

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 549

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Proprietario-director

Secretario da redacção

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Novembro de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

## ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 307, p. v.; 5.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 2, p. v.; 4.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 7, p. v.; 3.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 10, p. v.; 3.ª modificação da tarifa especial interna n.º 13, p. v.; 7.ª modificação na classificação geral de mercadorias.

## SUMMARIO

	Paginas
O congresso de caminhos de ferro, por Fernando de Souza.....	321
As estradas e o automobilismo, por Mello de Mattos.....	323
Um comboio de Orleans.....	326
Automobilismo — Franca — Inglaterra — Turquia — Estados Unidos.....	327
Traction electrica — Coimbra — Alemanha.....	327
Congresso internacional de turismo.....	327
Viagens e transportes.....	328
Notas de viagem — Zurich e o seu lago. — Uma festa fantástica. — Schaffhausen e Constança. — Dois paizes na mesma rua. — Um trashedo ao fim de 5 minutos de viagem.....	330
Proposta de lei sobre caminhos de ferro (continuação).....	331
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	332
Boletim Commercial e Financeiro.....	332
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	333
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	333
Locomotiva Compound de quatro cylindros.....	334
A limpeza nas ruas de Berlim.....	334
Congresso internacional de caminhos de ferro de interesse local e de tremvias.....	334
Exposição internacional de Buenos Aires.....	334
Linhas portuguezas — Minho e Douro — Benguela — Fiscoes do Governo — Zona Central — Lobito — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — «Sud-Express».....	334
Avisos de serviço.....	335
Arrematações.....	335
Agenda do Viajante.....	336
Horario dos comboios.....	336

## O congresso de caminhos de ferro

I

Para muitos são os congressos internacionaes meras assembleias recreativas sem valor scientifico, pretextos para agradaveis excursões em excellente convivio, podendo-se pôr em balanco desfavoravel os beneficios que delles redundam com os encargos que originam.

Por não ser esse juizo pessimista absolutamente destituido de fundamento na sua severidade, não se segue que seja justo e verdadeiro.

E' triste condão das emprezas humanas a mescla de perfeições e defeitos, estando a realidade para o ideal na relação da curva para a sua asymptota. Qual é a obra dos homens que não tenha o seu *simile* na estatua biblica: giro reluzente na cabeça, misero e fragil barro nos pés? O que não é razão para nos condemnarmos á inerte contemplação do *fakir*, ou para tomarmos o *nirvana* budhico por ideal. Assim como da devoção de Lisboa do seu tempo, dizia Vieira, que era ceu com muita mescla de terra, tambem da cooperação intellectual que hoje se effectua nos congressos podemos affirmar que tem a sua liga de *snobismo* e de excursionismo, a que temos de nos resignar, sem menoscabarmos a obra util que se realisa.

Vem este exordio banal a proposito do ultimo congresso internacional de caminhos de ferro, tão interessante

para o engenheiro devotado aos progressos da viação, como attrahente para o excursionista, deseioso de aproveitar as excepcionaes facilidades de circulação que lhe eram offerecidas para visitar o paiz ideal do turismo e admirar a belleza sem rival das paizagens alpinas. Mais que nunca se tornavam seductoras as regalias asseguradas aos participantes nos congressos de caminhos de ferro.

Mesmo para os que nelles se incorporam, sem mais intuito que o de se recrearem, não é inutil, sob o ponto de vista tecnico, a excursão que emprehendem, embora mais consultem o Baedeker que manuseiem as theses dadas para thema de discussão. Furtam-se por algumas semanas ao extenuante labor quotidiano; vêem novas terras e novos usos; observam quasi, sem o querer, praticas mais perfeitas nos serviços da sua especialidade; recebem aqui e acolá preciosas lições de coisas, que a leitura dos livros e revistas não supre e voltam refeitos das habituaes fadigas, aguilhoados pelo desejo de introduzir nos seus serviços os possiveis melhoramentos.

Um dos males incontestaveis do nosso paiz tem sido a falta de educação dos seus homens publicos pelas viagens. Raro tem sido entre nós o ministro habilitado, como o estadista inglez, com o largo cabedal d'experiencia e observação, que só a visita de outros paizes proporciona. Se muitos só conhecem de Portugal o cantinho onde nasceram, a porta ferrea da Universidade e a atmosphaera microbiana da *Arcada*!

Pois o que é falta insanavel para o homem publico, para o legislador, para o estadista, não o é menos para o engenheiro e muito especialmente para o que de caminhos de ferro se occupa.

Bem haja, portanto, a obra de congressos internacionaes que a tantos rasga horizontes novos! Quando outra não fosse a sua utilidade, bastava essa, para a tornar recomendavel.

Mais de alto deve, porém, ser encarada, valendo os congressos mais ainda pela preparação, que pela sua realisação.

Durante o quinquennio que precede cada congresso, as theses escolhidas para materia dos futuros debates são confiadas a relatores de competencia especial, que procedem a vastos inqueritos, enviando questionarios a todas as administrações de caminhos de ferro e sollicitando dellas minuciosos esclarecimentos.

Os relatorios e respostas aos questionarios são publicados no boletim da Associação do Congresso, conjunctamente com memorias, noticias bibliographicas, dados estatisticos, o que torna aquella publicação o mais valioso repositório de tudo quanto interessa a construcção e exploração dos caminhos de ferro.

Sem a solidariedade assim estabelecida entre as administrações de todos os caminhos de ferro do mundo impossivel seria para a maior parte dos engenheiros o conhecimento de tantos dados utilissimos, dos resultados da experiencia, dos progressos da technica ferroviaria.

A Comissão permanente do Congresso, constituída por homens universalmente considerados pela sua competencia e saber, assegura a continuidade de acção e é o traço de união, o centro de coordenação dos elementos d'estudo dispersos pelo mundo inteiro.

Ao enorme trabalho preparatorio de cinco annos segue-se o congresso, dividido previamente em secções, em cujo seio se debatem os problemas de maior actualidade, tomando-se para base do debate os relatorios publicados.

As conclusões adoptadas pelas secções passam ainda pelo crivo da discussão em sessão plenaria, sendo sempre caracterizadas pela maxima prudencia em evitar affirmações aventurosas, ou que possam provocar discordancias e protestos. Assim se traça a orientação a seguir por consenso unanime, ou quasi, dos competentes.

Offerecia particular interesse o congresso de 1910 em Berne.

Havia 25 annos que de um congresso em Bruxellas sahiu o plano de fundar naquella cidade um centro permanente para organizar segunda sessão.

Succederam-se os congressos de Milão, Paris, S. Petersburgo, Londres, Paris, Washington. Obteve-se successivamente para a obra dos congressos a adhesão de todos os governos e de quasi todos os caminhos de ferro do mundo.

A situação especial da Suissa no centro da Europa, os attractivos das suas paizagens, a hospitalidade dos seus habitantes, a recente nacionalização dos seus caminhos de ferro, a quadra propicia para excursões, que fôra escolhida: tudo contribuía para augmentar a concorrência ao congresso de Berne.

A representação portugueza foi numerosa. Além do Sr. Mendes Guerreiro, membro da commissão permanente, estavam 5 delegados do Ministerio das Obras Publicas, 5 dos Caminhos de ferro do Estado, 4 da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, 1 da Beira Alta, 2 da Companhia Nacional, 2 dos Caminhos de ferro Ultramarinos: total 20 delegados.

No dia 4 de julho realisou-se na vasta e elegante sala do Casino de Berne a sessão de abertura, presidida pelo Dr. Forrer, conselheiro federal, que se encontra actualmente á testa dos correios e caminhos de ferro.

No seu notavel discurso poz o illustre estadista em relevo a grandeza da obra realisada pela Suissa em materia de caminhos de ferro, terminando pela mais cordeal saudação aos congressistas.

Respondeu-lhe o Sr. Dubois, venerando presidente da Commissão permanente, enaltecendo a obra dos congressos e relembrando a traços largos a sua historia.

Por proposta sua foram eleitos, por aclamação, presidente de honra do congresso o conselheiro Forrer e presidente effectivo Mr. Weissenbach, presidente da Direcção Geral dos caminhos de ferro federaes.

No seu discurso reuniu este dados interessantes que convém citar, ácerca da rêde suissa.

Em 1868 havia apenas 1.295 kilometros, que tinham custado cerca de 441 milhões de francos. A receita bruta era de 23:600 francos por kilometro e a despesa de explo-

ração 11:301, a que correspondia o coefficiente de exploração de 0,48. O dividendo das acções foi de 2,82 %.

No fim de 1908 a rêde sommava 4:414 kilometros, excluindo os funiculares e tramways, representando 1.655 milhões. Existiam em serviço 1.548 locomotivas, 4.221 carruagens, 17:071 vagões. A receita media era de 44.808 francos por kilometro e a despesa 31.970, com o coefficiente d'exploração de 0,72.

A electrificação das linhas vae-se desenvolvendo, achando-se já applicada a tracção electrica no tunnel de Simplon, por exemplo.

A nacionalização da maior parte das linhas permittiu dar consideravel incremento ao trafego. Assim, o numero de trens kilometros elevou-se de 13:783.777 em 1902 a 31:992.983 em 1909. Apesar dos encargos de amortisação, que tem de ser ultimada em 60 annos, e do augmento de remuneração do pessoal, a situação financeira é satisfactoria, permittindo encarar confiadamente o futuro. (1)

Em seguida ao presidente, o secretario geral, mr. Weissenbruch, alma da Associação, pronunciou uma calorosa allocução, fazendo a apologia da obra dos congressos, a que hoje adherem, além de todos os governos, 420 administrações, representando 600:000 kilometros de caminhos de ferro.

A traços largos fez a sua historia, prestando homenagem aos homens eminentes, a cuja iniciativa e auxilio dedicado se deve a sua criação e vida prospera, a Fassiaux, Picard, Beernaert, Brame, Vandempereboom, Delpaire, Laveleye, Holmans, Hubertie.

Os applausos da assembleia mostraram ao orador quanto a sua palavra eloquente traduzia o sentimento geral.

Foram em seguida designados para presidentes de secções:

Mr. von Leber para a 1.<sup>a</sup> secção — *Via e obras.*

Mr. Beaughey para a 2.<sup>a</sup> — *Material e tracção.*

Mr. Harrisson para a 3.<sup>a</sup> — *Exploração.*

Mr. Weissenbach para a 4.<sup>a</sup> — *Questões geraes.*

Mr. Gevard para a 5.<sup>a</sup> — *Caminhos de ferro economicos.*

A escolha do illustre e respeitavel engenheiro, Cabral Couceiro, para uma das vice-presidencias do congresso foi sobremodo grata para nós, portuguezes, constituindo justa homenagem aos seus merecimentos.

As sessões de trabalho das commissões effectuaram-se de manhã nos dias 5, 6, 8, 9, 11, 13, sendo as tardes consagradas a visitas de estabelecimentos industriaes.

Nos dias 7 e 12 realisaram-se as excursões e nos dias 14, 15 e 16 as sessões plenarias.

Deixando para outrem a chronica da parte recreativa e pittoresca do congresso, julgo conveniente ir dando, em successivos artigos, noticias das theses discutidas e das conclusões formuladas, seguindo a ordem das secções.

J. Fernando de Souza.

(1) Adeante transcrevemos a interessante estatistica apresentada por mr. Weissenbach.

### Caminhos de ferro suissos em 1908

	Despesas de estabelecimento			Effectivo do material circulante					
	Totaes	Kilometros d'extensão real	Por kilometro	Locomotivas		Carruagens		Vagões	
				Numero	Eixos	Numero	Eixos	Numero	Eixos
<i>Linhas de via normal:</i>	Francos		Francos						
Caminhos de ferro federaes.....	1,011,301,414	(2,410.5)	419,546	1,031	2,704	7,736	12,748	25,797	
Companhias privadas.....	442,016,914	(966.2)	457,485	296	799	1,697	2,982	5,982	
<i>Linhas de via estreita</i> .....	160,092,925	(941.5)	170,053	144	672	1,807	1,275	2,763	
<i>Linhas de cremalheira</i> .....	41,766,741	(95.5)	437,032	77	136	390	72	144	
	1,655,237,994	(4,414)	Em média 374,908	1,548	4,221	11,630	17,077	34,596	
					Com motor	Sem motor	Com motor	Sem motor	
Tramways.....	59,676,146	...	143,826	...	726	208	5	103	249
Caminhos de ferro funiculares.....	20,612,382	...	631,313	...	87	174	22	44	
Total.....	1,735,526,522	...	...	...	5,242	13,858	17,207	34,880	

	Receitas de exploração								
	Passageiros			Mercadorias		Diversos		Total	
	Total	Kilometros explorados	Por kilometro	Total	Por kilometro	Total	Por kilometro	Total	Por kilometro
<i>Linhas de via normal:</i>	Francos		Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Caminhos de ferro federaes (incluindo a linha de via estreita do Brunig)	58,046,388	(2,455)	23,567	77,656,639	31,529	6,426,317	2,609	142,129,314	57,705
Companhias privadas	16,973,651	(1,003)	16,923	22,746,698	22,679	1,873,316	1,868	41,593,665	41,469
<i>Linhas de via estreita</i>	8,920,266	(945)	9,439	5,246,815	5,552	344,624	365	14,511,705	15,356
<i>Linhas de cremalheira</i>	3,137,614	(103)	30,462	276,138	2,681	257,909	2,504	3,671,661	35,647
	87,077,919	(4,506)	Em média 19,327	105,926,260	Em média 23,508	8,902,166	Em média 1,976	201,906,345	Em média 44,808
Tramways	12,462,537	...	30,737	336,154	829	172,019	424	12,970,710	-31,990
Caminhos de ferro funiculares	1,619,963	...	51,923	291,914	9,194	113,375	3,571	2,025,252	63,788
Total	101,160,419	...	...	106,154,328	...	9,187,560	...	216,902,307	...

  

	Despesas de exploração						Coeficiente d'exploração por cento	Lucros		
	Administração	Via	Movimento	Tração	Diversos	Despesas totaes		Juros e dividendos	Por cento do capital	
						Total				Por kilometro
<i>Linhas de via normal:</i>								Francos		
Caminhos de ferro federaes (incluindo a linha de via estreita do Brunig)	3,071,038	17,496,866	31,852,823	39,039,525	9,498,684	100,958,946	40,990	71.03	46,479,988	3.52
Companhias privadas	1,293,587	6,607,714	7,725,045	12,563,063	3,373,356	31,562,765	31,468	75.88	9,836,375	2.41
<i>Linhas de via estreita</i>	559,952	2,189,281	1,890,090	4,680,839	831,635	9,551,797	10,108	65.82	4,095,309	2.64
<i>Linhas de cremalheira</i>	183,913	301,308	322,864	796,938	423,481	2,028,504	19,094	55.25	1,494,161	4.17
	5,108,490	26,595,169	41,790,832	56,480,365	14,127,156	144,102,012	Em média 31,980	Em média 71.72	55,905,833	...
Tramways	452,989	1,366,503	2,314,053	5,563,840	642,389	10,339,774	25,501	79.72	...	...
Caminhos de ferro funiculares	127,633	163,802	336,059	316,806	171,387	1,115,747	35,142	55.09	...	...
Total	5,689,112	28,125,474	44,440,944	62,361,071	14,940,932	155,557,533	...	...	...	...

# As estradas e o automobilismo

Na séde da *Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani*, o professor e engenheiro sr. Ruggeri proferiu em maio passado uma conferencia relativa a estradas e automobilismo na Italia.

Embora o assunto pareça mais dever interessar a grande nação latina do que a nós outros, não deixa de ter cabimento a observação do que allí se passou. Não é bishbhotice em casa alheia; mas, do que se disse em Roma ha poucos mezes podemos tirar ensinamento, pois que da conferencia alludida resultou logo uma discussão em que tomaram parte, além do conferente, os engenheiros srs. Tonelli, Canonica, Luiggi, votando-se unanimemente a ordem do dia seguinte proposta pelo proprio conferente:

O congresso da sociedade dos engenheiros e architectos italianos considerando:

a) que as estradas ordinarias constituem um dos meios mais efficazes para o accrescimo da riqueza e bem estar nacionaes;

b) que, em proporção da sua população e superficie, a Italia tem uma rede de estradas inferior a de muitas nações;

c) que a deficiencia da rede de estradas se agrava com a insufficiencia de conservação, especialmente nas estradas communaes.

d) que a configuração especial da Italia e as condições da sua rede ferroviaria e de sua industria automobilista são de molde a animar efficazmente a installação de linhas automoveis para serviço publico, vota:

1.º que se promulguem disposições legislativas adequadas para ampliar efficazmente a rede de estradas e para alcançar que as estradas nacionaes e communaes sempre se conservem em perfeito estado;

2.º que se modifique a lei de 30 de junho de 1904 e o respectivo regulamento de 8 de dezembro de 1909 de maneira que o subsidio para implantação e exercicio de linhas de automoveis para serviço publico não seja propor-

cional a extensão da linha, mas sim ás corridas effectuadas pelas carruagens.

A conferencia do sr. Ruggeri merece a pena que se resuma, já que pela sua extensão não pode caber nas columnas da *Gazeta*, senão com prejuizo de trabalhos de maior valia pelos nomes que os firmam e de maior interesse para os leitores.

Nas noções historicas com que iniciou a sua conferencia, o engenheiro sr. Ruggeri alludiu a classificação das estradas romanas conforme a lei das doze taboas.

Segundo aquella lei, a *via* devia ter 8 pés de largura (cerca de 2<sup>m</sup>,50) para que pudessem cruzar-se nella dois carros, por isso que as carruagens romanas tinham apenas 90 centimetros de largo. O *actus* devia medir 4 pés de largura para unica viatura e o *iter* servia apenas para peões e cavalleiros e tinha sómente 3 pés de largo.

Com o progresso das suas conquistas, as estradas tiveram maiores dimensões transversaes nas *via militari*, que de Roma partiam para as provincias que conquistara na Europa, na Asia e na Africa.

A primeira estrada militar que construiu foi a *via Appia*, que ligava Roma com Brindisi.

O pavimento das vias militares caracteriza-se pelas grandes lages (*summum dorsum* lavradas a cinzel e assentes sobre fundações solidissimas de argamassa *statumen, vulvis, nucleus*), de maneira que sempre se mantinham intactas sem trabalhos, nem despesas de conservação e a despeito das depredações dos inimigos e do tempo.

Outra característica das estradas militares romanas frizada pelo conferente é que o traçado não se amoldava ao terreno, como nas estradas actuaes, nem este tão pouco se adaptava ao traçado mediante diques, viaductos, trincheiras ou tunneis, como nos caminhos de ferro. O traçado era em linha recta afrontando fortissimos pendores.

Como eram caminhos essencialmente militares, só se construiam para peões e cavalleiros e o trafego de carros apenas excepcionalmente a elles accedia. Confiados na rorobustez dos legionarios os *curatores viarum* traçavam as estradas na direcção das cristas dos montes, em que se

tinham as linhas de maximo pendor, mas de minimo percurso; a mais solida fundação, recorrendo-se o menos possivel aos *pontefici* para a travessia das correntes de agua.

Todavia os romanos desviavam-se da linha recta para fugirem dos terrenos baixos, paludosos, lodacentos, embora não faltem exemplos de estradas romanas atravez de pantanos; é celebrè entre todos o do lanço da via Appia, que atravessa as lagoas pontinas com um alinhamento de mais de 30 kilometros.

A proposito da idade media o illustre conferente observa que, para se defenderem dos barbaros, foram os proprios romanos que iniciaram a destruição das suas estradas. Afim de não serem perseguidos por seu turno, os barbaros levaram a cabo a obra de destruição.

A despeito, porém, de tudo, notaveis são os restos que ainda hoje na Europa, Asia e Africa, se deparam das antigas estradas romanas e assim é que se torna possivel quasi que reconstituir exactamente o traçado dellas.

Politicamente caracteriza-se a Idade Média pelo fraccionamento das antigas provincias romanas em estados pequenos armados e defendendo-se uns contra os outros.

Por isso as grandes linhas de comunicação ficaram quasi totalmente destruidas; a escacissima viabilidade ordinaria reduziu-se aos caminhos naturaes que a boa vontade de algum pequeno senhor, mandava arranjar pela população, quando se dava a passagem de algum cortejo.

Nos fins da idade média, especialmente apoz a invenção da polvora, nota-se um despertar de construcção das estradas na Europa. Abrem-se ao trafego algumas novas vias, citando o auctor a estrada da portella de Tenda, (*Colle di Tenda*) que ahí por 1.400 mandou construir atravez dos Alpes, Anna de Saboia Lusignan, para reunir os seus territorios italianos com os que tinha em França.

Esta estrada comprehendia um tunnel com trez kilometros de extensão, onde se iniciaram os trabalhos que se não ultimaram, em resultado de successos politicos.

Na idade moderna, prosegue o conferente, sempre se continuou notavelmente a construcção das estradas, embora se esquecessem os processos antigos e ainda se desconheçam os novos systemas racionaes de construcção e conservação.

Augmentando a producção de riquezas, a machina de vapor impõe os melhoramentos dos meios de comunicação. Foi na Inglaterra, onde nasceu a machina de vapor ao lado do combustivel que ha de alimentar-lhe as caldeiras, que se iniciaram os trabalhos de Mac-Adam, racionaes na construcção e conservação das estradas. Depressa em França, graças a Trésaguet, se aperfeçoam e ampliam estes systemas.

No relato que se está fazendo da conferencia do illustre professor sr. Ruggeri, não pode aquelle que isto escreve furtar-se ao desejo de recordar um nome quicá desconhecido entre os portuguezes, mas que se impõe á attenção dos engenheiros que se occupam da construcção de estradas. É esse nome o de José Diogo de Mascarenhas Netto. Não restam delle senão alguns trabalhos publicados em Paris nos *Annaes das Sciencias, das Artes e das Lettras*, antes de 1821, mais relacionados com a agricultura do que com a construcção das estradas, mais, antes da *setembrisada*, em que se encontrou envolvido, publicou em 1790 o *Methodo para construir as estradas em Portugal*. É esta obra o resultado de uma bem orientada observação e da grande proficiencia com que desde 1778 dirigiu os trabalhos de construcção da estrada de Lisboa ao Porto.

Na obra de Mascarenhas Netto revela-se um espirito investigador e que se não atem unicamente ás questões restrictamente da technica.

De facto, toca em assuntos de administração, de organização dos estaleiros, de arborização, dos processos economicos de construcção; discute os perfis typos a adoptar e, primeiro que ninguem, fala das vantagens do cylin-

dramento que applicou em substituição do maço rodeiro que antes delle se usava.

*Si parva licet componere magis*, deve quem traça estas linhas confessar, que no primeiro congresso de estradas, apresentou uma memoria em que allude á applicação dos rolos compressores, uns quarenta annos antes de fazer uso delles o engenheiro Polonceau, a quem se attribue a invenção.

Na sessão de 15 de outubro de 1908 daquelle congresso, o engenheiro chefe de Pontes e Calçadas snr. Linasset referiu-se á memoria que apresentou o auctor de estas linhas <sup>(1)</sup> sob o titulo *Les routes portugaises et l'automobilisme pour les transports en commun au Portugal*, <sup>(2)</sup> mas apenas resume as conclusões.

Na sessão de 28 de outubro daquelle anno da Associação de Engenheiros, tornou quem isto escreve a falar de José Diogo de Mascarenhas Netto, pedindo que nas nossas escolas technicas se não deixe passar sem reparo a affirmativa que attribue o invento do cylindro compressor ao engenheiro Polonceau <sup>(3)</sup>.

Encerrado aqui este largo parenthesis, continua-se com a referencia ao trabalho apresentado em maio findo pelo preclaro engenheiro snr. Ruggeri na *Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani*.

Nota elle que a Napoleão I se deve o decreto que dotou a França com uma vastissima rede de estradas, irradiando de Paris, como outr'ora succedera de Roma. Demasiado breve e borrascosa, a vida do primeiro imperio não permittiu que se realisasse o grandioso plano de Bonaparte, embora se executassem algumas das mais importantes, como por exemplo a do Simplão, que liga Milão com Paris atravez do macisso dos Alpes e que ainda hoje daria honra á engenharia.

A transformação da machina de vapor em locomotiva devida a Stephenson e que realison o percurso entre Manchester e Liverpool, quando Napoleão já estava em Santa Helena, veio chamar a attenção dos governos e dos financeiros para um novo methodo de transporte, cujo alcance economico escapou ao grande espirito do illustre mathematico Hoené Wronsky.

Com o desenvolvimento das vias ferreas, primeiro na Inglaterra e seguidamente nos Estados Unidos, na França, na Austria e por fim nos pequenos estados europeus, soffreu profunda mudança a construcção de estradas.

Deixa de sentir-se a necessidade das largas estradas tão gratas ao imperio romano e ao de Napoleão, por isso que os grandes centros se ligam por meio de caminhos de ferro.

Tornam-se no emtanto precisas as estradas pequenas, que se alcandoram nos montes, penetram em toda a parte, estão ao dispôr de toda a gente, sem subordinação a horarios, unindo aldeia com aldeia e mantendo as vias ferreas que por seu turno as alimentam, diffundindo por toda a parte os beneficios.

Bem o comprehenderam assim todos os governos de quasi toda a Europa, convindo especializar a França que, de 1836 até 1866, com a lei dos caminhos vicinaes, creou para o Estado, departamentos e communes um patrimonio de mais de cinco milhares de milhões de francos. É á sua rede de pequenas estradas que deve a França o admiravel desenvolvimento da sua agricultura e da sua industria.

Passando á viação communal da Italia, ha no que disse o illustre professor pontos de analogia com o que succede entre nós.

Pena é que o espaço de que dispõe a *Gazeta* não cointa uma traducção integral da magnifica prelecção do sr. Ruggeri. No emtanto aquelles que teem por dever olhar pelos melhoramentos materiaes de Portugal podem sem custo ler na integra o que ouviram em maio ultimo mui-

(1) Compte rendu des Travaux du Congrès, pag. 310.

(2) Rapport numero 98. (8.ª question)

(3) Revista de Obras Publicas e Minas, tomo XXXIX (1908) pag. 337.

los engenheiros italianos. Basta-lhes recordar-se que se encontra no undecimo numero dos Annaes da Sociedade a que já tantas vezes alludiu este artigo.

Pondera o sr. Ruggeri que a Italia era pobrissima em viação ordinaria antes de se constituir em reino. A parte meridional e as ilhas quasi que de todo estavam dellas privadas.

Muitas foram as leis e os regulamentos que de então para cá se publicaram para facilitar a construcção das estradas e até para a impôr, mas escassos foram os resultados obtidos.

Comparando o dispendio effectuado até 1906-1907 observa que se gastaram:

Pela lei de 1868 .....	370 milhões
Idem de 1903 .....	16 «
Idem de 1906 .....	45 «

Total em milhões de liras ..... 430, isto é, em mais de quarenta annos despendeu-se na viação communal italiana menos do que a decima parte do que em trinta annos gastou a França só para caminhos vicinaes.

Para comprovar que a Italia está mal dotada de estradas, quer nacionaes, quer provinciaes, quer communaes comparando-a com outras grandes nações deduz que, exceptuando a Espanha e a Russia, conta menos de um kilometro de extensão por kilometro quadrado de superficie.

Destriçando mais o assunto affirma que, segundo valores officiaes de 1904 é na Italia septentrional se acha a maior extensão de estradas, que apenas mede 677 metros por kilometro quadrado; que este valor desce na Italia central para 566 metros, na meridional a 348 metros e mais ainda na Sicilia e na Sardenha que sómente contam por kilometro de superficie 285 metros e 182 metros respectivamente.

Se quizessemos fazer um calculo analogo para Portugal, que longe está de ser uma nação de grande area e abstrahindo das ilhas adjacentes, chegaríamos para as estradas a cargo do Estado e municipaes, ás seguintes conclusões relativas a 30 de junho de 1906 só para a rede reconstruida.

Districtos	Extensão linear por kilometro quadrado		
	A cargo do Estado	Municipaes	Total
Vianna do Castello ....	212 metros	33 metros	245 metros
Braga .....	254 "	63 "	317 "
Porto .....	321 "	137 "	458 "
Villa Real .....	117 "	23 "	140 "
Bragança .....	782 "	14 "	796 "
Aveiro .....	271 "	148 "	419 "
Vizeu .....	171 "	46 "	217 "
Guarda .....	111 "	30 "	141 "
Coimbra .....	221 "	70 "	291 "
Castello Branco .....	113 "	23 "	136 "
Leiria .....	201 "	51 "	252 "
Santarem .....	113 "	51 "	164 "
Lisboa .....	121 "	40 "	161 "
Portalegre .....	699 "	42 "	741 "
Evora .....	681 "	32 "	713 "
Beja .....	511 "	12 "	523 "
Faro .....	860 "	73 "	933 "

Estes valores extrahidos dos mappas que acompanham o projecto de lei n.º 7, que a commissão de obras publicas apresentou na sessão de 20 de janeiro de 1907 na camara dos deputados, bem claramente demonstram quão grande é o nosso atrazo no tocante a viação ordinaria.

Mais temeroso se tornaria o que dito fica, se a par da rede construida se dissesse a distribuição allusiva á rede projectada. Basta, porém, observar que em estradas a cargo do Estado, a extensão por kilometro quadrado para todo o paiz corresponde a 231 metros e o que está construido não vae além de 130 metros e na rede municipal é maior ainda a divergencia.

Em Vianna do Castello a extensão total de estradas municipaes projectadas dá 221 metros por kilometro quadrado, 354 em Braga, 277 no Porto, 62 em Villa Real, 181 em Bragança, 255 em Aveiro, 408 em Vizeu, 161 na Guarda, 144 em Coimbra, 161 em Leiria, 113 em Santarem, 83 em Lisboa, 164 em Portalegre, 75 em Evora, 22 em Beja, onde se não conta estrada alguma municipal nos concelhos de Barrancos e Mertola, e ainda por kilometro quadrado 9 metros em Alvito e em Castro Verde, 2 em Ferreira do Alemtejo e 8 em Odemira. Ultrapassando 50 metros por kilometro quadrado apenas se contam os concelhos de Almodovar com 87, Cuba com 71 e Vidigueira com 77. Quanto ao districto de Faro 198 metros de estradas municipaes por kilometro de superficie.

Apoz considerações muito interessantes, mas que não podem caber aqui, o sr. Ruggeri falla da influencia do temperamento italiano na deficiencia da sua viação. Caracteriza o italiano como «um tanto preguiçoso, um pouco burocratico e um bocado megalomano» (*un po' pigro, un po' burocratico e un po' megalomano*). Com alguma boa vontade pode-se dizer que o portuguez se vê neste retrato. Procurando corrigir estes defeitos, o illustre professor entra na apreciação dos regulamentos para construcção de estradas e logo depois faz a historia do desenvolvimento do automobilismo.

São devéras interessantes os valores que dá aquelle illustre engenheiro sobre o que em linguagem desportiva se costuma denominar o *record* e são elles que lhe servem de ponto de partida para frizar que o automobilismo é um complemento logico e indispensavel dos caminhos de ferro.

No emtanto quatro obstaculos nota para o desenvolvimento do automobilismo na Italia.

Trez delles são de indole technica e o ultimo de natureza administrativa.

Os referentes á technica são para aquelle auctor a conservação das estradas, o consumo de pneumaticos e a despesa ainda pezadissima de conservação e renovação do apparelho motor.

Quanto á parte administrativa, reputa inadequadas as leis que se promulgarem para os serviços publicos automobilisticos.

Não deixa, porém, de observar a correlação que tem estes obstaculos uns com os outros, não obstante considera-los separadamente.

Depois de evidenciar a nefasta influencia das estradas mal conservadas sobre os machinismos delicados do automovel, trata profundamente dos methodos de conservação que se propuzeram, discutiram e experimentaram na Italia.

Difficil seria resumir o que escreveu aquelle erudito professor; no emtanto muito ha que aprender no que elle disse e nos algarismos e estatisticas com que illustrou a sua prelecção.

Quanto aos pneumaticos e suspensões elasticas e ás despesas de conservação e de reparação do apparelho motor, mais sobe de ponto a dificuldade de resumir o que se lê na conferencia do engenheiro sr. Ruggeri, que aliás não se estende tanto quanto seria para desejar nestes dois interessantes problemas de construcção de machinas.

O exame das disposições legislativas, referentes ao automobilismo é que preenche a parte mais substanciosa daquella notavel conferencia e por isso a elle vae com algum desenvolvimento referir se esta notula, que, no emtanto, passará em claro, os quadros e os graphicos de que o sr. Ruggeri deduz as suas conclusões.

Consente a legislação italiana, que se arbitrem subsidios ás emprezas organizadoras de serviços regulares automobilisticos.

Graças a estas disposições já hoje existem na Italia 37 linhas em exploração e 30 em exercicio provisorio, aguardando o decreto de concessão. Tambem se contam no ministerio cêrca de 200 pedidos.

Variadissimas são as marcas das viacturas que fazem

este serviço e poucas daquellas linhas transportam mercadorias. Exceptuando as filovias, nenhuma exploração se faz com a electricidade e o numero de corridas mais frequente é de uma ida e uma volta, por vezes duas ou trez e rarissimamente mais.

Na concessão do subsidio, o Governo seguiu o criterio já em vigor para favorecer a construcção dos caminhos de ferro e tremvias, sem attender a que o serviço automobilistico é essencialmente differente por natureza de aquelles.

As despesas de um serviço publico automobilistico comprehendem o lucro e amortização do capital de intallação e do exercicio, as de administração, fiscalização e tambem de exercicio, as de pessoal e consumo.

O conjuncto destas despesas varia evidentemente não só com a extensão das estradas, como tambem com o numero das corridas, de maneira que, deduzidas algumas despesas permanentes, isto é, independentes dos elementos referidos, as constantes mais são proporcionaes ao percurso do que á extensão visto que ahí avultam as de consumo.

Tendo em conta todas as despesas mencionadas e tomando como abscissas os kilometros e como ordenadas o custo de um serviço automobilistico typo obteem-se linhas bem distinctas, conforme se tratar de uma, duas, trez ou quatro corridas diarias. Os diagrammas que acompanham a conferencia do sr. Ruggeri muito bem demonstram que as curvas nunca se cruzam nem se sobrepõem, que a de maiores ordenadas é a de quatro percursos e que se lhe succedem em ordem decrescente as de trez, duas e uma corrida.

Tambem se nota no diagramma que a de 4 percursos se refere a uma extensão de estrada de cerca de 20 kilometros, a de 3 a 30 kilometros de estrada, a 60 a de 2 corridas e finalmente a 150 kilometros de estrada a de um percurso unico.

Continuando a ter em vista as despesas todas, faz um novo diagramma do custo total do mesmo typo de serviço automobilistico por kilometro não já de estrada, mas de percurso. Por elle se vê que, em logar de augmentar, diminuem com o numero de percursos, mas em razão simplesmente decrescente e bastante menor do que a anterior.

Embora distinctas, as curvas muito se approximam aqui especialmente as de trez e quatro percursos. A de maiores ordenados é a de um percurso unico; mas observa-se nella a tendencia, e não se asymptotizar com as outras, conforme succede em todas as do diagramma primeiramente descripto.

Conclue-se de aqui que se se concede um subsidio proporcional ao numero de kilometros de estrada, não é isso uma percentagem das despesas effectivas, mas sim a que vae gradualmente diminuindo com o numero de corridas. O concessionario não terá por isso interesse algum, correndo talvez o risco de perder, se augmentar o numero de carreiras, isto é, se melhor servir o publico.

Se se tomasse por base o subsidio correspondente ao numero corridas, mais se approximaria a percentagem concedida do dispendio effectuado, mas se ahí se conjugam os interesses do publico e do concessionario, resta provar que tambem o estado lucre.

Tudo se harmonizaria facilmente concedendo um augmento pelo numero de corridas combinado com o percurso, quando efficazmente se demonstrasse a necessidade de elle, tomando, por exemplo, como base os accrescimos do rendimento bruto, o numero de estações, o de toneladas, etc.

Como criterio de equidade, deve portanto o subsidio pelos serviços publicos automobilisticos medir-se de preferencia pelas carreiras do que pelas extensões de percurso, pois que é extranho que se conceda o mesmo subsidio ao serviço, por exemplo, de uma estação para o povoado (que é o caso mais frequente) quando ha uma unica chegada e uma só partida de comboio, como nos casos em que se dão

sele ou oito, com obrigação para o concessionario de alternar com ellas as suas corridas de ida e volta.

Emquanto é minima nos caminhos de ferro e tremvias a despesa com a tracção relativamente ás outras do exercicio e especialmente em referencia ao juro e amortização do capital de construcção e exploração, nos serviços de automobilismo prevalecem as despesas de tracção, que, mais ainda que ao trafego e ao numero de corridas, são tambem proporcionaes carreiras no funcionamento especial dos motores de gaz.

Aos percursos effectuados, se deve conseguintemente, proporcionar o subsidio, se se quizer auxiliar efficazmente esta industria nascente.

Convem notar que a Italia occupa hoje um logar predominante entre os paizes que fabricam automoveis e a industria automobilista alli se deve desenvolver, porque os muitos accidentes do solo obrigam a deixar grandes malhas na rede ferroviaria, que em systema racional de tracção só pódem ser preenchidas por meio de estradas, onde justamente circulam os automoveis.

O mesmo tem que dar-se entre nós, se quizermos valorizar as producções do nosso solo, desenvolver o excursionismo e explorar o nosso clima, as nossas aguas mineaes, as estações de inverno e as de cura de ar que ainda não soubemos iniciar.

Ha todo um grande programma a executar no que acaba de escrever-se, mas aquelle que traça estas linhas nem possui o saber, nem a energia, nem a capacidade para desenvolver tão grandioso thema.

Resta-lhe a esperanza que outros o façam e em breve.

*Mello de Mattos.*

## Um comboio de Orleans

Os que pouco teem visto das linhas ferreas de differentes paizes e muito mais os que nada teem visto e apenas lido o que se passa no outro continente, entoam hossanas aos grandes comboios americanos, ás suas velocidades e confortos, ás commodidades dos Pulmans-cars, de universal reputação.

Não sabem que tambem na Europa ha comboios não só tão rapidos e tão commodos como aquelles, mas mesmo mais rapidos e em que a viagem se torna muito mais agradavel, mais socegada e até mais economica.

Para gosar de todas aquellas vantagens dos comboios dos Estados Unidos, tem que se tomar, além do bilhete de passagem que não custa menos de 4 centavos por milha, equivalente a uns 12 centimos de franco por kilometro, ha que tomar o supplemento do Pulman, por uns 4 dollars pela viagem de um dia ou parte d'elle, quando abranja parte da manhã ou da tarde.

O passageiro toma logar numa carruagem em systema de salão aberto, como as nossas 1.<sup>as</sup> classes em serviço nas linhas de Cintra e Cascaes, quer dizer, vae em communidade com todos os passageiros que vão na mesma carruagem; se quer lêr, não pode, por vezes, faze-lo com socego, porque aos visinhos do banco do lado lhes apraz conversar; se quer vêr para os dois lados, nem para um pode vêr desafogadamente, porque as janellas são muito baixas (porque sobre ellas está a cama que, á noite, se abre para um dos passageiros que vae na divisoria) e do outro lado os companheiros de viagem desceram os cortinados ou, pelo menos, apenas deixaram uma abertura de menos de palmo, como em geral, se usa na America.

Depois a continuada passagem de gente, no corredor central, mããs que levam o menino ao lavabo, o conductor, o revisor, o vendedor de jornaes e livros, o de fructas e doces, os passageiros que vão fumar ao salão, os que de lá vieram (porque não é permittido fumar se-

não no compartimento especial para esse fim); gente que vae e que vem, a toda a hora, por todos os motivos, e que não deixam de molestar, com a sua passagem quem quer ir em socego, lendo, vendo ou dormindo.

Eis o que é o Pulman-car, durante o dia.

Ora na Europa ha melhor, e muito melhor do que isto e no genero muito melhor devemos citar, antes de tudo os bellos comboios que a companhia d'Orléans tem em circulação entre Paris e Bordeus.

Pômos de parte, bem entendido, os *sud-express*, que são comboios de luxo com material especial e obrigando ao pagamento de uma sobretaxa.

Além destes ha quatro em cada sentido, com material da companhia e ainda só um destes é exclusivo de 1.<sup>a</sup> classe; os outros levam carruagens de 2.<sup>a</sup> e até de 3.<sup>a</sup> para certos percursos, sem se exigir sobretaxa alguma, apesar da marcha ser igual à da tabella do *sud express*.

As carruagens são de corredor lateral tendo este largas e altas vidraças de chrystaes facetados, o que permite desfructar ampla e continuamente os horisontes.

Os compartimentos são para seis pessoas, o que lhes permite irem bem à vontade, por ser largo o espaço de que dispõem.

E' grande a altura do tecto e delle desce um lustre de trez lampadas electricas, havendo mais uma na face do compartimento do lado da linha, para que se possa lêr ou escrever sobre a mesa que se pode armar nesse sitio.

A entrada para estes vehiculos faz-se pelas plataformas nos extremos, junto dos quaes ha dois gabinetes de latorio e retrete com fartura de aguas, de toalhas e sabonetes.

Todas estas commodidades são, é certo, vulgares já nalgumas (não todas) das linhas allemães, suecas e russas, mas outras ha que ainda alli não foram implantadas e com que a companhia d'Orléans ganha o *record* do conforto dos passageiros.

E' o fumatorio que, nos Estados Unidos ou é um cubiculo mesquinho e nem sempre supportavel, ou um *bar* onde o consumo de qualquer bebida é obrigatorio, e que na linha d'Orléans é um bello salão, de madeiras e estofos claros, poltronas moveis, armario com uma pequena bibliotheca de viagem; jornaes e revistas illustradas e algumas scientificas, sobre as mesas, aos quaes se vão juntando, nos sitios das paragens, as folhas locais.

Na entrada, um vendedor tem à disposição do publico diferentes livros e publicações, não molestando, porém, com a sua offerta.

Na parede é affixada uma folha com os ultimos telegrammas das agencias, à hora da partida, e nas estações do transito vão-lhe sendo adicionadas as noticias palpitantes que ha, por telegrapho ou da propria localidade.

Para as senhoras só ha um salãozinho, muito elegante com 12 logares, separado daquelle.

Alem disso ha o restaurante, para almoços, jantares, chá das 5 horas ou qualquer outra colacção.

Assim o passageiro vae, com toda a commodidade, no seu compartimento, onde pode fumar se os demais passageiros a isso se não oppõem (o que raras vezes succede) e se quer passa ao salão, de onde, pelas rasgadas janellas, gosa todo o panorama de um e outro lado, sem lhe ser exigida sobretaxa alguma sobre o preço de 1.<sup>a</sup> classe.

Nos dias de algum frio, todas as carruagens e salões são aquecidos por tubagem inferior; para os dias de calor ha ventiladores que refrescam o ambiente, devidamente protegidos para não deixarem entrar poeira, nem fumo.

A velocidade do trem, especialmente dos dois rapidos, um de manhã, outro de tarde é, como dissemos, a mesma, exactamente da do *sud-express*, isto é, 7 horas e 21 minutos para 588 kilometros, o que dá a velocidade commercial de 80 à hora, e tendo em vista as 5 paragens e os respectivos afrouxamentos a effectiva é em media 82,2.

Mas como ha rampas a subir, o trem tem muitas vezes que marchar 107 à hora, ou 1 kilometro em 35 segundos, o que pessoalmente verificámos ha poucos dias.

E aqui está porque dizemos que ha já, na Europa, melhores comboios do que os afamados e bellos trens da America.

## AUTOMOBILISMO

### França

Nos primeiros seis mezes do anno corrente a industria franceza exportou automoveis no valor total de 85.287.000 francos, isto é, mais 11.680.000 do que em egual periodo do anno passado.

### Inglaterra

Pela ultima estatistica verifica-se haver actualmente em Londres 1.180 omnibus automoveis. Em 1904 o numero dos existentes era apenas de trinta e um.

Nesse anno os omnibus arrastados por cavallos eram em numero de 3.551. Actualmente esse numero está reduzido a 1.171.

Os omnibus automoveis transportaram durante o anno passado quatro milhões de passageiros.

### Turquia

Constituiu-se em Constantinopla uma companhia de auto omnibus, que faz o serviço de transporte de passageiros entre as duas margens, Galata e Stambul.

Faz além disso serviço nas ruas em que não circulam os tremvias.

### Estados Unidos

Durante o anno de 1909 a republica norte americana exportou automoveis na importancia de 8.667.397 dollars.

Só o Canadá, o principal consumidor, comprou-lhe 1.231 carruagens.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Coimbra

Estão quasi concluidos os trabalhos de installação da linha electrica desta cidade, esperando-se que seja inaugurada por todo este mez.

### Allemanha

No principio deste anno, nas linhas de Prussia-Hessen, estavam em serviço sessenta e trez carruagens accionadas por accumuladores, que serviam diversos trajectos, na extensão total de 1.615 kilometros.

Estavam em construcção trinta e oito carruagens do mesmo systema, as quaes, logo que entrem em serviço, permitirão augmentar até 2.500 kilometros a extensão das linhas servidas.

As baterias installadas nas carruagens são formadas por cento e sessenta e oito elementos, pesando noventa e cinco kilogrammas cada um, o que perfaz um peso total approximado, de dezesseis toneladas.

Estas baterias fornecem o percurso de cem kilometros à velocidade de 50 à hora.

## CONGRESSO INTERNACIONAL DE TURISMO

No Congresso de Toulouse foi deliberado que a proxima reunião tenha lugar em Lisboa, na futura primavera.

Das vantagens que esta deliberação trará a Portugal ocioso é fallar. Basta lembrarmos-nos que todos os congressistas que vierem visitar-nos serão outros tantos reclames fallantes das bellezas do nosso paiz, e que elles irão por todo o mundo desmanchar a triste reputação que no estrangeiro tem a nossa industria hoteleira e o serviço ferroviario.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Feira dos Santos em Borba

Uma das feiras mais afamadas na provincia do Alemtejo, é a feira que annualmente se inaugura em Borba no dia de Todos os Santos, razão porque é chamada dos Santos, e que se prolonga até ao dia 3 deste mez.

As operações commerciaes, que alli se realisam nos trez dias da feira, são muito importantes, principalmente de gado suino.

Como elemento de distracção para o forasteiro, as feiras alemtejanas são sempre das que mais curiosidades offerecem pelo seu aspecto tão caracteristicamente ingenuo, que para muitos artistas tem sido objecto de magnificos quadros. Em favor da feira de Borba, além de tudo quanto de interessante tem as demais da região alemtejana, accresce a belleza da villa, que é uma das mais ricas e bellas da provincia.

Durante os trez dias da feira as estações da linha do Sul, de Beja a Móra e de Evora a Villa Viçosa, vendem bilhetes de ida e volta para Borba a preços reduzidos, dos quaes a seguir destacamos os das principaes estações:

	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Beja.....	2\$600	1\$900
Cuba.....	2\$300	1\$700
Casa Branca.....	1\$600	1\$100
Arrayollos.....	1\$600	1\$100
Móra.....	2\$200	1\$600
Evora.....	1\$200	800
Azaruja.....	800	600
Ameixial.....	300	200
Estremoz.....	200	100
Villa Viçosa.....	100	80

Estes bilhetes, cuja venda começou em 30 do mez findo, são válidos para o regresso até ao dia 5.

## Feira de S. Martinho em V.<sup>a</sup> Nova de Portimão

Para esta feira, que se realisa nos dias 10 a 15 do corrente, resolveu a Administracção dos Caminhos de ferro do Estado a venda de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, o que deve concorrer unicamente para a maior animação daquella feira.

	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Beja.....	2\$900	2\$100
Odemira.....	1\$400	1\$000
Saboia.....	1\$200	900
S. Marcos.....	900	600
Messines.....	700	500
Tunes.....	500	300
Albufeira.....	600	400
Boliqueime.....	700	500
Loulé.....	900	600
Almansil-Nexe.....	1\$000	700
Faro.....	1\$100	800
Olhão.....	1\$200	900
Fuzeta.....	1\$400	1\$000
Tavira.....	1\$600	1\$100
Conceição.....	1\$700	1\$200
Cacella.....	1\$800	1\$300
Castro Marim.....	1\$900	1\$350
Villa Real de Santo Antonio.....	2\$000	1\$400
Algós.....	400	300
Alcantarilha.....	300	200
Poço Barreto.....	300	200
Silves.....	150	100
Estombar.....	090	070

## Feira dos Santos em Silves

Tambem Silves, a encantadora cidade algarvia, das lendas de mouras encantadas e outras cuja tradicção trouxe até nossos dias mais ou menos modificadas, faz a sua feira annual nos dias 1 e 2 deste mez, chamada feira dos Santos.

Silves, situada na margem direita do rio do mesmo nome, é uma das mais pittorescas cidades do Algarve e o seu povo, como de resto todo o daquella rica provincia, dotado dam caracter lbano e alegre, que o torna deveras captivante.

Vale bem a pena fazer uma visita a Silves, vêr as ruinas do velho castello dos mouros, conviver uns dias no meio daquelles ranchos de rapazes e raparigas do povo, rindo e brincando na sua tão feliz simplicidade, ouvir-lhes contar as suas lendas mouriscas, que, comquanto já nellas não creiam, são conservadas como reliquias pela graça e poesia que encerram.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabeleceram um serviço especial, a preços reduzidos, pelos comboios ordinarios das suas estações da linha do Sul a Silves e volta, válidos para ida de 30 do proximo passado a 2 do corrente, e para volta até 23 inclusivé.

A seguir indicamos os preços dalgumas das principaes estações.

	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Beja.....	2\$700	1\$900
Odemira.....	1\$200	900
Tunes.....	300	200
Albufeira.....	400	300
Loulé.....	700	500
Faro.....	900	700
Olhão.....	1\$100	800
Fuzeta.....	1\$200	900
Tavira.....	1\$400	1\$000
Castro Marim.....	1\$700	1\$300
Villa Real de Santo Antonio.....	1\$800	1\$400
Poço Barreto.....	0	70
Estombar.....	50	30
Portimão.....	150	100

## Romaria ao Senhor da Serra em Semide

Realisa-se hoje no lugar de Semide, proximo á povoação de Ceira, a 2.<sup>a</sup> romaria do anno ao Senhor da Serra.

A companhia Caminhos de ferro Portuguezes faz serviço de bilhetes reduzidos para as estações de Ceira e Trémoa, sendo de esperar, caso o tempo esteja bom, grande concorrência.

## Bilhetes de passageiros entre Portugal e França via Valencia d'Alcantara-Madrid

Já se acham submettidos á approvação dos Governos portuguez, espanhol e francez os projectos de tarifas internacionaes de bilhetes simples e de ida e volta, e bagagens, de Paris, Bordeus e Bayonna para Lisboa, Entroncamento, Coimbra e Porto, ou vice-versa, por via Valencia d'Alcantara-Madrid, esperando-se que possam ser postas em vigor ainda no corrente anno.

Os prazos de validade desses bilhetes são para os bilhetes simples, de 12 dias para Paris, 10 para Bordeus e 8 para Bayonna, e para os de ida e volta de 45 dias improrogaveis para quaesquer dos casos, incluindo o dia da partida.

As condições destes bilhetes em pouco differem das das actuaes P. H. P 1 e 2, bilhetes para as mesmas procedencias e destinos, via Villar Formoso-Salamanca, e os seus preços são os seguintes:

### Bilhetes simples

Percursos	Inteiros			Meios bilhetes		
	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
<b>Francez</b>						
<b>Francos</b>						
Das estações da frente a Irún ou de Hendaya ás da frente.	Paris (Quai d'Orsay).....	92.15	62.20	40.60	46.10	31.15
	Bordeus (S. Jean).....	26.30	17.75	11.60	13.15	8.90
	Bayonna.....	4.15	2.80	1.80	2.05	1.40
<b>Espanhol</b>						
<b>Pesetas</b>						
De Irún á fronteira de Valencia d'Alcantara ou da fronteira de Valencia d'Alcantara a Hendaya.....		104.90	77.15	48.90	52.35	38.60
<b>Portuguez</b>						
<b>Réis</b>						
Da fronteira de Valencia d'Alcantara ás estações da frente ou vice-versa.	Lisboa (Rocio).....	4\$780	3\$710	2\$650	2\$410	1\$870
	Entroncamento.....	2\$520	1\$950	1\$300	1\$280	980
	Coimbra.....	5\$080	3\$950	2\$820	2\$560	1\$990
	Porto (Campanhã).....	7\$400	5\$750	4\$410	3\$720	2\$890



Bilhetes de ida e volta

Percurso	Inteiros			Meios bilhetes		
	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
<b>Francez</b>						
Francos						
Das estações da frente a Irun ou de Hendaya às da frente ou vice-versa	Paris (Quai d'Orsay)	138.30	93.35	60.90	69.15	46.75
	Bordeus (S. Jean)	39.60	26.25	17.40	19.80	13.35
	Bayonna	6.30	4.30	2.70	3.15	2.10
<b>Espanhol</b>						
Pesetas						
De Irun á fronteira de Valencia d'Alcantara e da fronteira de Valencia d'Alcantara a Hendaya ou vice-versa	145.40	107.00	68.10	77.70	53.50	34.05
<b>Portuguez</b>						
Réis						
Da fronteira de Valencia d'Alcantara ás estações da frente e vice-versa ou das estações da frente á fronteira de V.ª d'Alcantara e vice-versa	Lisboa (Rocio)	75190	55580	35980	35620	25820
	Entroncamento	35800	25940	25090	15940	15500
	Coimbra	78640	55940	45240	38550	25990
	Porto (Campanhã)	115120	85640	65170	55590	45340

Nestes preços estão comprehendidos os impostos francez, espanhol e portuguez.

Com estas novas tarifas, já aos passageiros que se destinem a França ou que desta nação procedam, fica a faculdade de escolherem a via que mais lhes agradar.

**Novo horario da companhia Caminhos de ferro Portuguezes**

Deve entrar em vigor no proximo dia 5 o horario de inverno das linhas desta companhia, o qual apenas diverge do anno passado em pequenas alterações nas marchas dos comboios tramways entre Porto e Espinho, e no rapido n.º 151, Lisboa e Madrid, que passa a dar ligações para Barcelona e Paris trez vezes por semana.

A partida de Lisboa passa a ser ás 4,22 da tarde, em logar das 7,25, devendo chegar ás 2,5 da tarde em vez de 11,56 da manhã.

Tambem o comboio 103 e 123, que pelo horario de verão parte do Rocio para Badajoz e Madrid ás 10,48 da manhã, antecipa a hora da partida para as 10,35.

Nos demais comboios é mantido o actual horario.

Nas linhas do Minho e Douro o horario de inverno será igual ao do inverno passado.

**Deposito e arrecadação de objectos portateis nas estações das linhas da Companhia Nacional**

A semelhança do que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes ha tempo tem estabelecido nas suas estações, a Companhia Nacional de Caminhos de ferro acaba tambem de estabelecer um serviço de «Consigna» por emquanto limitado ás suas estações de Bragança, Macedo, Mirandella, Cachão, S. Lourenço, Vizeu e Tondella. As taxas são as seguintes:

Por objecto e periodo indivisivel de 1 dia, contado de meia noite á meia noite, 10 réis.

Minimo de cobrança 20 réis.

Os depositos são feitos nas estações, ficando a cargo destas e sob sua responsabilidade, a arrecadação e guarda dos objectos, e limitam-se a encomendas e volumes de mão ou de uso proprio, que os passageiros possam levar consigo na carruagem.

Os depositantes receberão senhas comprovativas da existencia dos volumes em poder das estações, reclamando estes, quando queiram retira-los, mediante a imprescindivel apresentação das senhas e satisfazendo, préviamente, as taxas em debito.

Excusado é encarecer a importancia que tal medida tem para os passageiros, pois que os seus magnificos effeitos já são bem conhecidos do publico, que a tem utilizado nas estações da companhia, que primeiramente adoptou tão benéfico serviço.

**Modificações na classificação de mercadorias das tarifas internas da companhia Caminhos de ferro Portuguezes**

Conforme os Avisos ao Publico, que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, foram introduzidas algumas modificações na Classificação Geral de Mercadorias e nas das tarifas n.º 2, 7, 10 e 13 de pequena velocidade, todas ellas tendentes a beneficiar o preço do transporte de algumas mercadorias.

Assim é que a *Cortiça virgem*, que até aqui estava equiparada á cortiça em bruto, tanto na tarifa geral, como na especial n.º 13, foi baixada á 4.ª classe na primeira e da 3.ª para a 4.ª serie na segunda. Os *extractos e os preparados laninosos para cortumes* não designados, que estavam incluídos na tarifa 13, foram excluídos desta tarifa e incluídos nas 10 e 7 com preços mais equitativos e em egualdade de circumstancias do *extracto de quebracho*, que na tarifa geral passou tambem da 1.ª classe para a 2.ª, ficando tambem incluído nas mesmas tarifas e em egualdade de circumstancias o *extracto de castanheiro*.

Estas modificações que já ha tempos eram reclamadas pelos interessados em taes transportes, representa um grande beneficio para as industrias da cortiça e de cortumes.

Tambem foram incluídos: na 4.ª classe da tarifa geral e na especial n.º 2, a *uva esmagada* em vazilhame de madeira, em condições identicas ao mosto; na 1.ª classe da geral e nas especies 10 e 7 o novo producto denominado *Vosgeline*, que é destinado ao preparo dos tecidos brancos de algodão e linho.

**Transporte de mercadorias em transitio por Portugal com destino a Espanha ou mais além**

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes acaba de publicar um Aviso ao Publico pelo qual faz constar que, em consequencia das medidas sanitarias actualmente em vigor em Espanha, as mercadorias de qualquer natureza e procedencia que em transitio por Portugal devam seguir para Espanha ou mais além, só serão acceitas a transporte, quando acompanhadas de certificado de origem, que prove não serem procedentes de quaesquer pontos inficionados pela cholera.



VIII

Zurich e o seu lago. — Uma festa fantastica. — Schaffausen e Constança. — Dois paizes na mesma rua. — Um trasbordo ao fim de 5 minutos de viagem.

Quem vae, do sul e do centro da Suissa, até Zurich, como que se despede das imponentes cadeias de montanhas, quando entra neste cantão.

Deixamos de ver o *oberland* bernez; ficou atraz de nós o Pilatos e o Righi com os seus companheiros que formam o cantão de Schwys, que vem morrer no Limmat; deixamos, á esquerda, o Jura com os seus altos picos. Temos, como ultimo contraforte, da cadeia do Albis, o Uetliberg a que em Zurich se chama um monte e como tal se lhe faz reclamo, mas que, em verdade, é uma elevação bem pequena, 873 metros, a que se sobe numa linha em rampa de 7 por cento.

Realmente, para quem se elevou a 2.000 metros em rampas de 53, tudo isto lhe parece bem simples. Unica-

mente vale ir lá pela vista que d'ahi se destructa sobre Zurich, o lago, os montes que deixámos: á direita o Appenzel, e ao fundo, ao norte, muito longe, a Floresta Negra, com a massa compacta do seu arvoredo que lhe dá o nome.

Já em tempo falámos aqui de Zurich (1902) e nessa visita notámos o pessimo effeito que fazem, na sua ponte chamada Bahnhof (do caminho de ferro) por ser o que serve directamente a estação, as installações de fabricas e armazens que por completo tiram a vista do lago.

Muito tem desejado a respectiva camara tirar d'alli aquelles edificios, de má apparencia, o que seria um grande e apreciavel melhoramento para a cidade. Mas as concessões estão feitas por larguissimo prazo — contractos são contractos — e não ha meio de arrancar d'alli fabricas que, utilizando a corrente do rio para o movimento dos seus machinismos, teem nisso um valor extraordinario de que o estado não pode indemnizar os seus possuidores.

Vae-se contentando, pois, em regularizar a margem esquerda junto ao hotel Central, que já é alguma coisa.

E já que falámos deste hotel, bom é prevenir o leitor — sem reclamo, que por interesse não os fazemos aqui — de que, dos hotéis de segunda ordem é este o melhor, tanto na sua localização, sobre o lago, a cem metros da gare e no centro da cidade, como pelo seu serviço, comodidades e modicidade de preços.

A' borda do lago, junto á ponte do caes, vae tambem abrir-se uma nova praça, para a ornamentação da qual se abriu concurso, cujos projectos vimos e devemos confessar que, no nosso parecer, o approvedo foi o... peor. Succede assim tambem lá por fóra...

Durante o verão, aos domingos e nos dias amenos, ha, repetidas vezes por dia, vapores que fazem excursões no lago, até o seu extremo, para diversão dos turistas que em grande numero affluem á cidade universitaria. O passeio é agradabilissimo, porque as aguas limpidas e placidas do lago são marginadas por numerosas povoações, pequenas e artisticas habitações particulares e grandes vivendas de famílias ricas; tudo muito pittoresco, tudo muito bem disposto e ornamentado de flôres e arbustos, que ás vezes occultam os edificios, vendo-se só, á beira do lago, os jardins e pequenos parques e sob elles a casinha de banho e o abrigo para a canôa de passeio.

Sob varios pretextos de datas commemorativas realisam-se, de noite, festas, com illuminações e fogos d'artificio, que o visitante não deve deixar de gosar, tomando, para isso logar nos vapores que fazem excursões especiaes para esse fim.

Nessa tarde, grande numero de proprietarios das margens, applicando ás aguas do lago bombas elevadoras, fazem sahir deste altos repuxos que, pela sua multiplicidade dão ao lago um aspecto original.

Pela noite, a illuminação é tambem *sui generis*.

Consta ella de pequenas fogueiras feitas por quatro paus de uns 20 centímetros, embebidos em petroleo, e agrupados successivamente, enfileirando-se na margem.

A illuminação dos edificios não se faz nelles proprios por meio de lanternas ou balões, mas contra elles, por fogos de Bengala escondidos na ramagem e projectando o seu clarão sobre as fachadas.

E' assim que, do lago, não se veem luzes, mas nos apparecem, por entre as arvores, os edificios destacando-se vermelhos, brancos ou verdes, produzindo um effeito magico.

Eguaes fogos são projectados contra os repuxos, formando fontes luminosas.

No rio, milhares de barcos illuminados a balões, e alguns com musica, ou descantes, animam a festa, e ao regresso a Zurich a cidade illumina por electricidade, enquanto que dos barcos se lançam foguetes e se disparam tiros de peça, que vão repercutir-se no echo das montanhas.

Noutra descripção de viagem identica fallámos da ida de Zurich ao lago de Constança, parando em Neuhausen,

para vêr as quedas do Rheno, (vidê nosso numero de 1 de março de 1902) e seguindo d'ahi em caminho de ferro a tomar o vapor em Constança, para Bregenz. E então dissemos que era mais economico, para a visita das quedas, ir ficar em Schaffhausen.

Quizemos desta vez verifica-lo pessoalmente e a pratica confirmou-nos a supposição, posto que tambem nos confirmasse a crença que tínhamos de que os hotéis de Schaffhausen são muito inferiores aos de Neuhausen.

Não ha alli um unico hotel que se diga bom. Apenas o Bahnhof é razoavel, bem que modesto nas installações, na meza e nos preços.

A cidade, antiga e pequena, pouco tem que vêr para o que umas duas horas bastam.

A ida pelo Rheno, d'ahi a Constança, tambem não tem interesse, porque as margens são chatas e despovoadas. São quatro horas de semsaboria que se podem evitar, tomando ou o comboio suizo pela margem esquerda, ou o allemão (Baden) pela direita.

E Constança egualmente pouco interesse tem, á parte uma originalidade, unica que conhecemos no mundo, e vem a ser parte da cidade pertencer á Alemanha e parte á Suissa.

Alguma coisa nesse genero já viramos em Hamburgo, (e aqui o notámos) onde, a meio de uma rua, se passa do Estado livre de Hamburgo ao antigo reino da Prussia.

Mas ahí é uma simples fronteira virtual, uma separação de dominio de auctoridades, que cremos mesmo, que já hoje não existe, desfeita pela entrada de Hamburgo na União Allemã.

Em Constança o caso é mais importante, e a separação mais radical. É uma verdadeira fronteira em meio das ruas.

De um e outro lado vemos a bandeira de cada paiz e uma guarita com um guarda aduaneiro, passando estes o dia em amavel conversa, visto que raro teem que intrometter-se com os transeuntes que não sobraçam volumes.

Por curiosidade fômos vêr esta fronteira e fômos mesmo, com um amigo, percorrer a rua que liga transversalmente as outras, na qual as casas da direita pertencem á Alemanha e as da esquerda á Suissa.

E foi original esse passeio de dois amigos que iam juntos, a meio da rua e portanto um por cada paiz.

Foi afinal uma pequena diversão, esta excentricidade, para os guardas de um e outro lado.

Na carreira do lago, a que vae directa a Lindau já aqui notámos em tempo que se dá o facto de, num só golpe de vista, se abraçarem terrenos de trez paizes, por no extremo leste se juntar a Austria com o seu porto de Bregenz.

De Lindau os vapores suizos atravessam para a margem helvetica a Roschach, onde vamos tomar o comboio que nos levará ainda a uma excursão na Suissa, em algumas das suas regiões menos frequentadas por estrangeiros. Referimo-nos, em primeiro logar a S. Gall e Appenzel e ao cantão de Grisons, que se prolonga para leste entre a Italia e a Austria, recebendo desta parte dos rios que o atravessam, e da alta cadeia dos montes tyrolezes e dando-lhe, em compensação, uma parte da margem direita do Rheno que, já alli vae engrossando as suas aguas com a junção de outros afluentes, a ponto de por tal forma ameaçar com inundações as duas margens, em St. Margrethen, que a Suissa e a Austria tiveram que proceder, a importantes trabalhos de defeza, que se prolongaram desde 1893 até ha poucos annos.

Mas não é para esse lado que vamos agora e, portanto, tomando o comboio em Roschach, logo temos que nos sujeitar cinco minutos depois a um trasbordo para o que, vindo de Coire, segue a Oeste, incommodo que os caminhos de ferro suizos não se pejam de infligir aos passageiros e que estes supportam com resignação.

Mesmo porque o material do primeiro comboio é tão mau que mais lhes convem trasbordar para outro melhor.

# Proposta de lei sobre Caminhos de ferro

(Continuado do n.º 548)

## ZONA DO SUL

No plano geral da rede ao sul do Tejo figuram os seguintes troços por construir na data da sua classificação:

Cinha do Sul: Barreiro a Cacilhas; Faro a Villa Real. — Linha de Cezimbra; Linha do Sado; Ramal de Sines; Extremoz a Elvas; Linha de Ponte de Sor; Linha do Guadiana: Evora a Moura; Pias a Pomarão. — Linha do Baixo Alemtejo; Portimão a Lagos; Linhas de Portalegre e do Valle do Sorraia; Ramaes d'Aldeia Gallega e Montemor.

O troço de Faro a Villa Real está construído. O do Barreiro a Cacilhas, a linha do Sado e o ramal de Sines tem a sua construção assegurada pela lei de 27 de outubro último.

Está igualmente construído o troço de Extremoz a Villa Viçosa, faltando o prolongamento até Elvas.

Foi approvado nesta Camara e tem parecer favoravel na dos Dignos Pares um projecto para a construção do primeiro troço da linha do Guadiana, entre Evora e Reguengos, que pode ser levado a effeito sem originar encargo.

Da linha de Ponte de Sor está já construído o troço de Evora a Móra, convindo sobremodo construir a ponte sobre o Raia e prolongar a linha até as proximidades de Avis.

Do ramal de Portimão, falta construir o troço de Portimão a Lagos.

A linha do Baixo Alemtejo tem importancia secundaria, comparada com a das outras classificadas.

A linha de Portalegre foi concedida, e a lei de 27 de outubro de 1909 providenciou sobre a sua conclusão.

Da linha do Sorraia, depois da eliminação do troço de Fronteira a Avis, feita pelo decreto de 19 de agosto de 1907, ha que considerar apenas o de Móra á Quinta Grande, que, embora seja util, não pôde ter a precedencia sobre outros de mais urgente necessidade.

Das eliminações indicadas resulta o seguinte grupo de troços e linhas de mais immediata necessidade.

Linha de Cezimbra; troço de Evora a Reguengos; troço de Villa Viçosa a Elvas; troço de Portimão a Lagos; troço de Móra ás proximidades de Avis.

*Villa Viçosa a Elvas.* — É o ultimo troço da linha de Evora, Casa Branca a Elvas, e como tal está classificado e o seu projecto elaborado, de modo que, servindo o concelho de Alandroal, se aproxima da Fronteira em Juromenha, podendo ali ser utilizado pelo trafego do territorio de Olivença, e subindo depois até Elvas, onde se liga á linha de leste.

No projecto, quasi concluído, foram attendidas as exigencias de ordem militar. Mede o troço 44 kilometros de construção facilissima, devendo custar cerca de réis 530:000\$000.

É manifesta a utilidade desta linha para as relações da vizinha Espanha com o Alemtejo, especialmente para o trafego de gado e peixe.

Por occasião da classificação da rede complementar ao sul do Tejo, a Commissão superior de guerra mostrou-se apprehensiva acerca da ligação da linha de Evora com Elvas, mesmo subordinada no traçado á organização defensiva da praça. Julgou o Governo que as vantagens de ordem economica não deviam ser preteridas por essas apprehensões, desde que na construção se tomassem as necessarias precauções defensivas, e classificou a linha até Elvas.

A construção da linha de Portalegre, estabelecendo uma ligação da linha do sul e sueste com a de leste mais proximo da fronteira, permite, porém, adiar a conclusão da de Evora até Elvas, que teria de coincidir com a organização defensiva das posições vizinhas da praça.

*Evora a Reguengos.* — Na ultima sessão ficou pendente do voto da Camara dos Dignos Pares uma proposição de lei auctorizando a Camara Municipal de Reguengos a contrahir um emprestimo para a construção da linha, sendo destinada ao pagamento da annuidade a parte necessaria do rendimento bruto dos impostos e do trafego, para avolumar os quaes se concedia a faculdade de elevar as taxas de transporte acima das tarifas geraes, quanto o trafego comportasse, ficando a cargo do municipio o complemento da annuidade no caso de insufficiencia de rendimento.

Coincidiu a entrada dessa proposição com as diligencias feitas pela Camara de Montemor-o-Novo junto do Governo para demittir de si, transferindo-o para o Estado, o encargo do emprestimo effectuado para a construção do ramal de Montemor.

A importancia do emprestimo de 500:000\$000 réis sob a responsabilidade de um pequeno concelho de pouco mais de 10:000 habitantes despertou o receio de eguaes sollicitações futuras para fazer recahir sobre o Thesouro encargos superiores aos recursos municipaes. Houve mesmo quem affirmasse, desconhecendo o projecto da linha, a insufficiencia da operação proposta.

O estudo medianamente attento do assunto mostraria a inanidade de taes receios. A vastidão e valor agricola da zona servida

asseguram á linha rendimento superior á annuidade, que é relativamente pequena pelas excepcionaes condições de barateza da construção. Por outro lado, os receios que á Camara Municipal de Montemor inspirou o encargo do emprestimo contrahido por causa do ramal dissipados pelos resultados da exploração, iniciada em 2 de setembro ultimo. O rendimento dos primeiros quatro mezes foi de 5:484\$834 réis, devendo no fim do anno attingir ou exceder a cifra de 12:200\$000 réis da annuidade.

Na linha de Evora a Reguengos basta que a receita por kilometro, incluindo impostos, atinja 900\$000 réis para saldar, junta á que o affluxo do trafego determinará nas linhas actuaes, o encargo do emprestimo e a despesa da exploração. Ora a receita kilometrica é de 1:000\$000 réis no ramal de Aldeia Gallega, e provavelmente superior a 900\$000 réis no de Montemor, de pequena zona tributaria:

Deve, pois, haver toda a confiança no systema, tão racional, de interessar as localidades na construção das linhas que as servem, recorrendo-se a elle sempre que esta se justifique sob o ponto de vista economico. O compromisso das camaras em taes casos é puramente moral, não chegando a tornar-se effectivo.

Para a hypothese de se não tornar effectiva essa providencia convem prevêr a realisacão da operação pelo Governo, englobada com outras que haja que fazer, devendo as camaras da região entrar com a quantia que porventura possa faltar para perfazer o necessario rendimento minimo, obrigação que não chegará a tornar-se effectiva, como vimos. Por isso, incluo na proposta de emissão de obrigações a quantia necessaria para a linha e respectivos juros intercalares, em termos de não affectar de modo algum o fundo especial e de provêr a região servida aos encargos pelo trafego e, no caso de necessidade, pelo imposto. E como a linha utiliza aos concelhos de Evora, Redondo, Reguengos e Mourão, justo é que todos cooperem, como fiadores, por assim dizer, da sua productividade.

*Linha de Cezimbra.* — Foi classificada por decreto de 27 de novembro de 1902. É uma linha suburbana de trafego seguro e de rendimento superior aos encargos. O seu projecto está bastante adeantado para se poder avaliar o custo da construção, que apenas nos trez ou quatro ultimos kilometros offerece as dificuldades provenientes da enorme differença de nivel entre Sant'Anna e Cezimbra, que só pode ser vencida economicamente por uma linha mixta de cremalheira, estudada para via larga com a bifurcação no Seixal para evitar baldeações e servindo o melhor possivel Azeitão. Deve medir 30 kilometros.

Bastaria o trafego de peixe, que excede 8:000 toneladas, para justificar a construção.

O movimento de passageiros, recovagens e mercadorias de pequena velocidade de ou para Cezimbra e Azeitão será importantissimo, desde que a conclusão da linha do sul até Cacilhas e a construção da linha de Cezimbra, exploradas com *tramsways*, assegurem communicacões faceis e economicas.

O movimento de mercadorias em pequena velocidade deve attingir 8:000 a 10:000 toneladas.

Ao custo da linha deve ser adicionado o de um modesto molhe de abrigo dos barcos de pesca, facil de construir em condições economicas, visto ser a pesca uma das melhores fontes de trafego para a linha.

Linha com as respectivas locomotivas especiaes e molhe custarão, folgadoamente orçados, mesmo com os juros intercalares, quantia inferior a 600:000\$000 réis. Basta que o rendimento da nova linha sommado com o do affluxo de trafego até Cacilhas atinja 1:500\$000 réis por kilometro, incluindo impostos para não onerar o fundo especial. O rendimento será certamente superior, mas para maior segurança de que ao Estado não advem encargo, convem que as camaras municipaes de Setubal e Cezimbra fiquem obrigadas a entrar com as quantias que porventura faltarem, em proporções equitativas. Nenhum onus tem que reccar aquelles municipios, menos ainda que os interessados na linha de Reguengos. A solidariedade que se lhes impõe é apenas moral, mercê das circunstancias favoraveis, e representa a applicação de um criterio de bem entendida cooperação regional nos encargos da viação accelerada.

*Portimão a Lagos.* — Nos termos da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, devia ser construído o ramal de Portimão, Tunes a Lagos, revertendo para o fundo especial (base 3.ª, n.º 3) a importancia do subsidio de navegacão para o Algarve, quando deixe de ser pago depois de construído o ramal de Portimão. Só quando o ramal chegar a Lagos, se pode considerar concluído, e portanto só então pôde ser reivindicado o subsidio.

Ainda quando o trafego a esperar não determinasse elevado rendimento proprio, não seria indifferente a valorização das linhas actuaes áquem de Portimão pelo affluxo de trafego. Demais, a importancia strategica do porto de Lagos e o futuro que lhe está reservado como porto de escala exigem a sua immediata ligação com a rede ferroviaria. Estaria já concluído o ramal, conforme a preferencia que a lei lhe attribue, se não fossem as dificuldades de ordem technica suscitadas pelo atravessamento da ria de Portimão, hesitando-se entre o aproveitamento da ponte da estrada e a construção da ponte privativa, questão que só em 6 de agosto de 1909 foi resolvida pela approvação do projecto da ponte.

(Continúa).



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Empréstimo municipal — Sorteio de títulos.** — No sorteio de 125 títulos do empréstimo municipal de novembro de 1836, sendo 33 de 450.000 réis e 92 de 90.000 réis cada um, sahiram sorteados os seguintes números, com o premio de 450.000 réis:

N.ºs 51:272, 51:764, 51:807, 53:787, 54:014, 54:130, 54:328, 54:948, 55:011, 55:290, 55:303, 55:827, 55:994, 56:141, 56:185, 56:886, 56:945, 56:961, 57:122, 57:310, 57:705, 58:965, 59:467, 59:579, 60:200, 60:519, 60:599, 60:703, 61:066, 61:503, 61:718, 61:836

E com o premio de 90.000 réis, os seguintes:

N.ºs 10:894, 20:151, 20:344, 20:462, 21:196, 22:191, 22:630, 23:228, 23:542, 23:837, 24:060, 24:131, 25:012, 25:210, 25:216, 25:269, 25:827, 26:134, 26:234, 26:339, 26:433, 27:181, 27:386, 28:122, 28:188, 28:265, 28:570, 28:602, 28:838, 28:840, 29:047, 29:266, 29:271, 29:867, 30:036, 30:711, 30:970, 31:163, 31:394, 32:639, 33:077, 33:127, 33:677, 33:987, 34:409, 34:679, 34:991, 35:142, 35:160, 35:218, 35:234, 35:591, 36:423, 37:234, 37:790, 37:989, 38:164, 38:983, 39:285, 39:535, 39:544, 39:868, 39:885, 39:986, 40:452, 40:726, 41:392, 41:920, 42:081, 42:343, 42:526, 42:616, 43:629, 44:002, 44:451, 44:627, 45:073, 45:467, 45:764, 46:282, 47:271, 47:284, 47:324, 47:411, 48:169, 48:427, 48:730, 49:089, 49:571, 49:729, 49:919, 50:143.

**Companhia da Zambezia.** — Foram sorteadas para amortização as seguintes obrigações:

N.ºs 107, 160, 260, 471, 473, 546, 626, 627, 679, 752, 764, 765, 793, 794, 840, 848, 956, 1:140, 1:240, 1:243, 1:300, 1:361, 1:362, 1:363, 1:406, 1:470, 1:489, 1:497, 1:503, 1:507, 1:578, 1:697, 1:843, 1:865, 1:996, 1:999, 2:059, 2:063, 2:297, 2:306, 2:319, 2:536, 2:704, 2:774, 2:791, 2:808, 2:891, 2:946, 2:947, 2:980, 2:981, 3:154, 3:203, 3:348, 3:349, 3:378, 3:394, 3:423.

O pagamento do 33.º coupon e das obrigações sorteadas effectuar-se-ha no Banco Nacional Ultramarino em todos os dias uteis.

**Companhia da Ilha do Principe.** — Nos dias 2, 3 e 4 do corrente e em todas as quartas-feiras das semanas seguintes, paga-se no escriptorio da companhia (rua da Prata, 51, 1.º), desde as 11 e meia da manhã ás duas e meia da tarde, o dividendo de 3.000 réis por acção por conta de exercicio de 1910.

**Junta do Credito Publico.** — Realisar-se-ha no dia 15 do corrente o sorteio de 785 obrigações da divida externa amortisavel de 3%, 3.ª série, com juro, que tem de ser amortisadas em 1 de janeiro de 1911. Se-lo-hão tambem os titulos especiaes sem juros da mesma série, que tiverem numeração igual á das obrigações com juros que sahirem sorteadas.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de outubro de 1910.

Num espontaneo impulso de patriotismo surgiu a ideia de todos concorrerem nos limites das suas posses, ou na dos seus desejos com a sua quota para o pagamento da divida fluctuante no estrangeiro.

A ideia medrou e os donativos começaram a affluir.

Varios alvitres tem apparecido para o caso de as offertas não chegarem a attingir a importancia da divida.

Entre ellas uma surgiu que nos parece viavel

E' a emissão de titulos de pequeno valor, cinco, dez e vinte mil réis, vencendo um pequeno juro.

Com a aquisição destes titulos torna-se facil a muita gente concorrer para o pagamento da divida, pois que a quantia desembolsada poderia de um momento para o outro ser rehavida por meio da venda ou empenho do titulo, quando circumstancias imperiosas a isso obrigassem o seu possuidor.

Só a differença do premio do empréstimo para o do premio de titulos representaria uma importantissima economia para o Estado.

Uma das medidas, que o ministro das finanças pensa pôr em execução, é a abolição de direitos sobre as batatas, ovos, fructas e hortaliças, e attenuar os que pesam sobre os outros generos alimenticios de primeira necessidade.

A medida é de largo alcance economico, em principio; mas na pratica, se não fór acompanhada de outras que a corroborem, redundará em prejuizo para o Estado, sem que o consumidor della colha a menor vantagem.

Até agora os vendedores obtemperavam ás reclamações do consumidor contra a carestia do preço dos generos, dizendo que os

impostos a pagar sobre elles eram importantissimos, e que era isso o que encarecia os generos, cujo preço era, com effeito, pouco elevado. Logo que o imposto seja abolido ou attenuado, a litania dos srs. vendedores a retalho, continuará a ser a mesma, com a simples inversão dos termos.

Começarão então a dizer, que o imposto era na verdade insignificante, que o preço do genero é que é muito elevado, e que o facto da extinção ou diminuição do imposto não pode fazer baratear o genero, porque era tão pequeno que, se elles diminuíssem cinco réis em kilo, já perderiam dinheiro.

E exemplificarão: veja você tal genero: pagava 400 réis por cem kilos, de maneira que o imposto por kilo era de 4 réis. Se eu abaixar 5 réis no preço, venho ainda a perder um real em kilo.

Veja você este outro genero.

Pagava 90 réis em kilo, agora não paga é verdade, mas você quer cincoenta grammas apenas; em cincoenta grammas a diminuição do preço corresponde a quatro réis e meio e se eu lh'as vender por menos cinco réis, perco meio real, e eu não tenho o estabelecimento aberto para perder. Já vê que não posso vender mais barato.

E aqui está como os srs. vendedores a retalho illudirão o consumidor, guardando nos seus cofres a differença do imposto, com prejuizo do Estado e sem que as classes pobres aproveitem do beneficio da extinção ou diminuição do imposto do consumo.

Ao Governo cumpre evitar que tal facto se dê por meio de leis, que impeçam a ganancia exagerada dos vendedores a retalho.

Mas isso será coarctar a liberdade do commercio. É possível; mas não se legislou com relação aos interesses sobre o dinheiro, para evitar a usura? Faça-se legislação identica para os generos de primeira necessidade.

As leis não podem ser feitas para favorecer um centesimo da população contra os interesses dos 99 centesimos restantes.

E' velho principio que o interesse da comunidade prefere o interesse individual.

A lei é uma convenção para garantir interesses reciprocos; logo que ella não satisfaça a este principio deve ser riscada dos Codigos e substituida por outra que a elle satisfaça.

E se fór inexequivel qualquer medida nesse sentido, que se constituam todas as classes em Associações, com uma cooperativa de consumo annexa e assim se defenderão da ganancia exorbitante dos srs. vendedores a retalho.

Não tem os militares uma Cooperativa de consumo?

Porque não hão-de te-la os alfaiates, os sapateiros, os latoeiros, os advogados, os funcionarios publicos, os jornalistas, os livreiros, os cortadores, etc?

Seja qual fór o meio, o que se torna indispensavel é que não resulte improfficuo o sacrificio feito pelo Estado.

A população de Lisboa, á força de ser opprimida com a exploração dos vendedores de generos de primeira necessidade, busca actualmente vêr se consegue a revogação, do decreto que limita o numero de padarias, pois que esse limite, que fóra determinado pela melhor das intenções serve actualmente para proteger um encapotado monopolio, pois que rarissimas são as padarias que não pertencem á Companhia de Panificação.

Os esforços empregados pelo povo de Lisboa são facilmente explicados pela má qualidade das fariolas empregadas e pelo preço exorbitante a que o preço subiu.

O pão mais ordinario, o que custa oitenta réis o kilo, é de pessima qualidade e de aspecto que mais provoca a nausea do que o appetite de servir-se delle como alimento.

O outro, o que chamam de luxo — ó ironia! — custa a cento e cincoenta réis o kilo, pois que, sendo de peso inferior a trezentos grammas, e custando quarenta réis cada um, são precisos quasi quatro pães para fazer um kilo.

E quanto á qualidade, todos sabem quanto deixa a desejar.

Se o pão é de luxo, é com certeza em attenção ao preço que os fabricantes o denominam assim!

Outro movimento economico que a população de Lisboa está intentando, é o que respeita á forma de pagamento da renda das casas.

A exigencia revoltante do pagamento ser feito com quarenta dias de antecedencia, e duzentos e dez dias antes do completo gozo do objecto alugado, determina o movimento.

O pagamento a semestres obriga os desfavorecidos da fortuna a recorrerem aos agiotas e ás casas de penhores para poderem obter o preço do aluguer, e o pagamento dos juros correspondentes mais vae aggravar o já exorbitante preço da renda, ao qual tem ainda que juntar-se a respectiva contribuição.

Poderão dizer-nos que as pessoas economicas devem pôr de parte todos os mezes a quantia necessaria para no fim do semestre pagarem a renda.

Mas porque não fazem o mesmo os proprietarios? Vão juntando todos os mezes as rendas que os inquilinos mensalmente lhes paguem e já no fim do semestre tem a importancia total que elles querem receber por uma só vez.

Em geral os proprietarios são mais ricos do que os inquilinos, e deve, portanto, ser-lhes mais facil não disporem do dinheiro que vão

untando, do que os inquilinos. Estes, lutando com dificuldades, e sendo o dinheiro para pagar a renda só dali a dois ou trez mezes, difficilmente resistem á tentação de lançar mão delle para vencer uma difficuldade de momento. E quando chega a occasião de pagar a renda é que surgem então os embarços.

Para que nós, inquilinos, adoptemos esse processo de economia, que sejam os srs. proprietarios os primeiros a dar-nos o exemplo, recebendo a renda aos mezes.

Os cambios aggravaram-se, ficando a libra, compra a 45880 réis e venda a 45980 réis.

O cambio do Brazil ficou a 17 7/16 o que corresponde a 135763 réis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	49	48 3/4	51	50 1/2
" 90 d/v .....	49 3/4	—	51 1/2	—
Paris cheque .....	581	585	560	566
Berlim " .....	239	241	230	233
Amsterdã cheque .....	405	408	389	394
Madrid cheque .....	960	910	870	880

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	OUTUBRO													
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% s/essentamento	—	—	—	—	39,60	—	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	—
Divida Interna 3% coupon	—	—	—	—	—	—	39	39	39	39	39	39	—	—
" 4 1/2% 1888, c/premios	—	21,400	21,400	—	—	21,400	—	—	21,200	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9	—	—	—	—	57,500	57,500	57,500	57,500	57,400	57,400	57,400	—	—	—
" 4 1/2% 1890	50,000	50,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	9,100	9,100	9,100	9,100	9,100	9,000	9,000	—	8,700	8,700	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	81,000	81,000	—	81,000	—	—	80,800	80,800	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	30,000	—	—	80,000	—	80,000	—	—	—	80,000	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª serie	63,000	63,100	63,200	63,200	63,300	63,400	63,400	63,500	63,500	63,500	63,500	63,800	—	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	62,000	62,000	62,200	62,200	—	—	—
" 3% 3.ª serie	63,500	63,700	64,000	64,100	—	64,400	64,700	64,700	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	175,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accões Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	138,500	—	—	138,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	94,500	—	94,500	—	94,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Agores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,000	63,000	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	65,500	—	68,200	67,500	67,500	—	—	—	—	—	—	65,000	65,300	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	62,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	85,800	85,800	—	—	—	—	85,500	—	—	—	85,000	—	—
" Companhia Real, 3% 1.º grau	—	65,000	—	—	—	64,000	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.º grau	—	52,300	52,000	—	52,300	52,400	—	53,200	53,200	51,900	51,900	52,000	52,000	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72,400	72,400	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" predias 6%	77,000	—	77,500	77,500	—	—	77,500	—	—	77,500	77,500	—	—	—
" 5%	71,500	—	73,500	73,500	73,500	—	73,500	75,500	73,500	—	—	—	—	—
" 4 1/2%	69,000	—	—	—	—	—	—	69,000	—	69,000	69,000	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie	65,40	65,30	65,25	65,25	65,30	65,20	65,20	65	65,15	65,10	65,10	65,15	—	—
Accões Companhia Real	—	—	—	355,50	355	—	—	350,50	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	39,25	41,50	41,25	40,25	—	40,25	39,25	39,25	39	—	40,10	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	408	409	—	409	409	—	406	409	409,50	410	410	—	—	—
" Andaluzes	261	260	257	256	—	256	256	256	—	256	258	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	341,50	340	340	339	334	337,50	336	337,50	335	335,25	335	333	—	—
" Companhia Real 2.º grau	277	276	277	274,25	271	272	272	272	271	270,50	270	270	—	—
" Companhia da Beira Alta	304	303,50	—	302	—	305	305	302	302	302	307	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	146	143	144	—	144	—	142,25	143	145	142	143	144	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez	60	66	66	66,50	65,50	65	65	65,25	65	65	65	65	—	—
<b>Amsterdã:</b> Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87,43	87,12	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis		
Companhia Real	Réde geral	21 Outubro	1.073	5.134.471.000	1.073	4.928.684.000	+205.787.000	4.785.154	4.593.368	+191.786
	Vendas Novas	" "	70	87.661.000	70	91.270.000	- 3.609.000	1.252.300	1.303.857	- 51.557
	Coimbra a Louzã	" "	29	21.498.000	29	22.650.000	- 1.152.000	741.310	781.034	- 39.724
Sul e Sueste	" "	20	638	1.399.414.695	638	1.281.304.605	+118.110.090	2.193.439	2.008.314	+185.125
Minho e Douro	" "	" "	418	1.460.264.000	418	1.407.367.747	+52.896.253	3.493.454	3.366.908	+126.546
Beira Alta	" "	23 Setembro	253	9.374.609	253	9.822.142	- 447.533	37.057	38.822	- 1.765
Companhia Nacional	" "	" "	185	125.391.726	185	122.414.680	+ 2.977.046	677.793	661.700	+ 16.093
Guimarães	" "	31 Agosto	56	94.287.485	56	91.845.245	+ 2.442.240	1.683.705	1.640.093	+ 43.612
Porto á Pova e Famalicão	" "	31 Julho	64	89.604.065	64	83.882.361	+ 5.721.704	1.400.063	1.310.661	+ 89.402
Espanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	" "	10 Outubro	3.681	101.134.097	3.681	98.633.704	+ 2.500.393	27.474	26.795	+ 679
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	" "	3.664	89.180.023	3.664	86.475.729	+ 2.704.294	24.339	23.601	+ 738
Andaluzes	" "	" "	1.083	18.575.629	1.083	16.331.879	+ 2.243.750	17.152	15.080	+ 2.072
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	" "	20	777	7.332.675	777	6.927.711	+ 404.963	9.437	8.915	+ 522
Zafra a Huelva	" "	21	180	2.821.861	180	2.772.051	+ 49.810	15.677	15.400	+ 277

## Locomotiva Compound de quatro cylindros

Na exposição de Bruxellas dava nas vistas uma locomotiva, que chamava a atenção dos visitantes não só pela elegancia das linhas, como pelo avantajado das dimensões.

Era uma Compound, de 4 cylindros, com sobreaquecedor, *bogie* na frente, trez eixos motores e duas rodas livres.

Esta locomotiva foi encommendada á casa Maffei pela administração dos Caminhos de ferro da Baviera, e este typo é caracterizado pela doçura do arranque, em resultado da aceleração, desde o momento da partida até á obtenção da velocidade superior ser absolutamente uniforme.

Pode rebocar comboios de quatro mil toneladas com a velocidade de 120 kilometros á hora em planicie, e de 60, em rampa de 10 %.

O comprimento da locomotiva e *tender* é de 18,<sup>m</sup>842.

A caldeira mede 10,<sup>m</sup>800 de comprimento. A caixa de fogo, da qual a grade mede 4,<sup>m</sup>250 e a superficie de aquecimento 14,<sup>m</sup>260, tem 2,<sup>m</sup>354 de largura na base; é servida por duas portas, e o cinzeiro occupa toda a largura, sem estrangulamento algum para facilitar o serviço.

O corpo cylindrico tem 1,<sup>m</sup>700 de diametro interno e 5,<sup>m</sup>300 de comprimento.

Contém 175 tubos de aquecimento e 25 de sobreaquecimento.

A caldeira pode conter 7,<sup>m</sup>330 d'água, sendo então o volume do vapor 3,<sup>m</sup>140.

O comprimento da caixa de ferro é de 2,<sup>m</sup>86, e contém o collector do sobreaquecedor Schmidt.

A locomotiva repousa sobre seis eixos, e apesar dos seus 11,<sup>m</sup>356 de comprimento a passagem nas curvas e nas mudanças de vias é muitissimo suave, o que é devido a poder o eixo terminal deslocar-se lateralmente sessenta millimetros de ambos os lados, e os dois eixos ultimos setenta.

Os quatro cylindros exteriores ficam collocados á frente, lado a lado; os cylindros de alta pressão ficam no interior. Aquelles medem 0,<sup>m</sup>650 de diametro. Todas as gavetas são cylindricas e funcioanam com insignificante attricto.



## A limpeza das ruas em Berlím

A *Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau* dá os seguintes pormenores acerca do serviço de limpeza da cidade de Berlím, cidade que desfruta a reputação de ser a mais limpa da Europa:

A testa deste serviço está um director que tem sob as suas ordens pessoal de fiscalisação e pessoal operario.

O primeiro é composto por um inspector, oito fiscaes principaes e vinte e seis fiscaes sub-alternos. O segundo é composto por cem chefes de grupo, trezentos e trinta e trez operarios de primeira classe, trezentos e trinta e trez de segunda, setenta de terceira, e duzentos aprendizes, ao todo 1.036 empregados operarios.

O serviço regular de limpeza começa á meia noite e termina ás oito horas da manhã.

Os operarios que trabalham de dia, como por exemplo, os empregados no serviço de regas, ou da limpeza especial das ruas asphaltadas, fazem o serviço das sete horas da manhã ás sete da tarde, mas com trez horas de folga, do que lhes resulta apenas nove horas de trabalho. A superficie de pavimento a limpar sóbe a quatro milhões de metros quadrados. As ruas, em media, são limpas methodicamente trez vezes por semana, e é o que basta para que se conservem irreprehensivelmente aseadas.

Quando ha grandes nevadas, são contractados operarios auxiliares, cujo numero maximo não excede dois mil e quinhentos, vencendo diariamente 505 réis cada um.

O material do serviço é composto essencialmente por vassouras de piassaba e varredouras mechanicas. O piassaba empregado é duma qualidade denominada «Bohia», a qual se distingue de todas as outras pela sua elasticidade

e solidez, mas custa um preço mais caro do que o piassaba africano. Parte das vassouras são confeccionadas nos asylos dos cegos.

No anno de 1898-1899, o numero de vassouras fornecido foi de 30.308; fizeram serviço cincoenta e quatro varredouras mechanicas, havendo mais onze em reserva.

O rendimento maximo da varredoura mechanica é 8.500 metros quadrados por hora, mas para rendimento medio é considerado apenas como 6.400 metros quadrados.

Da comparação entre o trabalho manual e o trabalho da varredoura mechanica, vê-se que o primeiro custa seis vezes mais caro do que o segundo.



## Congresso internacional de caminhos de ferro de interesse local e de tremvias

Reuniu em Bruxellas sob os auspicios da União Internacional de tremvias e caminhos de ferro de interesse local, o decimo sexto Congresso Internacional, a que assistiram mais de setecentos e cincoenta congressistas.

A sessão solemne de abertura presidiu o ministro das Obras Publicas e caminho de ferro da Belgica.

Neste congresso falla-se pouco; limita-se o trabalho dos congressistas a tomar conhecimento das communicacões uteis que lhes são feitas. E' por assim dizer uma serie de conferencias technicas.

Os assuntos tratados este anno foram: aperfeicoamentos e resultados das experiencias feitas pelas explorações de tremvias electricos sob o ponto de vista do material circulante; fiscalisação e conservacão das linhas aereas nas explorações de tremvias electricos; resultados obtidos pelo emprego de contadores de corrente e outros nas carruagens dos tremvias; aperfeicoamentos e resultados de experiencias feitas pelas explorações de tremvias electricos sob o ponto de vista da superstructura e infrastructura das vias.



## Exposição Internacional de Buenos Aires

O engenheiro constructor, R. Wolf, de Magdeburgo-Buckan, que na Exposição Universal de Bruxellas alcançou dois grandes premios pelas suas machinas semi-fixas de vapor sobreaquecido e pelo material de que são construidas, acaba de obter um notavel successo na Exposição do Centenario de Buenos Aires, onde o jury concedeu igualmente o Grande Premio ás semi-fixas de vapor sobreaquecido Wolf.

As machinas que provocam a admiracão geral pelo seu bello acabamento e regularidade de funcionamento contribuem essencialmente para a produccão de energia electrica naquella Exposição.



**Minho e Douro.**—Continua por enquanto a ser mantido nestas linhas o mesmo horario, havendo apenas a suppressão dos comboios n.<sup>os</sup> 9, 13, 203 ascendentes e 10, 14, 214 descendentes, na linha do Minho, e a dos comboios 141 e 153 ascendentes e 142 e 154 descendentes na linha do Douro.

**Benguella.**—Está já aberta a exploração até ao kilometro 320 desta linha.

**Fiscaes do Governo.**—Vão passar novamente os fiscaes do Governo a acompanhar os comboios para fazerem a policia dos mesmos e prestarem auxilio ao publico.

**Zona Central.**—Consta que o ministro do fomento vai ordenar que se proceda ao estudo das linhas ferreas, já projectadas, da Zona central.

**Lobito.**—Teem ultimamente corrido com alguma morosidade os trabalhos do troço desta linha, agora em construção e que mede sessenta kilometros.

A causa da demora é a qualidade do terreno, pois que, tendo-se encontrado no trajecto da linha rochas durissimas, a difficuldade para a abertura das trincheiras tem sido grande.

**Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes.**—Nas linhas desta Companhia começa a vigorar no dia 5 o horario de inverno.

**Sud Express.**—A Companhia Internacional de Vagons-Lits fez encommenda de novas carruagens Sleeping, que destina exclusivamente ao serviço entre Paris e Lisboa.



## Avisos de serviço

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

**Admissão nas gares dos proprietarios e correctores de hotéis ou estabelecimentos de trens de aluguer, etc.**

Desde 1 de Novembro de 1910

Em conformidade com a condição 4.ª n.º 2 da tarifa especial C. F. E. n.º 2 de grande velocidade, os individuos que desejarem angariar hospedes para hotéis, passageiros para trens, etc., devem sollicitar a devida licença a esta Direcção, requisitando bilhetes especiaes para tal fim, a começar no dia primeiro de cada mez. Os preços são os seguintes:

Para entrada na estação de Lisboa, mez 1\$000, trimestre 2\$400, semestre 4\$800. Para entrada em qualquer outra estação, respectivamente 800, 1\$800 e 3\$600, ficando assim anulados os avisos ao publico B n.º 124 e 125 de 23 de junho e 2 de agosto do corrente anno.

A requisição deverá juntar-se o retrato em papel delgado e com as dimensões de 0<sup>m</sup>.075x0<sup>m</sup>.05, da pessoa a quem é passado o bilhete, que será **peçoal e intransmissivel**, fazendo um deposito de 1\$000 réis na occasião do pedido; deposito que será restituído em vista da apresentação do bilhete e quando tiver terminado a sua validade e não fôr renovado.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Alteração d'horario

A partir de 17 de outubro ultimo as marchas dos comboios tramways entre Lisboa P. e Braço de Prata, n.º 1403 e 1422 do horario em vigor, foram modificadas pela forma seguinte:

**Comboio n.º 1403.**—Parte de Lisboa P. ás 7,20 da manhã, e chega a Braço de Prata ás 7,31.

**Comboio n.º 1422.**—Parte de Braço de Prata ás 5,5 da tarde, e chega a Lisboa P. ás 5,15.

Estes comboios não serão postos em circulação nos dias santificados.

### Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão

#### Novo comboio para passageiros

A partir de hoje e até aviso em contrario, ou mudança de horario, o comboio de mercadorias n.º 43 levará carruagens de 2.ª classe até Modivas, excepto quando tenha logar o comboio n.º 21, para transporte de passageiros munidos de qualquer bilhete que tenha validade para o comboio n.º 23, que parte do Porto ás 7,15 da tarde, sendo o seu itinerario o seguinte: Porto, (partida), 6,20 da tarde; Senhora da Hora, 6,33; Crestins, 6,46; Pedras Rubras, 6,55; Villar de Pinheiro, 7,6; Modivas, (chegada), 7,10.

#### Comboio a preços reduzidos aos domingos e dias santificados

A contar de hoje até 28 de maio de 1911, aos domingos e dias santificados, com excepção do dia 25 de maio (romaria da Senhora da Hora) haverá um comboio especial *tramway*, da Pova para o Porto, com bilhetes de ida e volta em 1.ª e 2.ª classes, das estações da Pova e Villa do Conde, aos preços reduzidos de: 1.ª classe, 560 réis; 2.ª classe, 240, válidos unicamente para a volta pelo comboio n.º 25 que parte do Porto ás 9,5 da noite do mesmo dia, vendendo-se tambem para aquelle comboio os bilhetes, simples ida, a preços reduzidos a que se refere a tarifa especial n.º 16, serviço de passageiros.

Itinerario da marcha do comboio—Pova (partida), 2,10 da tarde; Villa do Conde, 2,17; Azurara, 2,22; Mirandello, 2,28; Modi-

vas, 2,33; Villar de Pinheiro, 2,40; Pedras Rubras, 2,49; Crestins, 2,53; Porto (chegada), 3,12.

#### Alteração de horario

Aos domingos e dias santificados a contar de hoje até 31 de maio de 1911, effectua-se o comboio n.º 9 que, segundo o cartaz-horario, em vigor desde 1 de abril de 1909, só tinha logar no mesmo periodo, nos dias de feira em Villa do Conde, regularmente a 3, 12, 20 e 27 de cada mez.



## ARREMAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

**Venda de cerca de 478 toneladas de sucata de carris d'aço—Carris de ferro—Ferro forjado—Ferro fundido—Molas de aço—Limalha de aço (aparas) em 6 lotes**

No dia 6 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua séde, largo de S. Roque, n.º 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de diversas sucatas em 6 lotes. Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, os seguintes depositos provisorios:

Para o lote n.º 1, 30 toneladas de carris de aço, 9\$000 réis.  
Para o lote n.º 2, 38 toneladas de carris de ferro, 10\$000 réis.  
Para o lote n.º 3, 236 toneladas de ferro forjado, 71\$000 réis.  
Para o lote n.º 4, 107 toneladas de ferro fundido, 35\$000 réis.  
Para o lote n.º 5, 11 toneladas de molas de aço, 4\$000 réis.  
Para o lote n.º 6, 56 toneladas de limalha de aço (aparas), réis 9\$000.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes, terá de reforçar o seu ou seus depositos provisorios com a quantia necessaria para perfazer 3% da importancia total do lote ou lotes, que lhe tenham sido adjudicados, constituindo assim, para garantia do respectivo contracto um deposito definitivo que ficará á ordem da direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral dos Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria onde tiver sido realisado o deposito provisorio. Todas as sucatas podem ser vistas no Barreiro (Armazens Geraes).

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque, n.º 22) e na dos Armazens Geraes (Barreiro) onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

**Venda de cerca de 66 toneladas de sucata de bronze, cobre, latão, metal branco, limalhas diversas e tubos de latão (servidos em caldeiras) em 9 lotes**

No dia 15 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua séde, largo de S. Roque, n.º 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de diversas sucatas em 9 lotes.

Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, os seguintes depositos provisorios:

Para o lote n.º 1, 700 kilos de bronze, 4\$000 réis.  
Para o lote n.º 2, 1:800 kilos de cobre, 9\$000 réis.  
Para o lote n.º 3, 1:400 kilos de latão, 6\$000 réis.  
Para o lote n.º 4, 300 kilos de metal branco, 2\$000 réis.  
Para o lote n.º 5, 2:300 kilos de limalhas diversas, 7\$000 réis.  
Para o lote n.º 6, 15:000 kilos de tubos de latão, 57\$000 réis.  
Para o lote n.º 7, 15:000 kilos de tubos de latão, 57\$000 réis.  
Para o lote n.º 8, 15:000 kilos de tubos de latão, 57\$000 réis.  
Para o lote n.º 9, 15:000 kilos de tubos de latão, 57\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu ou seus depositos provisorios com a quantia necessaria para prefazer 5% da importancia total do lote ou lotes que lhe tenham sido adjudicados, constituindo, assim, para garantia do respectivo contracto, um deposito definitivo que ficará á ordem da direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria onde tiver sido realisado o deposito provisorio. Todas as sucatas podem ser vistas no Barreiro (Armazens geraes).

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque, n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro) onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

**BILBAU Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

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

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

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

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

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

**MAFRA Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 15000 reis por dia a 18500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

**PARIS Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, 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 João Pinto & Irmão.** — Despachantes, —Rua Mousinho da Silveira, 134.

**SETUBAL Grande Hotel Esperança.** — sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 18200 a 28500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE NOVEMBRO DE 1910

### C. CAM. DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 44	9 58	10 9	10 25

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 25	5 56	5 20	5 50
6	6 32	6 9	6 35
6 43	7 11	6 45	7 13
7 36	8 4	7 39	7 56
10 15	10 43	8 15	8 41
11 35	12 3	10 55	11 21
1	1 28	12 50	1 16
1 45	2 13	1 40	2 6
2 35	3 3	2 25	2 51
4 50	5 18	3 50	4 16
5 30	6 2	5 28	5 54
6 20	6 50	7	7 26
7	7 28	7 45	8 11
7 45	8 13	8 25	8 51
8 30	8 58	9 10	9 36
10 15	10 43	10 55	11 21
11 35	12 3	12 45	1 11

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 37	7 29	b 5 53	6 43
7 4	7 56	b 6 39	7 27
a 7 32	8 8	b 7 25	8 20
b 8 15	8 3	b 8	8 46
8 35	9 35	8 15	9 15
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32
9 40	10 33	9 15	10 5
b 10 10	11	a 9 56	10 32
a 10 40	11 16	b 10 4	10 52
10 45	11 32	10 45	11 49
b 12 5	12 56	a 11 26	12 2
12 15	1 22	11 35	12 39
a 1 40	2 16	b 12 40	1 27
a 3 10	3	b 1 35	2 23
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2
3 15	4 15	2 35	3 39
4	5 4	a 3 56	4 32
a 4 40	5 16	b 4 5	5 9
b 4 47	5 37	b 4 28	5 16
b 5 25	6 16	a 5 26	6 2
a 6 10	6 46	5 33	6 35
b 6 17	7 9	b 5 54	6 42
b 6 55	7 45	a 6 56	7 32
a 7 40	8 16	b 7 5	7 52
b 8 15	9 5	b 7 40	8 28
a 9 10	9 46	a 8 26	9 2
9 20	10 27	9 20	10 24
b 10 10	11	a 9 56	10 32
a 10 40	11 16	10 50	11 54
10 50	11 57	a 11 26	12 2
a 12 10	12 46	b 12 10	12 58
12 20	1 27	a 12 56	1 32

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 31	10 3	10 18	10 48
11 19	11 51	12 14	12 43
1 20	1 52	2 20	2 49
3 3	3 35	4	4 29
5 40	6 16	6 24	6 51
6 17	6 40	9 1	9 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Saenvem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 29	11 13
10 55	11 38	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
2 28	3 11	4 47	5 29
3 35	4 18	5 43	6 30
4 41	5 24	7 1	7 45
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoas	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	1 15	2 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
5 57	7 19	2 39	4 6
12 33	1 56	7 59	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
6 54	10 28	4 15	9 20
4 35	7 34	8 10	11 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
		10 11	1 5
		4 5	7 30
		11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	7 55	6 35	5 15
a 9 45	3 18	a 8 50	2 40
1 35	12 36	a 3 6	12 33
a 5 30	11 18	a 5	10 50
d 5 50	e 12 26	8 45	6 25
9 30	7 31		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone	Porto	
e 3 52	1 58		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Entrone	Setil	
8 40	9 53	5 40	7 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 15	8 35	11 27	3

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	12 45	1 38
2 5	3 3	3 30	4 23
5	5 56	4 35	5 26
6 10	7 5	8 10	9 3
10 55	11 51	10 20	11 13
12 35	1 32	12 20	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Esmoriz	Porto	Esmoriz	
9 57	11 5	8 11	9 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 51
8 30	10 8	6 26	7 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	4 16	6 40
7 12	9 32	7	9 21
9 50	12 22	11 20	1 48
2 20	4 47	2 14	4 40
6	8 27	5 10	7 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louzã	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 25	12 44	1 53	3 8
3 54	5 9	5 24	6 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	e 5 55	7 40
4 19	6 17	11 12	12 48
		11 35	12 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
8	7 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
10 48	6 38	a 6 14	11 56
a 7 25	12 51		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Valencia	Entrone	
		7 21	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Badajoz	T. Vargens	
10 50	1 43	10 45	3 44
4 6	8 50	6 15	9 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
T. Vargens	Valencia	T. Vargens	
3	7 20	4 49	8 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
12 30	5 29	7 10	10 16
a 4 10	7 15		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 15	5 10	11 56

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
6 17	1 26	11 35	6 51
		8	7 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
12 20	6 59	3	9 20
12 30	6 44		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
12 19	12 40	12 59	1 20
3 25	3 46	4 10	4 31
11 35	11 54	12 11	12 35
7 24	7 45	8 36	8 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Bicinho	Figueira	
7 45	10 10	10 2	10 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
1 40	2 17	1 55	2 34
10 40	11 15	2 40	3 19
1 9	2 16	1 10	1 46
6 40	7 12	7 40	8 22
7 47	8 28	8 55	9 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 39	3 44

### VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
11 30	1 4	1 30	3 3

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	11 30	3 50	6 47
4 35	7 33	7 30</	



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

## Serviço directo combinado

### TARIFA INTERNACIONAL N.º 307 — PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial commum n.º 414 das linhas francezas)

## Transporte de PRODUCTOS METALLURGICOS com destino a Portugal procedentes de França ou transitando por aquelle paiz

Em applicação desde 1 de Novembro de 1910

Designação das mercadorias	Categorias applicaveis				Percursos perninsulares.
	Percurso francez				
	Por expedições do minimo de		Por wagon carregado do minimo de		
	50 kg.	4.000 kg.	5.000 kg.	10.000 kg.	
	ou pagando por este pezo				
Aço em esferas, placas, discos ou pratos .. .. .	-	V	VI	VII	5
Aço ou ferro em bruto, em lingotes ou em blócos .. .	-	V	VI	VIII	5
Aço ou ferro em folhas .. .	-	V	VI	VII	5
Aço ou ferro alinhado .. .	-	V	VI	VII	5
Aço ou ferro fundido, moldado, em bruto ou simplesmente aparado e raspado .. .	-	V	VI	VII	5
Aço ou ferro laminado, em barra, em feixes ou rolos .. .	-	V	VI	VII	5
Boggies (carangueijas) .. .	II	V	VI	-	3
Cabos metallicos .. .	II	V	VI	-	3
Caixilhos metallicos sem vidros .. .	I	III	IV	-	2
Canos e tubos metallicos não designados .. .	II	V	VI	-	3
Cobre em bruto ou laminado .. .	-	V	VI	-	4
Chumaceiras, éclisses, cavilhas de éclisses, tirefonds e outras peças metallicas para collocação de rails .. .	-	V	VI	VIII	5
Eixos .. .	II	V	VI	-	3
Ferragens não designadas .. .	I	III	IV	-	2
Fios metallicos .. .	I	V	VI	-	2
Fivelas ordinarias .. .	I	III	IV	-	2
Hastes de aço ou de ferro .. .	II	V	VI	-	3
Instrumentos e machinas agricolas desarmadas .. .	I	V	VI	-	2
Limas .. .	I	III	-	-	2
Machinas e aparelhos mechanicos armados em grades, gaiolas, caixas, gigos, cestos ou barricas .. .	II	III	IV	-	3
Machinas e aparelhos mechanicos desarmados .. .	I	III	IV	-	1
Obra de caldeireiro .. .	I	III	IV	-	2
Peças de aço ou ferro não designadas (com exclusão das peças de machinas ou de aparelhos mechanicos) .. .	II	V	VI	VII	3
Peças de aço ou ferro para caloriferos, caldeiras ou fornalhas .. .	II	V	VI	-	3
Peças e accessorios não designados para vias ferreas .. .	II	V	VI	VII	3
Peças forjadas ou peças não designadas de machinas e aparelhos mechanicos em bruto .. .	II	V	VI	-	3
Peças forjadas ou peças não designadas de machinas e aparelhos mechanicos em obra .. .	I	III	IV	-	3
Quinquilherias não designadas .. .	I	III	IV	-	1
Rails .. .	-	-	VI	VIII	5
Rodas metallicas .. .	II	V	VI	-	3
Telas metallicas galvanizadas ou não .. .	I	III	-	-	2
Travessas metallicas para vias ferreas .. .	-	-	VI	VIII	5
Utensilios domesticos de aço, estanho, ferro batido, folha de Flandres, ferro fundido ou zinco .. .	I	III	IV	-	2
Zinco em bruto ou laminado .. .	-	V	VI	-	4
Zinco cannelado ou ondulado .. .	II	V	VI	-	3

De Paris-Ivry e das estações abaixo designadas a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Beira Alta; e a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### PREÇOS POR 1:000 KILOGRAMMAS

Das estações abaixo designadas a Irun	Distancias kilométricas máximas	Categorias							
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
<b>1.º Percurso francez</b>	Kilom.ºº	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Paris-Ivry .. .. .	818	33,15	30,00	29,30	24,75	20,25	18,35	17,85	17,30
Albert .. .. .	983	38,95	38,95	34,25	28,85	23,55	21,65	21,15	21,15
Amiens .. .. .	959	38,10	38,10	33,50	28,25	23,10	21,20	20,70	20,70
Arras .. .. .	1.021	40,25	40,25	35,40	29,80	24,30	22,40	21,90	21,90
Aulnoye .. .. .	1.045	41,10	41,10	36,10	30,40	24,80	22,90	22,40	22,40
Berguette .. .. .	1.078	42,25	42,25	37,10	31,25	25,45	23,55	23,05	23,05
Blanc-Misseron .. .. .	1.068	41,90	41,90	36,80	31,00	25,25	23,35	22,85	22,85
Calais .. .. .	1.124	43,85	43,85	38,45	32,40	26,40	24,50	24,00	24,00
Creil .. .. .	879	35,30	35,30	31,10	26,25	21,50	19,60	19,10	19,10
Douai .. .. .	1.046	41,15	41,15	36,15	30,45	24,80	22,90	22,40	22,40
Feignies-frontière .. .. .	1.062	41,70	41,70	36,60	30,85	25,15	23,25	22,75	22,75
Fives .. .. .	1.075	42,15	42,15	37,00	31,15	25,40	23,50	23,00	23,00
Fourmies .. .. .	1.036	40,80	40,80	35,85	30,20	24,60	22,70	22,20	22,20
Frévent .. .. .	1.021	40,25	40,25	35,40	29,80	24,30	22,40	21,90	21,90
Hautmont .. .. .	1.053	41,40	41,40	36,35	30,60	24,95	23,05	22,55	22,55
Hénin-Liétard .. .. .	1.047	41,15	41,15	36,15	30,45	24,85	22,95	22,45	22,45
Jeumont-frontière .. .. .	1.069	41,95	41,95	36,80	31,00	25,30	23,40	22,90	22,90
Lille-Saint Sauveur .. .. .	1.075	42,15	42,15	37,00	31,15	25,40	23,50	23,00	23,00
Lourches .. .. .	1.044	41,05	41,05	36,05	30,40	24,80	22,90	22,40	22,40
Liancourt-Rantigny .. .. .	886	35,55	35,55	31,35	26,45	21,60	19,70	19,20	19,20
La Madeleine .. .. .	1.077	42,20	42,20	37,05	31,20	25,45	23,55	23,05	23,05
Maubeuge .. .. .	1.057	41,50	41,50	36,45	30,70	25,05	23,15	22,65	22,65
Noyon .. .. .	935	37,25	37,25	32,80	27,65	22,60	20,70	20,20	20,20
Pont-de-la-Deûle .. .. .	1.049	41,25	41,25	36,20	30,50	24,90	23,00	22,50	22,50
Saint-Denis .. .. .	836	33,80	33,80	29,85	25,20	20,60	18,70	18,20	18,20
Saint-Quentin .. .. .	982	38,90	38,90	34,20	28,85	23,55	21,65	21,15	21,15
Solre-le-Chateau .. .. .	1.055	41,45	41,45	36,40	30,65	25,00	23,10	22,60	22,60
Somain .. .. .	1.052	41,35	41,35	36,30	30,60	24,95	23,05	22,55	22,55
Trith-Saint-Léger .. .. .	1.052	41,35	41,35	36,30	30,60	24,95	23,05	22,55	22,55
Les Usines .. .. .	1.056	41,50	41,50	36,45	30,70	25,00	23,10	22,60	22,60
Valenciennes .. .. .	1.057	41,50	41,50	36,45	30,70	25,05	23,15	22,65	22,65
Vitry-en-Artois .. .. .	1.036	40,80	40,80	35,85	30,20	24,60	22,70	22,20	22,20

2.º Percursos peninsulares	Distancias kilométricas máximas	Categorias					
		I	II	III	IV	V	
<b>Percurso hespanhol</b>	Kilom.ºº	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
De Irun a Villar Formoso. . . . .	635	Por expedições de 50 kilogrammas ou pagando como tal .. .. .	46,00	41,50	37,00	32,00	27,50
		Por carregamento de 5:000 kilogrammas (1) .. .. .	32,00		28,50	27,50	23,00
		Por carregamento de 10:000 kilogrammas (1) .. .. .	27,50		25,50	23,00	20,50
<b>Percurso portuguez</b>		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
De Villar Formoso a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Companhia da Beira Alta	202	Por expedições de 50 kilogrammas ou pagando como tal .. .. .	2 800	2 500	2 200	1 950	1 650
		Por carregamento de 5:000 kilogrammas (1) .. .. .	1 950		1 800	1 650	1 400
		Por carregamento de 10:000 kilogrammas (1) .. .. .	1 650		1 600	1 400	1 250
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes .. .. .	394	Por expedições de 50 kilogrammas ou pagando como tal .. .. .	5 450	4 900	4 350	3 800	3 250
		Por carregamento de 5:000 kilogrammas (1) .. .. .	3 800		3 550	3 250	2 700
		Por carregamento de 10:000 kilogrammas (1) .. .. .	3 250		3 150	2 700	2 450

(1) Os carregamentos de 5:000 ou 10:000 kilos podem excepcionalmente ser constituídos por mercadorias pertencentes a categorias diferentes; n'este caso applica-se ao peso effectivo de cada uma d'ellas, arredondado para a dezena superior, o preço da unidade tonellada que seria applicavel se todo o carregamento de 5:000 ou 10:000 kilos fosse constituído por uma só d'essas mercadorias.

Nos casos em que os minimos de 5:000 ou 10:000 kilos não sejam atingidos, a differença será taxada pelo preço da mercadoria de serie menos elevada que faça parte do carregamento.



**2.<sup>a</sup>** — Os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remetente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistinctamente por qualquer das tres formas seguintes: **Tarifa especial, Tarifa reduzida, Tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, acceitação das condições da presente tarifa. Na falta de qualquer das tres indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

**3.<sup>a</sup>** — As Companhias não respondem pelas quebras naturaes ou avarias em transitio.

**4.<sup>a</sup>** — As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prazos legais do transporte das mercadorias taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivisivel de 200 kilometros.

**5.<sup>a</sup>** — Esta tarifa só é applicavel ás mercadorias destinadas a Portugal. Sob reserva do que estabelece esta condição, as mercadorias procedentes d'uma estação franceza não designada mas intermedia entre as designadas e a fronteira de Irun, poderão beneficiar da presente tarifa pagando pelos preços d'essas estações, se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das Tarifas Geraes ou especiaes de cada linha, uma vez que fiquem situadas no itinerario mais curto.

**6.<sup>a</sup>** — Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

### Sobretaxas applicaveis ás massas indivisiveis e aos objectos de grandes dimensões

A) Massas indivisiveis cujo comprimento não vá além de 6,<sup>m</sup>50 <sup>(1)</sup> mas de pezo superior a 5 toneladas sem exceder 10 toneladas

As taxas d'esta tarifa applicam-se sem augmento nos percursos francezes, com augmento de 50 % nos percursos hespanhoes e portuguezes.

B) Objectos cujo comprimento <sup>(1)</sup> exceda 6,<sup>m</sup>50 mas não ultrapasse 19,<sup>m</sup>50

**1.<sup>o</sup>** — *Percursos francezes*: — Applicação dos preços da presente tarifa, segundo a natureza da mercadoria, sem que a taxa possa ser inferior á que se obtem contando o minimo de tonelagem de 5.000 kilogrammas por wagon, previsto na tarifa, para cada fracção indivisivel de 7,<sup>m</sup>50.

**2.<sup>o</sup>** — *Percursos hespanhoes e portuguezes*: — Applicação dos preços da presente tarifa, segundo a natureza da mercadoria, (tendo em vista, caso proceda, as disposições da alinea A) sem que a taxa possa ser inferior á que se obtem contando o minimo de tonelagem de 5.000 kilogrammas por wagon, previsto na tarifa, para cada fracção indivisivel de 6,<sup>m</sup>50.

Todavia o minimo de 5.000 kilogrammas é elevado a 6.000 kilogrammas para cada fracção indivisivel de 6,<sup>m</sup>50 se o comprimento não fôr além de 13<sup>m</sup>.

O transporte das massas de mais de 10 toneladas e dos objectos de largura superior a 2,<sup>m</sup>80 só poderá effectuar-se, quando possivel, mediante ajuste prévio entre o expedidor e o caminho de ferro.

Não serão acceitos a transporte objectos cujo comprimento seja superior a 19,<sup>m</sup>50.

As massas indivisiveis de pezo superior a 5 toneladas, transportadas em wagons fornecidos pelos expedidores, serão excepcionalmente isentas de augmento nos percursos effectuados por esses wagons.

### Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

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

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente a natureza e proveniencia de mercadoria, o peso bruto de cada volume, o seu peso liquido e o valor de cada especie de mercadoria que elle contenha.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem redução alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operações e formalidades na alfandega franceza.

#### a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes: — **Importação — Entrepasto — Exportação — Transitio — Admissão temporaria** ou **Mercadorias devolvidas**.

<sup>(1)</sup> Em lugar do comprimento real dos objectos considerar-se-ha o comprimento do carregamento medido parallelamente ao eixo da via, se n'isso houver vantagem para o expedidor.

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despesas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias extranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transitio internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importância correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem de mercadorias e estacionamento de wagons, tanto á partida como á chegada ou em transitio, são os fixados pelos artigos 16, 36, 37 e 38 das condições de applicação das tarifas geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despesas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado, nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despesas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro, são fixadas em francos, 0,25 ou 84 réis por expedição, com o minimo de cobrança de 1,75 francos ou 583 réis por wagon para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, além do primeiro, que faça parte de uma mesma e só expedição.

#### b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras a cargo dos expedidores

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

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

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

#### Em Irun - Hendaya

A nota de expedição, entregue na estação de partida, deve conter a indicação seguinte :

« Operações aduaneiras a cargo do Sr. .... (nome do correspondente escolhido) residente em ..... »

O representante indicado pelo expedidor deve executar e cumprir, onde forem necessarias e por sua conta e risco, todas as operações e formalidades da alfandega e pagar a respectiva despesa, não podendo as mercadorias sahir das estações e não sendo as Companhias responsaveis pelas faltas ou avarias não verificadas na occasião em que a mercadoria fôr entregue ao referido representante.

#### Em Fuentes d'Oñoro e Villar Formoso

O agente aduaneiro da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira executará as formalidades e operações relativas á passagem das mercadorias nas alfandegas de Fuentes de Oñoro e Villar Formoso ; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operações e formalidades aduaneiras na fronteira e mandal-as effectuar por um agente de sua escolha. N'este caso deverão mencionar na nota de expedição e nas declarações para a alfandega :

« Todas as formalidades e operações aduaneiras na fronteira portugueza ou hespanhola serão feitas por minha conta e risco pelo Sr. .... residente em ..... ».

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despesas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sair da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam terminadas.

As Companhias dos Caminhos de Ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, avarias, etc, não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

#### Em Lisboa

Mercadorias chegadas a Lisboa pela via ferrea e destinadas a reexpedição por via Tejo

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira, que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transitio, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações aduaneiras sejam executadas pela referida agencia, deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instrucções necessarias para os despachos ao Sr Agente aduaneiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Estação do Caes dos Soldados, Lisboa - Serviço do Trafego.

A referida agencia fará seguir em desembolsos com as mercadorias, as despesas com as operações, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, quando os expedidores não preferam pagal-os de prompto.

a) e b) — **Certificados d'origem**

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

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

Lisboa, 26 de Outubro de 1910.

**O Director Geral da Companhia**

*L. Forquenot*

Exp. 831

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.

## AVISO AO PUBLICO

### 5.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

## Additamento á classificação de mercadorias

Desde 25 de Outubro de 1910 será considerada incluída na classificação de mercadorias da tarifa especial interna n.º 2 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de Outubro de 1903, a **Uva esmagada em vasilhame simples de madeira**, correspondendo-lhe a 2.<sup>a</sup> série, grupo 1, preços especiaes A e B, carga minima dos wagons completos — 8 toneladas.

Lisboa, 17 de Outubro de 1910.

O Director Geral da Companhia

*L. Forquenot*

# Aviso ao publico

## 4.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7—PEQUENA VELOCIDADE

### Additamento á classificação de mercadorias

Desde 25 de Outubro de 1910 ficam comprehendidas n'esta tarifa as rubricas a seguir designadas:

Mercadorias	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Extracto de castanheiro .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Extractos taninosos para cortumes, <u>não designados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Preparados taninosos para cortumes, <u>não designados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Vosgeline .....	3	2. <sup>a</sup>	—

Lisboa, 17 de Outubro de 1910.

O Director Geral da Companhia  
L. Forquenot



# AVISO AO PUBLICO

## 3.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10—PEQUENA VELOCIDADE

### Additamento á classificação de mercadorias

Desde 25 de Outubro de 1910 ficam comprehendidas n'esta tarifa as rubricas a seguir designadas:

Mercadorias	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Extracto de castanheiro .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Extractos taninosos para cortumes, <u>não designados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Preparados taninosos para cortumes, <u>não designados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Vosgeline .....	3	3. <sup>a</sup>	—

Lisboa, 17 de Outubro de 1910.

O Director Geral da Companhia  
L. Forquenot

# Aviso ao publico

## 3.ª MODIFICAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 13—PEQUENA VELOCIDADE

### Alterações na classificação de mercadorias

A partir de 25 de Outubro de 1910 a **cortiça virgem** expedida por **wagons completos de 5 toneladas ou pagando como tal**, que segundo o Aviso ao Publico B. 1422 de 20 de Maio de 1905 foi incluída na Classificação da tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade, correspondendo-lhe a 3.ª série, preços especiaes A. e B. grupo 5, passa a corresponder a **4.ª série, grupo 2.**

Os transportes d'esta mercadoria effectuados entre as fronteiras de Elvas ou Marvão e Bemposta e as estações de Abrantes até Santarem, todas inclusivé, não disfructarão, porém, d'applicação d'esta tarifa, mas unicamente dos preços que lhes correspondam pela tarifa geral.

Da mesma tarifa ficam excluidos os **extractos ou preparados taninosos para cortumes.**

Ficam pelo presente annullados e substituidos para todos os effeitos os Avisos ao Publico B. 1422 de 30 de Maio de 1905 e B. 1550 de 6 de Abril de 1907.

Lisboa, 17 de Outubro de 1910.

O Director Geral da Companhia

*L. Forquenot*

B. 1890

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

**AVISO AO PUBLICO****7.<sup>a</sup> MODIFICAÇÃO**

NA

**Classificação Geral de Mercadorias**

A partir de 25 de Outubro de 1910 serão feitas na Classificação Geral de Mercadorias, em vigor nas linhas d'esta Companhia, as seguintes alterações:

Novas designações				Designações supprimidas			
Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numero das tarifas especiaes internas applicaveis		Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numero das tarifas especiaes internas applicaveis	
Cortiça virgem .....	IV	43	—	Cortiça virgem.....	II	43	—
Extracto de castanheiro .....	II	40	7				
Extracto de quebracho .....	II	40	7	Extracto de quebracho .....	I	40	7
Extractos taninosos para cortumes, <u>não designados</u> .....	II	40	7				
Preparados taninosos para cortumes, <u>não designados</u> .....	II	40	7	Extractos ou preparados taninosos para cortumes.....	II	43	—
<u>Uva esmagada em vasilhame simples de madeira</u> .....	IV	2	—				
Vosgeline.....	I	40	7				

Ficam pelo presente annullados os Avisos ao Publico B. 1416 de 30 de Maio de 1905 no que respeita á cortiça virgem e B. 1549 de 6 de Abril de 1907.

Lisboa, 17 de Outubro de 1910.

O Director Geral da Companhia

*L. Forquenot*

**B. 1886**