

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

20.º DO 21.º ANNO NUMERO 500

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES :

Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro
Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro

Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro
Commercio e Industria — Conse.º José M. d'Oliveira Simões, Engenheiro

Representante exclusivo, para annuncios, em França e Inglaterra, LA RÉCLAME UNIVERSELLE — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
T. do Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 16 de Outubro de 1908

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa geral de grande e pequena velocidade do ramal de Aldegallega — Tarifa especial n.º 5 g. v. — Tarifa especial interna n.º 2 p. v. — Additamento à tarifa especial n.º 4 g. v. — 1.ª ampliação da tarifa especial P. n.º 9 p. v. — 6.ª ampliação da tarifa especial P. n.º 11 p. v. — 1.ª modificação à tarifa de transporte fluvial.

SUMMARIO

	Paginas
Historia e critica, por J. Fernando de Souza	305
O caminho de ferro mais septentrional do mundo, por Mello de Mattos ..	306
Parte official — Decretos de 19 de setembro e 8 de outubro e portarias de 26 de setembro e 1 de outubro do Ministerio das Obras Publicas.	307
A proposito do Cincoentenario — XLV	308
O ramal de Aldegallega	309
Notas de viagem — XXIIX — Paris — O seu atraso em relação ao aumento de visitantes — A viação — O metropolitano — O peajamento das ruas — A sujidade	310
Novo sistema de signaes	311
Publicações recebidas	311
As conquistas de engenharia	311
Um concurso internacional	311
ELECTRICIDADE	
Desenvolvimento das industrias electricas na Suissa	312
Tracção electrica	312
A linha ferrea do Erie	312
As novas linhas de St. Germain e d'Argenteuil	313
Allemanha	313
AUTOMOBILISMO	
Motôr (continuação) illustrado	314
Linhas transpyrenaicas	315
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	315
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	317
Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	317
Linhas portuguezas — Mossamedes — Valle do Vouga — Braga a Vidago — Penafiel a Lixa — Pocinho a Miranda — Armazenagem ao domingo — Paragem eventual de comboios — Pedras Salgadas a Vidago — S. Thome ..	318
Linhas estrangeiras — Fran a Italia — Argentina — Estados Unidos — China ..	319
Companhia Real dos Caminhos de ferro — Farecer do Conselho Fiscal ..	319
Avisos de serviço	319
Arrematações	319
Agenda do Viajante	320
Horario dos comboios	320

Historia e critica

Não é destituído de interesse o estudo da evolução (para usar o termo da moda) que entre nós tem soffrido a noção do parallelismo de linhas ferreas.

Quando se procurou iniciar a construção de caminhos de ferro, depois de um longo periodo de luctas politicas que deixaram combalidas as finanças, mal se podia pensar na construção directa pelo Estado.

Onde iria este buscar os capitaes precisos para a obra inadiavel da ligação de Lisboa com o Porto e a fronteira, e para se traçarem através do Alemtejo os primeiros lineamentos do sistema circulatorio das suas produções?

Recorreu-se, pois, ao sistema das concessões, não á inglaterra, não caracterizadas pela posse plena e perpetua

das linhas, mas ao regimen continental, que incorpora os caminhos de ferro no dominio publico, inalienavel e imprescriptivel, equivalendo a concessão por tempo limitado a uma empreitada de construção paga com o direito de exploração durante certo periodo, independentemente de outros subsidios ou auxilios que o Estado julgue necessario conceder.

Não falando na tentativa malograda da Companhia das Obras Publicas de Portugal, começou-se pela concessão da linha de Leste a Hardy Hislop com garantia de juro. Segue-se o contrato Morton Petó com subvenção kilometrica e, depois de varias peripecias, constituiu-se a Companhia Real.

Surgiu desde logo a apreensão de que a possivel concorrência de linhas entre os mesmos centros prejudicasse qualquer iniciativa.

Surgiu pois a garantia do *parallelismo*. Assim, no programa de 6 de maio de 1852 para o concurso do caminho de ferro de Lisboa á fronteira de Espanha encontra-se o art.º 30.º:

«O governo não poderá conceder nenhuma linha parallela de Lisboa á fronteira, salvo se fôr a distancia que exceda 10 leguas metricas».

Para limitar o alcance d'esta clausula o governo reservava-se expressamente o direito de fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro, que venham a entroncar naquella linha.

No caderno de encargos do concurso das linhas de Vendas Novas a Evora e Beja, de 8 de agosto de 1859, não aparece a clausula do parallelismo.

No contrato de 14 de setembro de 1859 com D. José de Salamanca para a concessão das linhas de Norte e Leste, figura, sob o n.º 34.º a clausula de que «o governo não poderá conceder durante o praso da concessão linha alguma parallela ás que fazem objecto do contrato, excepto quando a distancia entre essa linha e esta fôr superior a 40 kilometros».

No artigo 35.º o governo «reserva-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto e á fronteira, ou que, partindo de quaesquer d'estes pontos, sigam direcções divergentes».

Nos contratos relativos ás linhas do Sul e Sueste, de 1864 e 1865, no da concessão da Beira Alta em 1878, no de Lisboa-Cintra-Torres em 1882, apparece a clausula do parallelismo, que em mais nenhum outro contrato ou alvará figura.

Que factos levaram o Estado a deixar de conceder uma zona privilegiada ás linhas ferreas?

E' incontestavel que a clausula do parallelismo, tendo um certo fundo de equidade, foi estipulada em termos que

a tornam um estorvo ao desenvolvimento de viação acelerada.

À sua aplicação offerece na prática dificuldades insuperáveis, tanto mais que a tarifação póde recorrer a artificios e combinações que asseguram a superioridade a determinado itinerario entre duas localidades, fóra das condições em que a garantia do parallelismo se torna effectiva.

Não vimos nós, no periodo de lucta acesa entre a Companhia Real e a da Beira Alta, a mercadoria do Porto para a Guarda seguir a via Abrantes de preferencia á linha directa?

E ninguem poderá considerar paralelo á linha Pampilhosa-Guarda o itinerario Pampilhosa-Abrantes-Guarda.

Pouco depois de celebrado o contrato de 1859 surgiu um conflito, que mostrou desde logo a difficuldade prática da applicação do preceito.

Tinha sido feita a concessão das linhas de Vendas Novas a Evora e Beja e pensava-se no seu prolongamento até o Algarve e á fronteira de Espanha, e bem assim na sua ligação com a linha de Leste num ponto a escolher. O governo ouviu o Conselho de Obras Publicas sobre a possibilidade de levar a linha de Evora por Estremoz até a de Leste sem violar o contrato de 1859.

A Companhia Real, que se abalançara á construcção da linha de Leste, ligando em Badajoz com a rede espanhola, receava que pelo itinerario Barreiro-Evora, mais curto, se desviasse o trafego internacional e por isso opunha-se á projectada ligação, alegando o parallelismo das duas linhas que partindo uma de Lisboa e outra do Barreiro, se reuniriam junto da fronteira espanhola.

O Conselho de Obras Publicas, na sua judiciosa consulta de 12 de março de 1862, restringiu, como era natural, o alcance d'essa noção da zona de protecção de linhas. O governo, porém, levado pelo desejo de aplanar difficuldades, declarou pela portaria de 9 de abril de 1862 que resolvera não prolongar a linha de Evora para o interior da zona de 40 kilometros de largura, contados da linha de Leste. E assim ficou aquella linha 41 annos, apesar de leis posteriores que previam esse prolongamento até ligação com a linha de Leste, até que em 1903 o sr. conde de Paçõ-Vieira poz em relevo o incontestavel direito do Estado, e fez construir o troço de Estremoz a Villa Viçosa, ao qual deverá seguir-se o de Villa Viçosa a Elvas.

Parecia que a portaria de 1862 consagrara a amplitude dos direitos derivados da existencia da zona de protecção até impedir a convergencia de linhas, que para se unirem a outras tinham forçosamente que entrar na zona d'estas.

Zona de 80 kilometros de largura, sem attenção a condições geograficas e economicas, nem a exigencias do trafego suburbano!

Compreendia-se que se desse a opção ás empresas estabelecidas, não porém um direito tão absoluto e lato, que seria origem de graves embaraços, como a experiencia o mostrou. Felizmente, o bom senso dos tribunaes soube interpretar judiciosamente a formula jurídica.

Assim, em 1880 foi concedida a linha da Pampilhosa a Figueira á Companhia da Beira Alta.

A Companhia Real reclamou, alegando que a linha se achava na zona de protecção da do Norte e portanto sujeita á clausula do parallelismo.

A sentença do tribunal arbitral de 7 de março de 1880 assentou doutrina, incontestavel, que mais de uma vez temos citado. Ficou entendido que linha parallela é a que «dentro da zona d'exploração d'outra, segue no seu percurso total a mesma direcção d'ella».

Comparando a directriz Pampilhosa-Figueira com a Lisboa-Porto, concluiu que o parallelismo não existia e julgou improcedente a reclamação.

Ultimamente, a Companhia da Beira Alta reclamou contra a construcção da linha do Valle do Vouga, Vizeu-Espinho, considerando-a parallela á sua.

O tribunal arbitral deu sentença contraria, fundando-se

nos mesmos principios por que foi orientado o accordo de 1880. A questão está hoje pois esclarecida e a noção de parallelismos singularmente restrita na sua applicação.

E não se creia que essa jurisprudencia prejudica as linhas existentes.

A' medida que se apertam as malhas da rede ferroviaria, o trafego cresce a olhos vistos; facilitam-se novas relações, podendo-se assim aplicar ás empresas ferroviarias o ditado popular: *quando Deus dá, é para todos*.

E se esta doutrina tem cabimento de um modo geral, mais justificadamente se applica ás zonas suburbanas das grandes cidades, onde indispensavel se torna multiplicar, em proveito de todos, os meios de comunicação.

J. Fernando de Souza.

O caminho de ferro mais septentrional do mundo

Já dei noticia aqui da linha ferrea através da Laponia que liga Narvick com Luleå, por Gellivara e Kiruna. (1)

Quasi toda construida para além do circulo polar, já referi as difficuldades de execução vencidas pela habilidade technica dos engenheiros suecos. Tambem já disse que o fim de esta linha era o transporte do minerio de Gellivara para Luleå e de Kiruna para Narvick.

Cortando o circulo polar na estação de Polecirkala, ligase com a grande linha de Stockholmo a Narvick, no ramal de Boden que fica a 36 kilometros para oeste de Luleå.

De Boden destaca-se um ramal com 74 kilometros que attinge Marjärv na direcção da Finlandia e proseguem os trabalhos para ligar esta linha com Tornea, que é o terminus actual das linhas finlandezas.

Já hoje ligado com a extensa linha de 1.581 kilometros de Stockholmo a Narvick, em breve o translaponio estará em comunicação directa com Pekim, Vladivostock, Samarkanda e Constantinopla.

De esta maneira, um passageiro que desembarcar de um navio no Atlantico, em Narvick, chegará a Boden, tomará a linha Morjärv, de ahí contornando o Baltico pelo norte irá parar a Tornea, S. Petersburgo e Moscovia. Ali dirigindo-se para o sul, sempre em caminho de ferro, chegará a Constantinopla; mas se o espirito aventureiro o impelir para a Asia em direcção a sueste, em comboio attingirá Samarkanda, a velha capital da Sogdiana, tomada por Alexandre Magno, a cabeça do imperio da Tamerlão, hoje singela terra de passagem com as suas fabricas de tecidos de algodão e de artigos de coiro, de essa arte exotica que tanto apreciamos talvez por vir de longe. Póde comtudo succeder que prefira ir até a capital da China ou ás margens do Pacifico e então Moscovia lhe apontará as delicias do transiberiano.

Mas deixando esta fantasia de *globe-trotter* que não gosta de mecher-se senão através dos mappas geograficos, vou extrair de um trabalho do sr. Georges Parmentier, secretario geral da Sociedade de Geografia de Saint-Quentin, alguns elementos interessantes sobre esta linha.

Iniciou-se em 1884 a linha de Gellivara a Luleå, mas quando principiou a exploração das minas de Kiruna teve que procurar-se outra saída para minerio, visto que o porto de Luleå gelava no inverno.

Primeiro um sindicato inglez tomou a seu cargo a construcção de esta linha, mas tamanhas difficuldades se lhe depararam que foi obrigado a desistir.

As difficuldades de esta obra são extraordinarias após a região de Kiruna especialmente. Contam-se 39 kilometros nas proximidades da estação de Riksgränsen em que a linha attinge 519 metros de altitude e onde passa de tun-

(1) Gazeta dos Caminhos de Ferro n.º 387, pag. 36.

neis para viaductos e de estes para novos tunneis. Nesta secção contam-se não menos de 21 tuneis com 4.570 metros de comprimento. Os precipícios, as geleiras, o aleantilado das montanhas são o digno commentario do arrojo e da capacidade dos engenheiros suecos que levaram a cabo a construcção de uma linha tão cheia de difficuldades.

Accrescia ainda que só durante quatro mezes do anno é que se podiam fazer excavações no terreno e por outro lado tudo faltava na região.

A organização dos estaleiros, os serviços de saude e de abastecimento tiveram que ser estabelecidos segundo modelos especiaes ainda não adoptados.

Tudo era preciso trazer de longe e chegaram a contar-se sete mil pessoas distribuidas pelos diversos estaleiros.

Prolongou-se a linha até Ofoten-fjord que não é tomado pelos gelos em resultado das emanções da corrente do golfo (Gulfstream) e onde se encontra a cidade de Narvick, que é a mais septentrional de entre as que estão dotadas de caminho de ferro.

Estes trabalhos inauguraram-se em 1898 e levaram quatro annos a concluir os 170 kilometros que constituem a linha entre Kiruna e Narvick. O paiz polar percorrido pelo traçado não proporcionava recursos alguns e era em extremo montanhoso como já se disse.

Por isso é digno de nota o esforço que realizou esta obra, em que se empregaram sete mil operarios.

A região atravessada por esta via ferrea ao sul apresenta o character do Augermandland e Jemtland com que confina, como ellas mostrando tambem grandes correntes de agua e florestas de pinheiros; mas, á medida que se aproxima do norte, a vegetação de alto fuste vai desaparecendo, a terra vegetal transforma-se em rochedos, onde a custo brotam plantas rasteiras. Em suma, é o deserto.

Durante seculos habitada por alguns raros povos, a Lapônia foi por assim dizer conquistada para a civilização por causa das suas riquezas mineiras.

Na vertente sueca dos Alpes scandinavicos levantam-se duas montanhas de ferro quasi inacessiveis: a Sulitelma (1.877 metros) e a Sarjektjåkkö a noroeste de aquella e com 2.145 metros de altitude.

Ambas estão nas cercanias da aldeia de Ovikjokk, mas por enquanto não se exploram porque os centros mineiros de Gellivara e de Kiruna bastam para satisfação do consumo actual e por muitos annos serão sufficientes, dada a sua riqueza e amplitude.

As minas de Gellivara estendem-se numa estensão de sete kilometros e distribuem-se em filões perpendiculares que se enterram no gneiss da montanha.

A percentagem de metal puro regula por 55 a 64 e toda a producção de Gellivara vai para o porto de Luleå, onde se carrega em navios allemães que levam a maior parte a Stettin, com destino á fabrica Krupp.

A exportação annual pelo porto de Luleå anda por umas 900.000 toneladas, de que se fundem 80.000 naquella localidade nos dois unicos altos fornos que conta a Suecia.

Kiruna possui duas montanhas de ferro: Luossavara que é propriedade do estado e outra que pertence á companhia Gellivara-Kiruna-Grangesberg, constituindo a mais prodigiosa massa de metal conhecida no mundo.

Numa extensão de 3 kilometros faz-se a lavra a céu aberto sem solução de continuidade.

O angulo de inclinação dos filões é de 77 graus para leste, o que facilita a extração, porque a defende das inundações devidas á fusão das neves. Finalmente a percentagem attinge 70, 73 e 80 por cento de metal puro.

A capacidade ou passança do jazigo de Kiruna está calculada em 793 milhões de toneladas em grandes blocos.

Como Narvick é um porto que não gela, a exportação faz-se em todo o anno por meio de seis comboios diarios de 28 vagons cada um.

A exportação annual para Narvick regula por 1.400.000 toneladas e em breve chegará a trez milhões de toneladas.

O capital da companhia Gellivara-Kiruna Grangesberg é de 40 milhões de corôas; as acções valem mil corôas cada uma e rendem 12 p. c. Os lucros liquidos em 1906 foram de quatro milhões de corôas.

Por enquanto, este caminho de ferro póde considerar-se apenas como simples linha mineira, mas socialmente tem uma importancia extraordinaria. De facto, a Suecia do norte mede 290.000 kilometros quadrados e conta ali apenas um milhão de habitantes.

Na Suecia do sul ha quatro milhões de almas distribuidas em 160.000 kilometros quadrados.

No entanto, o paiz é pobre tanto ao norte como ao sul e por isso é enorme ali a emigração. De 760.000 emigrantes que foram para os Estados Unidos desde 1885 até 1895 apenas volveram á Suecia uns seis por cento.

Esta emigração é prejudicialissima para o desenvolvimento intellectual, economico e social do paiz, mas desde que estão em plena exploração mineira os jazigos de ferro da Lapônia é para ali que emigram os suecos que assim não saem do paiz e o enriquecem pelo seu trabalho.

Depois, cada vez se desenvolve mais o turismo em julho e agosto para a contemplação do sol da meia noute e tambem neste caso tem importancia a linha translaponica.

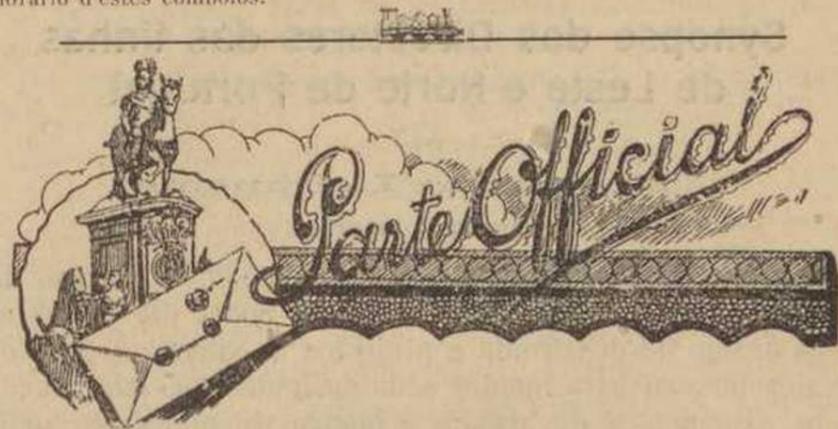
De accordo com a companhia de caminhos de ferro noruegueses, todos os annos a companhia de caminhos de ferro suecos põe em circulação um comboio de luxo chamado *Lapônia expresso* que trez vezes por semana parte de Stockholmo para percorrer os 1.581 kilometros que medeiam entre aquella capital e o porto de Narvick. Atravessa assim a Suecia toda em 36 horas até chegar além do circulo polar á região do sol da meia noute, nos confins do Oceano glacial artico.

Trez outros comboios semanaes fazem o percurso em sentido inverso e tanto os que se dirigem ao norte como os que veem para o sul correspondem-se com as embarcações que se destinam ao Cabo Norte, ao Spitzberg ou ás costas meridionaes da Noruega. (1)

A construcção de esta linha representou um esforço notavel da engenharia e a sua exploração ha de dar ensejo a observações interessantissimas, de que teremos talvez noticia nalgum proximo congresso ferroviario.

Mello de Mattos.

(1) No artigo do numero 387 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* vem o horario d'estes comboios.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Achando-se satisfeitas as prescrições do decreto de 6 de outubro de 1898: hei por bem determinar que seja addicionado ao plano da rede ferroviaria do norte do Mondego, approved por decreto de 15 de fevereiro de 1900, uma linha ferrea de via reduzida entre Villa Nova de Gaia e Sobrado de Paiva com um ramal que, partindo de Crestuma ou proximidades, vá até Villa da Feira.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 8 de outubro de 1908. — REI. — João de Sousa Calvet de Magalhães.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juros d'esta linha relativo ao 2.º semestre do anno economico de 1907-1908 (1 de janeiro a 30 de

junho de 1908), na importancia de 182:954.5659 réis: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, ouvida a commissão revisora de contas, approvar a referida liquidação e determinar que seja paga a mencionada companhia a quantia de 182:954.5659 réis como liquidação da garantia de juro no supracitado semestre.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 26 de setembro de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto tipo de passagem superior com encontros perdidos apresentado pela companhia concessionaria do caminho de ferro do Valle do Vouga: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 17 do mez findo, approvar o referido projecto quando se applique a trincheira em terreno resistente.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 1 de outubro de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Devendo ser abertos novos tróços de linhas nas duas direcções dos caminhos de ferro do Estado, hei por bem, nos termos do artigo 9.º do regulamento aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, decretar que os quadros do pessoal administrativo das mesmas direcções sejam aumentados com o seguinte pessoal, depois de satisfeitas as prescrições do artigo citado:

Direcção de Sul e Sueste—Um fiscal de revisores, um revisor de 1.ª classe, um revisor de 2.ª classe, um sub-inspector do movimento, um chefe de estação de 1.ª classe, um chefe de estação de 4.ª classe, dois telegrafistas de 1.ª classe, dois telegrafistas de 2.ª classe.

Direcção do Minho e Douro—Um escriptorio de 2.ª classe, um revisor de 1.ª classe, um revisor de 2.ª classe, um conductor de 1.ª classe, um conductor de 2.ª classe, dois chefes de estação de 2.ª classe, um chefe de estação de 4.ª classe, dois fiéis de 1.ª classe, um fiel de 2.ª classe, um bilheteiro de 2.ª classe, um bilheteiro de 3.ª classe, tres factores de 1.ª classe, tres factores de 2.ª classe.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de setembro de 1908. — REI—*João de Sousa Calvet de Magalhães.*



A proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XLV

Sousthène Lefrançois

Director interino

Lefrançois descursoado por não ter podido encontrar director portuguez de sua feição para poder dar largas ao seu desejo de desafronta e projectos de vingança, falto de valor pessoal para manter seus designios mas abundando em expedientes de argucia e intriga valendo-se do apoio de interesseiros pouco escrupulosos que só tinham em mira seus interesses valeu-se da confiança nelle depositada pelo inconsciente comité de Paris e pela subserviencia que os membros do conselho de administração em Lisboa sempre mantiveram para com os administradores estrangeiros limitando apenas a sua missão a aprovar o que de Paris lhe era ordenado e manteve-se no cargo de director interino propondo-se fantasiosamente a fazer face ao governo portuguez.

Como a situação politica havia collocado na administração do Estado como elemento preponderante o estadista que mais tinha combatido a administração publica anterior na lei sobre a construcção da nova linha projectada de Lisboa á Figueira da Foz servindo-se como principal argumento do perigo para a defesa do paiz, da inconveniencia de estarem sobre a mesma administração os acessos de ou para

a capital imaginou Lefrançois conformar-se com esta razão d'Estado e de concerto com um astuto homem de negocios concebeu o projecto de illudir estes argumentos e é para admirar que um antigo politico que já havia feito parte da administração publica, parlamentar distincto e gosando de reputação da mais inconcussa probidade se deixasse enredar na cabala que se urdia para manter sob fórma sobrepticia o dominio da Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes na posse das duas linhas Lisboa á Figueira com as antigas linhas de Leste e Norte.

Para obter este fim planeou-se formar da linha de Lisboa á Figueira duas concessões distinctas uma de Lisboa a Torres Vedras que nessa época pelos abundantes productos vinicolas da região de Torres, população e cultura desde Lisboa asseguravam remunerador producto d'exploração formaria a base de uma concessão. De Torres Vedras á Figueira que por falta de população e productos locais não offerecia garantia de producto remunerador formaria-se-hia uma concessão diversa.

A primeira como remuneradora de productos d'exploração seria construida sem subvenção do Estado.

A segunda por sua pobreza de recursos proprios obteria subvenção de garantia de juro.

E assim se sofismava a perigosa ideia de afastar da mesma administração o acesso de ou para a capital em favor da defeza do paiz!!!

Ora como o grande perigo consistia em não confiar a uma unica companhia o acesso de ou para Lisboa á nova concessão de Lisboa a Torres foi estipulado o terminus em Alcantara.

Como por esta fórma se imaginasse seguro o acesso de ou para a capital excluindo a Companhia Real como concessionaria d'esta nova linha chegou-se á conclusão de que nenhum risco corria a defeza do paiz ficando a Companhia Real com a concessão da linha de Torres Vedras á Figueira.

Parece incrível que este absurda doutrina que ao mais infimo agente ferroviario causaria escarneo predominasse na administração superior do Estado e fosse altamente elogiada como medida redentora dos interesses publicos.

Não se póde admittir como ignorancia do ministro que assim julgou salvar o paiz do perigo eminente de manter sob a mesma administração as duas linhas partindo de Lisboa pelo exercicio que esse funcionario já tinha tido na administração do Estado.

Como ainda mesmo admitida a ideia de duas concessões diversas na nova linha Lisboa a Torres se isolava a acção directa de ambas no seu entroncamento de junção para a communicação de ou para a capital?

A não ser a confiança incontestavel na honradez de caracter do signatario d'esta lei só ao ambicioso desejo de obter logar de ministro da corôa acorrendo a todos os meios de d'este cargo afastar seus adversarios politicos se podia attribuir este errado modo de pensar de que o astuto Lefrançois se aproveitou auxiliado por interesseiro cumplice que d'esta infeliz resolução obteve importante resultado.

Lefrançois alcançou que um audaz e activo agente da finança portugueza prestasse o seu nome para obter do governo a concessão da linha Lisboa-Alcantara a Torres Vedras.

Além de assegurar por parte da Companhia Real importante quantia pelo ficticio emprestimo do seu nome como concessionario garantia-lhe por parte da companhia pagamento pronto de todas as despesas a effectuar desde o papel sellado para o requerimento da concessão até todos os gastos com expropriações e construcção até final conclusão da linha.

D'estas despesas apenas a Companhia Real levaria em conta na escripturação do comité de Paris conservando-se completamente secreta e alheia á escripturação de Lisboa.

E assim o governo e a Companhia Real fazendo o jogo

popular das escondidas comprometiam as apreciações futuras e da necessaria regularidade e seriedade dos interesses e respeitabilidade do mesmo, da administração do paiz e da Companhia Real.

O pseudo concessionario abastecido pelos cofres da Companhia e possuido do seu papel de independencia disfarçada contratou para engenheiro-chefe da construcção o francez Ravel que de engenheiro do empreiteiro Dauderny havia passado a engenheiro da Companhia Madrid-Caceres-Portugal e havia provado a sua habil competencia no vencimento da difficil ligação do Tejo com Plasencia e com Caceres.

Effectivamente Ravel possuia reconhecida habilidade na escolha de um traçado de pouco dispendio na sua execução e rapida construcção.

Habitudo a defender os interesses do empreiteiro seu patrão pouco se preocupava com a melhoria de uma directriz menos dispendiosa na futura exploração de que elle não curava.

Benevolmente acolhido pelos agentes que pelo Estado ou pelas companhias podiam e deviam obstar as devidas condições de rigorosas exigencias technicas, Ravel por seu proprio interesse de concessionario adoptou na nova linha traçado que mais tarde se reconheceu podia e devia ser melhormente aplicado.

Devendo o traçado Lisboa-Torres passar em Cacem foi ainda com grande gaudio do engenheiro Ravel e do pseudo concessionario da linha Lisboa-Torres que esta concessão foi ampliada com a da nova concessão de um ramal que ligasse Cacem com Cintra.

Esta situação produziu geral satisfação em todos que a haviam creado.

O ministro jactava-se de haver salvado a dignidade do paiz opondo-se á legalização do projeto do seu antecessor destruindo a supremacia da Companhia Real na posse das duas linhas!!

Lefrançois exultava de gloria por ter burlado a administração do Estado incorporando subrepticamente as duas linhas na posse da Companhia Real!

O pseudo concessionario alcançava em seu proveito as vantagens lucrativas de sem despendir um real embolsar os proventos resultantes d'expropriações, construcção e mais alcavalas de que ninguem lhe podia contestar direito que pelo sigilo da burla lhe garantiam o cumprimento de todas as suas exigencias.

Era este o verdadeiro *tertius gaudet* em todo este embroglio que mais tarde tinha de forçosamente como effectivamente foi esclarecido com verdadeira desautorização da auctoridade superior ridiculamente burlada e reconhecidamente victima da mais completa ignorancia dos deveres do seu cargo e tendo em resultado final a completa condemnação dos processos Lefrançois obrigado mais tarde a ter de abandonar de todo qualquer gerencia de assuntos em Portugal.

A victima sangrenta em todo este *complot* era indubitavelmente a Companhia Real que pelos seus cofres cobria o que a lei não permitia autorizar-lhe e a que um conselho de administração aliás composto de pessoas cujos nomes gosavam da mais justa honorabilidade não fazia a menor opposição adoptando o antigo sistema de haverem sido nomeados membros do conselho de administração *com a restrita obrigação de não fazerem nada* ao que elles correspondiam *cumprindo o seu dever!*

E' doloroso confessar tão triste estado na administração de uma companhia á qual está confiada o principal elemento de desenvolvimento da riqueza do paiz e para exacto e legal cumprimento de suas obrigações tem por parte do governo um commissario especial de elevada categoria.

Mas a verdade d'este infeliz trajeto da vida da Companhia Real consta dos documentos officiaes e dos factos que posteriormente descobriram esta verdadeira burla.

Amicus Planto sed magis amicus verita.

O ramal de Aldegallega

Effectuou-se no dia 4 do corrente a abertura á exploração do novo ramal da linha do sul.

Em tempo oportuno demos conta da sua classificação e do sistema adoptado para a sua construcção pela cooperação do Estado e do Municipio interessado, mostrando ao mesmo tempo a importancia do trafego com que se póde contar e que torna remunerador o empreendimento.

Importa agora fazer uma ligeira descrição do ramal.

Tem este a sua origem alguns metros áquem da primeira agulha da estação do Pinhal Novo afastando-se da linha do sul por uma série de curvas de 300 a 350 metros de raio até encostar á estrada do Pinhal Novo a Aldegallega ao lado da qual segue a maior parte da sua extensão. Os alinhamentos rectos sommam 8.285,90 metros e as curvas 2.305,38, sendo a extensão total de 10.591,28 metros. As curvas são em numero de 12, variando os seus raios de 300 a 9.000 metros.

Em perfil tem o ramal 2.904,95 metros em patamar, 7.686,33 metros em rampas e declives. A inclinação maxima é de 12,517 millimetros em 441 metros.

As inclinações superiores a 12 millimetros encontram-se em 4 traineis sommando 2.079 metros de extensão.

As terraplenagens são pouco importantes, medindo 67.653 metros cubicos de excavações e 27.462 metros cubicos de aterro.

A não ser uma trincheira no extremo, que méde 30.024 metros cubicos em 836 metros, o volume de excavações é apenas de 3,80 metros cubicos por metro corrente.

As excavações são todas em terra sendo um terço em terra compacta e o resto em terra franca.

As obras de arte reduzem-se a 17 aqueductos de 0,4 a 1,2 metro de largura e dois pontões de 2 metros.

Proximo da estação de Aldegallega construiu-se uma passagem superior de cimento armado.

Ha no ramal uma só estação terminal e um apeadeiro de Sarilhos ao kilometro 7,333.

A estação de Aldegallega fica no centro da povoação, situada de modo que mais tarde se possa prolongar o ramal até Alcochete. Tambem foi prevista uma linha de serviço para o caes, que será oportunamente construida.

Os carris empregados são de aço, com 30 kilogramas de peso por metro e 12 metros de comprimento.

Em menos d'um anno foi construido o ramal.

A sua inauguração constituiu, como era natural, um acontecimento memoravel para a laboriosa população de Aldegallega. A comissão promotora dos festejos veiu esperar ao Pinhal Novo o comboio de inauguração em correspondencia com o que parte de Lisboa ás 10,50 horas da manhã. Na estação de Aldegallega a Camara Municipal, administrador do concelho, parochico e numerosa multidão aguardavam o comboio no qual iam o secretario do conselho de administração, o sr. Silveira, director das linhas do Sul e Sueste, engenheiros Sarmiento e Couvreur que dirigiu a construcção, chefes de serviço Torre do Valle, Carlos Porto e Bartholomeu da Cunha.

Organizou-se um cortejo até os paços do conselho, onde foi servido um *lunch* aos convidados, no fim do qual se fizeram numerosos brindes.

Foi num d'elles posto em relevo a iniciativa do fallecido Francisco da Silva, ao qual principalmente se deve a promulgação do decreto que auctorizou a construcção.

O ultimo brinde foi feito a El-Rei.

Diversos festejos populares com tourada, iluminação, fogo de artificio, testemunharam o justificado regosijo com que os habitantes de Aldegallega acolhiam um melhoramento de tanto alcance e que muito ha de contribuir para a prosperidade d'aquella terra.



XXIX

Paris — O seu atraso em relação ao augmento de visitantes
— A viação — O metropolitano — O pejamento das ruas —
A sujidade.

Para nós, que estamos cá neste extremo occidental da Europa, as viagens aos paizes do norte teem que ter por principio e fim, quasi obrigado, o trajeto até e desde Paris.

Neste ponto, os habitantes do centro europeu estão mais bem servidos, porque pôdem irradiar, ora para um ora para outro lado, indo por um caminho para tomar, á volta differente via, sempre variada, sempre nova, porque não faltam, em todas as direcções, varios itinerarios a escolher.

Todavia, Paris attráe por tal fórma, que pôde-se dizer, que as quatro quintas partes dos que viajam na Europa ao findar a epoca das excursões ali fazem ponto obrigatorio.

São os inglezes que atravessam da Suissa para as ilhas britannicas; são os americanos que veem do seu continente para a Riviera; são os aquistas que regressam das thermas; são todos, os que principiam ou acabam uma estancia de descanso ou de cura, que acorrem á capital franceza, em meados de outubro, como a assignar um ponto de presença, como a fazer carimbar o passaporte de veraneadores ou de hibernadores futuros.

Por isso a cidade se enche, mais do que nunca, d'uma multidão cosmopolita; na rua, nos cafés, nos hotéis, nos carros, ouve-se falar todos os idiomas, avistam-se tipos de todos paizes... e sofre-se encontrões de todas os modos.

O movimento já de si estonteante, em todo o anno, aumenta, torna-se incomodo, porque a cidade já quasi não o comporta.

Regorgitam os hotéis; quer-se um quarto no Quai d'Orsay, no Grande, no Continental ou no da Russia e não se obtem.

Ha então que recorrer aos pequenos hotéis; a amavel proprietaria do Brazil-Portugal, tem a casa cheia de portuguezes e brazileiros; o mesmo succede ao Nouvel-Hotel, tambem centro de affluencia dos nossos compatriotas. E como estes, outros, tornando difficil o alojamento.

Tanto mais se se exige um quarto confortavel, moderno. Porque, devemos convir que em Paris poucos hotéis offerecem os confortos e o accio que se encontra hoje nos hotéis das grandes cidades.

Regorgitam os mercados, passando para as ruas os vendedores de fructas e hortaliças, cujos despojos as tornam verdadeiros chiqueiros, até o meio dia.

A grande capital franceza cada dia tem mais adoradores, mas, como mulher vaidosa da sua belleza, que a tem incontestavel, não lhes paga em carinhos a louca adoração entusiastica.

Apesar da sua riqueza, da sua actividade, que é notabilissima, Paris não progride correspondentemente ao augmento de circulação de estrangeiros que tem cada anno.

Em grande parte, reconhecemo-lo, é isto devido á difficuldade da solução do problema; isto no que se refere aos meios de viação.

As ruas não pôdem ser alargadas, e estreitas como são não comportam mais vehiculos, e cada dia mais carros veem atulhá-las; como nos theatros não ha já meio de meter mais publico, e cada noute se vendem mais bilhe-

tes, tornando-os uma boceta atulhada de gente, sem ar para respirar, sem espaço para se mover.

Na noute em que um fosforo, caído de um bolso, por acaso de se abrir a fosforeira, incendiar meio metro de renda d'um vestido; na noute em que um louco dêr um grito de «fogo» em meio d'uma plateia, Paris terá maior desgraça a lamentar do que o emocionante incendio do bazar de caridade, ha 11 annos.

Não precisa haver fogo; basta que haja panico para morrerem centenas de pessoas.

Mas voltemos á viação.

Ahi o problema é da mais complicada solução.

Para tentar resolvê-lo se construiu o metropolitano, mas este, mesmo quando esteja pronto, não pôde ramificar-se de tal fórma que sirva todos os pontos entre os quaes o movimento se cruza.

Depois, esta linha, certamente pelas exigencias de construcção, resultantes da rêde de esgotos da cidade, das numerosas canalizações e conduções de agua, gaz, electricidade, força motriz, tubos pneumaticos do correio e multiplas transmissões subterraneas, não é commoda nem de facil accesso, especialmente nos pontos de cruzamento, e por não haver ascensores para condução dos passageiros.

Quem, da linha da praça d'Italia tem que passar á linha de Villiers, na praça da Republica, é obrigado a subir e descer cinco escadas e percorrer quatro longos corredores!

E um comboio subterraneo á velocidade nominal de 20 kilometros á hora, com frequentes paragens e tão demoradas correspondencias, está muito longe de resolver a questão.

Seria uma atenuante se a linha fosse construida em quadruplo, como em Nova York, havendo assim, successivos comboios mixtos, parando em todas as estações, como actualmente, e ao outro lado da mesma plataforma, successivos tambem, os rapidos ou expressos que levam os passageiros a longas distancias, só parando nas estações de entroncamento e em uma ou outra de maior movimento.

Mas não se attendeu a isso, e agora é tarde.

A' face das ruas ou superior a ellas, como na America, a solução tambem não se antolha facil.

Digamos já que nem as linhas elevadas desatuhariam as ruas do povo que nellas se acotovella. Mas se a circulação principal é nos boulevards e em todas as ruas irradiantes d'elles, se toda essa rêde é de ruas estreitas, como se pôde pensar em construir nellas umas pontes interminaveis, como em Chicago, e que para serem fortes teem que ser pesadas e feias, e prejudicar a estetica da cidade!

E' bom dizer-se, que neste particular a camara de lá não é como a de Lisboa.

A unica linha que penetrava na cidade com fio aereo, a da rua 4 de setembro, lá se está reconstruindo, para passar a tracção subterranea.

O unico meio, pois, é pensar no modo de dar viação rapida nas ruas, e ao mesmo tempo, desimpedi-las quanto possivel.

Por certo que não temos um leitor que nos suponha a pretensão stulta de sugerir ideias aos conselheiros municipaes da grandiosa cidade. Estamos apenas inscrevendo aqui notas de observação em viagem de recreio, nem sequer pensamos em considerá-las estudo de tão importante questão.

Mas o facto é que — se possivel fosse, que não o é — o processo seria:

Acabar com os omnibus por tracção animal, substituindo-os todos pelos auto-omnibus.

Assim se ganhava o espaço, consideravel, que occupam na rua, dois ou tres cavallos em cada um d'aquelles vehiculos, e ganhava-se tambem em velocidade, embora o andamento não fosse tão rapido como esses autos hoje teem.

Substituir tambem quanto possivel, até total transformação, o fiacre de tracção animal pelo automovel. Ahi se ganhava o espaço que tomam nas ruas milhares de cavallos, empregados hoje nos trens de praça.

E adoptar nestes a tarifa dos actuaes trens, egual á que se applica nos excellentes automoveis, para quatro pessoas, em Londres.

D'esta fórma não só poderiam caber nas ruas muitos mais vehiculos, acelerando muito mais o transporte, como se ganharia em aceio, porque actualmente, a sujidade dos cavallos torna o pavimento das principaes arterias verdadeiramente immundo.

Assim se resolveria parte d'esse outro problema que tanto preocupa o conselho municipal — a sujidade de Paris, sujidade que cresce cada anno, que impressiona mal, que prejudica a saude.

A camara pensa em aumentar o seu exercito de quatro mil varredores, e estabelecer sobre estes maior vigilancia, em empregar mais machinas durante o dia, em crear um imposto sobre a distribuição de prospectos.

A estes extremos terá que chegar para dar ao solo da capital um aspecto menos repelente.

E como contraste curioso, uma cousa que muita gente não nota em Paris, é o irrepreensivel e notabilissimo aceio de vidros e espelhos.

Não é raro uma pessoa dirigir-se a um ponto do qual um vidro a separa, e esbarrar com elle; nos armazens, nos cafés, é ás vezes difficil perceber sem atento exame, onde acaba a casa e começa a reprodução pelo espelho.

Iriamos longe nestas pequenas observações que não saem da orbita d'estes artigos porque são notas d'um viajante. Mas temos que pôr-lhes ponto para, na nova série, que vamos encetar no proximo numero, tratarmos de nova excursão, não tão extensa, não tão extraordinaria, sem duvida, mas não menos interessante do que a que terminamos hoje.

Nessa descrição poremos em evidencia muitas bellezas que temos ao pé da porta e muitos ignoram imaginando que só na Suissa se encontram.



NOVO SISTEMA DE SIGNAES

Nos caminhos de ferro do estado dinamarquez foi experimentado e está sendo introduzido um novo sistema de sinaes, em que é adoptado como principio a exclusão da luz branca.

Ao vermelho e ao verde foi acrescentada uma outra côr, média entre amarello e alaranjado, e que foi denominada *amarello-fogo*.

A luz d'esta côr divisa-se a maior distancia do que a vermelha e a verde; foi por isso adoptada para os signaes de paragem e de precaução que é preciso collocar a grandes distancias.

Os signaes de entrada nas estações dinamarquezas são de dois braços: um, grande, superior, terminando em disco; e o outro, por baixo, mais pequeno, e terminando em triangulo.

Na posição horizontal — via impedida — o braço superior mostra luz vermelha, e o braço inferior luz amarella alaranjada. Em posição obliqua — via livre — ambos os braços mostram luz verde.

O signal de precaução é dado inclinando o braço superior e pondo o inferior horizontalmente com luzes verde e amarella alaranjada.

Este signal é feito a todos os comboios que devam parar na estação ou que tenham de mudar de via.

Os signaes avançados teem a fórma d'um semaforo, cujo braço é analogo ao braço inferior dos signaes de estação.

A luz amarella alaranjada corresponde á posição horizontal — attenção ou precaução —; a luz verde corresponde á posição obliqua — via livre.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Lista Civil e Joias da Corôa, por Manoel Affonso de Espregueira.

Do nobre ministro da fazenda e distincto engenheiro recebemos o discurso proferido na camara dos deputados na sessão de 14 de julho ultimo, de cujo valor muito se occupou então a imprensa diaria, e que torna ocioso agora qualquer commentario ao notavel discurso do illustre ministro que mais de uma vez tem affirmado os seus dotes de grande orador parlamentar.

Agradecemos a offerta.



As conquistas da engenbaria

A reconstrucção de uma das principaes pontes por onde passa a linha ferrea aerea de Berlim deu azo a pôr em evidencia os extraordinarios progressos que a engenharia moderna, dia a dia, vae fazendo, baseada no desenvolvimento das sciencias e na ancia de dominar as forças infatigaveis da natureza.

Ha cerca de um anno reconheceu-se a necessidade de reconstruir a ponte que fica nas imediações da estação de Lehrter Bahnhof, uma das mais importantes e frequentadas da linha aerea de Berlim.

O problema era tanto mais difficil quanto é enorme o movimento de comboios naquelle ponto da linha, e proprio de uma cidade que conta mais de tres milhões de habitantes, isto é, mais de metade de toda a população de Portugal.

A obra tinha que fazer-se sem interrupção do serviço ordinario, acrescentando ainda para aumentar as difficuldades a existencia nas proximidades d'aquelle ponto de muitos estabelecimentos particulares e publicos, entre os quaes figura um importante hospital.

A solução do problema parecia intrincada, mas por fim logrou-se obtê-la muito engenhosamente.

Depois de aturados estudos preliminares e demoradas experiencias, resolveram os engenheiros reconstruir a ponte por partes, fazendo-as construir em separado e junto da antiga ponte, a fim de poder adaptá-las nos sitios correspondentes logo que ficassem terminadas.

Os trabalhos de substituição são effectuados de noute com o auxilio de poderosas gruas que levantam as partes concluidas com rapidez e facilidade assombrosas, de maneira que os comboios pôdem circular sem o menor embaraço e sem que mesmo os passageiros notem a importante obra que sob seus olhos se está fazendo.

Quanto pôde o engenho humano!



Um concurso internacional

O Collegio Nacional dos Engenheiros Italianos organizou um grande concurso internacional sob o patronato de S. S. M. M. italianas, para vêr se se consegue descobrir alguns novos meios de ligar automaticamente as carruagens dos comboios, e experimentar praticamente esses meios, que devem obedecer á condição de tornar mais faceis as manobras de composição e decomposição dos comboios, e especialmente diminuir as probalidades de accidentes do pessoal.

Os pedidos de admissão ao concurso devem ser feitos até 30 de dezembro proximo, e acompanhados do preço da inscrição, trinta francos.

Serão concedidos dois premios: o primeiro, dez mil francos, e uma medalha de ouro offerecida pelo rei de Italia; o segundo, cinco mil francos.

Quaesquer esclarecimentos são fornecidos pela commissão executiva da União Italiana de Caminhos de ferro de interesse local.

ELECTRICIDADE

Desenvolvimento das indústrias eléctricas na Suíça

Damos hoje uma pequena notícia sobre algumas das principais estações geradoras de electricidade da Suíça, de maneira a fazer-se uma ideia do que pôde a iniciativa d'um povo intelligente e perseverante, quanto ao aproveitamento do que a natureza poz ao seu dispor no seu proprio paiz.

Com effeito, se é facto que a Suíça gosa d'uma situação privilegiada quanto á quantidade d'energia hydraulica que possui utilizavel para usos industriaes, não é menos certo que tem sabido criteriosamente angariar capitaes para organizar empresas que aproveitando a referida energia hydraulica, tem tambem fomentado tenazmente a sua applicação, transformando-a em energia electrica e distribuindo esta por innumeradas povoações em que é utilizada.

Estas povoações ficam assim dotadas d'um factor industrial que não demanda grandes despesas de installação e que proporciona uma exploração muito economica.

No nosso paiz temos algumas quedas de agua aproveitadas e ainda algumas aproveitaveis, porém todas ellas de muito pequena importancia como se vae vêr pelo exame de alguns dos numeros que seguem.

Começaremos por apontar a Central de Rheinfelden com 20 motores hydraulicos desenvolvendo normalmente 16.800 cavallos effectivos. Esta central tem motores a vapor de reserva d'uma capacidade de 2.000 cavallos.

A energia é distribuida: em parte em territorio allemão sob a fórma de corrente continua 6.840 K W. para applicações electro-químicas e electro-termicas, em especial para a fabricação do aluminio; e em parte em territorio suíço sob fórma de corrente alternativa polifásica (5.760 K W.) para applicações industriaes diversas, servindo 38 povoações suíças com uma população approximativamente de 34.000 habitantes. Os 9 geradores de corrente trifásica alimentam 2 transformadores-commutadores e 48 transformadores a 6.800 volts e 50 periodos.

Em Beznau ha outra central com 13 motores hydraulicos, podendo desenvolver 14.000 cavallos effectivos, fóra as machinas a vapor com a potencia de 3.500 cavallos-vapor de reserva. Doze alternadores trifásicos da capacidade de 11.250 K W a 8.000 volts e com 50 periodos, distribuem a energia electrica por 109 transformadores os quaes alimentam 50 povoações (entre as quaes Zürich), 19 fabricas, 3 empresas de tracção e 6 centraes particulares.

As centraes de Vuargny e Vouvy pertencentes ambas á mesma sociedade, compõem-se: a primeira de 9 turbinas desenvolvendo 2.250 cavallos effectivos; e a segunda de 6 turbinas desenvolvendo 6.000 cavallos effectivos.

A primeira, na parte electrica, compõe-se: de 6 dinamos de corrente continua com voltagem variavel até 1.650 volts e corrente constante de 50 ampères para aproveitamento em motores; e de 6 dinamos de corrente alternativa monofásica a 5.000 volts e 50 periodos. A segunda, na parte electrica, compõe-se de 3 geradores monofásicos e 3 geradores trifásicos a 6.000 volts e 50 periodos. Toda esta energia electrica das duas centraes (em parte transformada a 20.000 volts) alimenta 25 povoações com 30.000 habitantes.

No Jura, em Vallorbe ha outra central com 9 turbinas para 8.500 cavallos accionando 7 dinamos trifásicos para 50 periodos a 13.500 volts, e alimentando 250 povoações com cerca de 100.000 habitantes, a maxima distancia de transporte de energia não ultrapassa 63 kilometros.

Em Freiburg existe outra central com 6 turbinas para

7.200 cavallos accionando 6 alternadores trifásicos para 8.600 volts, transformados em parte a 16.000 volts para transmissão a pontos afastados. Os alternadores alimentam ao todo 526 estações de transformadores distribuindo energia a 137 povoações com cerca de 85.000 habitantes, e além d'isso alimentam tambem o tremvia Freiburg-Morat-Anet. A maxima distancia de transporte d'energia é neste caso de 39 kilometros.

Em Hagneck e em Kander existem duas centraes pertencentes á mesma sociedade. A central de Hagneck compõe-se de 5 turbinas desenvolvendo 7.000 cavallos e accionando directamente outros tantos alternadores trifásicos para 8.000 volts e 40 periodos. Estes alternadores alimentam por meio de 6 linhas aereas principaes 101 estações de transformação, com 152 transformadores distribuindo energia a 56 povoações de perto de 85.000 habitantes.

A central de Kander compõe-se de 6 turbinas desenvolvendo 9.200 cavallos, accionando alternadores trifásicos para 4.000 volts e 40 periodos.

A voltagem é transformada a 16.000 volts, tensão á qual a energia é transportada para 13 sub-estações de transformação onde a voltagem é de novo transformada para baixa tensão. D'esta fórma são alimentadas 110 sub-estações de transformação com 168 transformadores, abastecendo 35 povoações (entre as quaes Berne) com cerca de 146.000 habitantes.

A maxima distancia de transporte d'energia attinge 60 kilometros.

A linha ferrea electrica de Burgdorf a Thun recebe além d'isso a energia electrica da central de Kander por meio de 14 estações de transformação, reduzindo a voltagem de 66.000 a 750 volts e empregando 2 conductores aereos e os carris como terceiro conductor.

A sociedade que explora estas duas centraes a de Hagneck e a de Kander pensa em augmentar a capacidade d'esta ultima aproveitando engenhosamente novas forças hydraulicas que lhe permittirão installar mais 5 turbinas de 3.200 cavallos cada uma. Para isso está a sociedade construindo 70 kilometros de conductor aereo de ligação entre Kander e Hagneck, para uma tensão de 45.000 volts. As duas centraes depois de terminados os novos trabalhos attingirão uma capacidade de 32.000 cavallos.

Outra sociedade possui duas centraes uma em Bannwyl e outra em Luterbach.

A primeira aproveita 11.000 cavallos de força hydraulica e a segunda 900 cavallos.

A tensão dos geradores de 11.000 volts é transformada a 25.000 volts para o transporte a distancia. A energia electrica é distribuida por 71 povoações com cerca de 150.000 habitantes.

Seguem-se com capacidade de 5.000 a 2.000 cavallos, as centraes de Montbovon; Kubel na vizinhança de St. Gallen; de la Lonza, em Genf; Wynau, em Zangenthal; de la Goule, em St. Imier; Olten-Aarburg, em Olten; de l'Avançon em Bex; e Romande, em Terriet; as quaes no seu conjuncto geram cerca de 30.000 cavallos distribuidos por mais de 130 povoações mais ou menos populosas.

(Continua)

Tracção electrica

Brazil

O governo contratou com a empresa Guinthe o fornecimento de energia electrica do caminho de ferro central do Brazil apesar do protesto da Light Power que invocava o monopelio.

A linha ferrea do Erie

Nos Estados Unidos da America do Norte, como nos estados europeus trata-se tambem de substituir, em parte, a tracção a vapor pela tracção electrica.

No anno ultimo, a linha ferrea do Erie soffreu essa modificação, mas com particularidades que merecem a attenção do leitor.

O troço a que foi applicado o novo sistema tem a extensão de 54,^k5, sendo 30,^k5 na linha principal de Rochester, e os 15 restantes no ramal de S. Morris. E' de uma só via, com desvios nas estações, as quaes distam aproximadamente cinco a seis kilometros umas das outras.

As rampas são bastante suaves e as curvas pouco accentuadas.

A tracção electrica foi applicada sómente aos comboios *tramways*; os directos e os de mercadorias continuam a ser rebocados por locomotivas a vapor.

A energia é obtida aproveitando as quedas do Niagara sob a fórma de corrente trifasica de 60.000 volts e conduzida às sub-estações por meio de conductores aereos os quaes seguem ao longo da linha de Mortimer, situada seis kilometros para o sul de Rochester.

Os conductores são tres, formados por cabos de fio de ferro, e repousam sobre postes que distam uns dos outros sessenta e sete metros.

Em Avon ergue-se uma sub-estação que méde 13,^m40 de comprimento, por 12,^m10 de largura e 29,^m10 de altura, e é construida com materiaes absolutamente incombustiveis.

Ali a corrente trifasica de 60.000 volts é utilizada para a distribuição monofasica por meio de tres transformadores de 750 kilovats cada um, dos quaes um funciona como reserva. A corrente fica reduzida a 11.000 volts, tensão adoptada para a linha aerea do trolley.

A disposição da linha aerea é unica no seu genero.

Os conductores são mantidos por apoios montados em madeira de castanho, à distancia de 36,^m5.

Os apoios são d'um tipo novo e muito resistentes. Os isoladores de tres campanulas, médem 174 millimetros de diametro e 152 de altura.

O fio do trolley é suspenso d'um cabo de aço de grande resistencia, com onze millimetros de diametro, e formado por sete fios. As suspensões distam 3,^m05 entre si.

Este sistema de installação, estudado especialmente para aquella linha offerece a maxima segurança.

Nos pontos em que é absolutamente indispensavel, como sob as pontes e nas estações, o fio do trolley é suspenso por cabos transversaes, mas ainda assim aproximando-se o mais possivel do sistema geral.

Na estação de Rochester onde ha um cruzamento de sete vias das quaes quatro são percorridas por comboios electricos, e onde os postes distam entre si 28,^m65, teve que se recorrer aos postes de aço collocados sobre alicerces de cimento; na estação de Avon succede o mesmo.

Sob a ponte de Clarisse Street o nivel da linha teve que ser rebaixado cerca de seis decimetros, e o cabo que suspende o fio do trolley é fixado em isoladores horizontaes, em fórma de bobine, os quaes por sua vez são fixados em travessas de carvalho encravadas nos postes em que sobre ellas são fixados os isoladores.

Os fios da linha telefonica e da linha telegrafica estão acondicionados sob o terreno.

As carruagens electricas foram construidas na mesma fabrica que construiu as das nossas linhas de Lisboa, na St. Louis Car Company. Tem 15,^m646 de comprimento, 2,^m667 de largura e 4,^m180 de altura acima das rodas.

Cada carruagem é provida de quatro motores de corrente monofasica de 100 H P cada um.

A velocidade commercial adoptada para o serviço da linha é de trinta e oito kilometros à hora.

Os trabalhos de eletrificação da linha duraram sete mezes.

As novas linhas de St. Germain e d'Argenteuil

A Companhia do Oeste da França apresentou no ministerio das obras publicas um ante projecto das installações destinadas a permittir a organização de um serviço de comboios electricos sobre as linhas de Paris a S. Germain e a Argenteuil.

Estas installações são o complemento dos trabalhos, já em execução, para o estabelecimento de duas vias principaes novas, entre Paris e Bécon-les-Bruyères, cujo projecto foi aprovado em maio do anno ultimo.

D'esta fórma será facilitado o acesso dos comboios à estação de S. Lazaro e ficarão separados os serviços de tramways das grandes linhas.

Segundo o ante projecto apresentado, as linhas de Paris a S. Germain e a Argenteuil serão exploradas por meio da electricidade e em vias completamente independentes das grandes linhas.

D'esta fórma poderão funcionar como linhas metropolitanas, pois que a densidade da população nos arredores da capital vaé crescendo numa tão grande proporção que o trafego vaé annuindo às características do trafego urbano.

Na estação de S. Lazaro, a venda de bilhetes e despacho de bagagens é num local que fica sob a grande sala dos Pas-Perdus, ao nivel da sala inferior actual.

Os caes, medindo cento e oitenta metros de extensão, elevar-se-hão oitenta e cinco centimetros acima do nivel da linha.

Entre Asnieres e Bécon, os comboios electricos tomarão pelas duas vias principaes novas que fazem parte do projecto já aprovado. De Bécon a Garenne-Bezons, as linhas descerão de maneira a passarem por baixo dos caminhos que atravessam as linhas actuaes.

De Garenne a S. Germain, o traçado actual não sofre modificações.

Varios comboios terão por terminus Bécon e Garenne.

Entre Asnieres e Argenteuil ha ao presente quatro passagens de nivel; serão suprimidas e o nivel das vias será completamente modificado, principalmente nas estações de Bois-Colombes e de Colombes.

Para a travessia do Sena, antes de chegar a Argenteuil será levantado um outro viaducto, paralelo ao já existente, fazendo-se a passagem dos comboios ascendentes pelo viaducto actual e dos descendentes pelo viaducto projectado.

Só os comboios electricos terão paragem nas estações de Bois-Colombes e de Colombes.

A tracção far-se-ha por meio de corrente continua, distribuida a uma tensão comprehendida entre 600 e 650 volts, e por terceiro carril, lateral à via.

A corrente será fornecida por sub-estações de transformação elevadas ao longo da linha, as quaes receberão a corrente trifasica d'uma rede de cabos subterraneos, partindo da estação geradora.

O material circulante será de tipo igual ao do metropolitano, mas de maiores dimensões, e composto de unidades automotoras formadas por duas carruagens ligadas, medindo cada uma d'ellas vinte metros de comprimento.

A's horas de maior movimento estas unidades formarão comboios de seis ou oito carruagens.

O serviço previsto para o trafego actual será formado por doze a vinte comboios, cada hora, de composição variavel, podendo porém, sem embarço e quando se torne necessario, elevar esse numero a vinte e quatro.

Allemanha

Está sendo utilizada a electricidade nas egrejas não só para a decoração luminosa e illuminação, o que era de prevêr, mas tambem para substituir os sineiros e os moços do folle dos orgãos.

AUTOMOBILISMO

MOTOR

(Continuação)

Como dissémos, o cilindro do motor é geralmente em ferro fundido; quando porém se pretende obter um motor mais leve, costuma fazer-se d'aço e em qualquer dos

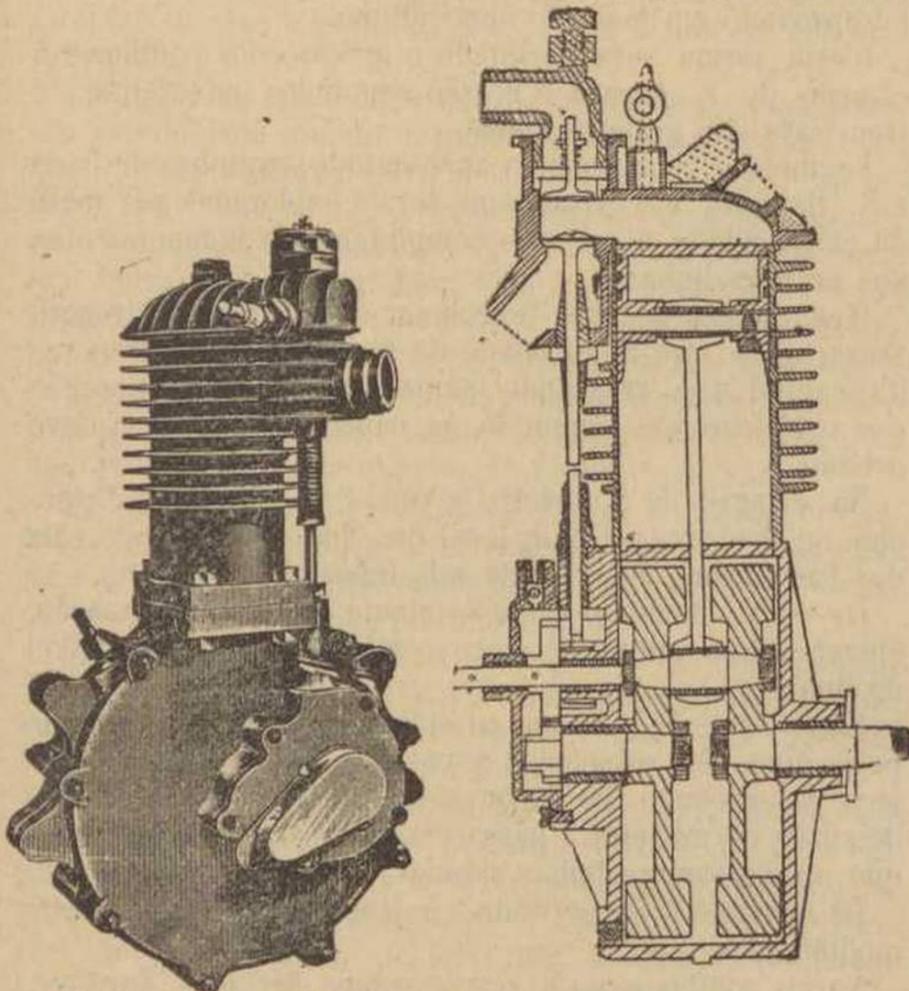


Fig. 36—Cilindro munido de alhetas de ferro para resfriamento pelo ar. Em casos dá-se hoje preferencia á fundição da *culasse* juntamente com o cilindro, para evitar fugas, que se produziriam facilmente pela junta.

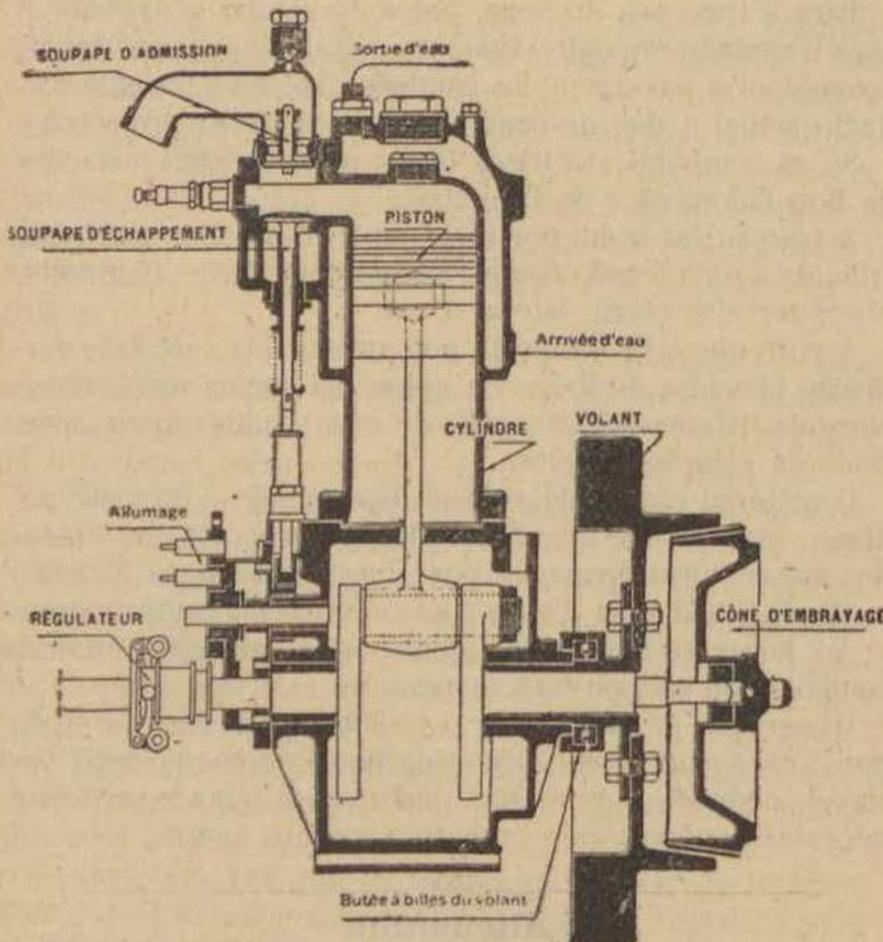


Fig. 37—Cilindro com camisa d'água para resfriamento.

Nesta *culasse* existem, de fundição: os orifícios para as valvulas, para as velas ou para os *tampões* conforme o sistema de inflamação que se emprega e muitas vezes,

para os *tampões* de visita aos cilindros assim como para a torneira de compressão e para os tubos de circulação d'água.

Os *tampões* de visita servem para a limpeza interior do motor e para dar acesso ás valvulas, de fórma a poderem *rodar-se*, isto é: egualar a superficie que assenta na abertura da *culasse* que lhes é destinada, trabalho que é muito necessario, principalmente, nas valvulas de escapamento, pois que, pela elevada temperatura que sofrem, pela quantidade de productos de combustão que nellas se deposita, veem facilmente alterada a sua super-

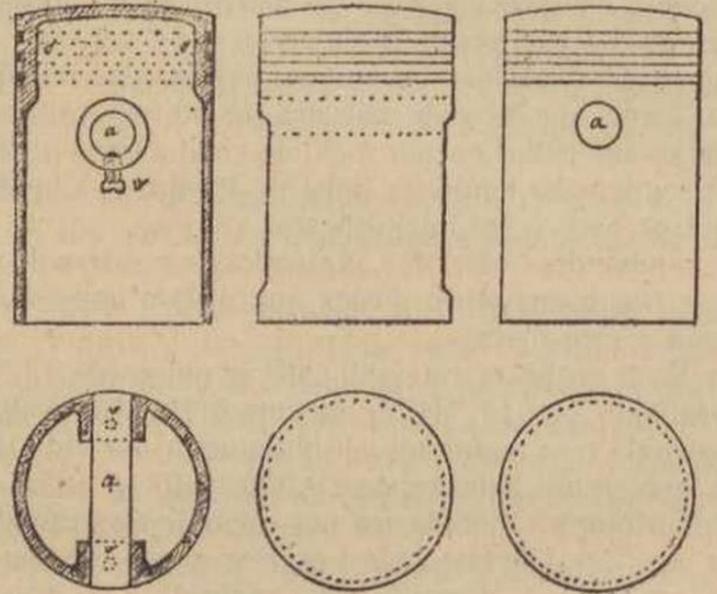


Fig. 38—Embolo.

fície, que se enche de asperezas, que não permitem uma boa vedação. A torneira de compressão é uma pequena torneira geralmente collocada na parte superior da *culasse* e que, serve para verificar, enquanto trabalha o motor, se a compressão se faz bem, assim como a inflamação, servindo tambem para por ella introduzir petroleo quando é necessario para limpar os cilindros.

A temperatura que se desenvolve no cilindro do motor com as successivas explosões, obriga a procurar disposições especiaes para refrigerá-lo e d'este ponto trataremos ao deante mais minuciosamente, mas visto falarmos agora na constituição do cilindro temos que dizer que, se se emprega o resfriamento pelo ar tem o cilindro de ser munido de alhetas de ferro fundido, fig. 36, que pela sua grande superficie de contacto com o ar e pequena espessura grandemente ajudam a obter o resultado desejado. Se pelo contrario, se emprega o resfriamento pela agua, tem que se formar em torno da parede do cilindro uma segunda parede, d'ella um pouco afastada, fazendo circular agua entre as duas, fig. 37.

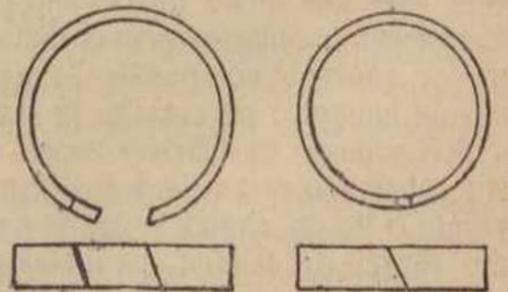


Fig. 39—Segmento aberto. Segmento fechado

Representamos detalhadamente na fig. 38 um embolo e podemos por ella fazer ideia da disposição adoptada para evitar a passagem do ar ou dos gazes entre o embolo e a face interior do cilindro, isto é: para que a camara de compressão seja perfeitamente estanque.

Obtem-se esse resultado fazendo em torno do embolo tres ou quatro fundas ranhuras, nas quaes se collocam molas chatas e fundidas, d'um diametro ligeiramente superior ao do cilindro e que se chamam *segmentos* fig. 39.

Para collocar esses segmentos abrem-se puxando-os no sentido do seu plano e enfiam-se por cima do embolo descendo-se com elles até os fazer entrar na ranhura respe-

ctiva; para conseguir depois que o embolo entre no cilindro, passa-se um fio em torno do segmento e apertando-o obriga-se este a fechar reduzindo-o a um diametro inferior ao do cilindro.

Faz-se então penetrar o embolo no cilindro até que uma parte do segmento entre tambem, tira-se então o fio e empurra-se o embolo até que o segmento tenha entrado

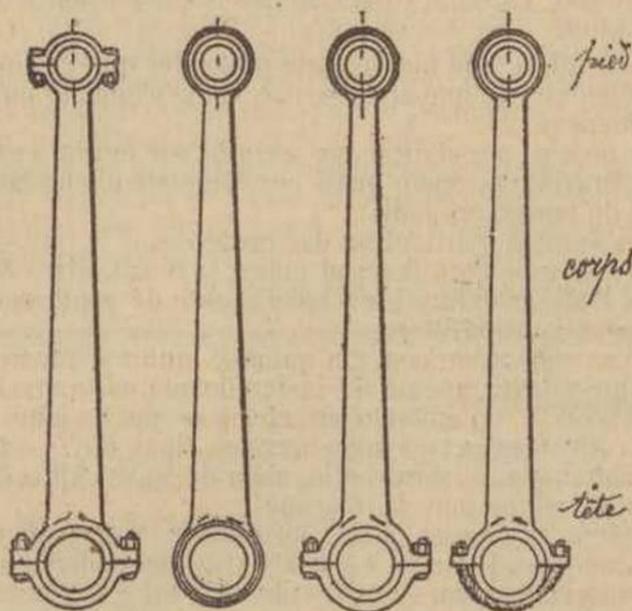


Fig. 40 - Haste do embolo

todo, e assim para os outros segmentos. Depois de abandonados, os segmentos abrem outra vez em virtude da sua elasticidade e encostam contra a parede do cilindro tornando-o estanque, para o que se deve evitar que as fendas dos diferentes segmentos fiquem collocadas verticalmente segundo a mesma geratriz. Os segmentos devem ser em ferro fundido macio e não devem ter jogo

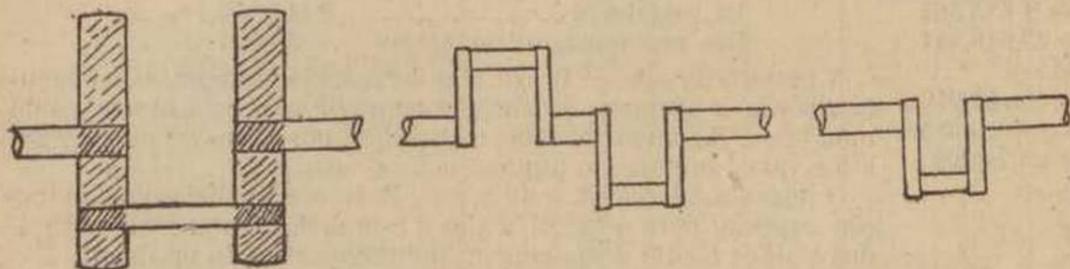


Fig. 41 - Manivellas ou cambotas

apreciavel no sentido vertical dentro da sua ranhura, mas devem ao mesmo tempo mover-se sem dificuldade.

As articulações da haste do embolo, fig. 40, em qualquer das suas extremidades tem que ser guarnecidas com bronzes ou com caixas de esferas, para evitar a fricção do ferro sobre o ferro e na extremidade que trabalha na manivella ou cambota, fig. 41, costuma a articulação ser em duas partes que depois se apertam uma contra a outra por parafusos com porcas.

Linhas transpyrenaicas

Das tres linhas projectadas através dos Pyreneus, póde dizer-se que a de Canfranc está já em construcção pois que tanto do lado da Espanha como do lado da França foram já iniciadas as obras do tunel internacional.

Os empreiteiros querem terminar as obras do tunel dentro de cinco annos, embora o praso marcado pelas condições do concurso se eleve a dez annos.

Quanto á Companhia do Norte de Espanha, concessionaria das secções de Jaca á fronteira e de Zuera a Turuñena, que sommam 67 kilometros, consta que se prepara tambem para empreender as obras quanto antes. Do lado da França, a Companhia do Midi começou já os trabalhos de prolongamento da linha desde Oloron até a fronteira, contando terminar no praso de dois annos os vinte e cinco kilometros que medeiam até Bedous.

Com relação á linha de Noguera-Pallaresa, tem que ser posta novamante em concurso e se, como se espera, não se apresentarem ainda concorrentes, serão alterados os termos da subvenção, fixando novas condições.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de outubro de 1908.

A proposito da actual exposição do Rio de Janeiro e da recente viagem ao Brazil em missão de estudo, do sr. Jayme de Séguier, volta de novo á tela do debate a questão do tratado a celebrar entre o nosso paiz e aquella grande republica.

Tem obstado á celebração d'esse tratado razões de varia ordem e principalmente o facto da semelhança dos principaes generos brazileiros com os produzidos pelas nossas colonias.

Precisamente para destruir a corrente de ideias predominante de que é impossivel qualquer transacção entre os dois povos pelo motivo apontado, o *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, publicou recentemente um largo artigo, bem deduzido — em harmonia com os interesses brazileiros, é claro — e sobretudo muito bem documentado por estatisticas e abundantes pormenores illucidativos que, de facto, esclarecem o assunto e facilitam o estudo da questão.

Convém desde já accentuar que a algumas das principaes passagens do artigo referido objectou brillantemente o nosso collega portuguez *A Epoca* sobretudo quando o articulista do *Jornal do Commercio* pretende que Portugal estabeleça para certos productos brazileiros o mesmo bonus differencial que applica aos seus productos coloniases.

De outros pontos importantes tratados pelo grande jornal brazileiro discorda ainda o nosso collega lisbonense, mostrando-se aliás conforme com varias das reclamações que o articulista do *Jornal do Commercio* entende que devem ser-nos feitas pelo Brazil.

Procuraremos dar em seguida resumidamente ideia dos principaes pontos do importantissimo assunto em discussão

Para provar a inferioridade em que se encontra o Brazil para com Portugal nas suas relações commerciaes, o *Jornal do Commercio* insere a seguinte estatistica indicadora de quanto Portugal vendeu e comprou ao Brazil:

Annos	Quanto Portugal vendeu	Quanto comprou
1901.....	26.928:540\$000	5.091:239\$000
1902.....	32.626:490\$000	7.211:031\$000
1903.....	35.057:335\$000	9.505:301\$000
1904.....	37.609:934\$000	6.837:513\$000
1905.....	32.395:971\$000	3.971:039\$000
1906.....	32.625:766\$000	4.705:323\$000

A relação média foi pois sómente de 18,1 p. c.

Segundo o relatório enviado para o Brazil pelo consul d'aquella paiz, relativo ao anno de 1901 os dados differem dos que acima vão enunciados, mas a proporção das compras para as vendas não foi além de 50 p. c.

Só ha mais dois paizes a quem Portugal vende mais do que compra: são a Russia e a Espanha.

A differença, porém, no anno de 1900, foi apenas de 52:000\$000 para uma exportação de 763:300\$000, moeda portugueza, para a Russia e 151.700\$000 para a Espanha.

A situação commercial de Portugal em relação aos outros paizes está expressa no seguinte quadro estatistico:

Paizes	Importação	Exportação
Allemanha.....	8.617:600\$000	2.200:800\$000
Belgica.....	2.580:400\$000	845:000\$000
Estados Unidos.....	8.962:400\$000	579:400\$000
França.....	5.008:100\$000	975:900\$000
Inglaterra.....	19.114:200\$000	7.926:600\$000

E' de notar que as vantagens que Portugal usufrue do Brazil não são só as que resultam da sua grande exportação para aquella Republica. Refere o articulista do *Jornal do Commercio* que as sommas que a colonia portugueza envia annualmente para a sua patria não são inferiores a 60.000 contos, moeda brazileira.

E' em vista dos dados que atraz ficam expressos que o articulista diz que o Brazil, está em posição privilegiada para reclamar, senão mesmo para exigir, condições especiaes para os productos brazileiros, accentuando por vezes no seu artigo que, se Portugal se mostrar rebelde a chegar a uma transacção, se deve usar para com elle de represalias, de forma a dificultar a entrada de productos portuguezes no Brazil.

Com respeito á tão fallada impossibilidade de accordos commerciaes com o Brazil, por causa dos productos das colonias portuguezas serem similares dos d'aquella nação, assevera o articulista do *Jornal do Commercio* que não ha antagonismo nas produções dos dois paizes. E acrescenta:

«E' preciso, é possível e é facil um accordo, com vantagens reciprocas, e que equilibre a balança do nosso intercambio.

E' incontestavel e não pôde ser maior a similitude de produções que existe entre Portugal e Espanha.

No emtanto, no anno de 1900, a que nos temos referido, se verificam os seguintes algarismos, que demonstram o equilibrio existente em suas trocas commerciaes:

Importação (de Portugal)	Exportação
4.597.400.5000	4.749.100.5000

Esse equilibrio é o resultado das condições privilegiadas em que se faz o intercambio commercial dos dois paizes.

Porque será isso impossível entre nós?

Refere-se em seguida ao facto da França ter 10 pautas differentes e, além das maxima e minima applicadas a varios paizes, possuir outra mais reduzida e especial para a Suissa. E conclue:

«Não seria, portanto, extranhavel que Portugal tivesse uma pauta especial applicavel sómente ao Brazil.

Nem precisavamos dar compensações, que Portugal não tem direito de exigir. Em nossas relações elle já possui e tem tido todas as vantagens. Elle precisa do nosso mercado como condição de existencia financeira, ao passo que lhe vendemos tão pouco que a perda da sua freguezia estaria longe de ter a mesma gravidade para nós. Acresce que todos os productos que elle nos vende tem similares na Espanha, França e na Italia, onde nos poderíamos fornecer sem a menor desvantagem. Demais o acôrdo se poderia fazer sem custar sacrificios a Portugal.»

O articulista entra em seguida na apreciação dos generos brazileiros que poderiam equilibrar a balança commercial do Brazil, desde que conquistassem o nosso mercado para um largo consumo.

Refere-se em primeiro logar ao assucar.

Portugal não cultiva nenhuma planta sacarifera. As suas colonias de Angola e Moçambique, dão-se porém á cultura da canna e produzem cerca de 12.000 toneladas.

O consumo local absorve, no emtanto a maior parte d'essa produção. No anno de 1900 só vieram para a metropole 1.613.564 kilos. A importação estrangeira, no mesmo anno, foi de 27.618.441 kilos, d'onde resulta que o consumo foi de 29.234.505 kilos.

Para esse suprimento, o Brazil apenas contribuiu com 42.919 kilos. Mas nos annos seguintes a parte com que elle concorreu para o nosso consumo augmentou, como se vê dos seguintes algarismos:

1902	290.502 kilos
1903	415.094 "
1904	80.574 "
1905	84.487 "
1906	149.394 "

No anno de 1900 os outros paizes forneceram a Portugal o seguinte assucar:

Allemanha	9.607.362 kilos
Austria	3.358.410 "
Belgica	3.397.400 "
França	5.438.019 "
Inglaterra	3.740.790 "

Diz o articulista que as colonias portuguezas não seriam prejudicadas com a entrada do assucar brazileiro, porquanto, apesar de gosarem de bonus pautal de 50 p. c. e da isenção de direitos para o material relativo a esta industria não fornecem mais de 5,5 p. c. para o consumo da metropole; que o que fosse concedido ao Brazil para que elle suprisse o nosso paiz seria, retirado de paizes que nos vendem muito e nos compram pouco; que Portugal poderia conceder ao Brazil o mesmo bonus pautal de 50 p. c. de que gosam as nossas colonias, bastando talvez que a concessão se limitasse aos assucres inferiores que se prestam a refinação.

Acrescenta que duas seriam as vantagens para Portugal: economia do consumidor, pois que o assucar de canna tem um poder sacarino 30 p. c. maior do que o de beterraba e desenvolvimento da industria da refinação no paiz, o que seria um dos meios de acudir á crise que atravessamos.

Por seu lado, o Brazil teria margem para lucros remuneradores, atendendo aos actuaes preços correntes no nosso mercado.

Cabe nesta altura perguntar: quereriam as empresas de navegação dos paizes que ficariam prejudicadas transportar em condições normaes e rasoaveis para Portugal o assucar do Brazil?

Por isso *A Epoca* de ha muito insiste, e ainda agora, a proposito do artigo do *Jornal do Commercio* que antes de mais nada se deve tratar da navegação directa entre Portugal e Brazil, além da criação, em Lisboa, de um entreposto para os productos brazileiros.

Tambem o articulista do *Jornal do Commercio*, referindo-se em seguida ao alcool, diz que a navegação directa facilitaria a introdução do alcool brazileiro em Portugal, apesar d'este tributar este producto com uma taxa protecçionista.

Em seguida ao alcool passa o articulista a tratar do fumo.

No anno de 1900, Portugal importou tabaco em folha e manufa-

cturado no total de 2.736.312 kilos. Foi este realmente o seu consumo, visto ser prohibido o cultivo do tabaco no paiz. As nossas provincias ultramarinas contribuíram apenas com 8.425 kilos e o Brazil com 149.598 kilos ou sejam respectivamente 0,3 e 4,4 p. c.

Em 1902 a importação do tabaco em Portugal foi de 2.415.990 kilos, assim divididos por paizes:

Estados Unidos, 1.815.779; Belgica, 246.630; Austria, 166.977; Hollanda, 98.283; Brazil, 25.898; Allemanha, 20.412; Cuba, 21.401; Espanha, 10.450; Turquia, 10.075; Inglaterra, 50; França, 25; Cabo Verde, 10 kilos.

Diz o articulista que não se pôde pretender que Portugal abra mão do monopolio de que aliás carece, como elemento importante das suas finanças.

Conclue, porém, por alvitrar um accordo por fôrma a evitar que as praças brazileiras sejam quasi por completo excluidas do fornecimento do tabaco em folha.

Trata em seguida o articulista das madeiras.

Portugal tem uma flora florestal pobre. O Brazil, diz o *Jornal do Commercio*, tem madeiras para toda a sorte de applicações e em paragens proximas do littoral.

As colonias concorrem com um quinhão muito pequeno e ainda menor de que o Brazil, apesar da insignificante parte que lhe toca.

A importação é no emtanto grande, pois que no anno de 1900 elevou-se a 5.830 peças, taes como barrotes, ripas, etc., e a 2.752.525 kilos de madeiras para marcenaria, além de 35.884 kilos de folhas para revestimento de moveis (placage).

A Inglaterra é o nosso maior fornecedor. No mesmo anno de 1900 mandou para Portugal 1.562.009 kilos de madeira em bruto para marcenaria. Seguem-se os Estados Unidos e a França, vindo o Brazil em quarto logar. Este paiz forneceu-nos no referido anno 458 peças de barrotes, ripas, etc., 393.827 kilos de madeira em bruto e 130 kilos de madeira em folha.

Diz o articulista que o Brazil poderia ser o nosso principal fornecedor de madeiras, sem concorrência para a produção portugueza. Mas ainda assim subsiste o obice da falta de navegação directa.

Chega a vez do algodão. E' o Brazil o nosso principal fornecedor, como se vê do seguinte quadro, relativo ao anno de 1900:

Importação geral	15.944.627 kilos
Do Brazil	7.171.838 "
Dos Estados Unidos	6.202.420 "
Da Inglaterra	2.112.476 "
Das provincias ultramarinas	50.143 "

A parte referente ao Brazil tem decrescido bastante, exactamente quando a lavoura do algodão naquella paiz está atravessando uma crise. No anno de 1906, o Brazil só nos forneceu já 3.947.287 kilos, quasi metade do numero acima.

O imposto aduaneiro é de 4 réis. Pede o articulista uma redução especial para o Brazil, a fim d'este poder lutar com os Estados Unidos e com a Inglaterra, que reexporta este producto.

Vem finalmente para a tcla do debate o café. O auctor do artigo que temos vindo analizando é a este producto que se refere mais desenvolvidamente, dedicando-lhe metade de seu largo artigo, o qual por seu turno occupa uma pagina do importante periodico fluminense. E', porém, este o genero que menos pôde interessar ás relações entre os dois paizes. Na grande crise de abundancia de café com que o Brazil luta não pôde o nosso paiz prestar á sua antiga colonia outro auxilio que não seja a concessão do entreposto commercial.

Com effeito, as colonias portuguezas da Africa produzem café num total de 20.000 toneladas, ou 333.333 sacos, segundo os dados de que se serviu o articulista. A produção colonial basta para supprir o nosso paiz, deixando ainda saldos importantes para a exportação. Segundo o relatório de 1901, do consul do Brazil, a exportação das colonias para Portugal foi de 9.980.848 kilos, e, tendo sido o consumo da metropole de 2.347.848 kilos, ou apenas 24 p. c. d'aquella total, destinaram-se ao estrangeiro 7.632.212 kilos, que foram reexportados.

Por seu lado, o Brazil é o maior productor de café do mundo. De 17 milhões de sacas, em que está computada a produção mundial, 14 milhões são do Brazil, competindo pouco mais de 2 milhões a todos os outros paizes productores.

Portugal, apesar do excesso da sua produção sobre o consumo, importa cafés estrangeiros conforme a seguinte estatística publicada pelo consul do Brazil, em 1901. Café em casca ou descascado:

Importação geral	2.413.686
Do Brazil	49.360
Da Allemanha	8.868
Das provincias ultramarinas	2.347.848

Segundo a mesma estatística importámos 1.355 kilos de «café torrado, moído e suas imitações.» Pela estatística aduaneira do mesmo anno—1900—verificou-se a entrada no nosso paiz de 52.557 kilos de raiz de chicorea.

Como é sabido os cafés em Portugal são falsificados com chicorea, utilizando-se ainda a cevada, o tremoço, a bolota etc.

Referindo-se á falsificação do café no nosso paiz diz o articulista que ella occupa logar que podia ser supprido por maior entrada de producto legitimo, sem prejuizo da produção colonial, sen-

do da opinião que Portugal devia conceder ao Brazil o mesmo bonus pautal de 50 p. c. que concede ás suas colonias.

A este ponto do artigo do *Jornal do Commercio* responde, e muito bem, a *Epoca* que, quando mesmo Portugal podesse evitar a fraude, como o articulista reclama, o que não seria facil, visto que no proprio Brazil se falsifica, como o articulista reconhece, a quantidade de café brasileiro a collocar no nosso consumo, seria sempre pequena, acrescentando que o Brazil nunca pensaria em receber café estrangeiro.

Como o nosso distincto collega *A Epoca*, tambem concluiremos que, de um modo generico, para o Brazil valorizar a sua exportação e ao mesmo tempo se reavigorarem, com exito para os dois países, as relações commerciaes entre Portugal e a grande nação, brasileira, é indispensavel antes de tudo:

«A criação do entreposto commercial em Lisboa, privativo da exportação brasileira e a navegação directa entre os dois países que alimente esse entreposto e garanta todos os mercados para essa exportação.»

Durante a quinzena as transacções na Bolsa de Lisboa continuaram a ser bastante resumidas. A parte pequenas oscillações, as cotações dos diversos valores não accusam alteração sensivel.

O mercado de cambios esteve bastante agitado durante a quinzena, tendo havido aggravamento de preços das diferentes divisas.

Damos a seguir a costumada nota das ultimas cotacões cambias:

	EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 ¹¹ / ₁₆	45 ⁹ / ₁₆	43 ⁵ / ₈	43 ¹ / ₂
" 90 d/v	45 ⁷ / ₈	—	43 ⁷ / ₈	—
Paris cheque	627	629	658	660
Berlim "	257 ¹ / ₂	258 ¹ / ₂	269	270 ¹ / ₂
Amsterdã cheque	435 ¹ / ₂	437	434	436
Madrid cheque	935	945	975	985

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	OUTUBRO														
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	
Lisboa: Inscrições de assentamento ..	42,20	42,20	42,25	42,25	42,25	—	42,25	42,25	42,25	42,25	42,25	42,20	42,20	—	
" coupon	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	42,25	—	41,95	41,95	41,95	41,95	41,95	—	
Obrig. 4 ⁹ / ₁₆ 1888	21,600	—	21,600	21,600	21,5 0	—	—	—	21,550	—	21,550	21,550	—	—	
" 4 ⁹ / ₁₆ 1890 assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 ⁹ / ₁₆ 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 ¹ / ₂ ⁹ / ₁₆ assentamento	—	—	—	—	58,500	58,500	—	—	—	58,000	—	58,000	—	—	
" 4 ¹ / ₂ ⁹ / ₁₆ coupon interno	—	—	78,100	—	—	58,100	—	58,100	—	58,100	—	—	58,000	—	
" externo, 1. ^a serie	65,700	65,900	66,200	—	65,900	66 000	65,800	66,100	66,501	66,500	66,800	67,800	—	—	
" 3 ⁹ / ₁₆ 1905	9,550	9,550	9,450	9,450	—	9,450	9,450	—	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	—	
" Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accões Banco de Portugal	—	—	—	—	162,000	162,000	162,000	—	162,150	162,000	—	162,000	—	—	
" Banco Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Banco Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	89,200	89,200	—	—	—	—	89,600	—	—	
" Banco Lisboa & Acores	—	—	108,500	—	109,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Tabacos, coupon	78,500	77,600	—	—	78,000	77,800	—	77,800	78,000	—	78,500	79,000	—	—	
" Companhia dos Phosphoros	—	63,800	63,800	63,600	63,600	62,000	—	61,500	61,400	—	61,800	62,000	62,000	—	
" Companhia Real	—	62,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional	—	—	—	—	7,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. prediaes 6 ⁹ / ₁₆	—	91,300	—	91,500	91,400	91,500	91,500	91,500	91,500	—	—	—	—	—	
" " 5 ⁹ / ₁₆	—	82,500	—	84,000	84,000	84,000	84,000	—	—	—	—	84,000	—	—	
" Companhia da Beira Alta	—	58,500	—	—	—	—	59,000	—	—	59,500	59,500	59,500	—	—	
" Companhia Real 3 ⁹ / ₁₆ 1. ^o grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Real 3 ⁹ / ₁₆ 2. ^o grau	—	46,800	—	—	—	45,000	44,900	44,800	44,500	44,600	44,750	45,300	—	—	
" Companhia Nacional 1. ^a serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,500	—	
" Companhia Atraves d'Africa	88,000	—	—	88,200	88,500	88,500	—	—	88,500	88,600	88,600	88,500	88,500	—	
Paris: 3 ⁹ / ₁₆ portuguez 1. ^a serie	62,35	62,22	62,40	61,85	61,60	61,75	61,45	60,90	60,57	61	—	61,55	—	—	
Accões Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal	42,75	40	—	41,25	—	40	39	39	36	37,50	39	37	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante	417	415	416,50	405	408	400	398	387	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes	219	216	220	215	212	210	204	198	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Real, 1. ^o grau	349	349,50	350	350	346	349,50	346,50	347	346	346	347	348	—	—	
" Companhia Real, 2. ^o grau	222,25	219	—	—	207,50	208	208	206	200	201	209	210	—	—	
" Companhia da Beira Alta	—	285	281	280	283	280	281,50	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal	—	159	159	159	159	159	153	149	150	155	154,75	154	—	—	
Londres: 3 ⁹ / ₁₆ portuguez	62,62	62,25	62	61,50	61,50	61,50	61,50	61	61,25	61,50	61,50	61,50	—	—	
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa	—	83,25	—	83,87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA		
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907	Diferença em 1908
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Réde geral	30 Setembro	1.073 4.314.490.000	1.073	4.354.591.000	- 40.101.000	4.020.959	4.058.332	- 37.373
	Vendas Novas	" "	70 73.651.000	70	71.147.000	+ 2.504.000	1.052.157	1.016.385	+ 35.772
	Coimbra a Louzã	" "	29 19.312.000	29	19.962.000	- 650.000	665.931	688.344	- 22.413
Sul e Sueste	" "	629 1.079.811.255	609	1.046.244.440	+ 33.566.815	1.716.711	1.717.971	+ 1.260	
Minho e Douro	" "	405 1.278.810.000	372	1.217.384.742	+ 61.425.258	3.157.555	3.272.539	-114.984	
Beira Alta	19 Agosto	253 278.098.683	253	280.434.095	- 2.335.412	1.099.204	1.108.435	- 9.231	
Companhia Nacional	22 Setembro	185 112.555.430	185	123.363.657	- 10.808.227	608.407	666.831	- 58.424	
Guimarães	31 Julho	56 70.864.950	34	56.583.690	+ 14.281.260	1.265.445	1.664.226	-398.781	
Porto á Pova e Famalicão	31 Julho	64 81.004.159	64	80.559.932	+ 434.227	1.265.689	1.258.905	+ 6.784	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha	20 Setembro	3.681 90.589.661	3.681	88.623.823	+ 1.965.838	24.610	24.076	+ 534	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.650 79.552.382	3.650	77.095.651	+ 2.456.730	21.795	21.122	+ 673	
Andaluzes	30 "	1.083 16.003.796	1.083	14.432.892	+ 1.570.904	14.777	13.326	+ 1.451	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	" "	777 6.379.381	777	6.404.203	- 24.822	8.210	8.242	- 32	
Zafra a Huelva	7 Outubro	180 2.606.758	180	2.853.331	- 246.573	14.481	15.851	- 1.370	



Mossamedes. — Segundo noticias chegadas a Lisboa, a construcção do caminho de ferro de Mossamedes está já no kilometro 135 e vae ser aberto á exploração até o kilometro 117.

Valle do Vouga. — Foi auctorizada a construcção de um apeadeiro na linha ferrea do Valle do Vouga, a fim de servir as freguezias de Oleiros, Nogueira e Mozellos, do concelho da Feira.

O primeiro troço d'esta linha será inaugurado por el-rei o sr. D. Manuel, por occasião da sua ida ao norte do paiz, como está projectada.

O assentamento da linha está feito até Oliveira de Azemeis, tendo já chegado uma locomotiva á estação d'aquella villa com grande alegria dos habitantes.

Braga a Vidago. — Devem começar no proximo mez os serviços de construcção no lanço do caminho de ferro até Vidago.

Penafiel a Lixa. — Foi auctorizado o inicio dos estudos e organização do projecto da linha entre Penafiel e a Lixa.

Pocinho a Miranda. — Foi proposta a adjudicação da empreitada F, terraplenagens, obras de arte e edificios da estação de Carviçaes por 11:080\$000 réis.

Brevemente vae começar o assentamento da via a partir do Pocinho por se achar quasi concluida a ponte sobre o Douro.

Armazenagem ao domingo. — Foi dispensado o pagamento de armazenagem ao domingo na estação do Sul e Sueste de Lisboa para as remessas de grande velocidade, visto estarem os estabelecimentos commerciaes fechados nesse dia em vista da lei do descanso semanal.

Paragem eventual de comboios. — Resolveu-se conceder nas linhas do Estado paragem eventual de determinados comboios em estações ou apeadeiros quando haja passageiros a receber ou a deixar cortando-se assim a paragem quotidiana e facilitando ao mesmo tempo a utilização dos comboios.

Pedras Salgadas a Vidago. — Foi mandado estudar uma variante no fim do lanço para se localizar a estação de Vidago o melhor possivel em relação ao estabelecimento balnear e ao grande hotel em construcção.

S. Thomé. — Vae ser adjudicado á casa Angleur o fornecimento de travessas, e á casa Koppel o de carris, para esta linha.



França

A Companhia Paris-Lyon-Mediterraneo encomendou com locomotivas para o serviço das suas linhas.

Italia

Continuam com grande actividade os trabalhos na linha de Val-sugana, trabalhando dois mil homens na perfuração do tunel.

A linha tem pouca inclinação e o traçado em largas curvas de maneira a facilitar as grandes velocidades, esperando-se que o percurso entre Venesa e a fronteira possa fazer-se em uma hora e vinte e cinco minutos.

Argentina

O congresso votou a fusão do caminho de ferro de Buenos-Aires e Rosario com o Central Argentino, e o emprestimo de 25 milhões de pesos em ouro com o juro de 5%, para construcção e melhoramentos dos caminhos de ferro do Estado.

Estados Unidos

Em Nova-York vae construir-se um caminho de ferro subterraneo destinado ás mercadorias importadas da Europa ou exportadas para a Europa.

China

O governo chinês pensa em resgatar o caminho de ferro de Pekim a Hankim, cujas linhas pertencem a companhias francezas e belgas.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 15 de Junho de 1908.

(Conclusão)

Os dois nossos principaes serviços activos, o do Movimento e o da Tracção, realizaram-se no sentido da maior economia, aliada a importantes resultados praticos. O aperfeçoamento na composição dos comboios, que este anno ainda continuou, deu uma tonelagem média superior á do anno precedente; e o maior percurso das no-sas machinas, que accresceu em 112.730 kilometros como dissemos, apesar das despesas serem maiores, fez com que o dispendido por kilometro-trem fosse igual ao do anno de 1906. E como o effectivo de locomotivas seja insufficiente para o crescente desenvolvimento dos nossos serviços se encommendaram mais seis machinas. Todos os outros serviços auxiliaram eficazmente os resultados obtidos, havendo nos commerciaes bastante actividade, para contrabalançar a concorrência de outras linhas e da via fluvial.

Os melhoramentos extraordinarios, taes como segunda via, a consolidação e renovação da existente, o augmento de material circulante, e outras despesas correlativas, foram executados conforme os respectivos planos e orçamentos, e nelles se gastou a verba de dotação especial que lhes foi arbitrada.

A situação financeira e economica da nossa empresa, de que o relatorio do conselho de administração se occupa larga e proficuamente, vê-se que continua a ser prospera. O balanço é claro e assim o mostra, tanto nas contas e despesas complementares de primeiro estabelecimento, como na existencia das diversas reservas estatutarias.

As differenças cambiaes absorveram-nos 42:030\$703 réis, apenas mais 4:958\$620 réis do que no anno precedente.

O saldo liquido da exploração foi de 3.000:354\$848 réis, o qual, depois de pagos os encargos obrigatorios de juro de obrigações do 1.º grau, de amortização das que se deviam amortizar tanto do 1.º como do 2.º grau, ficou reduzido a 1:242:522\$438 réis, ao qual addicionando o saldo de 12:161\$251 réis do exercicio precedente, perfaz a quantia de 1:254:683\$689 réis, que o conselho de administração propõe, com o nosso accordo, que seja distribuido, captivo do imposto de rendimento, ás obrigações do 2.º grau pela forma seguinte:

A's 350.906 de 3 %	12,50 frs. a cada uma
A's 61.984 de 4 %	16,66 " " "
A's 30.048 de 4 1/2 %	18,75 " " "
A's 90.531 de 3 % (1.º grau Beira Baixa)	5,00 " " "

o que tudo dá a somma de 6.435.442,53 frs., que ao cambio médio de 574.7774 por cada 3 francos é equivalente em réis a 1.232:982\$379 réis, ficando um saldo para conta nova de 21:701\$310 réis.

Pela força da nossa lei organica te. minam este anno o seu mandato, como eleitos pela assembleia geral dos senhores accionistas: o seu presidente e vice-presidente, srs. Dr. Augusto Victor dos Santos e Conselheiro Luciano Affonso da Silva Monteiro; no conselho de administração, o sr. Conde de Paçõ Vieira; no conselho fiscal, os srs. Alfredo Mendes da Silva e Dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

São estes logares que tendes de preencher, facultando os nossos estatutos a reeleição.

Pela succinta exposição que temos feito dos actos da administração da nossa empresa se vê que, como nos annos precedentes, tudo correu segundo as melhores normas e com resultados satisfatorios. Para isto concorreu o zelo e interesse da nossa Direcção

Geral e de todos os seus collaboradores, que são todos os empregados, a quem se não devem regatear os merecidos louvores, pela sua cooperação honrada e leal, como se diz no relatório do conselho de administração, expressões que fazemos nossas.

A Caixa de Socorros e a de Reformas e Pensões teem cumprido regularmente os fins a que são destinadas.

Em virtude do que vimos de referir, temos a honra de vos propor as seguintes

CONCLUSÕES

- 1.ª—Que approveis o balanço e contas da gerencia de 1907.
- 2.ª—Que do saldo liquido de 1.254:683.5689 réis, seja distribuido como juro ás obrigações do 2.º grau, captivo de imposto de rendimento, o seguinte:

ás de 3 %	— a cada uma . . .	12,50 francos	
ás de 4 %	— " "	16,66 "	
ás de 4 1/2 %	— " "	18,75 "	ou marcos 15

e como juro complementar ás obrigações do 1.º grau da Beira Baixa de 3 %, 5 francos a cada uma, ou marcos 4, passando o restante a conta nova.

3.ª—Que louveis o conselho de administração, a commissão executiva sua delegada, a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diversos serviços da Companhia, pela activa dedicação, zelo e intelligencia com que desempenharam os deveres dos seus cargos.

4.ª—Que sejam conservados aos corpos gerentes, commissario régio e seu adjunto os seus honorarios, pela mesma forma que nos annos precedentes, conforme o Art. 12.º e seu §, os art. 25.º e 11.º e seu §.

5.ª—Que procedaes á eleição do presidente e vice-repsidente da mesa da assembleia geral, que tem de funcionar nos annos de 1909 a 1911 inclusivé, de um membro do conselho de administração e de dois membros do conselho fiscal.

Lisboa, 25 de maio de 1908.

Antonio Centeno, Conde de Verride, Alfredo Mendes da Silva, Manoel Joaquim Alves Diniz, Manoel José Monteiro e Francisco Teixeira de Queiroz.



Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Abertura á exploração do ramal de Aldegallega

No dia 4 do corrente foi aberto á exploração, a todo o serviço de grande e pequena velocidade, o ramal de Aldegallega, compreendido entre as estações de Pinhal Novo e Aldegallega.

Para o serviço d'este ramal foi creada uma tarifa geral estabelecendo os preços e condições para o transporte de passageiros, bagagens, recovagens, mercadorias, gado, etc., a qual se ligará, na estação de Pinhal Novo, com as tarifas geral e especiaes das linhas do Sul e Sueste, que sejam applicaveis a esta estação.

E' ampliada, á estação de Aldegallega, nas suas relações com a de Lisboa, ou vice-versa, a tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade, para as mercadorias compreendidas no § 3.º pelo preço de 1.000 réis por tonelada.

E' tambem estabelecida uma tarifa especial de bilhetes simples e de ida e volta, a preços reduzidos, sendo os primeiros validos entre a estação de Aldegallega e Lisboa e suas intermédias e Valderá ou Poceirão e Fonte ou Pegões e os segundos entre a referida estação e as de Lisboa, Setubal, Valderá ou Poceirão, Fonte ou Pegões, Bombel, Vendas Novas, Evora e Beja.

São ampliadas, á estação de Aldegallega, as tarifas especiaes P n.º 9 e P n.º 11 combinadas com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Ao kilometro 7.400 d'este ramal ha a paragem de Sarilhos, unicamente para serviço de passageiros sem bagagem registada.

Os bilhetes destinados a esta paragem ou d'ella procedentes são taxados como se fossem consignados á estação immediata ou expedidos da estação anterior no sentido da marcha do comboio.

Horario dos comboios

Ascendentes

Estações	N.º 901 — Manhã	N.º 903 — Tarde	N.º 905 — Tarde	N.º 907 — Noute	
					H. M.
Pinhal Novo.....	(Partida)	9 25	12 16	6 50	9 15
Sarilhos (paragem).....	"	9 37	12 28	7 2	9 27
Aldegallega.....	(Chegada)	9 43	12 34	7 8	9 33

Descendentes

Estações	N.º 902 — Manhã	N.º 904 — Manhã	N.º 906 — Tarde	N.º 908 — Noute	
					H. M.
Aldegallega.....	(Partida)	8 5	11 18	5 56	8 26
Sarilhos (paragem).....	"	8 14	11 27	6 5	8 35
Pinhal Novo.....	(Chegada)	8 29	11 42	6 20	8 50

Correspondencia dos comboios.—O comboio n.º 901 liga, na estação de Pinhal Novo com os comboios n.ºs 12, 13 e 1. O n.º 902 com os n.ºs 12, 13 e 1. O n.º 903 com os n.ºs 16, 15 e 2. O n.º 904 com os n.ºs 15 e 2. O n.º 905 com os n.ºs 3 e 22. O n.º 906 com os n.ºs 3 e 22. O n.º 907 com os n.ºs 26 e 6. O n.º 908 com os n.ºs 6 e 25.

Comboio rapido semanal entre Lisboa e Faro

Os comboios rapidos semanais entre Lisboa e Faro e os comboios que, com elles, ligam entre Tunes e Portimão, que segundo o aviso ao publico B n.º 45 de 8 de julho ultimo, terminaram em 27 e 28 de setembro, continuam a effectuar-se semanalmente e com o mesmo horario, partindo, porém, os comboios ascendentes n.º 701 de Lisboa a Faro e n.º 801 de Tunes a Portimão, aos sabados em vez dos domingos até 26 de dezembro do corrente anno e regressando, d'aquelles pontos, o n.º 702 ás segundas feiras, e n.º 802 aos sabados, como anteriormente, até 28 do mesmo mez.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Interrupção na linha de Saragoça a Barcelona por Lerida

Acha-se interrompida a linha de Saragoça a Barcelona por Lerida, entre San Guim e Cervera. Não se aceitam expedições de pequena velocidade que tenham que passar pelos pontos interrompidos e as de grande velocidade com reserva. Os passageiros soffrem trasbordo.

Feira das Mercês

Nos domingos 18 e 25 do corrente mez serão vendidos bilhetes de ida e volta para os comboios ordinarios da linha de Cintra com excepção dos expressos e para os especiaes que se effectuam nesses dias e que partem de Lisboa-Rocio ás 10,42 da manhã e 12 e 2.1 da tarde chegando a Mercês ás 11,36 da manhã e 12,54 e 2,52 da tarde e de Mercês ás 4,9 5,3 e 6,12 da tarde chegando a Lisboa-Rocio ás 5,1 5,52 e 7,8 da tarde.

Preços dos bilhetes de ida e volta (incluido o imposto de sello): Lisboa-Rocio, Campolide e Cruz da Pedra, 1.ª classe 320, 2.ª classe 600 e 3.ª classe 380; S. Domingos e Bemfica, 1.ª classe 720, 2.ª classe 520 e 3.ª classe 320; Amadora, 1.ª classe 540, 2.ª classe 400 e 3.ª classe 260; Queluz, 1.ª classe 460, 2.ª classe 300 e 3.ª classe 160; Barcarena, 1.ª classe 320, 2.ª classe 220 e 3.ª classe 120; Calem e Cintra, 1.ª classe 220, 2.ª classe 120 e 3.ª classe 80 réis.

Para demais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume.



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Fornecimento de 110.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas para a Direcção do Sul e Sueste, em lotes de 10.000 travessas.

Dia 21 de outubro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas:—Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Condições estão patentes: Na secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, na secretaria da Direcção do Sul e Sueste, em Lisboa, ou na secretaria da direcção do Minho e Douro no Porto, das 11 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio: 100.000 para cada lote.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 25.000 kilos de massarochinha de côr

Dia 26 de outubro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas:—Estação central de Lisboa-Rocio perante a Commissão Executiva.

Condições estão patentes: Repartição central do serviço de armazens (Santa Apollonia).

Deposito provisorio: deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almocor e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO Hotel Particular.—Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convem aos numerosos banhistas.—Prop., Serafim Pereira.

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

HAMBURGO Sautier & C.^a—Commissões importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

LISBOA Grande Hotel d'Inglaterra.—Em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.^a ordem. Ascensor. Luz electrica. Recommendado pela Propaganda de Portugal.

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 reis por dia a 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

PORTALEGRE Hotel Caraca.—O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

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

PORTO Hotel Real.—Rua do Bomjardim, 21—Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praya de D. Pedro. Preço razoavel.—Prop. Serafim Pereira.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

TORRES VEDRAS José Henriques dos Santos.—Aceita representação de qualquer casa. Commissões e consignações.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Juéto M. Estiliez.—Agente internacional de aduanas e transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1908

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.				Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.				Lisboa Villa Viçosa Lisboa				Porto Villa Real Porto							
9 20 9 51 10 14 10 42				10 27 6 33 6 6 11 45				8 3 25 5 55 1				7 50 8 21 3 55 8 50							
11 20 11 51 12 14 12 42				7 25 12 50 7 20 2 40				5 20 11 55 11 35 6 30				Porto Pedras Salgadas Porto							
1 20 1 51 2 20 2 48				8 10 7 6 7 20 5 15				Lisboa Moura Lisboa				7 50 4 10 27 6 55							
3 10 3 41 4 4 4 28				— 6 35 6 25				8 3 55 5 20 1				Regoa Pedras Salgadas Regoa							
5 43 6 14 6 17 6 53				Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.				5 20 2 55 8 30 6 30				5 35 9 18 4 57 8 40							
7 32 8 12 9 1 9 30				10 27 3 53 3 33 7 18				Lisboa Faro Lisboa				V. Real P. Salgadas V. Real							
Mais os de Cintra, excepto os				8 10 9 46 3 55 6 25				7 25 3 40 7 14 3 35				* 8 36 10 25 * 2 3 49							
Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.				Lisboa Villa Real Lisboa				COMP. NACIONAL							
7 5 7 49 9 27 10 11				1 5 48 7 10 10 20				5 50 1 4 30 10 24				PART. CHEG. PART. CHEG.							
7 53 8 36 10 29 11 12				7 32 12 34 1 55 6 53				8 1 4 45 6 30				St. Comba Vizeu St. Comba							
9 57 10 41 11 51 12 34				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Lisboa Portimão Lisboa				C 6 50 9 9 5 15 7 23							
10 51 11 34 2 20 3 3				7 30 2 20 4 55 11 36				5 50 9 44 7 50 10 24				11 15 1 30 * 3 35 5 27							
1 27 2 11 3 22 4 6				4 16 2 17 7 40 6 35				7 25 3 51 6 40 6 30				11 5 1 19 7 40 9 53							
3 27 4 10 4 47 5 29				Caldas Figueira Caldas				Lisboa Tunes Portimão				Foz-Tua Bragança Foz-Tua							
4 41 5 24 5 34 6 18				1 6 15 3 55 9 20				11 38 12 12 10 40 11 12				1 50 7 30 7 12 35							
6 6 6 43 7 4 7 48				Alfarellos Figueira Alfarellos				6 52 7 40 6 44 7 19				5 11 40 2 8 20							
6 47 7 29 7 57 8 41				Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				8 50 9 27 8 33 8 33				1 50 7 30 7 12 35							
8 27 9 11 9 34 10 18				11 51 12 49 7 36 8 34				1 16 2 17 2 45 3 22				5 11 40 2 8 20							
9 51 10 35 11 40 12 23				11 11 11 58 1 15 2 13				Amieira Figueira Amieira				GUIMARÃES							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Faro Olhão Faro				PART. CHEG. PART. CHEG.							
4 28 5 37 5 29 6 30				6 50 8 26 * 7 23 9 8				11 30 11 51 12 12				Trofa Guimaraes Trofa							
4 35 5 37 5 29 6 30				Setil Vendas Novas Setil				Faro Villa Real Faro				* 7 40 9 21 * 7 37 8 51							
6 6 7 15 7 54 9 22				4 58 8 25 4 15 7 8				2 30 2 51 3 10 37				* 5 20 6 38 3 4 44							
Lisboa-R. Cascaes Lisboa-R.				Entre. Lisb-R. Entronc. Setil				Faro Villa Real Faro				Trofa Fafe Trofa							
6 35 7 27 6 40 6 40				10 12 56 5 7 6 54				4 32 7 6 8 10 31				* 6 10 8 38 4 36 7 9							
7 6 7 58 6 40 6 40				Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				Faro Olhão Faro				* 8 4 11 1 9 9 11 45							
7 34 8 10 7 30 8 25				8 1 6 35 5 15 5 15				2 30 2 51 3 10 37				9 30 12 8 3 25 6 2							
8 15 9 3 8 46				9 45 3 18 8 50 2 40				Faro Villa Real Faro				1 1 4 8 * 6 8 41							
8 35 9 35 8 15 9 15				1 51 12 26 2 45 11 59				Faro Villa Real Faro				* 7 22 9 42 * 7 40 10 4							
9 10 9 46 8 50 9 32				5 30 11 16 5 10 50				Faro Villa Real Faro				* 7 35 10 14							
9 40 10 33 9 15 10 5				9 30 7 47 8 45 6 25				Faro Villa Real Faro				POVOA DE VARZIM							
10 10 11 9 9 56				Figueira Porto Figueira				Faro Villa Real Faro				PART. CHEG. PART. CHEG.							
10 40 11 16 10 4 10 51				7 20 1 47 9 39 3 44				Faro Villa Real Faro				Porto Modivas Porto							
10 45 11 52 10 45 11 49				Aveiro Porto Aveiro				Faro Villa Real Faro				8 4 4 58 5 10 5 59							
12 5 12 55 11 26 12 2				Ovar Porto Ovar				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
12 15 1 22 11 35 12 39				7 20 9 2 5 19 6 58				Faro Villa Real Faro				6 7 40 4 10 5 33							
1 40 2 16 1 40 2 22				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				10 15 11 25 5 20 7 9							
2 10 3 1 1 35 2 22				4 15 5 58 1 55 3 33				Faro Villa Real Faro				12 15 1 20 8 20 9 27							
3 10 3 46 2 26 3 2				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				4 45 5 54 12 1 7							
3 15 4 15 2 35 3 39				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				6 20 7 47 * 8 35 10 14							
4 40 5 4 3 56 4 32				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				* 7 15 8 25 * 9 5 10 14							
4 40 5 16 4 5 5 9				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				Porto Famalicao Porto							
4 47 5 37 4 28 5 15				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				8 35 11 38 7 20 11 12							
5 20 6 12 5 20 6 2				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				2 15 5 10 1 30 6 10							
6 10 6 46 5 33 6 35				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
6 17 7 9 5 57 6 42				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				6 6 7 40 4 10 5 33							
6 55 7 45 6 56 7 32				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				10 15 11 25 5 20 7 9							
7 40 8 16 7 5 7 52				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				4 45 5 54 12 1 7							
8 15 9 5 7 40 8 27				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				6 20 7 47 * 8 35 10 14							
9 10 9 46 8 26 9 2				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				* 7 15 8 25 * 9 5 10 14							
9 20 10 27 9 20 10 24				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				Porto Famalicao Porto							
10 10 11 9 9 56				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				8 35 11 38 7 20 11 12							
10 40 11 16 10 4 10 51				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				2 15 5 10 1 30 6 10							
10 45 11 52 10 45 11 49				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
12 5 12 55 11 26 12 2				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				6 6 7 40 4 10 5 33							
12 15 1 22 11 35 12 39				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				10 15 11 25 5 20 7 9							
1 40 2 16 1 40 2 22				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				4 45 5 54 12 1 7							
2 10 3 1 1 35 2 22				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				6 20 7 47 * 8 35 10 14							
3 10 3 46 2 26 3 2				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				* 7 15 8 25 * 9 5 10 14							
3 15 4 15 2 35 3 39				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				Porto Famalicao Porto							
4 40 5 4 3 56 4 32				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				8 35 11 38 7 20 11 12							
4 40 5 16 4 5 5 9				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				2 15 5 10 1 30 6 10							
4 47 5 37 4 28 5 15				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
5 20 6 12 5 20 6 2				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				6 6 7 40 4 10 5 33							
6 10 6 46 5 33 6 35				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				10 15 11 25 5 20 7 9							
6 17 7 9 5 57 6 42				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				4 45 5 54 12 1 7							
6 55 7 45 6 56 7 32				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				6 20 7 47 * 8 35 10 14							
7 40 8 16 7 5 7 52				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				* 7 15 8 25 * 9 5 10 14							
8 15 9 5 7 40 8 27				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				Porto Famalicao Porto							
9 10 9 46 8 26 9 2				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				8 35 11 38 7 20 11 12							
9 20 10 27 9 20 10 24				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				2 15 5 10 1 30 6 10							
10 10 11 9 9 56				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
10 40 11 16 10 4 10 51				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				6 6 7 40 4 10 5 33							
10 45 11 52 10 45 11 49				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				10 15 11 25 5 20 7 9							
12 5 12 55 11 26 12 2				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				4 45 5 54 12 1 7							
12 15 1 22 11 35 12 39				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				6 20 7 47 * 8 35 10 14							
1 40 2 16 1 40 2 22				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				* 7 15 8 25 * 9 5 10 14							
2 10 3 1 1 35 2 22				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				Porto Famalicao Porto							
3 10 3 46 2 26 3 2				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				8 35 11 38 7 20 11 12							
3 15 4 15 2 35 3 39				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				2 15 5 10 1 30 6 10							
4 40 5 4 3 56 4 32				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
4 40 5 16 4 5 5 9				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				6 6 7 40 4 10 5 33							
4 47 5 37 4 28 5 15				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				10 15 11 25 5 20 7 9							
5 20 6 12 5 20 6 2				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				4 45 5 54 12 1 7							
6 10 6 46 5 33 6 35				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				6 20 7 47 * 8 35 10 14							
6 17 7 9 5 57 6 42				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				* 7 15 8 25 * 9 5 10 14							
6 55 7 45 6 56 7 32				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				Porto Famalicao Porto							
7 40 8 16 7 5 7 52				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				8 35 11 38 7 20 11 12							
8 15 9 5 7 40 8 27				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				2 15 5 10 1 30 6 10							
9 10 9 46 8 26 9 2				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
9 20 10 27 9 20 10 24				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				6 6 7 40 4 10 5 33							
10 10 11 9 9 56				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				10 15 11 25 5 20 7 9							
10 40 11 16 10 4 10 51				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				4 45 5 54 12 1 7							
10 45 11 52 10 45 11 49				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				6 20 7 47 * 8 35 10 14							
12 5 12 55 11 26 12 2				7 25 9 3 5 15 7				Faro Villa Real Faro				* 7 15 8 25 * 9 5 10 14							
12 15 1 22 11 35 12 39				Espinho Porto Espinho				Faro Villa Real Faro				Porto Famalicao Porto							
1 40 2 16 1 40 2 22				7 5 8 2 8 11 9 7				Faro Villa Real Faro				8 35 11 38 7 20 11 12							
2 10 3 1 1 35 2 22				9 35 10 35 12 16 1 12				Faro Villa Real Faro				2 15 5 10 1 30 6 10							
3 10 3 46 2 26 3 2				10 10 11 54 7 8 8 38				Faro Villa Real Faro				Porto Povoa-Varzim Porto							
3 15 4 15 2 35 3 39				5 35 7 15 3 33 5 9				Faro Villa Real Faro				6 6 7 40 4 1							

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

RAMAL DE ALDEGALLEGA

TARIFA GERAL PARA TRANSPORTES

POR

GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 10 de Agosto de 1908)



LISBOA

Typographia dos Caminhos de Ferro
do Estado

N.º 258 — 2.500 exemplares

1908



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

RAMAL DE ALDEGALLEGA

Tarifa geral para os transportes n'este ramal

(Approvada por despacho ministerial de 10 de Agosto de 1908)

DESDE 4 DE OUTUBRO DE 1908

Entre as estações de PINHAL NOVO E ALDEGALLEGA

Designações	Unidade para o preço do transporte	Preço do transporte — Réis	Minimo de cobrança por expedição — Réis
I — Grande velocidade			
Passageiros.....	1. ^a classe	Um (*) 310	—
	2. ^a "	" (*) 240	—
	3. ^a "	" (*) 170	—
Bagagens (para o peso excedente ao que é transportado gratuitamente)	10 kilog. ^{as}	16	100
Recovagens	10 " "	16	100
Cães.....	Um	48	100
Dinheiro, valores e objectos d'arte.....	100\$000	16	100
» em cobre ou bronze	10 kilog. ^{as}	16	100
Comboios especiaes.....	Um	24\$800	55\$800
Transportes funebres	Um wagon	2\$016	—
Animaes.....	Boi, vacca, cavallo, muar ou jumento.....	Por cabeça 640	—
	Vitella ou porco.....	" " 400	—
	Carneiro, cabra, cabrito ou leitão	" " 160	—
Vehiculos terrestres e embarcações	10 kilog. ^{as}	20,16	2\$000
Caixas de vehiculos, armadas.....	10 " "	20,16	2\$000
Material de cami- nhos de ferro so- bre as suas pro- prias rodas.....	Locomotivas até 30 toneladas	Uma 6\$400	—
	» de mais de 30 toneladas	" 9\$600	—
	Tenders até 10 toneladas.....	Um 3\$200	—
	» de mais de 10 toneladas.....	" 4\$800	—
	Carruagens e wagons até 10 toneladas.....	Um ou Uma 1\$600	—
» " " de mais de 10 toneladas.....	" " " 1\$920	—	

(*) Para os meios bilhetes da tarifa geral os preços são os seguintes: 160 réis em 1.^a classe, 120 réis em 2.^a classe, e 90 réis em 3.^a classe.

Designações	Unidade para o preço do transporte	Preço do transporte — Réis	Mínimo de cobrança por expedição — Réis	
II — Pequena velocidade				
Mercadorias.....	1. ^a classe	10 kilog. ^{as}	4,84	100
	2. ^a »	10 »	4,24	100
	3. ^a »	10 »	3,52	100
	4. ^a »	10 »	3,03	100
	Classe especial.....	10 »	10,08	100
Animaes.....	Boi, vacca, cavallo, muar ou jumento.....	Por cabeça	320	—
	Vitella ou porco.....	» »	200	—
	Carneiro, cabra, cabrito ou leitão	» »	80	100
Vehiculos terrestres e embarcações	10 kilog. ^{as}	10,08	100	
Caixas de vehiculos, armadas.....	10 »	10,08	100	
Material de caminhos de ferro sobre as suas proprias rodas.....	Locomotivas até 30 toneladas	Uma	3\$200	—
	» de mais de 30 toneladas.....	»	4\$800	—
	Tênders até 10 toneladas.....	Um	1\$600	—
	» de mais de 10 toneladas	»	2\$400	—
	Carruagens e wagons até 10 toneladas... ..	Um ou Uma	800	—
» » » de mais de 10 toneladas.	» » »	900	—	

N. B.— Nos preços de transporte está incluído o imposto de transitio. As despesas accessorias não estão comprehendidas.

CONDIÇÕES DE APPLICAÇÃO

1.^a— Os mínimos estabelecidos n'esta tarifa só serão applicados ás expedições que se effectuarem entre as estações de **Aldegallega** e **Pinhal Novo**.

Quando o trafego proceder da estação de **Aldegallega** e se destinar ás demais estações das linhas do **Sul e Sueste** ou **vice-versa**, os mínimos a applicar serão os constantes da tarifa geral em vigor nas referidas linhas.

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

Lisboa, 4 de Agosto de 1908.

Pelo Engenheiro Director
Antonio Guedes Infante

Exp.^{te}
N.º 1.838



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

RAMAL DE ALDEGALLEGA

Tarifa especial n.º 5 — GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 10 de Agosto de 1908)

DESDE 4 DE OUTUBRO DE 1908

Artigo 1.º — Bilhetes ordinarios a preços reduzidos

Da estação abaixo indicada ás da frente ou vice-versa	Classes	Lisboa	Barreiro ou Barreiro-A	Lavradio	Alhos Vedros	Moita	Valdera ou Poceirão	Fonte ou Pegões
Aldegallega	1. ^a	500	400	380	370	330	290	520
	2. ^a	430	310	300	290	250	230	400
	3. ^a	310	230	220	210	180	160	290

Artigo 2.º — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

Da estação abaixo indicada ás da frente ou vice-versa	Classes	Validos por dois dias						Validos por quatro dias	
		Lisboa	Setubal	Valdera ou Poceirão	Fonte ou Pegões	Bombel	Vendas Novas	Evora	Beja
Aldegallega	1. ^a	700	590	470	840	1\$620	1\$760	3\$230	3\$960
	2. ^a	600	460	370	640	1\$270	1\$380	2\$450	3\$080
	3. ^a	400	320	260	470	900	1\$000	1\$740	2\$210

IMPOSTO DO SELLO: — Nos preços dos bilhetes da presente tarifa não está incluído este imposto.

CONDIÇÕES

- 1.^a — As cobranças por mudança de classe e excesso de distancia serão effectuadas em harmonia com os preços das tarifas geraes, tendo em vista os minimos ali estabelecidos.
- 2.^a — Para os bilhetes do artigo 1.º vigoram as condições das tarifas geraes.
- 3.^a — Os bilhetes do artigo 2.º ficam sujeitos ás condições da tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade.

Lisboa, 4 de Agosto de 1908.

Pelo Engenheiro Director

Antonio Guedes Infante

Exp.^{ta}

N.º 1.838



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2—PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada provisoriamente por despacho ministerial de 12 de Setembro de 1908)

A COMEÇAR EM 15 DE OUTUBRO DE 1908

Aguardentes, alcohol, azeite, vinho, vinagre, bebidas diversas

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos—Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos—Toneladas
Agua-pé em barris simples ou ôdres . . .	1	2. ^a	8	Bebidas espirituosas não designadas . . .	2	1. ^a	—
» em vasilhame simples de madeira, não designado	1	2. ^a	8	» fermentadas não designadas	3	4. ^a	—
» em vasilhame duplo de madeira ou quaesquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	2	1. ^a	—	» gazosas não designadas	3	4. ^a	—
Aguas gazosas	3	4. ^a	—	» não designadas	3	4. ^a	—
» mineraes	—	4. ^a	—	Bôrras de azeite de oliveira	5	3. ^a	8
Aguardente em barris simples	4	3. ^a	7	Cerveja	3	4. ^a	—
» em vasilhame simples de madeira, não designado	4	3. ^a	7	Cidra (vinho de maçãs)	3	4. ^a	—
» em vasilhame duplo de madeira ou quaesquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	2	1. ^a	—	Cognac	2	1. ^a	—
Alcool commum	4	3. ^a	7	Espirito de vinho	4	3. ^a	7
» desnaturado	—	3. ^a	7	Genebra (bebida)	2	1. ^a	—
» methylico	—	3. ^a	7	Geropiga em barris simples ou ôdres . .	1	2. ^a	8
Azeite de oliveira em garrafas ou latas encaixotadas	2	1. ^a	—	» em vasilhame simples de madeira, não designado	1	2. ^a	8
» » » em quaesquer taras não designadas	5	3. ^a	8	» em vasilhame duplo de madeira ou quaesquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	2	1. ^a	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Licores não designados	2	1. ^a	—	Vinagre em vasilhame duplo de madeira ou quaesquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes.....	2	1. ^a	—
Methylene (alcool methylico)	—	3. ^a	7	Vinhos não designados, em barris simples ou ôdres	1	2. ^a	8
Môsto de vinho	1	2. ^a	8	» não designados, em vasilhame simples de madeira, não designado	1	2. ^a	8
Rhum	2	1. ^a	—	» não designados, em vasilhame duplo de madeira ou quaesquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	2	1. ^a	—
Vinagre em barris simples ou ôdres ...	1	2. ^a	8	Vinho de maçãs (cidra)	3	4. ^a	—
» em vasilhame simples de madeira, não designado.....	1	2. ^a	8				

(1) Os dizeres em *grêpho* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo, de ser applicado o preço correspondente á designação principal quando seja elaramente reproduzida. As palavras em typo diferente devem ser substituidas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenhão, conforme os casos.

§ 1.º — Preços d'applicação geral

Mercadorias da 2.^a série

Minimo do percurso — 30 kilometros, ou pagando como tal.

Mínimos por expedição, ou pagando como tal	Numero das tabellas de preços (Por tonelada)
50 kilogrammas	16
500 »	17
Wagon completo	20

Maximo de percepção em remessas de pezo não inferior a 50 kilogrammas ou pagando por este pezo :

até 340 kilometros	2\$600 réis	} por tonelada
além de 340 kilometros	3\$000 »	

cobreveis por fracções de 10 ou 100 kilogrammas, em conformidade com o disposto na n.º 4 das condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas.

§ 2.º — Preços especiaes

A) — Expedições de qualquer estação para as estações de Lisboa, Barreiro, Setubal, e reciprocamente, ou entre duas estações situadas ambas além de Casa Branca.

As estações do Lavradio e seguintes, até Casa Branca e Palmella, gosam dos preços d'esta tarifa applicaveis á estação de Barreiro, quando estes preços sejam mais favoraveis que os da tarifa geral.

Mínimos por expedição, ou pagando como tal	Numeros das tabellas de preços (Por tonelada)		
	1.ª série	3.ª série	4.ª série
50 kilogrammas	8	—	16
500 "	—	13	—
Wagon completo	—	14	17

Mínimo de percurso — 60 kilometros, ou pagando como tal.

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.ª — As expedições feitas pela 2.ª e 3.ª séries d'esta tarifa são isentas, á chegada, dos direitos de armazenagem durante cinco dias.

2.ª — É concedido o transporte gratuito dos cascos, pipas, quartolas, barris, latas, garra-fões, garrafas ou botijas vasias, que regressarem cheios, ou que, depois de serem transportados cheios, regressarem vasios á estação de procedencia.

No primeiro caso far-se-ha o reembolso da importancia cobrada pelo transporte das taras vasias com exclusão das despezas accessorias e do sello no acto do pagamento das remessas dos barris, cascos, etc., cheios, mediante a apresentação e entrega da respectiva carta de porte.

Esta concessão caduca se não fôr aproveitada no praso de 30 dias, contados da entrega da remessa primitiva.

No segundo caso effectuar-se-ha a devolução gratuita dos cascos, barris ou outras taras vasias, nos termos prescriptos na respectiva condição geral de applicação das tarifas especiaes.

A presente tarifa annula e substitue, para todos os effectos, a tarifa de 25 de Novembro de 1903 e respectiva ampliação, de 24 de Dezembro de 1907.

Lisboa, 9 de Setembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenç da Silveira.

TABELLA DE PREÇOS N.º 8

Base 26 réis por kilometro

Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis
		101 a 105	2.730	201 a 205	5.330	301 a 305	7.930	401 a 405	10.530
1 a 10	260	106 a 110	2.860	206 a 210	5.460	306 a 310	8.060	406 a 410	10.660
11 a 15	390	111 a 115	2.990	211 a 215	5.590	311 a 315	8.190	411 a 415	10.790
16 a 20	520	116 a 120	3.120	216 a 220	5.720	316 a 320	8.320	416 a 420	10.920
21 a 25	650	121 a 125	3.250	221 a 225	5.850	321 a 325	8.450	421 a 425	11.050
26 a 30	780	126 a 130	3.380	226 a 230	5.980	326 a 330	8.580	426 a 430	11.180
31 a 35	910	131 a 135	3.510	231 a 235	6.110	331 a 335	8.710	431 a 435	11.310
36 a 40	1.040	136 a 140	3.640	236 a 240	6.240	336 a 340	8.840	436 a 440	11.440
41 a 45	1.170	141 a 145	3.770	241 a 245	6.370	341 a 345	8.970	441 a 445	11.570
46 a 50	1.300	146 a 150	3.900	246 a 250	6.500	346 a 350	9.100	446 a 450	11.700
51 a 55	1.430	151 a 155	4.030	251 a 255	6.630	351 a 355	9.230	451 a 455	11.830
56 a 60	1.560	156 a 160	4.160	256 a 260	6.760	356 a 360	9.360	456 a 460	11.960
61 a 65	1.690	161 a 165	4.290	261 a 265	6.890	361 a 365	9.490	461 a 465	12.090
66 a 70	1.820	166 a 170	4.420	266 a 270	7.020	366 a 370	9.620	466 a 470	12.220
71 a 75	1.950	171 a 175	4.550	271 a 275	7.150	371 a 375	9.750	471 a 475	12.350
76 a 80	2.080	176 a 180	4.680	276 a 280	7.280	376 a 380	9.880	476 a 480	12.480
81 a 85	2.210	181 a 185	4.810	281 a 285	7.410	381 a 385	10.010	481 a 485	12.610
86 a 90	2.340	186 a 190	4.940	286 a 290	7.540	386 a 390	10.140	486 a 490	12.740
91 a 95	2.470	191 a 195	5.070	291 a 295	7.670	391 a 395	10.270	491 a 495	12.870
96 a 100	2.600	196 a 200	5.200	296 a 300	7.800	396 a 400	10.400	496 a 500	13.000

TABELLA E PREÇOS N.º 13

Base do 1.º ao 100.º kilometro 19 réis por kilomerro
 » » 101.º ao 200.º » mais 17 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais 15 » » »

Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis
		101 a 105	1.985	201 a 205	3.675	301 a 305	5.175	401 a 405	6.675
1 a 10	190	106 a 110	2.070	206 a 210	3.750	306 a 310	5.250	406 a 410	6.750
11 a 15	285	111 a 115	2.155	211 a 215	3.825	311 a 315	5.325	411 a 415	6.825
16 a 20	380	116 a 120	2.240	216 a 220	3.900	316 a 320	5.400	416 a 420	6.900
21 a 25	475	121 a 125	2.325	221 a 225	3.975	321 a 325	5.475	421 a 425	6.975
26 a 30	570	126 a 130	2.410	226 a 230	4.050	326 a 330	5.550	426 a 430	7.050
31 a 35	665	131 a 135	2.495	231 a 235	4.125	331 a 335	5.625	431 a 435	7.125
36 a 40	760	136 a 140	2.580	236 a 240	4.200	336 a 340	5.700	436 a 440	7.200
41 a 45	855	141 a 145	2.665	241 a 245	4.275	341 a 345	5.775	441 a 445	7.275
46 a 50	950	146 a 150	2.750	246 a 250	4.350	346 a 350	5.850	446 a 450	7.350
51 a 55	1.045	151 a 155	2.835	251 a 255	4.425	351 a 355	5.925	451 a 455	7.425
56 a 60	1.140	156 a 160	2.920	256 a 260	4.500	356 a 360	6.000	456 a 460	7.500
61 a 65	1.235	161 a 165	3.005	261 a 265	4.575	361 a 365	6.075	461 a 465	7.575
66 a 70	1.330	166 a 170	3.090	266 a 270	4.650	366 a 370	6.150	466 a 470	7.650
71 a 75	1.425	171 a 175	3.175	271 a 275	4.725	371 a 375	6.225	471 a 475	7.725
76 a 80	1.520	176 a 180	3.260	276 a 280	4.800	376 a 380	6.300	476 a 480	7.800
81 a 85	1.615	181 a 185	3.345	281 a 285	4.875	381 a 385	6.375	481 a 485	7.875
86 a 90	1.710	186 a 190	3.430	286 a 290	4.950	386 a 390	6.450	486 a 490	7.950
91 a 95	1.805	191 a 195	3.515	291 a 295	5.025	391 a 395	6.525	491 a 495	8.025
96 a 100	1.900	196 a 200	3.600	296 a 300	5.100	396 a 400	6.600	496 a 500	8.100

TABELLA DE PREÇOS N.º 14

Base do 4.º ao 100.º kilometro 48 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais 14 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais . . 10 » » »

Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis
		101 a 105	1.870	201 a 205	3.250	301 a 305	4.250	401 a 405	5.250
1 a 10	180	106 a 110	1.940	206 a 210	3.300	306 a 310	4.300	406 a 410	5.300
11 a 15	270	111 a 115	2.010	211 a 215	3.350	311 a 315	4.350	411 a 415	5.350
16 a 20	360	116 a 120	2.080	216 a 220	3.400	316 a 320	4.400	416 a 420	5.400
21 a 25	450	121 a 125	2.150	221 a 225	3.450	321 a 325	4.450	421 a 425	5.450
26 a 30	540	126 a 130	2.220	226 a 230	3.500	326 a 330	4.500	426 a 430	5.500
31 a 35	630	131 a 135	2.290	231 a 235	3.550	331 a 335	4.550	431 a 435	5.550
36 a 40	720	136 a 140	2.360	236 a 240	3.600	336 a 340	4.600	436 a 440	5.600
41 a 45	810	141 a 145	2.430	241 a 245	3.650	341 a 345	4.650	441 a 445	5.650
46 a 50	900	146 a 150	2.500	246 a 250	3.700	346 a 350	4.700	446 a 450	5.700
51 a 55	990	151 a 155	2.570	251 a 255	3.750	351 a 355	4.750	451 a 455	5.750
56 a 60	1.080	156 a 160	2.640	256 a 260	3.800	356 a 360	4.800	456 a 460	5.800
61 a 65	1.170	161 a 165	2.710	261 a 265	3.850	361 a 365	4.850	461 a 465	5.850
66 a 70	1.260	166 a 170	2.780	266 a 270	3.900	366 a 370	4.900	466 a 470	5.900
71 a 75	1.350	171 a 175	2.850	271 a 275	3.950	371 a 375	4.950	471 a 475	5.950
76 a 80	1.440	176 a 180	2.920	276 a 280	4.000	376 a 380	5.000	476 a 480	6.000
81 a 85	1.530	181 a 185	2.990	281 a 285	4.050	381 a 385	5.050	481 a 485	6.050
86 a 90	1.620	186 a 190	3.000	286 a 290	4.100	386 a 390	5.100	486 a 490	6.100
91 a 95	1.710	191 a 195	3.130	291 a 295	4.150	391 a 395	5.150	491 a 495	6.150
96 a 100	1.800	196 a 200	3.200	296 a 300	4.200	396 a 400	5.200	496 a 500	6.200

TABELLA DE PREÇOS N.º 16

Base do 1.º ao 100.º kilometro 16 réis por kilometro

» » 101.º » 200.º » mais 14 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . 12 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.670	201 a 205	3.060	301 a 305	4.260	401 a 405	5.460
1 a 10	160	106 a 110	1.740	206 a 210	3.120	306 a 310	4.320	406 a 410	5.520
11 a 15	240	111 a 115	1.810	211 a 215	3.180	311 a 315	4.380	411 a 415	5.580
16 a 20	320	116 a 120	1.880	216 a 220	3.240	316 a 320	4.440	416 a 420	5.640
21 a 25	400	121 a 125	1.950	221 a 225	3.300	321 a 325	4.500	421 a 425	5.700
26 a 30	480	126 a 130	2.020	226 a 230	3.360	326 a 330	4.560	426 a 430	5.760
31 a 35	560	131 a 135	2.090	231 a 235	3.420	331 a 335	4.620	431 a 435	5.820
36 a 40	640	136 a 140	2.160	236 a 240	3.480	336 a 340	4.680	436 a 440	5.880
41 a 45	720	141 a 145	2.230	241 a 245	3.540	341 a 345	4.740	441 a 445	5.940
46 a 50	800	146 a 150	2.300	246 a 250	3.600	346 a 350	4.800	446 a 450	6.000
51 a 55	880	151 a 155	2.370	251 a 255	3.660	351 a 355	4.860	451 a 455	6.060
56 a 60	960	156 a 160	2.440	256 a 260	3.720	356 a 360	4.920	456 a 460	6.120
61 a 65	1.040	161 a 165	2.510	261 a 265	3.780	361 a 365	4.980	461 a 465	6.180
66 a 70	1.120	166 a 170	2.580	266 a 270	3.840	366 a 370	5.040	466 a 470	6.240
71 a 75	1.200	171 a 175	2.650	271 a 275	3.900	371 a 375	5.100	471 a 475	6.300
76 a 80	1.280	176 a 180	2.720	276 a 280	3.960	376 a 380	5.160	476 a 480	6.360
81 a 85	1.360	181 a 185	2.790	281 a 285	4.020	381 a 385	5.220	481 a 485	6.420
86 a 90	1.440	186 a 190	2.860	286 a 290	4.080	386 a 390	5.280	486 a 490	6.480
91 a 95	1.520	191 a 195	2.930	291 a 295	4.140	391 a 395	5.340	491 a 495	6.540
96 a 100	1.600	196 a 200	3.000	296 a 300	4.200	396 a 400	5.400	496 a 500	6.600

TABELLA DE PREÇOS N.º 17

Base do 1.º ao 100.º kilometro 14 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » mais 15 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . 12 » » »

Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis	Kilometros	Reis
		101 a 105	1.465	201 a 205	2.760	301 a 305	3.960	401 a 405	5.160
1 a 10	140	106 a 110	1.530	206 a 210	2.820	306 a 310	4.020	406 a 410	5.220
11 a 15	210	111 a 115	1.595	211 a 215	2.880	311 a 315	4.080	411 a 415	5.280
16 a 20	280	116 a 120	1.660	216 a 220	2.940	316 a 320	4.140	416 a 420	5.340
21 a 25	350	121 a 125	1.725	221 a 225	3.000	321 a 325	4.200	421 a 425	5.400
26 a 30	420	126 a 130	1.790	226 a 230	3.060	326 a 330	4.260	426 a 430	5.460
31 a 35	490	131 a 135	1.855	231 a 235	3.120	331 a 335	4.320	431 a 435	5.520
36 a 40	560	136 a 140	1.920	236 a 240	3.180	336 a 340	4.380	436 a 440	5.580
41 a 45	630	141 a 145	1.985	241 a 245	3.240	341 a 345	4.440	441 a 445	5.640
46 a 50	700	146 a 150	2.050	246 a 250	3.300	346 a 350	4.500	446 a 450	5.700
51 a 55	770	151 a 155	2.115	251 a 255	3.360	351 a 355	4.560	451 a 455	5.760
56 a 60	840	156 a 160	2.180	256 a 260	3.420	356 a 360	4.620	456 a 460	5.820
61 a 65	910	161 a 165	2.245	261 a 265	3.480	361 a 365	4.680	461 a 465	5.880
66 a 70	980	166 a 170	2.310	266 a 270	3.540	366 a 370	4.740	466 a 470	5.940
71 a 75	1.050	171 a 175	2.375	271 a 275	3.600	371 a 375	4.800	471 a 475	6.000
76 a 80	1.120	176 a 180	2.440	276 a 280	3.660	376 a 380	4.860	476 a 480	6.060
81 a 85	1.190	181 a 185	2.505	281 a 285	3.720	381 a 385	4.920	481 a 485	6.120
86 a 90	1.260	186 a 190	2.570	286 a 290	3.780	386 a 390	4.980	486 a 490	6.180
91 a 95	1.330	191 a 195	2.635	291 a 295	3.840	391 a 395	5.040	491 a 495	6.240
96 a 100	1.400	196 a 200	2.700	296 a 300	3.900	396 a 400	5.100	496 a 500	6.300

TABELLA DE PREÇOS N.º 20

Base do 1.º ao 100.º kilometro 12 réis por kilometro
 » » 101.º » 200.º » mais 11 » » »
 » » 201.º » 300.º » » 9 » » »
 » » 301.º kilometro em diante mais . . 6 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.255	201 a 205	2.345	301 a 305	3.230	401 a 405	3.830
1 a 10	120	106 a 110	1.310	206 a 210	2.390	306 a 310	3.260	406 a 410	3.860
11 a 15	180	111 a 115	1.365	211 a 215	2.435	311 a 315	3.290	411 a 415	3.890
16 a 20	240	116 a 120	1.420	216 a 220	2.480	316 a 320	3.320	416 a 420	3.920
21 a 25	300	121 a 125	1.475	221 a 225	2.525	321 a 325	3.350	421 a 425	3.950
26 a 30	360	126 a 130	1.530	226 a 230	2.570	326 a 330	3.380	426 a 430	3.980
31 a 35	420	131 a 135	1.585	231 a 235	2.615	331 a 335	3.410	431 a 435	4.010
36 a 40	480	136 a 140	1.640	236 a 240	2.660	336 a 340	3.440	436 a 440	4.040
41 a 45	540	141 a 145	1.695	241 a 245	2.705	341 a 345	3.470	441 a 445	4.070
46 a 50	600	146 a 150	1.750	246 a 250	2.750	346 a 350	3.500	446 a 450	4.100
51 a 55	660	151 a 155	1.805	251 a 255	2.795	351 a 355	3.530	451 a 455	4.130
56 a 60	720	156 a 160	1.860	256 a 260	2.840	356 a 360	3.560	456 a 460	4.160
61 a 65	780	161 a 165	1.915	261 a 265	2.885	361 a 365	3.590	461 a 465	4.190
66 a 70	840	166 a 170	1.970	266 a 270	2.930	366 a 370	3.620	466 a 470	4.220
71 a 75	900	171 a 175	2.025	271 a 275	2.975	371 a 375	3.650	471 a 475	4.250
76 a 80	960	176 a 180	2.080	276 a 280	3.020	376 a 380	3.680	476 a 480	4.280
81 a 85	1.020	181 a 185	2.135	281 a 285	3.065	381 a 385	3.710	481 a 485	4.310
86 a 90	1.080	186 a 190	2.190	286 a 290	3.110	386 a 390	3.740	486 a 490	4.340
91 a 95	1.140	191 a 195	2.245	291 a 295	3.155	391 a 395	3.770	491 a 495	4.370
96 a 100	1.200	196 a 200	2.300	296 a 300	3.200	396 a 400	3.800	496 a 500	4.400



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

ADDITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL N.º 1—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovado por despacho ministerial de 10 de agosto de 1908)

DESDE 4 DE OUTUBRO DE 1908

PREÇOS ESPECIAES

Expedições da estação de Lisboa para a de Aldegallega e vice-versa.

Mercadorias comprehendidas no § 3.º d'esta tarifa, incluindo a via fluvial.

Por tonelada 1\$000 réis

Lisboa, 4 de Agosto de 1908.

Pelo Engenheiro Director

Antonio Guedes Infante

Exp.^{te}
N.º 1.838



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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

I.^a AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL P N.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 14 de agosto de 1908)

A partir de 4 de Outubro de 1908, a tarifa especial P n.º 9 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Outubro de 1905, para transporte de varias mercadorias entre estações das duas rédes, é ampliada como se segue:

PREÇO POR TONELADA (RÉIS)

Das estações abaixo á da frente ou vice-versa	Aldegallega			
	1. ^a série	2. ^a série	3. ^a série	4. ^a série
Coimbra ou Coimbra B.....	6\$920	6\$050	4\$900	4\$040
Aveiro	8\$190	7\$170	5\$800	4\$780
Gaya ou Porto (Campanhã).....	9\$700	8\$490	6\$870	5\$660
Marinha Grande ou Leiria.....	8\$120	7\$100	5\$750	4\$740
Figueira da Foz	6\$960	6\$090	4\$930	4\$060
Castello Branco.....	7\$130	6\$240	5\$050	4\$160
Fundão a Covilhã ⁽¹⁾	8\$860	7\$750	6\$280	5\$170
Belmonte a Guarda ⁽²⁾	9\$990	8\$740	7\$080	5\$830
Participes do Sul e Sueste.....	1\$320	1\$155	935	770

(¹) Estações de Fundão, Tortuzendo e Covilhã.

(²) Estações de Belmonte, Benespera, Sabugal e Guarda.

Lisboa, 10 de Agosto de 1908.

Pelo Engenheiro Director

Antenio Guzdes Infante

Exp.^{te}

N.º 1.838



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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

6.ª AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL P N.º II—PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 14 de agosto de 1908)

A partir de 4 de Outubro de 1908, a tarifa especial P n.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904, para transporte de varias mercadorias entre estações das duas rêdes, é ampliada como se segue:

PREÇOS POR TONELADA (RÉIS)

Da estação abaixo ás de Aveiro a Porto-Campanhã ou vice-versa	5.ª série			6.ª série			8.ª série		
	Sul e Sueste	Companhia Real	Total	Sul e Sueste	Companhia Real	Total	Sul e Sueste	Companhia Real	Total
Aldegallega	710	4\$370	5\$080	400	1\$700	2\$100	480	2\$020	2\$500

Da estação abaixo ás da frente ou vice-versa	Caldas da Rainha á Figueira da Foz 8.ª série—Secções 1.ª e 3.ª			Pampilhosa 9.ª série		
	Sul e Sueste	Companhia Real	Total	Sul e Sueste	Companhia Real	Total
Aldegallega	400	2\$100	2\$500	440	1\$960	2\$400

Lisboa, 10 de Agosto de 1908.

Pelo Engenheiro Director
Antonio Guedes Infante

Exp.^{te}
N.º 1.838



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a MODIFICAÇÃO A' TARIFA DE TRANSPORTE FLUVIAL

(Approvada por despacho ministerial de 25 de Setembro de 1908)

A partir de 15 de Outubro de 1908, o "Capitulo XI" d'esta tarifa é modificado como se segue:

ANIMAES

Cavallos, bois, jumentos, muares e analogos . . .	Um	1.000 réis
	Dois	1.600 »
	Tres	2.200 »
	Quatro	2.800 »
	Cinco	3.300 »
	Seis	3.800 »
	Cada um a mais	250 »
Vitellos, porcos, carneiros e analogos	Até 10 — cada um	200 »
	Além de 10 — cada um	150 »

Lisboa, 4 de Setembro de 1908.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira

Exp.^{te}
N.º 1.907