

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.<sup>o</sup> DO 23.<sup>o</sup> ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 549

Bruxellas, 1897. Porto, 1897. Liege, 1905. Rio de Janeiro, 1908.

Engenheiro-consultor

Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

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

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Antwerpia, 1894, S Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção

CHRISTIANO TAVARES, Oficial do exercito

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

## ANNEXOS DESTE NUMERO

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

LISBOA, 1 de Novembro de 1910

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegráfico CAMIFERRO

## 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 — França — Inglaterra — Turquia — Estados Unidos	327
Tracção eléctrica — 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 países na mesma rna. — Um trashordo 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
Notícias nas bolsas portuguesa e estrangeiras	333
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	333
Locomotiva Compound de quatro cilindros	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
Linhos portuguesas — Minho e Douro — Benguela — Fiscaes do Governo — Zona Central — Lobito — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Sud-Express	334
Avisos de serviço	335
Arrematações	335
Agenda do Viajante	336
Horário dos comboios	336

para o engenheiro devotado aos progressos da viação, como atraente para o excursionista, desejoso de aproveitar as excepcionaes facilidades de circulação que lhe eram offerecidas para visitar o paiz ideal do turismo e admirar a beleza sem rival das paizagens alpinas. Mais que nunca se tornavam sedutoras 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 technico, 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, práticas 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 habituais 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 viajens. 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 países proporciona. Se muitos só conhecem de Portugal o cantinho onde nasceram, a porta ferrea da Universidade e a atmosphera 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 realização.

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 delas minuciosos esclarecimentos.

Os relatores e respostas aos questionarios são publicados no boletim da Associação do Congresso, conjuntamente com memorias, noticias bibliographicas, dados estatisticos, o que torna aquella publicação o mais valioso repositorio de tudo quanto interessa a construção 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 experientia, 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.

## 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 balango desfavoravel os benefícios que delles redundam com os encargos que originam.

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

E' triste condão das empresas humanas a mescla de perfeições e defeitos, estando a realidade para o ideal na relação da curva para a sua assymptota. Qual é a obra dos homens que não tenha o seu *simile* na estatua bíblica: oiro reluzente na cabeça, misero e fragil barro nos pés? O que não é razão para nos condemnarmos à 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, também da cooperação intellectual que hoje se efectua nos congressos podemos afirmar que tem a sua liga de *snobismo* e de excursionismo, a que temos de nos resignar, sem menoscabarmos a obra útil que se realiza.

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

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 relatórios publicados.

As conclusões adoptadas pelas secções passam ainda pelo crivo da discussão em sessão plenária, sendo sempre caracterisadas pela maxima prudencia em evitar afirmações aventuosas, ou que possam provocar discordâncias 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 saiu 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 sucessivamente 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 Suíça 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 contribuia para aumentar a concorrência ao congresso de Berne.

A representação portugueza foi numerosa. Além do Sr. Mendes Guerreiro, membro da comissão permanente, estavam 5 delegados do Ministério das Obras Públicas, 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 realizou-se na vasta e elegante sala do Casino de Berne a sessão de abertura, presidida pelo Dr. Forrer, conselheiro federal, que se encontra actualmente à testa dos correios e caminhos de ferro.

No seu notável discurso poz o illustre estadista em relevo a grandeza da obra realizada pela Suíça em matéria de caminhos de ferro, terminando pela mais cordeal saudação aos congressistas.

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

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

No seu discurso reuniu este dados interessantes que convém citar, ácerca da rede suíça.

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

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

No fim de 1908 a rede somava 4:414 quilometros, 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 quilometro e a despesa 31.970, com o coeficiente 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 permitiu dar considerável incremento ao tráfego. Assim, o numero de trens quilometros 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 aumento de remuneração do pessoal, a situação financeira é satisfatória, permitindo encarar confiadamente o futuro. (1)

Em seguida ao presidente, o secretário 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 quilometros de caminhos de ferro.

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

Os aplausos 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. Beaugey 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 gerais*.

Mr. Gevand para a 5.<sup>a</sup> — *Caminhos de ferro económicos*.

A escolha do illustre e respeitável 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 comissões efectuaram-se de manhã nos dias 5, 6, 8, 9, 11, 13, sendo as tardes consagradas a visitas de estabelecimentos industriais.

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

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 estatística apresentada por mr. Weissenbach.

### Caminhos de ferro suíços em 1908

	Despesas de estabelecimento			Effectivo do material circulante					
	Totaes	Kilometros d'extensão real	Por quilometro	Locomotivas		Carruagens		Vagões	
				Numero	Numero	Eixos	Numero	Eixos	
Linhos de via normal:									
Caminhos de ferro federaes.....	Francos 1,011,361,414	(2,410,5)	Francos 419,546	1,031	2,704	7,736	12,748	25,797	
(incluindo a linha de via estreita do Brünig)									
Companhias privadas.....	442,016,914	(966,2)	457,485	296	709	1,697	2,982	5,982	
Linhos de via estreita.....	160,092,925	(941,5)	170,073	141	672	1,807	1,275	2,763	
Linhos de cremalheira.....	41,706,741	(95,5)	437,632	77	130	290	72	144	
	1,655,237,994	(4,414)	Em média 374,998	1,548	4,221	11,630	17,077	34,595	
Tramways.....	59,676,146	...	143,826	726	208	2,054	5	103	249
Caminhos de ferro funiculares.....	20,612,382	...	631,313	87	174	22			41
Total.....	1,735,526,529	...	...	...	5,242	13,858	17,207	34,889	

## Receitas de exploração

	Passageiros		Mercadorias		Diversos		Total		
	Total	Kilometros explorados	Por kilometro	Total	Por kilometro	Total	Por kilometro	Total	Por kilometro
<i>Linhos de via normal:</i>									
Caminhos de ferro federaes	Francos 58,046,388	(2,455)	Francos 23,567	Francos 77,656,699	Francos 31,529	Francos 6,426,317	Francos 2,609	Francos 142,129,314	Francos 57,705
(incluindo a linha de via estreita do Brünig)									
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>Linhos de via estreita</i>	8,020,266	(945)	9,439	5,246,815	5,552	344,624	365	14,511,705	15,356
<i>Linhos 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 media 23,508	8,902,166	Em média 1,976	201,906,345	Em média 44,808
<i>Tramways</i>	12,462,537	...	30,737	336,154	829	172,019	424	12,970,710	31,990
<i>Caminhos de ferro funiculares</i>	1,619,963	...	51,023	291,914	9,194	113,375	3,571	2,025,252	63,788
Total	101,160,419	...	...	106,554,328	...	9,187,500	...	216,902,307	...

## Despesas de exploração

	Adminis-tração	Via	Movimento	Tracção	Diversos	Despesas totaes		Coeficiente d'exploração por cento	Lucros Francos	Juros e dividendos	Por cento do capital
						Total	Por kilometro				
<i>Linhos de via normal:</i>											
Caminhos de ferro federaes	3,671,038	17,496,866	31,852,823	30,039,525	9,498,684	100,958,946	40,990	71,03	40,479,988	3,52	
(incluindo a linha de via estreita do Brünig)											
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>Linhos de via estreita</i>	559,952	2,189,281	1,890,000	4,080,839	831,635	9,551,797	10,108	65,82	4,095,309	2,64	
<i>Linhos de cremalheira</i>	183,913	301,308	322,864	796,038	423,481	2,028,504	19,094	55,25	1,394,161	4,17	
	5,108,490	26,595,169	41,790,832	56,480,365	14,127,456	144,102,012	31,980	Em média	Em média	55,905,833	...
<i>Tramways</i>	452,989	1,366,503	2,314,053	5,563,830	642,389	10,339,774	25,501	79,72	...	...	
<i>Caminhos de ferro funiculares</i>	127,633	163,802	336,059	316,836	171,387	1,115,747	35,142	55,09	...	...	
Total	5,689,112	28,125,174	44,440,934	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 alli se passou. Não é bisbilhotice em casa alheia; mas, do que se disse em Roma há poucos meses 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 architecos 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 à 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 automoveis para serviço publico não seja propor-

cional á extensão da linha, mas sim á corridas efectuadas pelas carroagens.

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 à 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 padessem cruzar-se nella dois carros, por isso que as carroagens 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*, *rudus*, *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 caracteristica 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 fortíssimos pendores.

Como eram caminhos essencialmente militares, só se construia para peões e cavalleiros e o trafego de carros apenas excepcionalmente a elles accedia. Confiados na robustez 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 celebre entre todos o do lanço da via Appia, que atravessa as lagoas pontinas com um alinhamento de mais de 30 kilometros.

A proposito da edade media o illustre conferente observa que, para se defenderem dos barbaros, foram os proprios romanos que iniciaram a destruição das suas estradas. Assim 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 Edade Média pelo fraccionamento das antigas provincias romanas em estados pequenos armados e defendendo-se uns contra os outros.

Por isso as grandes linhas de communicação 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 edade 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 ahi 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 edade moderna, prosegue o conferente, sempre se continuou notavelmente a construcção das estradas, embora se esquecessem os processos antigos e ainda se descobriam os novos systemas racionaes de construcção e conservação.

Augmentando a producção de riquezas, a machina de vapor impõe os melhoramentos dos meios de communicação. 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 aperfeiçoam 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 à attenção dos engenheiros que se ocupam 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 *setembrada*, 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 organisação dos estaleiros, de arborização, dos processos economicos de construcção; discute os perfis typos a adoptar e, primeiro que ninguem, fala das vantagens do cylind-

ramento 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. Limasset referiu-se à 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 afirmativa 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 permitiu 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 à 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, veiu 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, sofreu 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 entanto 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 comprehendem 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 comunas um patrimonio de mais de cinco milhares de milhões de francos. É a sua rede de pequenas estradas que deve a França o admiravel desenvolvimento da sua agricultura e da sua industria.

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

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

<sup>(1)</sup> Compte rendu des Travaux du Congrès, pag. 310.

<sup>(2)</sup> Rapport numero 98. 18.<sup>a</sup> question.

<sup>(3)</sup> Revista de Obras Públicas e Minas, tomº XXXIX (1908) pag. 337.

tos engenheiros italianos. Basta-lhes recordar-se que se encontra no undecimo numero dos Annaes da Sociedade a que já tantas vezes alludi 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 construção das estradas e até para a impôr, mas escassos foram os resultados obtidos.

Comparando o dispêndio efectuado 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.

Destrinçando 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, chegariamos para as estradas a cargo do Estado e municipaes, às seguintes conclusões relativas a 30 de junho de 1906 só para a rede reconstruida.

Distritos	Extensão linear por kilometro quadrado		
	A cargo do Estado	Municipaes	Total
Viana 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 "	42 "	523 "
Faro .....	860 "	73 "	933 "

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

Mais temeroso se tornaria o que dito fica, se a par da rede construída se dissesse a distribuição allusiva à 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 construído não vae além de 130 metros e na rede municipal é maior ainda a divergência.

Em Viana 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 Alentejo 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 distrito 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 construção 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 entanto 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 pneumáticos 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 teem estes obstaculos uns com os outros, não obstante considerá-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 propuseram, discutiram e experimentaram na Italia.

Difícil seria resumir o que escreveu aquelle erudit professor; no entanto muito ha que aprender no que elle disse e nos algarismos e estatísticas com que illustrou a sua preleção.

Quanto aos pneumáticos e suspensões elasticas e às 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 alias não se estende tanto quanto seria para desejar nestes dois interessantes problemas de construção de machinas.

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

Consente a legislação italiana, que se arbitrem subsídios ás empresas 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 cerca 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 construção dos caminhos de ferro e tremvias, sem attender a que o serviço automobilístico é essencialmente diferente por natureza de aquelles.

As despesas de um serviço publico automobilístico comprehendem o lucro e amortização do capital de intalação e do exercicio, as de administração, fiscalização e também de exercicio, as de pessoal e consumo.

O conjunto destas despesas varia evidentemente não só com a extensão das estradas, como também 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 à 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 automobilístico tipo obtem-se linhas bem distintas, conforme se tratar de uma, duas, trez ou quatro corridas diárias. Os diagrammas que acompanham a conferencia do sr. Ruggeri muito bem demonstram que as curvas nunca se cruzam nem se sobreponem, que a de maiores ordenadas é a de quatro percursos e que se lhe sucedem em ordem decrescente as de trez, duas e uma corrida.

Também 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 tipo de serviço automobilístico por kilometro não já de estrada, mas de percurso. Por elle se vê que, em lugar de aumentar, diminuem com o numero de percursos, mas em razão simplesmente decrescente e bastante menor do que a anterior.

Embora distintas, 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 assymptotizar com as outras, conforme sucede 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 vai gradualmente diminuindo com o numero de corridas. O concessionario não terá por isso interesse algum, correndo talvez o risco de perder, se aumentar 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 dispêndio effectuado, mas se ahí se conjugam os interesses do publico e do concessionario, resta provar que também o estado lucre.

Tudo se harmonizaria facilmente concedendo um aumento pelo numero de corridas combinado com o percurso, quando efficazmente se demostrasse 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 estranho 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

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

Em quanto 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 construção e exploração, nos serviços de automobilismo prevalecem as despesas de tracção, que, mais ainda que ao tráfego e ao numero de corridas, são tambem proporcionaes carreiras no funcionamento especial dos motores de gaz.

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

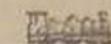
Convém notar que a Italia ocupa hoje um logar predominante entre os paizes que fabricam automoveis e a industria automobilista alli se deve desenvolver, porque os muitos accidentes do solo obrigam a deixar grandes malhas na rede ferroviaria, que em sistema racional de tracção só podem ser preenchidas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

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

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

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

Mello de Mattos.



## Um comboio de Orleans

Os que pouco teem visto das linhas ferreas de diferentes 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 também na Europa há comboios não só tão rápidos e tão commodos como aquelles, mas mesmo mais rápidos e em que a viagem se torna muito mais agradável, mais soccgada e até mais económica.

Para gozar 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 quilometro, ha que tomar o supplemento do Pulman, por uns 4 dollars pela viagem de um dia ou parte dele, quando abrange parte da manhã ou da tarde.

O passageiro toma lugar numa carruagem em sistema de salão aberto, como as nossas 1.<sup>as</sup> classes em serviço nas linhas de Cintra e Cascaes, quer dizer, vai em comunidade com todos os passageiros que vão na mesma carruagem; se quer ler, não pode, por vezes, faze-lo com sosiego, porque aos vizinhos do banco do lado lhes apraz conversar; se quer ver para os dois lados, nem para um pode ver desafogadamente, porque as janelas são muito baixas (porque sobre elles está a cama que, à noite, se abre para um dos passageiros que vai na divisória) 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, mamãs que levam o menino ao lavabo, o conductor, o revisor, o vendedor de jornais e livros, o de frutas e doces, os passageiros que vão fumar ao salão, os que de lá vieram (porque não é permitido fumar se-

não no compartimento especial para esse fim); gente que vai 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 há melhor, e muito melhor do que isto e no gênero 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 há 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 chrytaes facetados, o que permite desfrutar ampla e continuamente os horizontes.

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 ler 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 lavatorio 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 bebeda é obligatorio, e que na linha d'Orléans é um bello salão, de madeiras e estofoes claros, poltronas moveis, armario com uma pequena biblioteca de viagem; jornaes e revistas illustradas e algumas scientificas, sobre as mesas, aos quaes se vão juntando, nos sitios das paragens, as folhas locaes.

Na entrada, um vendedor tem á 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, á 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 vai, com toda a commodidade, no seu compartimento, onde pode fumar se os demais passageiros a isso se não oppõem (o que raras vezes sucede) e se quer passa ao salão, de onde, pelas rasgadas janelas, 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 rápidos, 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 á hora, e tendo em vista as 5 paragens e os respectivos afrouxamentos a effectiva é em media 82,2.

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

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

## AUTOMOBILISMO

### França

Nos primeiros seis meses 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 igual periodo do anno passado.

### Inglaterra

Pela ultima estatística 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 cavalos 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 construção trinta e oito carruagens do mesmo sistema, as quaes, logo que entrem em serviço, permitirão aumentar 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 á velocidade de 50 á 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 ferroviário.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Feira dos Santos em Borba

Uma das feiras mais famosas na província do Alentejo, é a feira que anualmente 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 mês.

As operações comerciais, que ali se realizam nos trez dias da feira, são muito importantes, principalmente de gado suíno.

Como elemento de distração para o forasteiro, as feiras alentejanas são sempre das que mais curiosidades oferecem pelo seu aspecto tão characteristicamente ingenuo, que para muitos artistas tem sido objecto de magníficos quadros. Em favor da feira de Borba, além de tudo quanto de interessante tem as demais da região alentejana, acresce a beleza da villa, que é uma das mais ricas e belas da província.

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

	2.º cl.	3.º cl.
Beja.....	25600	15900
Cuba.....	25300	15700
Casa Branca.....	15600	15100
Arryallos.....	15600	15100
Móra.....	25200	15600
Évora.....	15200	800
Azaruja.....	800	600
Ameixial.....	300	200
Estremoz.....	200	100
Villa Viçosa.....	100	80

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

## Feira de S. Martinho em V.ª Nova de Portimão

Para esta feira, que se realiza nos dias 10 a 15 do corrente, resolveu a Administração 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.º cl.	3.º cl.
Beja.....	25900	25100
Odemira.....	15400	15000
Saboia.....	15200	900
S. Marcos.....	900	600
Messines.....	700	500
Tunes.....	500	300
Albufeira.....	600	400
Boliqueime.....	700	300
Loulé.....	900	600
Almansil-Nexe.....	15000	700
Faro.....	15100	800
Olhão.....	15200	900
Fuzeta.....	15400	15000
Tavira.....	15600	15400
Conceição.....	15700	15200
Cacella.....	15800	15300
Castro Marim.....	15900	15350
Villa Real de Santo António.....	25000	15400
Algôs.....	400	300
Alcantarilha.....	300	200
Poco Barreto.....	300	200
Silves.....	150	100
Estombar.....	090	070

## Feira dos Santos em Silves

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

Silves, situada na margem direita do rio do mesmo nome, é uma das mais pitorescas cidades do Algarve e o seu povo, como de resto todo o daquela rica província, dotado dum carácter lindo e alegre, que o torna deveras captivante.

Vale bem a pena fazer uma visita a Silves, ver as ruínas do velho castelo dos mouros, conviver uns dias no meio daquelas ranchos de rapazes e raparigas do povo, rindo e brincando na sua tão feliz simplicidade, ouvir-lhes contar as suas lendas mouriscas, que, com quanto já nenhuma 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 ordinários das suas estações da linha do Sul a Silves e volta, válidos para ida de 30º do próximo passado a 2º do corrente, e para volta até 23º inclusivo.

A seguir indicamos os preços de algumas das principais estações.

	2.º cl.	3.º cl.
Beja.....	25700	15900
Odemira.....	15200	900
Tunes.....	300	200
Albufeira.....	400	300
Loulé.....	700	500
Faro.....	900	700
Olhão.....	15100	800
Fuzeta.....	15200	900
Tavira.....	15400	15000
Castro Marim.....	15700	15300
Villa Real de Santo António.....	15800	15400
Poco Barreto.....	90	70
Estombar.....	50	30
Portimão.....	150	100

## Romaria ao Senhor da Serra em Semide

Realisa-se hoje no lugar de Semide, próximo à povoação de Ceira, a 2.º romaria do ano ao Senhor da Serra.

A companhia Caminhos de ferro Portugueses faz serviço de bilhetes reduzidos para as estações de Ceira e Trêmoa, 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 submetidos à aprovação dos Governos português, espanhol e francês os projectos de tarifas internacionais 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 ano.

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 improrrogáveis para quaisquer dos casos, incluindo o dia da partida.

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

### Bilhetes simples

Percursos	Inteiros			Meios bilhetes		
	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
<b>Francez</b>						
Das estações da fronteira a Irun ou de Hendaya ás da frente	Paris (Quai d'Orsay)	62,20	40,60	46,10	31,15	20,30
	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>						
De Irun á fronteira de Valencia d'Alcantara ou da fronteira de Valencia d'Alcantara a Hendaya	Francos	104,90	77,15	48,95	52,35	38,60
	Pesetas	24,50				
<b>Portuguez</b>						
Da fronteira de Valencia d'Alcantara a Lishoa (Bocio)	Reis	45,780	35,710	25,650	24,410	14,870
		25,520	14,950	11,390	11,280	7,980
as estações da Entroncamento		5,080	3,950	2,880	2,550	1,490
		7,400	5,3750	4,110	3,5720	2,890
frente ou vice-versa						

## Bilhetes de ida e volta

Percursos	Inteiros			Meios bilhetes		
	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
<b>Francez</b>						
Das estações da fronteira de Irún ou de Hendaya, ás da frente ou vice-versa	Paris (Quai d'Orsay)	138.30	93.25	60.90	69.15	46.75
	Bordeus (S. Jean)	39.60	26.25	17.40	19.80	13.35
	Bayonna	6.30	4.20	2.70	3.15	2.10
						1.35
<b>Espanhol</b>						
De Irún á fronteira de Valencia d'Alcantara e da fronteira de Valencia d'Alcantara a Hendaya ou vice-versa		145.40	107.00	68.10	72.70	53.50
						34.05
<b>Portuguez</b>						
Da fronteira de Valencia d'Alcantara ás estações da fronteira e vice-versa ou das estações da fronteira d'Alcantara e vice-versa	Lisboa (ocio)	7.8190	5.5580	3.6980	3.6620	2.5820
	Entrancamento	3.5800	2.5940	2.5190	1.8940	1.8500
	Coimbra	7.8640	5.5940	4.8240	3.8850	2.5990
	Porto (Campanhã)	11.8120	8.8640	5.8170	5.5590	4.8340
						3.8100

Nestes preços estão compreendidos os impostos frances, 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.

### Depósito 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 enquanto 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.

Mínimo 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 imprescindível apresentação das senhas e satisfazendo, préviamente, as taxas em débito.

Excusado é encarecer a importancia que tal medida tem para os passageiros, pois que os seus magnificos efeitos já são bem conhecidos do publico, que a tem utilizado nas estações da companhia, que primeiramente adoptou tão benficioso 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 elas 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 taninosos para cortumes* não designados, que estavam incluidos na tarifa 13, foram excluidos desta tarifa e incluídos nas 10 e 7 com preços mais equitativos e em igualdade de circunstancias do *extracto de quebracho*, que na tarifa geral passou tambem da 1.ª classe para a 2.ª, ficando tambem incluido nas mesmas tarifas e em igualdade de circunstancias o *extracto de castanheiro*.

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

Tambem foram incluidos: 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 especiaes 10 e 7 o novo producto denominado *Vosgeline*, que é destinado ao preparo dos tecidos brancos de algodão e linho.

### Transporte de mercadorias em transito 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 transito por Portugal devam seguir para Espanha ou mais além, só serão aceitas a transporte, quando acompanhadas de certificado de origem, que prove não serem procedentes de quaisquer pontos inficionados pela cholera.



VIII

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

Quem vai, 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 atraç de nós o Pilatos e o Righi com os seus companheiros que formam o cantão de Schwyz, que vem morrer no Limmat; deixámos, 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 desfruta sobre Zurich, o lago, os montes que deixámos; à 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 efeito 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 edifícios, 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 hoteis 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 aprovado foi o... peior. Sucede 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 à 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 familias ricas; tudo muito pittoresco, tudo muito bem disposto e ornamentado de flores e arbustos, que ás vezes occultam os edifícios, vendo-se só, á beira do lago, os jardins e pequenos parques e sob elles a casinha de banho e o abrigo para a canoa de passeio.

Sob varios pretextos de datas commemorativas realizam-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 centimetros, embebidos em petroleo, e agrupados successivamente, enfileirando-se na margem.

A illuminação dos edifícios 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 aparecem, por entre as arvores, os edifícios destacando-se vermelhos, brancos ou verdes, produzindo um efecto magico.

Eguas 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 descrição de viagem identica fallámos da ida de Zurich ao lago de Constança, parando em Neuhausen,

para vêr as quedas do Rheno, (vide 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 verificá-lo pessoalmente e a prática confirmou-nos a suposição, posto que tambem nos confirmasse a crença que tinhamos de que os hoteis de Schaffhausen são muito inferiores aos de Nenhausen.

Não ha alli um unico hotel que se diga bom. Apenas o Bahnhof é razoável, 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 suíço pela margem esquerda, ou o allemão (Baden) pela direita.

E Constança igualmente pouco interesse tem, á parte uma originalidade, unica que conhecemos no mundo, e vem a ser parte da cidade pertencer á Allemanha 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 ahi 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 intrometer-se com os transeuntes que não sobram 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 Allemanha 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 suíços 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 lugar 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 affuentes, 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 defesa, 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 suíços 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 convém 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:

Cinba 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 Estremoz a Villa Viçosa, faltando o prolongamento até Elvas.

Foi aprovado nesta Câmara e tem parecer favorável 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 efeito 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 importância secundária, comparada com as 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 à Quinta Grande, que, embora seja útil, não pôde ter a precedência sobre outros de mais urgente necessidade.

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

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

*Villa Viçosa a Elvas.* — É o último 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 tráfego do território de Olivença, e subindo depois até Elvas, onde se liga à linha de leste.

No projecto, quasi concluído, foram attendidas as exigências de ordem militar. Mede o troço 44 quilometros de construção facilíma, 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 tráfego de gado e peixe.

Por occasião da classificação da rede complementar ao sul do Tejo, a Comissão superior de guerra mostrou-se apprehensiva acerca da ligação da linha de Evora com Elvas, mesmo subordinada no traçado à organização defensiva da praça. Julgou o Governo que as vantagens de ordem económica não deviam ser preteridas por essas apprehensões, desde que na construção se tomassem as necessárias 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 próximo 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 Câmara dos Dignos Pares uma proposição de lei auctorizando a Câmara Municipal de Reguengos a contrair um empréstimo para a construção da linha, sendo destinada ao pagamento da annuidade a parte necessária do rendimento bruto dos impostos e do tráfego, para avolumar os quaes se concedia a faculdade de elevar as taxas de transporte acima das tarifas geraes, quanto o tráfego comportasse, ficando a cargo do município o complemento da annuidade no caso de insuficiencia de rendimento.

Coincidin a entrada dessa proposição com as diligencias feitas pela Câmara de Montemor-o-Novo junto do Governo para demittir de si, transferindo-o para o Estado, o encargo do empréstimo efectuado para a construção do ramal de Montemor.

A importancia do empréstimo 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 recair sobre o Thesouro encargos superiores aos recursos municipaes. Houve mesmo quem afirmasse, desconhecendo o projecto da linha, a insuficiencia da operação proposta.

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

asseguram á linha rendimento superior à annuidade, que é relativamente pequena pelas excepcionaes condições de barateza da construcção. Por outro lado, os receios que á Câmara Municipal de Montemor inspirou o encargo do empréstimo contrahido por causa do ramal foram dissipados pelos resultados da exploração, iniciada em 2 de setembro ultimo. O rendimento dos primeiros quatro meses foi de 5:484\$834 réis, devendo no fim do anno atingir 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 tráfego determinará nas linhas actuaes, o encargo do empréstimo 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 sistema, 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 económico. O compromisso das camaras em tais casos é puramente moral, não chegando a tornar-se effectivo.

Para a hypothese de se não tornar effectiva essa providencia convém prevêr a realização 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 necessário rendimento mínimo, 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 tráfego 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 tráfego 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 quilometros oferece as dificuldades provenientes da enorme diferença de nível 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 possível Azeitão. Deve medir 30 quilometros.

Bastaria o tráfego 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 importatíssimo, desde que a conclusão da linha do sul até Cacilhas e a construção da linha de Cezimbra, exploradas com *tramways*, assegurem comunicações faceis e económicas,

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

Ao custo da linha deve ser addicionado o de um modesto molhe de abrigo dos barcos de pesca, facil de construir em condições económicas, visto ser a pesca uma das melhores fontes de tráfego para a linha,

Linha com as respectivas locomotivas especiaes e molhe custarão, folgadamente 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 tráfego até Cacilhas atinja 1:500\$000 réis por quilometro, incluindo impostos para não onerar o fundo especial. O rendimento será certamente superior, mas para maior segurança de que ao Estado não advém encargo, convém que as camaras municipaes de Setúbal e Cezimbra fiquem obrigadas a entrar com as quantias que porventura faltarem, em proporções equitativas. Nenhum onus tem que recaer aquelles municípios, 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup>, n.º 5) a importancia do subsídio de navegação 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 pode ser reivindicado o subsídio.

Ainda quando o tráfego a esperar não determinasse elevado rendimento proprio, não seria indiferente a valorização das linhas actuaes á quem de Portimão pelo affluxo de tráfego. Demais, a importancia estratégica 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 atribue, se não fossem as dificuldades de ordem técnica 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 aprovação do projecto da ponte.

(Continua).



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Emprestimo 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.º 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, 57:422, 57:310, 57:705, 58:963, 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.º 10:894, 20:151, 20:344, 20:462, 21:196, 22:191, 22:630, 23:228, 23:512, 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, 39:335, 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 amortisação as seguintes obrigações:

N.º 107, 160, 260, 471, 473, 546, 626, 627, 679, 732, 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 efectuar-se-há no Banco Nacional Ultramarino em todos os dias úteis.

**Companhia da Ilha do Príncipe.** — Nos dias 2, 3 e 4 do corrente e em todas as quartas-feiras das semanas seguintes, paga-se no escritório 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 ação por conta de exercício de 1910.

**Junta do Crédito Público.** — Realizar-se-há no dia 13 do corrente o sorteio de 785 obrigações da dívida externa amortisável de 3%, 3.ª série, com juro, que tem de ser amortizada em 1 de janeiro de 1911. Se-lo-hão também os títulos especiais sem juros da mesma série, que tiverem numeração igual á das obrigações com juros que sahiram sorteadas.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de outubro de 1910.

Num espontâneo 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 dívida fluctuante no estrangeiro.

A ideia medrou e os donativos começaram a affluir.

Vários alvitres teem aparecido para o caso de as offertas não chegarem a atingir a importância da dívida.

Entre elas uma surgiu que nos parece viável.

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

Com a aquisição destes títulos torna-se fácil a muita gente concorrer para o pagamento da dívida, pois que a quantia desembolsada poderia de um momento para o outro ser rehavida por meio da venda ou empenho do título, quando circunstâncias imperiosas a isso obrigassem o seu possuidor.

So a diferença do premio do empréstimo para o do premio de títulos representaria uma importantíssima 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, frutas e hortalícias, e attenuar os que pesam sobre os outros géneros alimentícios de primeira necessidade.

A medida é de largo alcance económico, em princípio; mas na prática, se não for acompanhada de outras que a corroborem, redundará em prejuízo para o Estado, sem que o consumidor dessa colha a menor vantagem.

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

impostos a pagar sobre elles eram importantíssimos, e que era isso o que encarecia os géneros, cujo preço era, com efeito, 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 gênero é que é muito elevado, e que o facto da extinção ou diminuição do imposto não pode fazer baratear o gênero, porque era tão pequeno que, se elles diminuíssem cinco réis em kilo, já perderiam dinheiro.

E exemplificarão: veja você tal gênero: 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 gênero.

Pagava 90 réis em kilo, agora não paga é verdade, mas você quer cinquenta grammas apenas; em cinquenta grammas a diminuição do preço corresponde a quatro réis e meio e se eu lhes 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 diferença do imposto, com prejuízo do Estado e sem que as classes pobres aproveitem do benefício da extinção ou diminuição do imposto do consumo.

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

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

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

E velho princípio que o interesse da comunidade prefere o interesse individual.

A lei é uma convenção para garantir interesses reciprocos; logo que ella não satisfaga a este princípio deve ser riscada dos Códigos e substituída por outra que a elle satisfaga.

E se fôr inexecutível qualquer medida nesse sentido, que se constituam todas as classes em Associações, com uma cooperativa de consumo anexa e assim se defenderão da ganância 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 funcionários públicos, os jornalistas, os livreiros, os cortadores, etc?

Seja qual fôr o meio, o que se torna indispensável é que não resulte improfícuo o sacrifício feito pelo Estado.

A população de Lisboa, à força de ser opprimida com a exploração dos vendedores de géneros de primeira necessidade, busca actualmente ver se consegue a revogação, do decreto que limita o numero de padarias, pois que esse limite, que fôr determinado pela melhor das intenções serve actualmente para proteger um encapotado monopólio, 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 farinhas empregadas e pelo preço exorbitante a que o preço subiu.

O pão mais ordinário, o que custa oitenta réis o kilo, é de péssima qualidade e de aspecto que mais provoca a nausea do que o apetite de servir-se dele como alimento.

O outro, o que chamam de luxo — ó ironia! — custa a cento e cinquenta 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 atenção ao preço que os fabricantes o denominam assim!

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

A exigência 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 aziotas e ás casas de penhores para poderem obter o preço do aluguer, e o pagamento dos juros correspondentes mais vai agravar o já exorbitante preço da renda, ao qual tem ainda que juntar-se a respectiva contribuição.

Poderão dizer-nos que as pessoas económicas devem pôr de parte todos os meses a quantia necessária para no fim do semestre pagarem a renda.

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

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

untando, do que os inquilinos. Estes, luctando com dificuldades, e  
endo o dinheiro para pagar a renda só dahi a dois ou trez mezes,  
dificilmente resistem à tentação de lancar mão delle para vencer  
uma dificuldade de momento. E quando chega a occasião de pa-  
gar a renda é que surgem então os embaraços.

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 1/16 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	244	230	233
Amsterdam cheque .....	405	408	389	394
Madrid cheque .....	960	910	870	880

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

## OUTUBRO

Bolsas e títulos	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	—	—	—	—	39,60	—	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	—
Dívida Interna 3% coupon.....	—	—	—	—	—	—	39	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 .....	50.000	50.000	—	—	57.500	57.500	57.500	57.500	57.400	57.400	57.400	57.400	—	—
" 4 1/2% 1890 .....	—	9.100	9.100	9.100	9.100	9.100	9.000	9.000	—	8.700	8.700	—	—	—
" 3 1/2% 1905 c/premios .....	—	—	81.000	81.000	—	—	—	—	—	80.800	80.800	—	—	—
" 4 1/2% 1905, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	—	50.000	—	—	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	63.500	63.500	—
" 3 1/2% 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	62.000	62.000	62.200	62.200	—	—	—
" 3 1/2% 3.ª serie .....	63.500	63.700	64.000	64.100	—	64.400	64.700	64.700	64.700	—	—	—	—	—
Obrigacões dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	—	—	175.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa .....	—	128.500	—	—	138.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino .....	91.500	—	94.500	—	94.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68.600	68.600	—	—	—
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 1/2% 1.º gran .....	—	65.000	—	—	64.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3 1/2% 2.º gran .....	—	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 1/2% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.400	72.400	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	77.000	—	77.500	77.500	—	—	77.500	—	—	77.500	77.500	—	—	—
" 5% .....	71.500	—	73.500	73.500	73.500	—	73.500	73.500	73.500	—	69.000	69.000	—	—
" 4 1/2% .....	69.000	—	—	—	—	—	—	—	—	69.000	69.000	65.10	65.10	—
<b>Paris:</b> 3 1/2% portuguez 1.ª serie .....	65,40	65,30	65,25	65,25	65,30	65,20	65,20	65	65	65,15	65,10	65,10	65,15	—
Acções Companhia Real .....	—	—	—	355,50	335	—	—	350,50	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-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 gran .....	341,50	340	340	339	334	337,50	336	337,50	335	335,25	335	333	333	—
Companhia Real 2.º gran .....	277	276	277	274,25	271	272	272	272	271	270,50	270	270	270	—
Companhia da Beira Alta .....	304	303,50	—	302	—	305	305	302	302	307	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	146	143	144	144	—	142,25	143	145	142	143	144	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 1/2% portuguez .....	60	66	66	66,50	65,50	65	65	65,25	65	65	65	65	65	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87,43	87,12	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA			
		1910		1909		Diferença em 1910	1910	1909	Diferença em 1910
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
<b>Portuguezas</b>									
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
Companhia Real .....	Vendas Novas .....	7							

## Locomotiva Compound de quatro cylindros

Na exposição de Bruxellas dava nas vistas uma locomotiva, que chamava a atenção dos visitantes não só pela elegância 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 encomendada à casa Maffei pela administração dos Caminhos de ferro da Baviera, e este tipo é caracterizado pela docura do arranque, em resultado da aceleração, desde o momento da partida até à obtenção da velocidade superior ser absolutamente uniforme.

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

O comprimento da locomotiva e *tender* é de 18, m 842.

A caldeira mede 10, m 800 de comprimento. A caixa de fogo, da qual a grade mede 4, m<sup>2</sup> 50 e a superficie de aquecimento 14, m<sup>2</sup> 60, tem 2, m<sup>3</sup> 54 de largura na base; é servida por duas portas, e o cinzeiro ocupa toda a largura, sem estrangulamento algum para facilitar o serviço.

O corpo cylindrico tem 1, m 700 de diametro interno e 5, m<sup>3</sup> 300 de comprimento.

Contém 175 tubos de aquecimento e 25 de sobreaquecimento.

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

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

A locomotiva repousa sobre seis eixos, e apesar dos seus 11, m 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 à frente, lado a lado; os cylindros de alta pressão ficam no interior. Aquelles medem 0, m 650 de diametro. Todas as gavetas são cylindricas e funcionam com insignificante attrito.

## A limpeza das ruas em Berlim

A *Zeitschrift fur Transportwesen und Strassenbau* dá os seguintes pormenores acerca do serviço de limpeza da cidade de Berlim, 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 asseadas.

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 asilos dos cegos.

No anno de 1898-1899, o numero de vassouras fornecido foi de 30.308; fizeram serviço cincuenta 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.



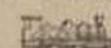
## Congresso internacional de caminhos de ferro de interesse local e de tremvias

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 cincuenta 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 comunicações uteis que lhes são feitas. E por assim dizer uma serie de conferencias technicas.

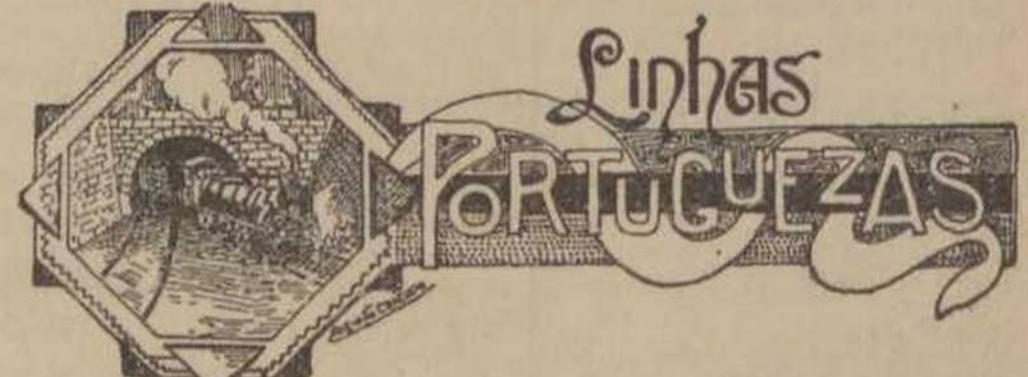
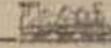
Os assuntos tratados este anno foram: aperfeiçoamentos e resultados das experiencias feitas pelas explorações de tremvias electricos sob o ponto de vista do material circulante; fiscalisação e conservação das linhas aereas nas explorações de tremvias electricos; resultados obtidos pelo emprego de contadores de corrente e outros nas carruagens dos tremvias; aperfeiçoamentos 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-Bucan, que na Exposição Universal de Bruxellas alcançou dois grandes prémios pelas suas machinas semi-fixas de vapor sobreaquecido e pelo material de que são construidas, acaba de obter um notavel sucesso 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 admiração geral pelo seu bello acabamento e regularidade de funcionamento contribuem essencialmente para a produção 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.ºs 9, 13, 203 ascendentes e 10, 14, 214 descendentes, na liinha do Minho, e a dos comboios 141 e 153 ascendentes e 142 e 154 descendentes na liinha do Douro.

**Benguela.** — Está ja aberta a exploração até ao kilometro 320 desta linha.

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

**Zona Central.** — Consta que o ministro do fomento vae 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 dificuldade 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 hoteis ou estabelecimentos de trens de aluguer, etc.**

Desde 1 de Novembro de 1910

Em conformidade com a condição 4.<sup>a</sup> n.<sup>o</sup> 2 da tarifa especial C. F. E. n.<sup>o</sup> 2 de grande velocidade, os individuos que desejarem angariar hóspedes para hoteis, passageiros para trens, etc., devem sollicitar a devida licença a esta Direcção, requisitando bilhetes especiais para tal fin, 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 annullados os avisos ao publico B n.<sup>o</sup> 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>.075×0<sup>m</sup>.05, da pessoa a quem é passado o bilhete, que será pessoal 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.<sup>o</sup> 1403 e 1422 do horario em vigor, foram modificadas pela forma seguinte:

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

*Comboio n.<sup>o</sup> 1422:* — Parte de Braço de Prata ás 5,5 da tarde, e chega a Lisboa P. ás 5,45.

Estes comboios não serão postos em circulação nos dias santificados.

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

#### Novo comboio para passageiros

A partir de hoje e até aviso em contrario, ou mudança de horario, o comboio de mercadorias n.<sup>o</sup> 43 levará carruagens de 2.<sup>a</sup> classe até Modivas, excepto quando tenha logar o comboio n.<sup>o</sup> 21, para transporte de passageiros munidos de qualquer bilhete que tenha validade para o comboio n.<sup>o</sup> 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 Povoa para o Porto, com bilhetes de ida e volta em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, das estações da Povoa e Villa do Conde, aos preços reduzidos de: 1.<sup>a</sup> classe, 560 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 240, válidos unicamente para a volta pelo comboio n.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 16, serviço de passageiros.

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

vas, 2,35; 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.<sup>o</sup> 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.

## ARREMATAÇÕES

### 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.<sup>o</sup> 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de diversas sucatas em 6 lotes. Para ser admittido à licitação deverá o concorrente mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, os seguintes depositos provisórios:

Para o lote n.<sup>o</sup> 1, 30 toneladas de carris de aço, 9\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 2, 38 toneladas de carris de ferro, 10\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 3, 236 toneladas de ferro forjado, 71\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 4, 107 toneladas de ferro fundido, 35\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 5, 41 toneladas de molas de aço, 4\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 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 provisórios com a quantia necessaria para perfazer 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 realizado o deposito provisório. 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de diversas sucatas em 9 lotes.

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

Para o lote n.<sup>o</sup> 1, 700 kilos de bronze, 4\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 2, 1:800 kilos de cobre, 9\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 3, 1:400 kilos de latão, 6\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 4, 300 kilos de metal branco, 2\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 5, 2:300 kilos de limalhas diversas, 7\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 6, 15:000 kilos de tubos de latão, 57\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 7, 15:000 kilos de tubos de latão, 57\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 8, 15:000 kilos de tubos de latão, 57\$000 réis.  
Para o lote n.<sup>o</sup> 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 provisórios com a quantia necessaria para perfazer 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 realizado o deposito provisório. 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.<sup>o</sup> 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 VIADANTE

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

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

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

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

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcedíveis comodidades e aceito; tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos Jose Pires.

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

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

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

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

**PARIS** **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fábricas da Bélgica, 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 Esperanca.** — Avenida Todt, em frente do teatro-sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 15200 a 25500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

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

### C.º CAM.º DE FERRO PORTUGUEZES

	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	Saenhem
525	5 56	5 20	7 12	7 55
6	6 32	6 9	8 7	8 50
6 43	7 11	6 45	10 55	11 38
7 36	8 4	7 30	11 51	12 34
10 15	10 43	8 15	4 41	4 18
11 35	12 3	10 55	6 47	7 29
1	1 28	12 50	7 29	7 57
1 45	2 13	1 40	8 27	9 11
2 35	3 3	2 25	8 27	9 34
4 50	5 18	3 50	9 51	10 18
5 30	6 2	5 28	10 35	11 7
6 20	6 50	7	10 35	11 49
7	7 28	7 45	12 30	12 30
7 45	8 13	8 25	12 33	12 33
8 30	8 58	9 10	12 33	12 33
10 15	10 43	10 55	12 33	12 33
11 35	12 3	12 45	12 33	12 33
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b				

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.
525	5 56	5 20	9 51	10 49	7 32
6	6 32	6 9	11 10	12 8	1 15
6 43	7 11	6 45	12 33	2 13	
7 36	8 4	7 30	11 51	1 10	
10 15	10 43	8 15	5 57	5 38	6 57
11 35	12 3	10 55	12 33	1 56	7 1
1	1 28	12 50	12 33	7 59	9 22
1 45	2 13	1 40	12 33	7 59	9 22
2 35	3 3	2 25	12 33	7 59	9 22
4 50	5 18	3 50	12 33	7 59	9 22
5 30	6 2	5 28	12 33	7 59	9 22
6 20	6 50	7	12 33	7 59	9 22
7	7 28	7 45	12 33	7 59	9 22
7 45	8 13	8 25	12 33	7 59	9 22
8 30	8 58	9 10	12 33	7 59	9 22
10 15	10 43	10 55	12 33	7 59	9 22
11 35	12 3	12 45	12 33	7 59	9 22
Mais os de Cascaes, excepto os a					

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.
6 37	7 29	b 5 53	6 43	7 55	6 32
7 4	7 56	b 5 39	7 27	8 20	7 27
a 7 32	8 6	7 25	8 20	9 15	10 5
b 8 15	9 3	b 8	8 46	9 15	10 5
a 8 35	9 35	b 15	9 15	10 32	11 32
a 9 10	9 46	a 8 56	9 32	10 32	11 32
9 40	10 33	9 15	10 32	11 32	12 32
a 10 10	11	a 9 56	10 32	11 32	12 32
a 10 40	11 16	b 10 4	10 52	11 52	12 52
10 45	11 52	10 45	11 40	12 40	13 40
b 12 5	12 56	a 12 28	12 2	12 39	13 39
12 15	1 22	11 35	12 39	2 3	3 39
a 1 40	2 16	b 12 40	1 27	5	5 56
b 2 10	3	b 1 35	2 23	6 10	7 6
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2	10 55	11 51
3 15	4 15	2 33	3 39	11 51	10 20
a 4 40	5 16	a 3 56	4 32	12 35	1 32
b 4 47	5 37	b 4 28	5 16	1 32	12 20
b 5 25	6 16	a 5 26	6 2	12 10	12 58
a 6 10	6 46	6 33	6 35	12 20	12 58
b 6 17	7 9	b 5 34	6 42	10 50	12 58
b 6 53	7 45	a 6 56	7 32	12 20	12 58
a 7 40	8 16	b 7 5	7 52	12 20	12 58
b 8 15	9 5	b 7 40	8 28	3 54	4 16
a 9 10	9 46	a 8 26	9 2	7 12	9 32
9 20	10 27	9 20	10 24	9 30	12 22
b 10 10	11	a 9 56	10 32	12 22	11 20
a 10 40	11 16	10 50	11 54	11 20	12 20
10 50	11 57	a 11 26	12 2	12 20	12 20
a 12 10	12 46	b 12 10	12 58	12 20	12 58
12 20	1 27	a 12 56	1 32	12 20	12 58
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	9 31	10 3	10 18
			11 19	11 51	12 14
			1 20	1 52	2 20
			3 3	3 35	4 20
			5 45	6 16	6 51
			6 17	6 40	9 1
			Mais os de Cintra, excepto os a		

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.
6 25	7 56	5 3	6 5	6 38	6 14
a 7 40	8 22	6 43	7 45	7 25	12 51
8	9 6	7 36	8 40	8 23	8 55
a 9 25	10 7	a 8 35	9 5	8 55	9 42
10 20	11 26	8 43	9 45	9 43	9 43
a 11 45	12 20	a 10 25	10 53	9 43	9 43
12 18	1 25	10 41	11 38	4 6	8 50
a 1 53	2 35	a 12 25	1 13	3	7 20
2 20	3 27	12 41	1 42	4 19	4 19
a 3 28	4 10	a 1 35	2 5	5 4	

## 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 Espanha,  
Meio Dia da França, Orleans, Cintura de Paris e Norte de França*

Serviço directo combinado

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 307—PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial commun n.º 414 das linhas francesas)

**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 peninsulares.	
	Percorso francez						
	Por expedícões do minimo de		Por wagon carregado do minimo de				
	50 kg.	4.000 kg.	5.000 kg.	10.000 kg.			
ou pagando por este peso							
Aço em esferas, placas, discos ou pratos . . . . .	-	V	VI	VII	5		
Aço ou ferro em bruto, em lingotes ou em blocos . . . . .	-	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 metalicos . . . . .	II	V	VI	-	3		
Caixilhos metalicos sem vidros . . . . .	I	III	IV	-	2		
Canos e tubos metalicos não designados . . . . .	II	V	VI	-	3		
Cobre em bruto ou laminado . . . . .	-	V	VI	-	4		
Chumaceiras, éclisses, cavilhas de éclisses, tirefonds e outras peças metalicas para collocação de rails . . . . .	-	V	VI	VIII	5		
Eixos . . . . .	II	V	VI	-	3		
Ferragens não designadas . . . . .	I	III	IV	-	2		
Fios metalicos . . . . .	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	-	1		
Limas . . . . .	I	III	-	-	2		
Machinas e apparelhos mechanicos armados em grades, gaiolas, caixas, gigos, cestos ou barricas . . . . .	II	III	IV	-	3		
Machinas e apparelhos 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 apparelhos 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 apparelhos mechanicos em bruto . . . . .	II	V	VI	-	3		
Peças forjadas ou peças não designadas de machinas e apparelhos mechanicos em obra . . . . .	I	III	IV	-	3		
Quinquelherias não designadas . . . . .	I	III	IV	-	1		
Rails . . . . .	-	-	VI	VIII	5		
Rodas metalicas . . . . .	II	V	VI	-	3		
Telas metalicas galvanisadas ou não . . . . .	I	III	-	-	2		
Travessas metalicas para vias ferreas . . . . .	-	-	VI	VIII	5		
Utensilios domesticos de aço, estanho, ferro bárido, folha de Flandres, ferro fundido ou zinco . . . . .	I	III	IV	-	2		
Zinco em bruto ou laminado . . . . .	-	V	VI	-	4		
Zinco canelado 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	Distâncias kilométricas máximas	Categorias									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII		
<b>1.º Percurso francês</b>	Kilom. <sup>as</sup>	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos		
Paris-Ivry . . . . .	818	33,45	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	21,45	21,45		
Amiens . . . . .	959	38,10	38,10	33,50	28,25	23,40	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	31,40	26,25	21,50	19,60	19,10	19,10		
Douai . . . . .	1.046	41,15	41,15	36,45	30,45	24,80	22,90	22,40	22,40		
Feignies-frontière . . . . .	1.062	41,70	41,70	36,60	30,85	25,45	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		
Fournies . . . . .	1.036	40,80	40,80	35,85	30,20	24,60	22,70	22,20	22,20		
Frévent . . . . .	1.024	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-Liéstadt . . . . .	1.047	41,15	41,15	36,45	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	34,20	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-Dèule . . . . .	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	23,35	21,65	21,15	21,15		
Solre-le-Château . . . . .	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		
<b>2.º Percursos peninsulares</b>		Distâncias kilométricas máximas	Categorias								
<b>Percorso hespanhol</b>		I	II	III	IV	V					
De Irun a Villar Formoso. . . . .	Por expedições de 50 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	Kilom. <sup>as</sup>	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas					
		635	46,00	44,50	37,00	32,00					
			32,00	28,50	27,50	23,00					
<b>Percorso 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	Por expedições de 50 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	202	2 800	2 500	2 200	1 950					
			1 950	1 800	1 650	1 400					
			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. . . . .	Por expedições de 50 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	394	5 450	4 900	4 350	3 800					
			3 800	3 550	3 250	2 700					
			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 efectivo de cada uma d'ellas, arredondado para a dezena superior, o preço da unidade tonelada que seria applicável se todo o carregamento de 5:000 ou 10:000 kilos fosse constituído por uma só d'essas mercadorias.

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

**Observação importante.** — Os preços da presente tarifa são applicáveis unicamente aos objectos que não pesem mais de 5.000 kilos nem tenham mais de 6,50 de comprimento. Para o transporte de objectos de pezo ou dimensões superiores viaé mais adeante os aumentos de preços a cobrar.

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambios, os preços correspondentes a cada um dos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer. O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

**NOTA.** — Nos transportes feitos por expedições de 50 ou 1.000 kilos os preços indicados são aumentados em frs. 1,50 por despezas da carga, descarga, evoluções e manobras e transmissão e trasbordo na fronteira. Nos transportes feitos por carregamentos de 5.000 ou 10.000 kilos ou pagando como tal, os preços são aumentados em frs. 0,70 de despezas de evoluções e manobras, transmissão e trasbordo na fronteira; a carga á partida e a descarga á chegada das mercadorias serão feitas por conta e risco do expedidor e do consignatario.

## CONDIÇÕES

**1.º** — Nos preços d'esta tarifa está incluido o imposto de 5 % para o governo portuguez. Não está, porém, compreendido o seguinte:

A) Os direitos de alfandega:

- B) As despezas de operações e formalidades aduaneiras na alfandega franceza. Estas despezas são de frs. 0,50 por expedição á passagem na fronteira de Hendaya.
- C) Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanholas e portuguezas. As Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transito em Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes:

### a) Passagem em transito

**FRONTEIRA DE IRUN** ..... 2,75 pesetas por expedição

**FRONTEIRA DE VILLAR FORMOSO** (para as expedições a despachar no destino):

Até 100 kilogrammas.....	220 réis	Além de 700 » 800 kilogrammas..	440 réis
Além de 100 a 200 kilogrammas ..	250 »	» » 800 » 900 » ..	440 »
» » 200 » 300 » ..	280 »	» » 900 » 1000 » ..	460 »
» » 300 » 400 » ..	310 »		
» » 400 a 500 » ..	330 »	Por cada tonelada ou fração de to-	
» » 500 a 600 » ..	360 »	nelada, além de 1000 kilogrammas	
» » 600 a 700 » ..	390 »	mais 210 réis, além de .....	460 »

Para as expedições compostas de mais de um wagon, as despezas supra indicadas serão calculadas pelo pezo do wagon mais carregado (com sujeição ao minimo de 5.000 kilogrammas); pelos outros wagons da mesma expedição cobrar-se-ha o direito fixo de 500 réis por wagon.

### b) Despachos em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz

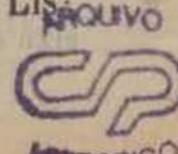
Expedição até 5 kilos .....	100 réis		
" de 6 a 10 kilos .....	200 »		
" " 11 » 100 "	5 » por kilogramma com o minino de	200 réis	
" " 101 » 500 "	2 »	500 "	
" " mais de 500 "	1 real "	1.000 "	
" por wagons completos: mercadorias a granel, por wagon .....	2.000 "		
" acondicionadas, por wagon .....	5.000 "		

Estas taxas (as da alinea b) não comprehendem nem o preço dos documentos da alfandega nem o sello que a alfandega portugueza inclue com os direitos d'alfandega propriamente ditos n'un só e unico documento e que devem ser cobrados dos destinatarios.

D) Os direitos de registo e imposto de sello, abaixo indicados, que accrescem ás taxas correspondentes a cada paiz interessado:

Por expedição .....	<table border="1"> <tr> <td>Imposto de sello em França .....</td><td>0,70 francos</td></tr> <tr> <td>Direitos de registo á partida .....</td><td>0,40 "</td></tr> <tr> <td>Imposto do sello em Portugal .....</td><td>60 réis</td></tr> </table>	Imposto de sello em França .....	0,70 francos	Direitos de registo á partida .....	0,40 "	Imposto do sello em Portugal .....	60 réis
Imposto de sello em França .....	0,70 francos						
Direitos de registo á partida .....	0,40 "						
Imposto do sello em Portugal .....	60 réis						

E) As despezas de condução pelas vias do porto de Lisboa, do uso de guindastes e de embarque e des-carga que serão estabelecidas segundo as respectivas tarifas para as mercadorias a reexpedir de Lisboa pela via Tejo.



**2.<sup>a</sup>** — Os preços da presente tarifa só serão aplicados quando o remetente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistintamente por qualquer dos tres formas seguintes: **Tarifa especial**, **Tarifa reduzida**, **Tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, aceitação 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 transito.

**4.<sup>a</sup>** — As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prasos legaes 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 franceses, com augmento de 50 % nos percursos hespanhoes e portuguezes.

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

1.<sup>a</sup> — *Percursos franceses*: — Aplicação dos preços da presente tarifa, segundo a natureza da mercadoria, sem que a taxa possa ser inferior á que se obtém 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>a</sup> — *Percursos hespanhoes e portuguezes*: — Aplicação 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 obtém 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 aceitos 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 reducção 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 — Entreponto — Exportação — Transito — Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas.**

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

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

Equalmente declinam a responsabilidade por quaisquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias estranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depósitos nas alfandegas para admissões temporárias, sem que a importância correspondente aos direitos lhes seja préviamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de dúvida 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 transito, são os fixados pelos artigos 16, 36, 37 e 38 das condições de applicação das tarifas geraes das Companhias francesas e pelas tarifas de despezas accessórias 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 despezas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessários 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 mínimo 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 vigor.

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

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despezas, multas, etc, que possam ocorrer nas alfandegas portuguesa, hespanhola ou francesa, 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 necessárias 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 responsáveis pelas faltas ou avarias não verificadas na occasião em que a mercadoria for entregue ao referido representante.

#### Em Fuentes d'Onoro 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 Onoro e Villar Formoso; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operações e formalidades aduaneiras na fronteira e mandal-as efectuar por um agente de sua escolha. Neste caso deverão mencionar na nota de expedição e nas declarações para a alfandega :

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

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

As Companhias dos Caminhos de Ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, appreensões, 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 transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações aduaneiras sejam executadas pela referida agencia, devem consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instruções necessárias 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 despezas com as operações, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, quando os expedidores não prefiram pagal-os de prompto.

*a) e b) — Certificados d'origem*

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

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

Lisboa, 26 de Outubro de 1910.

**O Director Geral da Companhia**

*L. Forquenot*

Exp. 831

## AVISO AO PUBLICO

### 5.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 2 — PEQUENA VELOCIDADE

## Additamento á classificação de mercadorias

Desde 25 de Outubro de 1910 será considerada incluida na classificação de mercadorias da tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 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*

B. 1887

**Aviso ao publico****4.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO**

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 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 wagens completos	Seríes	Carga mínima dos wagens 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*

B. 1888

**AVISO AO PUBLICO****3.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO**

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 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 wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneadas
Extracto de castanheiro .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Extractos taninosos para cortumes, não designados .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Preparados taninosos para cortumes, não designados .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Vosgeline .....	3	3. <sup>a</sup>	-

Lisboa, 17 de Outubro de 1910.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 1889

**Aviso ao publico****3.<sup>a</sup> MODIFICAÇÃO**

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 15—PEQUENA VELOCIDADE**Alterações na classificação de mercadorias**

A partir de 25 de Outubro de 1910 á **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 incluida na Classificação da tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 13 de pequena velocidade, correspondendo-lhe a 3.<sup>a</sup> série, preços especiaes A. e B. grupo 5, passa a corresponder a **4.<sup>a</sup> 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 disfrutarão, 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 suprimidas			
Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numero das tarifas especiais internas applicáveis		Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numero das tarifas especiais internas applicáveis	
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, não designados .....	II	40	7				
Preparados taninosos para cortumes, não designados .....	II	40	7	Extractos ou preparados taninosos para cortumes.....	II	43	-
Uva esmagada em vasilhame simples de madeira.....	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**