedencia de Toledo) e finalmente os correspondentes a Santarem com a sobretaxa de 50 % da tarifa especial E. P. n.^o 3 de pequena velocidade, condição 3.^a, (procedencias das linhas de Alicante, Cartagena e Valencia) serão ligados «ex-officio» aos preços su-

pra desde Abrantes, para os destinos a que aquellas tarifas não attendem, quando n'isso houver vantagem para o público e enquanto não forem estabelecidas tarifas diretas applicaveis aos transportes a que esta *Observação* aproveita no todo ou em parte.

As demais condições da referida tarifa especial n.º 10 e sua ampliação de 16 de setembro de 1908 são tambem applicaveis a estes transportes.

*

Tambem a Companhia Nacional pôz em vigor, desde a mesma data uma nova **tarifa especial n.º 7 de gr. vel.** para o transporte de **generos frescos, comestiveis**, etc., por expedição de peso minimo de 10 kilogrammas ou pagando como tal.

O preço por tonelada e kilometro é de 45 réis sendo o minimo de perceção 100 réis.

Os generos a que esta tarifa se applica são:

Agua potavel, salgada ou mineral; arbustos e plantas vivas; aves e coelhos em cestos, attados ou gaiollas; azeite em latas ou bilhas; batatas; bebidas gazozas ou refrigerantes; biscoitos, bolachas e bolos; caça viva ou morta; doces; flores naturaes; carne fresca; cerveja; fructas verdes ou secas; gelo; hortaliça; legumes verdes; leite; manteiga; mariscos; neves; ovos; pão; peixe fresco, salpicado e salgado; azeitonas; queijo; requeijão e outros lacticinios; saccos vazios; vinho em garrafas, barris ou garrações.

Esta tarifa é applicavel tanto na linha de Vizeu como nas de Mirandella e Bragança.

*

Finalmente o Sul e Sueste poz em vigor:

Desde 10 de fevereiro, uma pequena ampliação da **tarifa n.º 7, bilhetes de ida e volta**, de Setubal para Fuzeta ou vice-versa;

Desde 15, a **especial n.º 16, de peq. vel.** de exclusiva applicação ás expedições da companhia União Fabril ou a ella destinados, no ramal particular das lezirias, que lhe pertence.

Tarifa nova para generos frescos

A' ultima hora e quando a nossa *Gazeta* se paginava, recebemos da Companhia Real a nova **Tarifa n.º 24** destinada a beneficiar os transportes de generos frescos, destinados a Lisboa, por grande velocidade.

Sentimos que nos falte o espaço para nos ocuparmos d'esta tarifa, de grande conveniencia para os expedidores de productos hortícolas, flores, fructos, lacticinios e aguas, e para os mercados importadores.

Os preços d'esta tarifa que constitue uma verdadeira innovação no nosso paiz, são bastante reduzidos e comprehendem todas as despezas de transporte, camionagem e operações de despacho na alfandega, isto é, todos os gastos desde a estação expedidora até aos mercados ou domicilios dos consignatarios, com excepção apenas dos direitos de guia, sello e registro e dos direitos de consumo que serão pagos pelos consignatarios à Empreza Geral de Transportes no acto da entrega da remessa. Por esta forma os consignatarios não têm que se ocupar com os despachos nas delegações fiscaes o que em regra representa sempre um certo incommodo, perda de tempo, e despesa.

Ainda outra vantagem tem a nova tarifa: a concessão do regresso das taras vazias o que será feito em pequena velocidade das estações de Lisboa Rocio, Caes dos Soldados, Caes do Sodré ou dos Despachos Centraes mediante a compra de rotulos ao preço de 20 ou de 40 réis.

Para esse regresso não se exige nota de expedição, sendo as taras retiradas em troca do talão de cada rotulo.

E' bem de crer que a nova tarifa attrahirá, de todos os pontos do paiz, a vinda d'aquelles productos os quaes, pela barateza e rapidez do transporte virão abastecer abundantemente os mercados de Lisboa concorrendo para o barateamento do preço de generos indispensaveis a alimentação, e da vida na capital.

Consultas

O sr. A. A. C. O. do Porto, pede-nos indicações de preços e itenerario para uma viagem á Suissa, «tendo um trajecto para a ida e outro para a volta, differente».

Francamente a pergunta é embaracosa, porque do Porto á Suissa, ha numerosos itenerarios, uns mais directos, outros mais interessantes; uns mais commodos, outros mais economicos. Pedimos portanto ao nosso estimado assignante nos auxilie, pela sua parte, no trabalho, respondendo primeiro ás seguintes perguntas:

Para quanto tempo é a excursão, desde a partida até á chegada? E em que epoca?

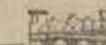
Conhece Marselha, Nice, Lyon ou prescinde de visitar estas cidades?

Prefere visitar os Pyrineos ou não?

Á volta deseja regressar directamente, vindo a Bordeus, por exemplo, ou pretende ir a Paris?

Não deseja, depois da Suissa, ir até a exposição de Bruxellas, vindo por Paris? Ou então visitar o norte da Italia?

Com estes elementos já lhe podemos fazer obra util, para o proximo numero.



XIV

Ainda S. Maló. — Passeio pelas fortificações. — Chateaubriand.
— Os grandes homens. — Paramé e S. Servan.

S. Maló é uma cidade que se vê de uma forma *sui generis* — por cima.

As suas muralhas formam um passeio seguido com parapeitos dos dois lados, circumdando a cidade velha, passeio que é ponto obrigatorio a todos os visitantes porque d'elle se vêem os arredores em todos os sentidos.

Do norte temos na nossa frente a ilha de *Fort-National* onde se pôde ir pela maré baixa a pé enxuto; mais adante o Grand Bey, outra pequena ilha deshabitada, apenas ligada á terra por um caminho estreito que a maré só desobre durante dois periodos de tres horas por dia.

Ahi é tambem indispensavel ir, para visitar o tumulo do grande Chateaubriand, que no seu testamento deixou determinado que queria ser enterrado em um modesto jazigo ali, á beira do mar, na sua terra natal.

O preceito foi rigorosamente cumprido. O tumulo não tem pompas nem ornatos; cinco pedras o cobrem, uma simples grade o resguarda e nem o nome do primoroso escriptor ali se perpetua. Bastam-lhe, para o tornar imorrodoiro, as suas bellas obras. Se elle não tivesse deixado escriptas as suas «Memorias d'alem tumulo» tinha ali naquelle modesta e isolada moradia boa occasião para expandir a sua alma por sobre a immensidate do mar que banha o rochedo que lhe serve de leito, e contra elle se ensurece em altaneiras ondas. Do lado oeste é a praia modesta da classe menos brilhante da cidade e arredores.

A seguir, voltando ao sul, estamos sobranceiros ao caes de Dinan, de onde partem os tremvias para Paramé etc.

Neste ponto foi installada ha annos uma ponte trasboradadora, que não funcionava no anno passado. Consta de uma camara onde o publico entra, sobre uma armação de ferro de uns tres metros de altura que, por meio de um cabo de vae-vem accionado por uma machina fixa, em terra, roda sobre uma via ferrea assente no fundo do canal que serve de entrada ao porto de marés.

Para norte e sul comunicam com este duas bacias de fluctuação e um grande reservatorio interior.

O exame da carta dá-nos bem a conhecer que S. Malo não era mais que uma ilha que foi depois ligada á terra formando-se caes e portos d'abrigos quando os arrojados navegadores malóenses conseguiram elevar a sua terra ao maior explendor.

D'ali partia o atrevido Surcouf, o famoso corsario do fim do seculo XVIII feito mais tarde rico armador e barão do imperio; como d'ali fora, no seculo XVI Jaques Cartier à descoberta da Terra Nova, como o atesta a inscrição gravada no lagedo da cathedral, no sitio onde elle se ajoelhou para receber a benção do bispo.

Não só esta cathedral é muito interessante, pela sua vastidão, antiguidade e reliquias historicas, como, semeadas por todas as ruas da cidade, ha casas de grande valor pela sua edade e construcção bizarra, ostentando nas fachadas a epoca, bem remota, da sua fundação.

Fora das fortificações tudo muda, porque tudo é novo, dos ultimos dois seculos, especialmente dos tempos mais modernos.

Ahi é o casino, o grande hotel Franklin, a extensissima praia de quatro kilometros de Paramé e Rochebonne.

E este um passeio delicioso que se pode fazer sem fadiga, indo no carro a vapor até o extremo e regressando a pé pela *digue* ou cortina empedrada junto ao mar, la-deada por uma successão de casinhas, *chalels*, *villas* e outras construções, de estilos variados, artisticos, pittorescos.

No casino, bastante luxuoso, ha bons concertos durante o dia e á noite theatro com boas companhias, por preços baratos. Annexo é o grande hotel, construcção elegante e vasta e estabelecimento montado á moderna.

Outro passeio interessante é, tambem em carro a vapor, a St. Servan, cidade mais importante que S. Malo, mas de menos attractivos e vida mais modesta. As suas praias são minusculas, internadas na bacia do Rance e só frequentadas pelos habitantes locaes.

E de S. Malo que mais vulgarmente se vae á ilha de Jersey, pertencente á Inglaterra e distante 61 kilometros, aqui, ou 45 a Granville, ponto mais proximo na costa francesa por onde tambem se faz a viagem.

Vão ali todos os visitantes da Bretanha, anciosos de pôrem pé em terra ingleza por um preço barato.

Para quem, porém, como o autor destas notas, tem passado já repetidas vezes á Inglaterra, essa excursão carecia de interesse, por isso os leitores ficam sem a descrição, sendo convidados a, no proximo artigo acompanharnos ao Monte S. Miguel que é, sem duvida, a chave de ouro com que a bella Normandia nos abre as suas portas.

Continua

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Os concursos d'este anno

A «Federacão Aeronautica Internacional» marcou as seguintes datas para os grandes concursos de aviação no anno corrente :

De 10 a 25 de abril em Nice, de 20 a 30 de maio em Verona, de 5 a 15 de junho em Budapest, de 28 de junho a 10 de julho em Reims, de 11 a 16 de julho em Inglaterra, de 16 a 24 de julho a grande semana do Automovel Club de França, de 21 de julho a 4 de agosto o percurso Paris-Bruxellas, de 7 a 21 de agosto o circuito do Este (premio do *Matin*, cem mil francos), de 8 a 18 de setembro a grande semana do Aero-Club em Bordeus, de 24 de setembro a 3 de outubro em Milão, de 18 de novembro a 2 de dezembro a Taça Gordon Bernet, na America.

O total dos premios a distribuir passa de duzentos contos.

Lisboa

A direcção do Aero Club de Portugal ouviu o parecer da sub-comissão nomeada para estudar a memoria descriptiva do aeroplano Gouveia, resolveu concorrer por todos os meios ao seu alcance para que os estudos do aviador portuguez não soffram interrupção.

Foram já affixados os cartazes annunciadores do concurso de Papagaios, que o Aero Club vae promover na primavera futura.

Espanha

O ministerio da guerra encommendou á fabrica *Astra*, de Paris, um dirigivel cujas experiencias foram feitas em Pau, e deram bons resultados.

As condições a que o contracto obrigava a fabrica constructora, e que foram satisfeitas, eram deslocar 4.000 metros cúbicos, ter motor de sistema Panhard, ser de tipo semi-rígido, fazer uma viagem a mais de 1.400 metros de altura, permanecendo dez horas no espaço, e alcançar a velocidade de treze metros por segundo.

França

O conde de la Vaulx fez a travessia de Pontoire a Meause, 136 kilometros, no dirigivel *Zodiac*.

Farman fez o percurso, no seu aeroplano, de Chartres a Orleans, cuja distancia é de 233 kilometros.

Em Issy-les-Molineaux, o aviador Dutrieu fez experiencias com um aeroplano do sistema Santos Dumont.

Em Cannes, o aviador inglez Meal, estando no aerodromo de Lanapoule experimentando um apparelho Bleriot caiu com a machina da altura de cinco metros, ficando aquella inutilizada e o tripulante ligeiramente ferido.

No mesmo dia e no mesmo local, um russo de nome Effinof, num aeroplano Farman fez um vôo que durou quarenta e cinco minutos.

Tambem nesse mesmo dia, em Vendôme, os aviadores Lesceps, Durson, e *mademoiselle* Dutrien realizaram varias experiencias com felicidade.

Allemânia

O Aero Club de Berlim para obviar ás dificuldades que os aeronautas encontram para determinar os pontos por onde passam, projecta estabelecer signaes para a circulação aerea, collocando grandes letras de cores, luminosas de noite, nos monumentos elevados, campanarios, collinas ou pontos notaveis da região, por meio das quaes se distinguem as povoações e os aeronautas possam colher indicações precisas da região por onde passam.

Para este efecto, propõe-se o Aero Club de Berlim dividir o imperio alemão em trinta secções, representadas por noventa combinações de letras.

O projecto será apresentado a todas as sociedades de navegação aerea da Europa. Se estas associações aceitarem a proposta, o Aero Club de Berlim apresentará o projecto ao seu Governo, com o auxilio do qual já conta para elaborar o projecto definitivo da balisagem aerea.

Estados Unidos

Em uma das experiencias realizadas por Paulhan em Los Angeles, este aviador fez um vôo de cinquenta minutos a 1.523 metros de altura.

Egypto

O aviador Mortimer Singer quando procedia a experiencias no Cairo, no dia 1 d'este mes, cahiu da altura de quarenta e cinco metros, mas com tanta felicidade que apesar da grande altura de que cahiu, apenas soffreu a fractura de uma perna.

O apparelho ficou completamente inutilizado.

AUTOMOBILISMO

Nova roda elástica

Na continua ancia de melhoramentos que libertem os automoveis das contingencias a que estão sujeitos por causa dos pneumaticos, libertando-os d'um accessorio tão caro e tão facilmente inutilisavel, não cessam os inventores de procurar um novo sistema de rodas que reuna todas as condições desejaveis.

Agora, um inventor bordalez tirou privilegio de invenção para uma roda elástica que se basea numa ideia nova: o emprego de raios elásticos e de um rodado articulado, adaptando-se ás sinuosidades do terreno, e facilitando portanto a circulação dos vehiculos por todos os caminhos, por maus que sejam.

No cubo da roda são fixadas laminas elásticas ou molas, convenientemente arqueadas, que pelo extremo opposto se appoiam em entalhes abertos em uma especie de cadeia Galle que serve de rodado.

Para que possam tambem deformar-se em sentido transversal, pode cada uma das rodas ser constituída por um conjunto de tres, quatro ou cinco rodas, cada uma das quaes gosa livremente das suas propriedades elásticas, formando assim uma unica roda compensadora em todos os sentidos, pois que enquanto um dos rodados é comprimido por uma proeminencia, pode outra distender-se em uma depressão, compensando assim o desnivel e correspondente balanço que o obstáculo produziria ao ser chocado por uma roda ordinaria.

Esta disposição diminue notavelmente a resistencia ao avanço e os esforços do arranque, pois que a força consumida para comprimir o rodado é recuperada pela mola que se distende imediatamente, afastando-se do solo sem atrito e por isso sem produzir calor, o que não succede com os pneumaticos.

Da mesma forma a compressão exagerada produzida por um obstáculo é recuperada quando o rodado e a mola comprimida se afastam d'elle, dando á roda um impulso igual ao esforço empregado para comprimil-a.

Outra vantagem d'esta disposição é dar muita adherencia, pois que a superficie de contacto do rodado com o solo é muito extensa, e a mais pequena asperesa ou deformação d'este, penetra pelas numerosas cavidades existentes na cadeia que forma o rodado.

Além d'esta vantagem apresenta ainda outra de valor. No caso de empregar-se a roda multipla, o perigo da *dérapage*, é quasi nulo.

A elasticidade das molas pode graduar-se em relação ao terreno sobre que ha de circular o vehiculo.

Nestas rodas as avarias são de pouca importancia pois que pelo facto de se quebrar uma ou varias molas não deixa a roda de funcionar, e quando seja preciso as molas facilmente podem ser substituidas no caminho.

Apesar de todas as vantagens enumeradas, só a prática poderá dizer qual o valor do invento.



AUTOMOTOR DE MONOCARRIL

Em Gillingham, proximo de Chatom, dizem o *Engineering* e o *Engineer* de 12 de novembro que se procedeu a experiencias com um automotor para linha de monocarril que deram bellos resultados.

O automotor mede doze metros de comprimento, tres metros e dez decimetros de largura, e quatro de altura acima do carril, pesa vinte e duas toneladas depois de equipado, e pode receber carga até quinze toneladas.

A plataforma assenta sobre dois *boggies*, medindo 1^o,60 entre os respectivos eixos, os quaes podem girar em torno de um outro, vertical, de maneira a facilitar as curvas.

Tem dois apparelhos petroleo-electricos. Um d'elles, motor, é de potencia de 80 cavallos, alimentado por dois electromotores collocados entre os *boggies*, cada um dos quaes move um dos eixos das molas por meio de uma arvore, manivela e biela.

A ontra tem a potencia de 20 cavallos, e move dois gyroscopios, o compressor d'ar do servo-motor de transmissão automatica e o compressor d'um freio Westinghouse.

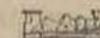
Cada gyroscopio é formado por uma roda que pesa 750 kilogramas e que faz 3.000 rotações por minuto.

Os gyroscopios estão collocados no compartimento do guarda freio, e giram em sentido contrario no mesmo plano vertical. O seu eixo directamente ligado á plataforma, tende a permanecer horizontal e por tanto a endireitar-a quando por qualquer motivo aquella tenda a inclinar-se.

O carril é do tipo Vignole ordinario.

Nas experiencias realizadas, este automotor circulou em uma linha de trinta e dois metros de raio com a velocidade de 11.300 metros á hora, passando depois sem interrupção para uma via de curvatura inversa, de dez metros de raio, sem que a plataforma accusasse inclinação apreciavel.

A colocação asymetrica da carga, e o seu deslocamento durante a marcha tambem não affectaram a estabilidade da plataforma de maneira sensivel.



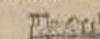
VIA PARA TUNEIS

A *Engineering News*, descrevendo a dupla via do tunel de Bergen a New Jersey, que mede 1:284 metros, apresenta uma innovação, que é um typo de via especial para tuneis.

Consiste essa innovação em substituir o balastro por formigão de cimento Portland. Além disso, o fundo do tunel é tambem revestido de cimento, sobre o qual é assente a via.

O preço do metro corrente da via dupla por este sistema ficou por 440\$000 da nossa moeda; com balastro ficaria por 340\$000 réis sómente, mas a despesa com a conservação, durante um anno, ficaria duas vezes e meia mais cara com balastro do que com o formigão.

Este sistema apresenta as vantagens da rigidez da plataforma, tornando a via indeformável; a diminuição de despesas de conservação; a facilidade de renovar as travessas; e a menor fadiga do material que circula assim sobre uma via sempre bem conservada.



Linha electrica de Padua a Fusina

A linha de Padua a Fusina foi construída em 1886, para ligar Padua a Laguna e Veneza, sendo primitivamente empregada a tracção a vapor.

Porem, o enorme desenvolvimento industrial que se tem manifestado em Padua durante estes ultimos annos, a crescente necessidade de rapidas e frequentes comunicações com Veneza, forçando a Companhia exploradora a aumentar o numero de comboios diarios e a sua velocidade, levaram-a a substituir a energia do vapor pela da electricidade.

As obras para a transformação duraram dois annos. Começaram em 1907, e em 1909 percorria o primeiro comboio electrico a distancia que vae da Padua a Fusina.

A inauguração teve lugar em juhuho ultimo.

A linha acompanha a principio a estrada provincial de Padua a Fusina, e a partir de Stra acompanha o canal naveável, atravessando o rio Brenta em uma ponte de ferro.

Em toda a sua extensão tem apenas duas rampas: as que dão acesso á ponte sobre o Brenta, e são de 3,5 %.

O raio minimo de curvas é de cincuenta e seis metros, mas graças á construcção da via e do material circulante empregado que foi expressamente estudado para esta linha,

os comboios podem descrever estas curvas com a velocidade de quarenta kilometros á hora.

A linha na parte inter-urbana é construida com carris Phoenix, de 42 kilogrammas por metro linear, assentes directamente sobre o terreno macadamizado; fóra da cidade os carris são do tipo Vignole, de 26 kilogrammas o metro, assentes sobre travessas de castanho.

A largura da via é de 1^m,445, e mede trinta e seis kilometros de extensão.

O material circulante é constituído por dez carruagens automotrices e cinco de reboque comportando cada uma d'ellas sessenta passageiros.

DISTINÇÃO

O Diario do Governo d'hoje, 15, publica o despacho agraciando com a commenda da Concepção o distinto engenheiro mr. L. Forquenot, director geral da Companhia Real.

As nossas felicitações.

Alfredo Ferreira

Ao fechar o nosso jornal recebemos a cruenta nova da morte d'este antigo collega que tanto presavamos.

Comprehenderá a intensidade da nossa dor quem souber-que, durante uma convivencia de cerca de 40 annos, fomos acompanhando sempre o sandoso extinto, desde os seus primeiros trabalhos como praticante na repartição de Fiscalização da Companhia Real, até a sua collocação e exercicio definitivo, como chefe do Serviço.

Collegas com igual classificação, muitas vezes tivemos acaloradas discussões sobre assuntos de serviço, mas em todas ellas vimos sempre a combater as nossas opiniões o zelo do funcionario a par da lealdade do adversario.

Pouco se demorou no seu novo cargo que conquistou pela sua intelligencia, pela sua perfeita correção e pela sua extrema dedicação pelo serviço.

A hora adiantada a que, pelos jornaes, tivemos esta triste noticia impediu-nos de acompanhar á ultima morada esse athaude encerrando o amigo querido, sobre o qual depomos a nossa mais negra saudade.

A enlutada familia damos o nosso pesame e não o damos menos á Companhia Real que perdeu um dos seus mais distintos empregados.

OS RAMAES DO SUL

Parece-nos interessante dar a seguinte nota do rendimento que, desde a sua abertura, tiveram os dois ramaes da rede do Sul abertos por virtude de leis especiaes, pela qual se prova que ha todas as esperanças de que, pelos productos da sua exploração annual, elles paguem com excesso os seus encargos de construção e exploração:

Receita propria em 1909:

Ramal de Montemór

| | Novembro | Dezembro |
|-------------------------|----------|----------|
| Passageiros..... | 299.870 | 288.060 |
| Grande velocidade..... | 96.201 | 102.121 |
| Pequena velocidade..... | 451.079 | 569.665 |
| | 847.150 | 959.846 |

Ramal de Aldegallega

| | Outubro | Novembro | Dezembro |
|-------------------------|---------|----------|----------|
| Passageiros..... | 270.220 | 222.530 | 241.710 |
| Grande velocidade | 69.017 | 24.154 | 25.563 |
| Pequena velocidade..... | 396.195 | 219.331 | 840.956 |
| | 735.432 | 466.015 | 108.229 |



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de fevereiro de 1910.

A quinzena começou bem, pela noticia da approvação pelo parlamento allemão do tratado de commercio luso-germanico, de tão grande alcance economico para o nosso paiz.

A politiquice portugueza, que tanto mordeu no ministro que negociou esse tratado, não teve a hombridade de, por um movimento honesto, lhe lamber com a saliva do elogio as feridas que as mordeduras da inveja lhe tinham aberto. Somos insuspeitos, porque nem temos politica nem o sr. conselheiro Wenceslau de Lima é nosso assignante. Não lerá, pois, provavelmente, esta afirmação da justiça que lhe fazemos.

Consta que o sr. Soares Branco, tem já promptas as propostas de fazenda, especialmente as da conversão da dívida fluctuante e das consolidadas de 3 e 4 1/2 %, e da nova moeda.

Esta diz-se que constituirá uma completa reforma do nosso sistema monetario. Que assim seja, já o dissemos no nosso boletim anterior.

Por aquella diz se que os novos titulos serão de 100\$000 réis e do juro de 4.25 %, sendo trocados: tres das actuaes de 4.50, que rendem 8\$505 réis, por duas das novas que darão o juro de 8\$500 réis.

As obrigações novas serão de duas séries: a primeira será limitada, amortisável em 60 annos e garantida com a segunda hypotheca sobre os rendimentos das alfandegas (cereais e tabacos exceptuados) destinando-se à conversão das inscrições na posse ou administração da fazenda, e os restantes titulos criados ao resgate de dívidas já existentes, que vençam juros superiores aos d'esses titulos, cujo capital global não pode ir além de 110 a 120:000 contos. Está incluída na proposta a conversão da dívida fluctuante e a de algum empréstimo consolidado, que represente juro superior ao dos novos titulos.

A segunda série, do mesmo tipo de juro, continuará a ter o carácter de dívida perpetua e as mesmas garantias que tem os actuaes titulos, cuja conversão será facultativa, recebendo os seus possuidores um titulo de 4 1/4 por duas inscrições do mesmo valor nominal. Isto é, que em lugar do juro de 4\$200 réis que hoje recebem, ficam recebendo 4\$250 réis.

A annuidade atribuída para o juro e amortisação é de 5.186 contos.

O Governo já reduziu o juro da dívida fluctuante de 6 a 5,5 e com quanto ainda se não trate de maior redução, é certo que, salvo caso imprevisto, ella não se fará esperar.

Teve lugar em Lamego, a 12 do corrente, a assembleia geral dos accionistas do Banco do Douro em que lhes foi presente o relatorio e contas da gerencia de 1909.

Este banco, que conta 36 annos de existencia, tem um fundo de reserva de 59.873\$348 réis que muito influe na valorização das suas accções.

O movimento, segundo as contas apresentadas, foi de réis 3.208.700\$893. Os lucros líquidos, livres de contribuições, montam a 34.238\$626 réis.

O dividendo distribuido foi de 5 1/2 %, livre do imposto de rendimento.

A Companhia da Beira Alta começou bem o seu anno, com respeito a productos: a primeira semana liquidada deu-lhe réis 8.686\$149 ou seja um excesso de réis 1.438\$606 sobre a de 1909.

O grupo de obrigacionistas do Porto da Companhia Real que tem luctado pela valorização das obrigações de 2º grau, procurou o sr. presidente do Conselho, entregando-lhe uma representação em que se pede que o Governo exerce a sua accção para que a Companhia faça as despesas de renovação da sua via por meio de uma operação especial, reservando o excedente das receitas para integralizar o pagamento do coupon d'aquellas obrigações.

E a eterna questão de se querer considerar que as melhorias de exploração são de primeiro estabelecimento e assim agravar a

situação que uma administração exemplar tem criado à Companhia.

As accções Tabacos, tiveram grande baixa, por constar que a direcção não distribue o *acquête* costumado.

Os cambios continuaram a melhorar, como se vê da nossa nota comparativa a seguir. A libra ficou hoje a 45980 compra, 55010 venda.

O Rio-Londres está a 15 5/32 equivalente a 15\$835 réis fracos o sterlino.

Curso de cambios, comparados

| | EM 15 DE FEVEREIRO | | EM 31 DE JANEIRO | |
|------------------------|--------------------|----------|------------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 48 1/8 | 48 | 47 7/8 | 47 3/4 |
| " 90 d/v | 48 3/8 | — | 48 3/16 | — |
| Paris cheque | 594 | 596 | 597 | 599 |
| Berlim | 243 1/4 | 244 1/4 | 244 1/2 | 245 1/2 |
| Amsterdam cheque | — | — | — | — |
| Madrid cheque | 920 | 930 | 920 | 930 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

FEVEREIRO

| Bolsas e títulos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 | — |
|---|--------|-------|--------|--------|---------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---|
| Lisboa: Dívida Interna 3% essentamento | 39,35 | — | 39,35 | 39,35 | 39,35 | — | — | 39,35 | 39,35 | 39,35 | 39,35 | 39,35 | 39,35 | — |
| Dívida Interna 3% coupon | 39,30 | — | 39,30 | 39,30 | 39,30 | — | — | 39,30 | 39,30 | 39,60 | 39,30 | 39,30 | 39,30 | — |
| " " 4% 1888, c/premios | 21.700 | — | 21.700 | 21.000 | 21.650 | — | — | — | 21.650 | 21.650 | 21.650 | — | — | — |
| " " 4% 1888/9 | 59.500 | — | 59.500 | 59.500 | — | — | — | — | 59.000 | — | 59.800 | — | — | — |
| " " 4% 1890 | — | — | — | — | — | — | — | 51.500 | — | 51.000 | — | 51.000 | — | — |
| " " 3% 1905 c/premios | — | — | 80.000 | 80.000 | — | — | — | — | — | 9.200 | 9.200 | 9.200 | 9.200 | — |
| " " 4% 1905, (C.% de F.% Est) | 79.800 | — | — | 80.000 | — | — | — | 80.200 | 80.000 | 80.000 | — | 80.500 | — | — |
| " " 5% 1905, ob. (C.% de F.% Est) | 65.500 | — | 65.400 | 65.400 | 65.500 | — | — | 65.700 | 65.500 | 65.500 | 65.500 | 65.500 | 65.500 | — |
| Externa 3% coupon 1.ª serie | 63.500 | — | 63.400 | — | — | — | — | 64.000 | — | — | 64.500 | 64.500 | — | — |
| " " 3% 2.ª serie | 66.400 | — | 66.400 | 66.500 | — | — | — | 66.400 | — | 66.000 | 66.200 | 66.500 | 66.500 | — |
| " " 3% 3.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ubrigações dos Tabacos 4 1/2% | — | — | — | — | 176.000 | — | — | — | — | 176.500 | 176.000 | 176.000 | 176.000 | — |
| Ações Banco de Portugal | — | — | — | — | 143.000 | — | — | 143.000 | — | 138.000 | — | — | — | — |
| " " Comercial de Lisboa | 96.400 | — | 96.400 | — | — | — | — | — | — | 97.800 | 98.000 | 98.000 | 98.000 | — |
| " " Nacional Ultramarino | — | — | — | — | 116.000 | — | — | — | — | 112.500 | — | — | — | — |
| Lisboa & Açores | — | — | 72.300 | 73.000 | — | — | — | 73.500 | — | 75.000 | — | — | 73.500 | — |
| Companhia Real | 72.000 | — | — | — | 6.700 | — | — | 6.700 | — | — | 6.700 | — | — | — |
| Companhia Nacional | — | — | — | 86.000 | 85.200 | — | — | 84.900 | 84.900 | 83.000 | 82.600 | 80.500 | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon | 87.500 | — | — | — | — | — | — | 68.400 | 68.500 | 68.600 | 68.800 | 68.700 | 68.700 | — |
| Companhia dos Phosphorus, coupon | 68.500 | — | 68.600 | — | — | — | — | 87.000 | — | 87.000 | 87.000 | — | — | — |
| Obrig. Companhia Atraves d'Africa | — | — | 87.100 | 87.000 | 87.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Real, 3% 1.º grau | — | — | — | — | 71.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Real, 3% 2.º grau | 53.800 | — | 53.300 | — | — | — | — | — | 53.800 | 53.900 | 54.200 | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | 73.500 | — | — | 75.000 | 75.000 | 75.000 | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª série | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 65.000 | — | 65.000 | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª série | — | — | 90.600 | 90.600 | — | — | — | — | 90.700 | — | 90.800 | 91.000 | 91.000 | — |
| Prediaes 6% | — | — | 85.300 | — | — | — | — | 85.900 | 85.950 | 85.900 | 85.800 | 86.000 | 85.900 | — |
| " " 5% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3% português 1.ª serie | 65,70 | 65,50 | 65,70 | 65,60 | 65,65 | 65,40 | 65,45 | 65,50 | 65,70 | 65,50 | 65,80 | 65,60 | — | — |
| Ações Companhia Real | — | — | 355 | 363 | — | — | — | — | — | 35 | — | — | — | — |
| Madrid-Cáceres-Portugal | — | — | — | — | — | — | — | 34,25 | — | — | — | — | — | — |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | 420 | 422 | 421 | 418 | 421,50 | 424 | 424 | 425 | 425 | 425 | 425 | — | — | — |
| Andaluzes | 209 | 214 | 214 | 212 | 218 | 221 | 221 | 221 | 218 | 219,75 | — | — | — | — |
| Obrig. Companhia Real, 1.º grau | 359,50 | 360 | 359,50 | 360 | 359 | 360 | 360 | 359 | 362 | 362 | 365 | 365 | — | — |
| Companhia Real 2.º grau | 270 | 271 | 271,50 | 271,50 | — | 272 | 272 | 272 | 272 | 273 | 275 | 276 | — | — |
| Companhia da Beira Alta | 309 | — | 310 | 309,50 | 309,50 | — | 310 | 314 | 310 | 310,25 | — | — | — | — |
| Madrid-Cáceres-Portugal | — | 138 | — | 138,25 | 138,25 | — | 139,75 | 138,25 | 138,50 | — | 140 | — | — | — |
| Londres: 3% português | 65,25 | 65,25 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65,25 | 65,12 | 65,25 | 65,25 | 65,50 | 65,50 | — | — |
| Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa | 86,56 | 86,56 | 87 | — | — | 86,75 | 86,75 | 86,50 | — | 87,12 | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | | MÉDIA KILOMETRICA | | |
|--------------------------|------------------------------|------------------|-------------|-------|-------------|-------------------------|-----------|-------------------|----------------------------|---------|
| | | 1910 | | 1909 | | Diferença em 1910 | 1910 | 1909 | Diferença em 1909-10 | |
| | | Kil. | Totais | Kil. | Totais | | Reis | Reis | Reis | |
| Portuguesas | | | Réis | | Réis | | Réis | Réis | Réis | |
| Réde geral | 4 Fevereiro | 1.073 | 534.897.000 | 1.073 | 528.474.000 | + | 6.423.000 | 498.506 | 492.799 | + 5.707 |
| Companhia Real | Vendas Novas ... | 70 | 2.675.000 | 70 | 9.045.0 | | | | | |

UM EDIFÍCIO MONSTRO

Lemos na interessante revista *Industria e Invenciones* de 29 de janeiro que em Nova York vai ser construído um edifício para as instalações da «Equitable Life Society» que medirá 260 metros de altura, e terá sessenta e dois andares.

O corpo central terá 149 metros de altura e será dividido em trinta e quatro andares, sendo coroado por uma torre quadrada com vinte e oito andares e 131 metros de altura, ficando o terraço a 280 metros acima do solo.

O edifício obedecerá ao estylo Renascença sendo as portas e janellas enquadradas em columnas coríntias e doricas.

O custo está orçado em nove mil contos da nossa moeda.

Os empregados que ocuparem os últimos andares não poderão queixar-se de faltas d'ar... depois de lá estarem em cima.



Companhia Real. — Está já restabelecido o serviço de passageiros para Paris, serviço que estava suspenso devido aos tempores e inundações que teem açoitado o occidente da Europa.

■ Vão muito adeantados os trabalhos para o alargamento da estação de Coimbra B, cujas acanhadas dimensões eram insuficientes para o grande movimento que ha tempos se tem manifestado.

■ Continuam os trabalhos de estabelecimento da segunda via entre Pombal e Alfarellos.

■ Vae ser construída na estação de Valladares uma linha transversal com placas giratorias.

■ Vae proceder-se á construção de habitações para o pessoal do movimento na linha de Louzã.

■ Nas estações de Oliveira do Bairro e Bemposta vão ser construidas linhas de resguardo com agulhas.

■ Vão ser adquiridas novas locomotivas Compound para o serviço dos comboios rápidos Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Sud-Express.

■ Estão sendo construidas nas oficinas da Companhia vagões de tonelagem especial para o serviço de mercadorias entre Lisboa e Porto.

Ambaca. — Teem sido demorados os trabalhos de reparação d'esta linha que as chuvas arruinaram em varios pontos.

Para obviar em parte aos transtornos que o commercio está soffrendo com a demora da expedição de mercadorias foi contratado um partido de 2.000 carregadores para o transporte de volumes entre as estações de Cassoala e Canhoca.

Valle do Corgo. — Espera-se que no dia 25 d'este mez fique terminado o assentamento da via do troço entre Pedras Salgadas e Vidago.

Attento ao estado de adeantamento de todos os demais trabalhos é de presumir que o serviço de comboios comece nos principios do proximo mez de abril.

Lobito. — Teem continuado os trabalhos nesta linha a despeito das chuvas abundantes que teem caído.

Nos primeiros dias d'este mez começou a assentar-se os carris a partir do kilometro 198.

Valle do Vouga. — Realizou-se no dia 10 a inauguração do troço comprehendido entre as estações provisória e definitiva de Albergaria-a-Velha.

Lourenço Marques. — As copiosas chuvas que teem caído produziram importantes avarias nesta linha, ficando dois kilometros de via quasi arruinados.

Os trabalhos de reparação que foram imediatamente iniciados, continuavam ainda à data das ultimas notícias.



Espanha

A repartição de Caminhos de Ferro deu parecer contrario à reabertura á exploração da linha de Castejon a Oviedo por falta de garantias de segurança nas obras d'arte e do material.

Russia

Segundo o ultimo relatorio do respectivo ministerio, o material circulante das trinta e quatro Companhias ferroviarias do imperio consta de 16.162 locomotivas, das quais 10.976 estão em serviço e as restantes nos depositos e oficinas: 414.267 carruagens e vagões de mercadorias das quais 380.637 estão em serviço e 27.763 nas oficinas; e 24.420 vagões tanques para transporte de petroleo, dos quais estão em serviço 18.468.

Brazil

Vão começar brevemente os trabalhos de construção da linha ferrea de Santos, via S. Paulo, que parte de Mogimirí.

Australia

Foi apresentado ao parlamento australiano o projecto para a construção da linha de Port Augusta, Australia do Sul, a Kalgoorlie, no Este da ilha, completando a comunicação entre Brisbane e Perllovia Sidney, Melbourne e Adelaide.

A principal dificuldade que se oppõe á construção da linha, que mede 1.063 milhas, é a falta de agua em algumas das zonas a percorrer, o que torna necessaria a construção de reservatórios de grandes dimensões em que se recolha agua das chuvas, para ser aproveitada na época da estiagem.

A via será de largura normal, não tendo rampas superiores a 1,80 por cento.

As obras d'arte a construir, com excepção dos depositos para agua, são insignificantíssimas.

O trafego será feito por comboio diario de passageiros e outro de mercadorias.

A despesa está orçada em 3.925.000 libras.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1909

(Conclusão)

Exploração da linha de Malange

No nosso relatorio anterior e na «Memoria» que publicamos, fizemos notar a inconveniencia de se continuar a manter o regimen provisório para a exploração d'esta linha do Estado, apresentando as razões d'essa inconveniencia.

Os officios, que a seguir transcrevemos, explicam claramente a questão.

III.^{mo} e Exc.^{ma} Sur. — Não tendo até hoje recebido resposta ao nosso officio de 26 de Outubro proximo passado, na parte que se refere ao contracto definitivo para a exploração da linha de Malange, voltamos de novo a chamar a atenção de V. Exc.^a para este ponto, repetindo que não nos convém de forma alguma continuar na situação anormal em que temos estado com relação áquella exploração. Os motivos são de sobejó conhecidos de V. Exc.^a, para que os apresentemos de novo, e por isso, vimos simplesmente repetir o pedido feito naquelle nosso officio, para V. Exc.^a se dignar fazer-nos saber se o Governo está disposto a fazer o contracto definitivo d'aquella exploração, no mais curto prazo possível, e quais as bases e condições em que deseja fazê-lo.

Em caso negativo, ou na falta de qualquer resposta, telegrapharemos para Loanda ordenando a suspensão completa d'aquella exploração em 31 de Janeiro proximo futuro, para o que estão já dadas todas as instruções.

Deus Guarde a V. Exc.^a — Porto, 19 de Dezembro de 1908.

III.^{mo} e Exc.^{ma} Snr. Conselheiro Augusto de Castilho Barreto e Noronha, Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar. — Lisboa.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa,
— O Presidente do Conselho de Administração, Joaquim Domingos
Ferreira Cardoso.

**Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar.— Direcção dos
Caminhos Ferro do Ultramar.— N.º 67**

Lisboa, 11 de janeiro de 1909.

III.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. — Em resposta ao ofício de V. Exc.^a de 19 de Dezembro ultimo, S. Exc.^a o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar tendo tomado em consideração o exposto no citado ofício, bem como a acta da sessão do Conselho de Administração da digna presidência de V. Exc.^a de 7 de janeiro, encarregá-me de dizer que providenciou para que o Director do Caminho de Ferro de Malange tome conta da exploração da linha do Lucalla ao kilometro 85 em 1 de Fevereiro proximo futuro.

Deus Guarde a V. Exc.^a.

III.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.

O Director, A. de Novaes.

III.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. — Temos a honra de accusar a recepção do ofício de V. Exc.^a de 11 do corrente, e vamos dar as necessarias instruções para que a exploração da linha pertencente ao Estado, desde Ambaca até ao kilometro 85, seja entregue em 1 do proximo mês de Fevereiro ao Director do Caminho de Ferro de Malange.

Deus Guarde a V. Exc.^a. — Porto, 12 de Janeiro de 1909.

III.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Conselheiro Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral, Dignissimo Ministro da Marinha e Ultramar. — Lisboa.
Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.
O Presidente do Conselho de Administração, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

SENHORES ACCIONISTAS:

São estes os principais factos ocorridos durante o exercicio e para os quaes chamamos a vossa esclarecida attenção, asseverando-vos que não temos perdido de vista um só momento os interesses da nossa Companhia e que temos empregado os nossos maiores esforços para conseguir que lhe seja feita justiça.

Porto, 30 de outubro de 1909.

Pelo Conselho de Administração, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso, Jorge Pinto da Silva, Augusto Gama.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Pelo vosso conselho de administração foram-nos apresentadas, conforme o costume, as contas da nossa Companhia, que foram por nós examinadas com o cuidado e a attenção devidos.

No relatorio do mesmo conselho, lucida e claramente elaborado, são indicados todos os factos ocorridos no anno que findou e dadas todas as explicações tendentes a tornar-vos conhecido o movimento do exercicio.

E' desnecessario, portanto, referirmo-nos a esses pontos, não podendo as nossas explicações aumentar a clareza com que aquellas são dadas.

Limitamo-nos, pois, a fazer-vos saber que, no exame a que procedemos, encontramos a escripturação em tudo absolutamente d'acordo com as contas apresentadas no relatorio, sendo esta feita com toda a regularidade possível.

Não podemos ainda assim deixar de insistir nos inconvenientes do adiamento da regularização das contas entre a nossa Companhia e o Governo, fiando que, por conveniencia mutua, essa regularização se efectuará com brevidade.

Terminando o nosso parecer, temos a honra de propôr:

1.^a Que consigneis que o vosso conselho de administração continua como sempre a mostrar a melhor solicitude pelos negócios da nossa empresa, pelo que é créder dos mais calorosos elogios.

2.^a Que aproveis o relatorio e as contas do anno findo que vos são apresentadas.

Porto, 30 de outubro de 1909.

O Conselho Fiscal, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa, Guillerme Gama, Domingos Cândido d'Almeida Ribeiro.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

INTERRUPÇÕES nas linhas francesas

Já se encontra restabelecido o serviço de passageiros nas linhas dos arredores de Paris, pelo que as estações d'esta companhia já vendem bilhetes para aquella capital.

Continua, porém, interrompido o serviço de mercadorias de grande e pequena velocidade pelo que não serão aceitas, até novo aviso, remessas para aquele destino.

Fica pelo presente annullado o aviso ao publico B. 1827 de 31

Apeadeiro de Miramar

Desde o dia 1 de fevereiro de 1910, o apeadeiro de Mira, situado na linha do Norte, entre as estações de Granja e Valladares, passa a denominar-se Miramar.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Ampliação á tarifa especial para aluguer de encerados

E' facultado aos expedidores que utilizem encerados, segundo a tarifa especial para aluguer de encerados, pagar à partida o respectivo aluguer ou ser este lançado em desembolsos nas guias das remessas e cobrado dos consignatarios à chegada.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da referida tarifa especial para aluguer de encerados de 1 de agosto de 1904.



ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de ferragens

No dia 21 do corrente mês pela 1 hora e meia da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferragens.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de verniz seccante

No dia 21 do corrente mês, pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 500 kilos de verniz seccante.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Venda de estrume e lixo produzidos pela limpeza dos vagões que conduzem gado para o mercado do Campo Pequeno e das linhas das estações de Lisboa-P e Alcantara-T

Até ao dia 1 de Março proximo futuro, pela 1 hora da tarde, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigidas à Direcção Geral em Lisboa, estação de Santa Apolonia.

No involucro das propostas, alem do endereço, deverá indicar-se o seguinte: «proposta para a compra de estrume e lixo da estação de Lisboa-P no anno de 1910».

Os proponentes deverão estipular claramente o preço oferecido por tonelada e terão de fazer a declaração de se conformarem com as bases abaixo designadas. Todas as propostas que não satisfacem as condições acima indicadas e que se não conformem com as bases referidas serão consideradas nullas.

As bases são as seguintes:

1.^a O concessionario obriga-se a fazer a descarga dos vagões com lixo por sua conta numa estação das da rede d'esta Companhia no proprio dia em que os vagões chegarem á mesma estação, sendo a carga e transporte por conta da Companhia.

2.^a — Se a descarga se não fizer no prazo regulamentar, os vagões ficarão vencendo estacionamento por conta do concessionario.

3.^a — A expedição dos vagões com lixo far-se-ha periodicamente, isto é, á medida que vão estando carregados, pelos comboios de mercadorias que a Companhia entender, recebendo o concessionario aviso da estação expedidora do seguimento de cada vagão, o qual servirá de recibo para poder effectuar a sua descarga na estação de destino, medeante a sua apresentação ao chefe respectivo.

4.^a — O pagamento será feito na estação de destino antes de se effectuar a descarga.

5.^a — A descarga do estrume e lixo só se poderá effectuar numa unica estação, sendo motivo de preferencia em igualdade de importâncias oferecidas por dois ou mais concessionarios, o que, sujeitando-se ás demais condições, peça para a entrega dos vagões ser efectuada n'uma estação da rede da Companhia que mais proxima fique de Lisboa-P.

6.^a — Fica prejudicada a condição antecedente se houver algum concorrente que ofereça igual importânciia e que receba os vagões com estrume e lixo na propria estação de Lisboa-P.

AGENDA DO VIAGEM

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel-Grand Hotel do Elevador** **Grande Hotel da Boa Vista.**

— Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Aceito e ordem. Preços modiclos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortaveis e aceitados

— Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telefone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.**

16, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcedíveis comodidades e aceito; tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 reis por dia a 1550. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

PARIS **Ad. & Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados, Frente do correlo, theatro: muito central. — Prop. Lopez Munhos.

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

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todt, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1500 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Jus-lez.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1910

| COMPANHIA REAL | | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | |
|--|----------|----------|-------|-----------|--------------|-----------|-------|-----------|---------|-----------|--------|----------|---------------|----------|----------|----------|-----------------|----------|---------|--|
| C. Sodré | Algés | C. Sodré | | Lisboa-R. | Sacavém | Lisboa-R. | | Lisboa-R. | Caldas | Lisboa-R. | | Lisboa | Móra | Lisboa | | Porto | Barea d'Alva | Porto | | |
| 9 15 | 9 20 | 9 40 | 9 55 | 7 12 | 7 55 | 9 27 | 10 11 | 7 32 | 12 40 | 6 20 | 11 19 | 8 | 2 39 | 6 8 | 1 | 7 50 | 3 14 | q 8 3 | a 12 57 | |
| 9 28 | 9 42 | 10 8 | 10 25 | 8 7 | 8 50 | 10 28 | 11 12 | — | — | 1 55 | 6 53 | 5 20 | 12 4 | 3 31 | 10 24 | a 12 | p 4 55 | 11 20 | 6 55 | |
| 4 | 4 14 | 4 41 | 4 56 | 10 51 | 11 34 | 11 51 | 12 34 | 1 13 | 1 56 | 2 20 | 3 3 | — | — | — | — | 5 40 | 10 25 | 4 30 | 8 58 | |
| 5 40 | 5 54 | 6 20 | 6 35 | 2 28 | 3 11 | 4 47 | 5 29 | 3 27 | 4 10 | 5 45 | 6 29 | 3 45 | 2 13 | 1 11 | — | 5 25 | 9 8 | 5 | 8 26 | |
| 11 25 | 11 39 | 12 5 | 12 20 | 4 41 | 5 24 | 7 1 | 7 45 | 4 41 | 5 29 | 7 57 | 8 41 | — | 7 15 | 3 5 | 9 21 | 6 55 | 8 18 | 4 5 | 5 18 | |
| Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b. | | | | 8 27 | 9 11 | 9 34 | 10 18 | 9 51 | 10 35 | 11 5 | 11 49 | — | 7 58 | 1 45 | — | Livraçao | Amarante | Livraçao | | |
| C. Sodré | P. Arcos | C. Sodré | | Lisboa-R. | Povo | Lisboa-R. | | 1 52 | 2 13 | 1 10 | 1 31 | a 7 25 | q 3 35 | a 7 15 | l m 3 35 | 10 15 | 11 | 6 | 6 45 | |
| 5 30 | 6 3 | 5 30 | 6 1 | 9 51 | 10 49 | 7 32 | 8 30 | 3 50 | 4 11 | 3 5 | 3 26 | 6 54 | 7 15 | 6 10 | 6 31 | 5 15 | 6 | 3 35 | 4 20 | |
| 7 40 | 8 13 | 7 25 | 7 56 | 11 10 | 12 8 | 1 15 | 2 13 | 8 41 | 9 2 | 7 58 | 8 19 | — | — | — | — | Regoa | Barca d'Alva | Regoa | | |
| 10 10 | 10 38 | 8 49 | 9 15 | Lisboa-R. | V. Franca | Lisboa-R. | | 1 55 | 2 34 | 10 30 | 11 6 | 1 25 | 3 46 | 6 40 | 6 30 | Regoa | Pedras Salgadas | Regoa | | |
| 11 30 | 11 58 | 10 50 | 11 16 | 11 51 | 1 10 | 5 38 | 6 57 | 12 26 | 12 26 | 3 6 | 12 23 | 5 20 | 11 55 | 11 35 | 6 30 | Regoa | Villa Real | Regoa | | |
| 1 | 1 28 | 12 10 | 12 36 | 4 29 | 5 21 | 8 2 | 9 20 | 5 44 | 7 2 | 2 39 | 4 6 | 8 55 | 9 34 | 7 40 | 8 21 | 11 5 | 1 19 | 7 40 | 9 53 | |
| 2 30 | 2 58 | 1 40 | 2 6 | 12 33 | 1 56 | 6 18 | 7 45 | d 6 10 | 10 47 | 10 8 | 1 2 | — | 7 55 | 9 22 | — | Foz-Tua | Bragança | Foz-Tua | | |
| 4 52 | 5 20 | 3 10 | 3 36 | — | — | — | — | — | — | — | — | Espinho | Oliv. d'Azem. | Espinho | 10 30 | 11 40 | 7 30 | o 2 | 8 20 | |
| 5 24 | 5 37 | 5 31 | 5 57 | Lisboa-R. | Entrone. | Lisboa-R. | | 7 10 | 8 46 | 5 | 6 36 | Espinho | Albergaria | Espinho | 10 30 | 11 40 | 7 30 | o 2 | 8 20 | |
| 7 | 7 28 | 7 45 | 8 11 | 6 4 | 9 50 | 5 40 | 9 20 | 6 10 | 10 47 | 10 8 | 1 2 | — | — | — | — | Porto | Portimão | Porto | | |
| 8 30 | 8 58 | 9 10 | 9 36 | d 6 10 | 10 47 | 10 8 | 1 2 | — | — | 11 | 3 45 | Espinho | Barreiro | Espinho | 11 10 | 12 10 | 2 5 | 7 32 | | |
| 10 | 10 28 | 10 40 | 11 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | Figueira | Pampilhosa | Figueira | 11 25 | 12 10 | 2 5 | 7 32 | | |
| 12 30 | 1 3 | — | — | Muge | Vendas Novas | Muge | | 8 42 | 10 25 | 11 15 | 2 16 | Figueira | Pampilhosa | Figueira | 11 30 | 12 21 | 12 21 | 4 44 | | |
| Mais os de Cascaes, excepto os a | | | | 3 15 | 7 16 | 8 15 | 10 28 | 8 20 | 8 1 | 6 33 | 5 15 | 9 25 | 9 25 | 5 15 | 6 38 | 1 1 | 4 36 | 7 9 | | |
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | | Lisboa-R. | Porto | Lisboa-R. | | 8 10 | 9 45 | 3 18 | a 8 50 | 2 40 | 2 25 | 4 10 | 9 35 | 9 45 | 1 1 | 8 95 | 11 45 | |
| 6 15 | 7 19 | 6 | 7 4 | 9 4 | b 8 | 8 47 | — | a 9 45 | 12 26 | 3 6 | 12 23 | 5 20 | 2 31 | 3 | 11 40 | 11 15 | 1 30 | 5 28 | | |
| 6 50 | 7 44 | 7 40 | 8 35 | 8 10 | b 8 | 8 47 | — | a 9 45 | 11 17 | a 5 | 10 50 | 6 5 | 2 31 | 3 | 11 40 | 11 15 | 1 30 | 5 28 | | |
| 8 10 | 9 6 | b 8 | 8 47 | 9 10 | a 8 56 | 9 32 | — | a 9 45 | 11 17 | a 5 | 10 50 | 6 5 | 2 31 | 3 | 11 40 | 11 15 | 1 30 | 5 28 | | |
| a 9 10 | 9 46 | a 8 56 | 9 32 | 10 41 | 9 15 | 10 7 | — | a 9 45 | 11 17 | a 5 | 10 50 | 6 5 | 2 31 | 3 | 11 40 | 11 15 | 1 30 | 5 28 | | |
| 9 45 | 10 41 | 10 7 | — | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | — | a 9 45 | 11 17 | a 5 | 10 50 | 6 5 | 2 31 | 3 | 11 40 | 11 15 | 1 30 | 5 28 | | |
| a 10 40 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | 11 16 | a 9 56 | 10 32 | — | a 9 45 | 11 17 | a 5 | 10 50 | 6 5 | 2 31 | 3 | 11 40 | 11 15 | 1 30 | 5 28 | | |
| 10 45 | 11 49 | 10 50 | 11 54 | 12 20 | a 11 26 | 12 2 | — | a 9 45 | 11 17 | a 5 | 10 50 | 6 5 | 2 31 | 3 | 11 40 | 11 15 | 1 30 | 5 28 | | |
| b 12 25 | 1 15 | a 11 26 | 12 2 | Lisboa-R. | Queluz | Lisboa-R. | | 9 5 | 10 7 | 12 10 | 1 9 | — | — | — | — | Porto | Braga | Porto | | |
| 9 30 | 10 2 | 10 20 | 10 50 | 11 19 | 11 51 | 12 14 | 12 43 | 5 25 | 6 54 | 7 10 | 8 39 | h 12 30 | 8 20 | 8 58 | 9 24 | 8 20 | 8 35 | 7 42 | 4 30 | |
| 11 19 | 11 51 | 12 14 | 12 43 | 1 20 | 1 52 | 2 20 | 2 49 | 11 25 | 12 44</ | | | | | | | | | | | |



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Empreza Geral de Transportes

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 24 — GRANDE VELOCIDADE

Água potável, batatas, flores naturaes, fructas verdes, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga e queijo

Transporte directo de qualquer estação da Companhia para Lisboa, mercados da Praça da Figueira e Ribeira Nova e domicílios situados dentro da antiga circunvalação

Em applicação desde 20 de Fevereiro de 1910

PREÇOS: OS DA TABELA ANNEXA

CONDIÇÕES

1.^a — Os preços d'esta tarifa comprehendem todas as despezas de transporte, manutenção, camionagem e operações de despacho na Alfandega, isto é, todos os gastos do transporte directo desde a estação expedidora até os mercados, lojas, ou domicílios, com excepção, apenas:

- a) dos direitos de guia, registo e sello: 80 réis por expedição;
- b) dos direitos de consumo que serão satisfeitos pela Empreza Geral de Transportes e cobrados aos consignatários no acto da entrega das remessas.

2.^a — A presente tarifa só é aplicável a remessas expedidas em portes pagos á partida.

3.^a — As taxas serão aplicadas nos percursos que abranjam linhas de diferente concessão, pela somma das distâncias de applicação.

4.^a — **Importante.** — Cada volume deve ter marca bem distinta e trazer a indicação clara do nome e da morada do consignatário, para evitar que se confunda com outros de natureza ou forma análoga. As marcas e o endereço devem ser reproduzidos pelos remettentes nas respectivas notas de expedição.

As remessas que sejam apresentadas para despacho para Lisboa n'estas condições, será esta tarifa aplicada de officio.

REGRESSO DE TARAS VASIAS

O regresso das taras vasias far-se-ha por pequena velocidade, das estações de Lisboa Rocio, Caes dos Soldados ou Caes do Sodré ou dos Despachos Centraes da Empreza Geral de Transportes para a estação expedidora da remessa em cheio, dentro do prazo maximo de 15 dias contados da data da remessa em cheio.

Para que as precedentes disposições surtam efeito é necessário:

- a) que o retorno se faça de uma só vez para cada remessa em cheio;
- b) que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa e em numero igual ou inferior;
- c) que o remettente das taras em retorno apresente na estação ou no Despacho Central em que as expeça, a carta de porte da remessa em cheio, para a compra dos competentes rotulos de retorno em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de 40 réis cada um para a expedição nos Despachos Centraes e de 20 réis para a expedição em Lisboa Rocio, Caes dos Soldados ou Caes do Sodré. Para este retorno não são exigidas notas de expedição, e as taras serão retiradas em troca do talão de cada rotulo.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Companhia Real nem para a Empreza Geral de Transportes.

Em tudo que não fôr contrario ás disposições da presente, ficam em vigor, na parte relativa ao transporte em caminho de ferro a Tarifa Geral e a de Despezas Accessorias actualmente em vigor nas linhas da Companhia e pelo que respeita ao serviço da Empreza Geral de Transportes a tarifa de Camionagem em Lisboa em vigor desde 15 de Fevereiro de 1907.

Lisboa, 12 de Fevereiro de 1910.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

TABELLA DE PREÇOS ANNEXA

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 24—GRANDE VELOCIDADE

Preços directos de transporte,
incluidas todas as despezas de manutenção, camionagem
e operação de despacho na alfandega

BASES DOS PREÇOS

Transporte no caminho de ferro:

| | |
|--|--------------------------------|
| Do 1. ^º ao 100. ^º kilometro — Tarifa Geral — 1. ^a classe — | 30,24 por tonelada e kilometro |
| » 101. ^º » 200. ^º » — » — 2. ^a » — mais 26,46 » » » | |
| » 201. ^º » 300. ^º » — » — 3. ^a » — » 22 » » » | |
| » 301. ^º em diante — » — 4. ^a » — » 18,90 » » » | |

Camionagem:

Para mercados:— Os preços que para os Despachos Centraes da 1.^a zona estipula o artigo 3.^º da tarifa de camionagem em Lisboa.

Para domicílios:— Os preços que para andares superiores da 1.^a e 2.^a zona estipula o mesmo artigo 3.^º da referida tarifa de camionagem.

| Kilometros | Até 40 kilogrammas | | | | Mais de 40 Até 50 kilogrammas | | | | Mais de 50 Até 60 kilogrammas | | | | Mais de 60 Até 70 kilogrammas] | | | |
|------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|--------|----------------------------------|----------------------|--------|----------------------|----------------------------------|--------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|----------------------|--|
| | Praças | Domicilios | | Praças | Domicilios | | Praças | Domicilios | | Praças | Domicilios | | Praças | Domicilios | | |
| | | 1. ^a zona | 2. ^a zona | | 4. ^a zona | 2. ^a zona | | 4. ^a zona | 2. ^a zona | | 4. ^a zona | 2. ^a zona | | 4. ^a zona | 2. ^a zona | |
| 1 a 10 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 11 a 15 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 16 a 20 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 21 a 25 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 26 a 30 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 31 a 35 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 36 a 40 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 41 a 45 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 250 | 280 | 300 | | | | |
| 46 a 50 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 260 | 290 | 310 | | | | |
| 51 a 55 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 240 | 270 | 290 | 270 | 300 | 320 | | | | |
| 56 a 60 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 250 | 280 | 300 | 280 | 310 | 330 | | | | |
| 61 a 65 | 210 | 240 | 260 | 220 | 250 | 270 | 260 | 290 | 310 | 290 | 320 | 340 | | | | |
| 66 a 70 | 210 | 240 | 260 | 230 | 260 | 280 | 270 | 300 | 320 | 300 | 330 | 350 | | | | |
| 71 a 75 | 210 | 240 | 260 | 240 | 270 | 290 | 280 | 310 | 330 | 310 | 340 | 360 | | | | |
| 76 a 80 | 210 | 240 | 260 | 250 | 280 | 300 | 280 | 310 | 330 | 320 | 350 | 370 | | | | |
| 81 a 85 | 210 | 240 | 260 | 250 | 280 | 300 | 290 | 320 | 340 | 330 | 360 | 380 | | | | |
| 86 a 90 | 220 | 250 | 270 | 260 | 290 | 310 | 300 | 330 | 350 | 340 | 370 | 390 | | | | |
| 91 a 95 | 230 | 260 | 280 | 270 | 300 | 320 | 310 | 340 | 360 | 350 | 380 | 400 | | | | |
| 96 a 100 | 230 | 260 | 280 | 280 | 310 | 330 | 320 | 350 | 370 | 360 | 390 | 410 | | | | |
| 101 a 105 | 240 | 270 | 290 | 280 | 310 | 330 | 330 | 360 | 380 | 370 | 400 | 420 | | | | |
| 106 a 110 | 240 | 270 | 290 | 290 | 320 | 340 | 340 | 370 | 390 | 380 | 410 | 430 | | | | |
| 111 a 115 | 250 | 280 | 300 | 300 | 330 | 350 | 340 | 370 | 390 | 390 | 420 | 440 | | | | |
| 116 a 120 | 250 | 280 | 300 | 300 | 330 | 350 | 350 | 380 | 400 | 400 | 430 | 450 | | | | |
| 121 a 125 | 260 | 290 | 310 | 310 | 340 | 360 | 360 | 390 | 410 | 410 | 440 | 460 | | | | |
| 126 a 130 | 260 | 290 | 310 | 320 | 350 | 370 | 370 | 400 | 420 | 420 | 450 | 470 | | | | |
| 131 a 135 | 270 | 300 | 320 | 320 | 350 | 370 | 380 | 410 | 430 | 430 | 460 | 480 | | | | |
| 136 a 140 | 270 | 300 | 320 | 330 | 360 | 380 | 380 | 410 | 430 | 440 | 470 | 490 | | | | |
| 141 a 145 | 280 | 310 | 330 | 340 | 370 | 390 | 390 | 420 | 440 | 450 | 480 | 500 | | | | |
| 146 a 150 | 280 | 310 | 330 | 340 | 370 | 390 | 400 | 430 | 450 | 460 | 490 | 510 | | | | |
| 151 a 155 | 290 | 320 | 340 | 350 | 380 | 400 | 410 | 440 | 460 | 470 | 500 | 520 | | | | |
| 156 a 160 | 300 | 330 | 350 | 360 | 390 | 410 | 420 | 450 | 470 | 480 | 510 | 530 | | | | |
| 161 a 165 | 300 | 330 | 350 | 360 | 390 | 410 | 420 | 450 | 470 | 490 | 520 | 540 | | | | |
| 166 a 170 | 310 | 340 | 360 | 370 | 400 | 420 | 430 | 460 | 480 | 490 | 520 | 540 | | | | |
| 171 a 175 | 340 | 340 | 360 | 380 | 410 | 430 | 440 | 470 | 490 | 500 | 530 | 550 | | | | |

| Praças | Mais de 70 Até 80 kilogrammas | | Mais de 80 Até 90 kilogrammas | | Mais de 90 Até 100 kilogrammas | | Além de 100 Cada 10 kilog. ^s mais | | Kilometros | | | | |
|--------|----------------------------------|----------|----------------------------------|----------|-----------------------------------|----------|---|----------|------------|-------|-------|-------|-----------|
| | Domicilios | | Domicilios | | Domicilios | | Domicilios | | | | | | |
| | 1.ª zona | 2.ª zona | 1.ª zona | 2.ª zona | 1.ª zona | 2.ª zona | 1.ª zona | 2.ª zona | | | | | |
| 270 | 300 | 320 | 280 | 340 | 330 | 290 | 340 | 330 | 12,03 | 14,03 | 16,03 | ..... | 1 a 10 |
| 270 | 300 | 320 | 280 | 340 | 330 | 290 | 340 | 330 | 13,54 | 15,54 | 17,54 | ..... | 11 a 15 |
| 270 | 300 | 320 | 280 | 310 | 330 | 290 | 340 | 330 | 15,05 | 17,05 | 19,05 | ..... | 16 a 20 |
| 270 | 300 | 320 | 280 | 340 | 330 | 290 | 340 | 330 | 16,56 | 18,56 | 20,56 | ..... | 21 a 25 |
| 270 | 300 | 320 | 280 | 340 | 330 | 290 | 340 | 330 | 18,08 | 20,08 | 22,08 | ..... | 26 a 30 |
| 270 | 300 | 320 | 280 | 340 | 330 | 300 | 320 | 340 | 19,59 | 21,59 | 23,59 | ..... | 31 a 35 |
| 270 | 300 | 320 | 290 | 320 | 340 | 320 | 340 | 360 | 21,10 | 23,10 | 25,40 | ..... | 36 a 40 |
| 280 | 340 | 330 | 300 | 330 | 350 | 330 | 350 | 370 | 22,61 | 24,61 | 26,61 | ..... | 41 a 45 |
| 290 | 320 | 340 | 320 | 350 | 370 | 350 | 370 | 390 | 24,12 | 26,12 | 28,12 | ..... | 46 a 50 |
| 300 | 330 | 350 | 330 | 360 | 380 | 360 | 380 | 400 | 25,64 | 27,64 | 29,64 | ..... | 51 a 55 |
| 310 | 340 | 360 | 340 | 370 | 390 | 380 | 400 | 420 | 27,15 | 29,15 | 31,15 | ..... | 56 a 60 |
| 320 | 350 | 370 | 360 | 390 | 410 | 390 | 410 | 430 | 28,66 | 30,66 | 32,66 | ..... | 61 a 65 |
| 340 | 370 | 390 | 370 | 400 | 420 | 410 | 430 | 450 | 30,17 | 32,17 | 34,17 | ..... | 66 a 70 |
| 350 | 380 | 400 | 390 | 420 | 440 | 420 | 440 | 460 | 31,68 | 33,68 | 35,68 | ..... | 71 a 75 |
| 360 | 390 | 410 | 400 | 430 | 450 | 440 | 460 | 480 | 33,20 | 35,20 | 37,20 | ..... | 76 a 80 |
| 370 | 400 | 420 | 410 | 440 | 460 | 450 | 470 | 490 | 34,71 | 36,71 | 38,71 | ..... | 81 a 85 |
| 380 | 410 | 430 | 430 | 460 | 480 | 470 | 490 | 510 | 36,22 | 38,22 | 40,22 | ..... | 86 a 90 |
| 400 | 430 | 450 | 440 | 470 | 490 | 480 | 500 | 520 | 37,73 | 39,73 | 41,73 | ..... | 91 a 95 |
| 410 | 440 | 460 | 450 | 480 | 500 | 500 | 520 | 540 | 39,24 | 41,24 | 43,24 | ..... | 96 a 100 |
| 420 | 450 | 470 | 470 | 500 | 520 | 510 | 530 | 550 | 40,57 | 42,57 | 44,57 | ..... | 101 a 105 |
| 430 | 460 | 480 | 480 | 510 | 530 | 520 | 540 | 560 | 41,89 | 43,89 | 45,89 | ..... | 106 a 110 |
| 440 | 470 | 490 | 490 | 520 | 540 | 540 | 560 | 580 | 43,21 | 45,21 | 47,21 | ..... | 111 a 115 |
| 450 | 480 | 500 | 500 | 530 | 550 | 550 | 570 | 590 | 44,54 | 46,54 | 48,54 | ..... | 116 a 120 |
| 460 | 490 | 510 | 510 | 540 | 560 | 560 | 580 | 600 | 45,86 | 47,86 | 49,86 | ..... | 121 a 125 |
| 470 | 500 | 520 | 520 | 550 | 570 | 580 | 600 | 620 | 47,18 | 49,18 | 51,18 | ..... | 126 a 130 |
| 480 | 510 | 530 | 540 | 570 | 590 | 590 | 610 | 630 | 48,51 | 50,51 | 52,51 | ..... | 131 a 135 |
| 490 | 520 | 540 | 550 | 580 | 600 | 600 | 620 | 640 | 49,83 | 51,83 | 53,83 | ..... | 136 a 140 |
| 500 | 530 | 550 | 560 | 590 | 610 | 620 | 640 | 660 | 51,45 | 53,45 | 55,45 | ..... | 141 a 145 |
| 510 | 540 | 560 | 570 | 600 | 620 | 630 | 650 | 670 | 52,47 | 54,47 | 56,47 | ..... | 146 a 150 |
| 530 | 560 | 580 | 580 | 610 | 630 | 640 | 660 | 680 | 53,80 | 55,80 | 57,80 | ..... | 151 a 155 |
| 540 | 570 | 590 | 600 | 630 | 650 | 660 | 680 | 700 | 55,12 | 57,12 | 59,12 | ..... | 156 a 160 |
| 550 | 580 | 600 | 610 | 640 | 660 | 670 | 690 | 710 | 56,44 | 58,44 | 60,44 | ..... | 161 a 165 |
| 560 | 590 | 610 | 620 | 650 | 670 | 680 | 700 | 720 | 57,77 | 59,77 | 61,77 | ..... | 166 a 170 |
| 570 | 600 | 620 | 630 | 660 | 680 | 700 | 720 | 740 | 59,09 | 61,09 | 63,09 | ..... | 171 a 175 |

| Kilometros | Até 40 kilogrammas | | | Mais de 40 Até 50 kilogrammas | | | Mais de 50 Até 60 kilogrammas | | | Mais de 60 Até 70 kilogrammas | | |
|------------------|--------------------|------------|----------|----------------------------------|------------|----------|----------------------------------|------------|----------|----------------------------------|------------|----------|
| | Praças | Domicilios | | Praças | Domicilios | | Praças | Domicilios | | Praças | Domicilios | |
| | | 1.ª zona | 2.ª zona | | 1.ª zona | 2.ª zona | | 1.ª zona | 2.ª zona | | 1.ª zona | 2.ª zona |
| 176 a 180 | 320 | 350 | 370 | 380 | 410 | 430 | 450 | 480 | 500 | 510 | 540 | 560 |
| 181 a 185 | 320 | 350 | 370 | 390 | 420 | 440 | 460 | 490 | 510 | 520 | 550 | 570 |
| 186 a 190 | 330 | 360 | 380 | 400 | 430 | 450 | 460 | 490 | 510 | 530 | 560 | 580 |
| 191 a 195 | 330 | 360 | 380 | 400 | 430 | 450 | 470 | 500 | 520 | 540 | 570 | 590 |
| 196 a 200 | 340 | 370 | 390 | 410 | 440 | 460 | 480 | 510 | 530 | 550 | 580 | 600 |
| 201 a 205 | 340 | 370 | 390 | 420 | 450 | 470 | 490 | 520 | 540 | 560 | 590 | 610 |
| 206 a 210 | 350 | 380 | 400 | 420 | 450 | 470 | 490 | 520 | 540 | 570 | 600 | 620 |
| 211 a 215 | 350 | 380 | 400 | 430 | 460 | 480 | 500 | 530 | 550 | 570 | 600 | 620 |
| 216 a 220 | 360 | 390 | 410 | 430 | 460 | 480 | 510 | 540 | 560 | 580 | 610 | 630 |
| 221 a 225 | 360 | 390 | 410 | 440 | 470 | 490 | 510 | 540 | 560 | 590 | 620 | 640 |
| 226 a 230 | 360 | 390 | 410 | 440 | 470 | 490 | 520 | 550 | 570 | 600 | 630 | 650 |
| 231 a 235 | 370 | 400 | 420 | 450 | 480 | 500 | 530 | 560 | 580 | 600 | 630 | 650 |
| 236 a 240 | 370 | 400 | 420 | 450 | 480 | 500 | 530 | 560 | 580 | 610 | 640 | 660 |
| 241 a 245 | 380 | 410 | 430 | 460 | 490 | 510 | 540 | 570 | 590 | 620 | 650 | 670 |
| 246 a 250 | 380 | 410 | 430 | 460 | 490 | 510 | 550 | 580 | 600 | 630 | 660 | 680 |
| 251 a 255 | 390 | 420 | 440 | 470 | 500 | 520 | 550 | 580 | 600 | 640 | 670 | 690 |
| 256 a 260 | 390 | 420 | 440 | 470 | 500 | 520 | 560 | 590 | 610 | 640 | 670 | 690 |
| 261 a 265 | 390 | 420 | 440 | 480 | 510 | 530 | 560 | 590 | 610 | 650 | 680 | 700 |
| 266 a 270 | 400 | 430 | 450 | 490 | 520 | 540 | 570 | 600 | 620 | 660 | 690 | 710 |
| 271 a 275 | 400 | 430 | 450 | 490 | 520 | 540 | 580 | 610 | 630 | 670 | 700 | 720 |
| 276 a 280 | 410 | 440 | 460 | 500 | 530 | 550 | 580 | 610 | 630 | 670 | 700 | 720 |
| 281 a 285 | 410 | 440 | 460 | 500 | 530 | 550 | 590 | 620 | 640 | 680 | 710 | 730 |
| 286 a 290 | 420 | 450 | 470 | 510 | 540 | 560 | 600 | 630 | 650 | 690 | 720 | 740 |
| 291 a 295 | 420 | 450 | 470 | 510 | 540 | 560 | 600 | 630 | 650 | 700 | 730 | 750 |
| 296 a 300 | 430 | 460 | 480 | 520 | 550 | 570 | 610 | 640 | 660 | 700 | 730 | 750 |
| 301 a 305 | 430 | 460 | 480 | 520 | 550 | 570 | 620 | 650 | 670 | 710 | 740 | 760 |
| 306 a 310 | 430 | 460 | 480 | 530 | 560 | 580 | 620 | 650 | 670 | 720 | 750 | 770 |
| 311 a 315 | 440 | 470 | 490 | 530 | 560 | 580 | 630 | 660 | 680 | 720 | 750 | 770 |
| 316 a 320 | 440 | 470 | 490 | 540 | 570 | 590 | 630 | 660 | 680 | 730 | 760 | 780 |
| 321 a 325 | 440 | 470 | 490 | 540 | 570 | 590 | 640 | 670 | 690 | 740 | 770 | 790 |
| 326 a 330 | 450 | 480 | 500 | 550 | 580 | 600 | 650 | 680 | 700 | 740 | 770 | 790 |
| 331 a 335 | 450 | 480 | 500 | 550 | 580 | 600 | 650 | 680 | 700 | 750 | 780 | 800 |
| 336 a 340 | 460 | 490 | 510 | 560 | 590 | 610 | 660 | 690 | 710 | 760 | 790 | 810 |
| 341 a 345 | 460 | 490 | 510 | 560 | 590 | 610 | 660 | 690 | 710 | 760 | 790 | 810 |
| 346 a 350 | 460 | 490 | 510 | 570 | 600 | 620 | 670 | 700 | 720 | 770 | 800 | 820 |

| Praças | Mais de 70 Até 80 kilogrammas | | Mais de 80 Até 90 kilogrammas | | Mais de 90 Até 100 kilogrammas | | Além de 100 Cada 10 kilog. ^o mais | | Kilometros | | | |
|--------|----------------------------------|----------|----------------------------------|----------|-----------------------------------|--------|---|----------|------------|----------|----------|-----------|
| | Domicilios | | Domicilios | | Domicilios | | Domicilios | | | | | |
| | 1.ª zona | 2.ª zona | Praças | 1.ª zona | 2.ª zona | Praças | 1.ª zona | 2.ª zona | Praças | 1.ª zona | 2.ª zona | |
| 580 | 610 | 630 | 640 | 670 | 690 | 710 | 730 | 750 | 60,44 | 62,41 | 64,41 | 126 a 180 |
| 590 | 620 | 640 | 660 | 690 | 710 | 720 | 740 | 760 | 61,74 | 63,74 | 65,74 | 181 a 185 |
| 600 | 630 | 650 | 670 | 700 | 720 | 740 | 760 | 780 | 63,06 | 65,06 | 67,06 | 186 a 190 |
| 610 | 640 | 660 | 680 | 710 | 730 | 750 | 770 | 790 | 64,38 | 66,38 | 68,38 | 191 a 195 |
| 620 | 650 | 670 | 690 | 720 | 740 | 760 | 780 | 800 | 65,70 | 67,70 | 69,70 | 196 a 200 |
| 630 | 660 | 680 | 700 | 730 | 750 | 770 | 790 | 810 | 66,80 | 68,80 | 70,80 | 201 a 205 |
| 640 | 670 | 690 | 710 | 740 | 760 | 780 | 800 | 820 | 67,90 | 69,90 | 71,90 | 206 a 210 |
| 650 | 680 | 700 | 720 | 750 | 770 | 790 | 810 | 830 | 69,00 | 71,00 | 73,00 | 211 a 215 |
| 660 | 690 | 710 | 730 | 760 | 780 | 810 | 830 | 850 | 70,10 | 72,10 | 74,10 | 216 a 220 |
| 660 | 690 | 710 | 740 | 770 | 790 | 820 | 840 | 860 | 71,20 | 73,20 | 75,20 | 221 a 225 |
| 670 | 700 | 720 | 750 | 780 | 800 | 830 | 850 | 870 | 72,30 | 74,30 | 76,30 | 226 a 230 |
| 680 | 710 | 730 | 760 | 790 | 810 | 840 | 860 | 880 | 73,40 | 75,40 | 77,40 | 231 a 235 |
| 690 | 720 | 740 | 770 | 800 | 820 | 850 | 870 | 890 | 74,50 | 76,50 | 78,50 | 236 a 240 |
| 700 | 730 | 750 | 780 | 810 | 830 | 860 | 880 | 900 | 75,60 | 77,60 | 79,60 | 241 a 245 |
| 710 | 740 | 760 | 790 | 820 | 840 | 870 | 890 | 910 | 76,70 | 78,70 | 80,70 | 246 a 250 |
| 720 | 750 | 770 | 800 | 830 | 850 | 880 | 900 | 920 | 77,80 | 79,80 | 81,80 | 251 a 255 |
| 730 | 760 | 780 | 810 | 840 | 860 | 890 | 910 | 930 | 78,90 | 80,90 | 82,90 | 256 a 260 |
| 730 | 760 | 780 | 820 | 850 | 870 | 900 | 920 | 940 | 80,00 | 82,00 | 84,00 | 261 a 265 |
| 740 | 770 | 790 | 830 | 860 | 880 | 920 | 940 | 960 | 81,10 | 83,10 | 85,10 | 266 a 270 |
| 750 | 780 | 800 | 840 | 870 | 890 | 930 | 950 | 970 | 82,20 | 84,20 | 86,20 | 271 a 275 |
| 760 | 790 | 810 | 850 | 880 | 900 | 940 | 960 | 980 | 83,30 | 85,30 | 87,30 | 276 a 280 |
| 770 | 800 | 820 | 860 | 890 | 910 | 950 | 970 | 990 | 84,40 | 86,40 | 88,40 | 281 a 285 |
| 780 | 810 | 830 | 870 | 900 | 920 | 960 | 980 | 1.000 | 85,50 | 87,50 | 89,50 | 286 a 290 |
| 790 | 820 | 840 | 880 | 910 | 930 | 970 | 990 | 1.010 | 86,60 | 88,60 | 90,60 | 291 a 295 |
| 800 | 830 | 850 | 890 | 920 | 940 | 980 | 1.000 | 1.020 | 87,70 | 89,70 | 91,70 | 296 a 300 |
| 800 | 830 | 850 | 900 | 930 | 950 | 990 | 1.010 | 1.030 | 88,65 | 90,65 | 92,65 | 301 a 305 |
| 810 | 840 | 860 | 910 | 940 | 960 | 1.000 | 1.020 | 1.040 | 89,59 | 91,59 | 93,59 | 306 a 310 |
| 820 | 850 | 870 | 910 | 940 | 960 | 1.010 | 1.030 | 1.050 | 90,54 | 92,54 | 94,54 | 311 a 315 |
| 830 | 860 | 880 | 920 | 950 | 970 | 1.020 | 1.040 | 1.060 | 91,48 | 93,48 | 95,48 | 316 a 320 |
| 830 | 860 | 880 | 930 | 960 | 980 | 1.030 | 1.050 | 1.070 | 92,43 | 94,43 | 96,43 | 321 a 325 |
| 840 | 870 | 890 | 940 | 970 | 990 | 1.040 | 1.060 | 1.080 | 93,37 | 95,37 | 97,37 | 326 a 330 |
| 850 | 880 | 900 | 950 | 980 | 1.000 | 1.050 | 1.070 | 1.090 | 94,32 | 96,32 | 98,32 | 331 a 335 |
| 860 | 890 | 910 | 960 | 990 | 1.010 | 1.060 | 1.080 | 1.100 | 95,26 | 97,26 | 99,26 | 336 a 340 |
| 860 | 890 | 910 | 970 | 1.000 | 1.020 | 1.070 | 1.090 | 1.110 | 96,21 | 98,21 | 100,21 | 341 a 345 |
| 870 | 900 | 920 | 970 | 1.000 | 1.020 | 1.080 | 1.100 | 1.120 | 97,15 | 99,15 | 101,15 | 346 a 350 |



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linhos de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras
á Figueira da Foz e Alfarellos, Beira Baixa, Vendas Novas e Coimbra a Louzã*

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 16—PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 15 de Fevereiro de 1910

Transporte de pedra britada para construcção ou reparação de estradas

Por wagons completos ou pagando como tal

PREÇO DE APPLICAÇÃO GERAL

5 réis por tonelada e kilometro

Minimo de percurso a taxar: 20 kilometros ou pagando como tal

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.^a— As taxas kilometricas serão applicadas segundo a tabella annexa, nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, á somma das distancias de applicação.

2.^a— A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar até o duplo, os prazos supplementares de transporte de que trata a 3.^a das condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade, condições que ficam em tudo o mais em vigor.

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1910.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

TARIFAS ESPECIAES INTERNAS DE PEQUENA VELOCIDADE

Tabella de preços n.º 24

Base 5 réis por kilometro

OBSERVAÇÕES

1.º — A unidade a contar por kilometro, é a determinada na tarifa que fôr applicada.

2.º — As despezas accessorias não estão incluidas nos preços a seguir.

3.º — Os minimos de percurso a taxar e de cobrança, serão os que estabeleça a tarifa applicada.

| Kilometros | Réis | Kilometros | Réis | Kilometros | Réis | Kilometros | Réis | Kilometros | Réis |
|-----------------|------|------------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|
| | | 101 a 105 | 525 | 201 a 205 | 1.025 | 301 a 305 | 1.525 | 401 a 405 | 2.025 |
| 1 a 10 | 50 | 106 a 110 | 550 | 206 a 210 | 1.050 | 306 a 310 | 1.550 | 406 a 410 | 2.050 |
| 11 a 15 | 75 | 111 a 115 | 575 | 211 a 215 | 1.075 | 311 a 315 | 1.575 | 411 a 415 | 2.075 |
| 16 a 20 | 100 | 116 a 120 | 600 | 216 a 220 | 1.100 | 316 a 320 | 1.600 | 416 a 420 | 2.100 |
| 21 a 25 | 125 | 121 a 125 | 625 | 221 a 225 | 1.125 | 321 a 325 | 1.625 | 421 a 425 | 2.125 |
| 26 a 30 | 150 | 126 a 130 | 650 | 226 a 230 | 1.150 | 326 a 330 | 1.650 | 426 a 430 | 2.150 |
| 31 a 35 | 175 | 131 a 135 | 675 | 231 a 235 | 1.175 | 331 a 335 | 1.675 | 431 a 435 | 2.175 |
| 36 a 40 | 200 | 136 a 140 | 700 | 236 a 240 | 1.200 | 336 a 340 | 1.700 | 436 a 440 | 2.200 |
| 41 a 45 | 225 | 141 a 145 | 725 | 241 a 245 | 1.225 | 341 a 345 | 1.725 | 441 a 445 | 2.225 |
| 46 a 50 | 250 | 146 a 150 | 750 | 246 a 250 | 1.250 | 346 a 350 | 1.750 | 446 a 450 | 2.250 |
| 51 a 55 | 275 | 151 a 155 | 775 | 251 a 255 | 1.275 | 351 a 355 | 1.775 | 451 a 455 | 2.275 |
| 56 a 60 | 300 | 156 a 160 | 800 | 256 a 260 | 1.300 | 356 a 360 | 1.800 | 456 a 460 | 2.300 |
| 61 a 65 | 325 | 161 a 165 | 825 | 261 a 265 | 1.325 | 361 a 365 | 1.825 | 461 a 465 | 2.325 |
| 66 a 70 | 350 | 166 a 170 | 850 | 266 a 270 | 1.350 | 366 a 370 | 1.850 | 466 a 470 | 2.350 |
| 71 a 75 | 375 | 171 a 175 | 875 | 271 a 275 | 1.375 | 371 a 375 | 1.875 | 471 a 475 | 2.375 |
| 76 a 80 | 400 | 176 a 180 | 900 | 276 a 280 | 1.400 | 376 a 380 | 1.900 | 476 a 480 | 2.400 |
| 81 a 85 | 425 | 181 a 185 | 925 | 281 a 285 | 1.425 | 381 a 385 | 1.925 | 481 a 485 | 2.425 |
| 86 a 90 | 450 | 186 a 190 | 950 | 286 a 290 | 1.450 | 386 a 390 | 1.950 | 486 a 490 | 2.450 |
| 91 a 95 | 475 | 191 a 195 | 975 | 291 a 295 | 1.475 | 391 a 395 | 1.975 | 491 a 495 | 2.475 |
| 96 a 100 | 500 | 196 a 200 | 1.000 | 296 a 300 | 1.500 | 396 a 400 | 2.000 | 496 a 500 | 2.500 |



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

7.^a AMPLIAÇÃO À

Tarifa especial n.^o 7—Grande velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 27 de janeiro de 1910)

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Desde 10 de Fevereiro de 1910

| Procedencia ou vice-versa | Destino | Dias de validade | Preços | | |
|------------------------------|--------------|------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | | | 1. ^a classe | 2. ^a classe | 3. ^a classe |
| Setubal | Fuzeta | 7 | 9\$480 | 7\$380 | 5\$270 |

As condições são as mesmas da tarifa especial n.^o 7 de grande velocidade, aprovada por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1906, em vigor desde 1 de março do mesmo anno.

Lisboa, 20 de Janeiro de 1910.

O Engenheiro Director

António Lourenço da Silveira.

Exp.^{te} n.^o 1:399



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial n.º 16 — Pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 30 de janeiro de 1910)

Ramal particular das Lezírias Serviço exclusivo da Companhia União Fabril

DESDE 15 DE FEVEREIRO DE 1910

§ 1.º — Expedições da estação de Barreiro C. U. F. para as estações das linhas do Sul e Sueste, EXCLUIDA A DO BARREIRO ou vice-versa:

(Na estação de Barreiro C. U. F. só se aceitam remessas de **pequena velocidade**, expedidas pela Companhia União Fabril ou a ella consignadas, de ou para qualquer estação das linhas do Sul e Sueste e suas combinadas.)

As taxas a aplicar serão as seguintes:

Applicam-se as tarifas gerais ou especiais desde a estação de Barreiro até à estação de destino, ou vice-versa, isto é, como se as remessas procedessem ou se destinassem à estação do Barreiro.

Além do preço do transporte, cobram-se as despesas accessórias respectivas, incluindo as de evoluções e manobras à partida e à chegada.

A entrega e recepção das mercadorias, **em wagons completos** ou pagando como tal, serão feitas sem dependência do número de volumes, tão sómente pelo peso indicado na escripturação e verificado na balança respectiva.

Exceptuam-se d'esta regra as remessas constantes de mercadorias de grandes volumes, **como cascaria cheia ou vasia**, cuja contagem é de fácil execução.

§ 2.º — Expedições da estação de Barreiro C. U. F. para a ponte da estação do Barreiro ou vice-versa:

O preço dos transportes, comprendendo direitos da ponte, manobras e carga ou descarga na ponte, será:

| | |
|--------------------|----------|
| Por tonelada | 250 réis |
|--------------------|----------|

As operações de carga ou descarga no ramal particular das Lezírias serão sempre feitas por conta da Companhia União Fabril.

a) — Para a carga ou descarga de um wagon ou grupo de 5 wagons, postos simultaneamente à disposição do consignatário, é concedido o prazo de 3 horas uteis.

b) — Quando aquele grupo fôr superior a 5 wagons, o prazo de 3 horas será aumentado de mais meia hora por cada wagon excedente.

No caso da carga ou descarga se não efectuar nos prazos referidos, cobrar-se-há a importância de 500 réis por wagon e por cada 2 horas ou fração, a título de estacionamento de wagons.

A Direcção, porém, terá o direito de, passado o prazo indicado na alínea a), proceder à descarga dos wagons, cobrando o respectivo direito, em local que a Companhia União Fabril deverá indicar imediatamente, quando a tenha avisado d'esta resolução no acto da entrega dos wagons.

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

Os domingos e dias santificados são contados para o efeito d'este prazo.

O prazo para o transporte será de 24 horas.

A Direcção reserva-se o direito de recusar o fornecimento de material para o ramal particular das Lezírias, quando a força das circunstâncias assim o exija.

Condições communs aos §§ 1.º e 2.º

Nas remessas de wagons completos, procedentes ou destinados ao ramal particular das Lezírias, designar-se-ha nas notas de expedição, como estação de procedencia ou destino: *Barreiro C. U. F.*

Vigoram para o ramal particular das Lezírias as disposições da tarifa geral e de despezas accessórias que não sejam contrárias ao determinado na presente.

No caso da Companhia União Fabril não cumprir quaequer das disposições d'esta tarifa, a Direcção do Sul e Sueste reserva-se o direito de suspender imediatamente o serviço especial do ramal, a que a presente tarifa se refere.

A presente tarifa annulla e substitue para todos os efeitos a de igual numero e velocidade, datada de 7 de setembro de 1909.

Lisboa, 3 de Fevereiro de 1910.

O Engenheiro-Director

Antonio Lourenço da Silveira.

21 de Fevereiro de 1910

Exp.º n.º 1:416