

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 25.º ANNO

NUMERO 596

Centendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Fomento  
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

COMPOSIÇÃO  
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*  
IMPRESSÃO  
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

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

LISBOA, 16 de Outubro de 1912

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 314, grande velocidade. — Tarifa internacional n.º 315, grande velocidade. — Aviso ao publico: Tarifa internacional n.º 304, grande e pequena velocidade.

## SUMMARIO

	Paginas
Caminhos de ferro das Colónias, por J. Fernando de Sousa	309
A Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação, por Mello de Mattos	311
Parte Official. — Decreto de 14 de setembro de 1912, pelo Ministerio do Fomento	313
A propósito do Congresso do Turismo em Madrid, por Andrade Gomes	313
O «Burdigala»	314
Memorandum	314
Viagens e Transportes	316
Notas de viagem. — XVIII. — De regresso para o Cairo. — Um incidente interessantíssimo. — Encalhados no Nilo. — Trabalhos herculeos dos portos. — Um vapor extraordinário. — Uma operação de cifre. — Fort-Sudan, o mar vermelho e o Suez. (Illustrado)	317
Henri Brasseur, por Miguel Queriol	319
Antonio Amaral	319
Um novo funicular nas montanhas do Tirol	320
Parte financeira	320
Boletim Commercial e Financeiro	321
Notícias nas bolsas portuguesa e estrangeiras	321
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	321
Aplicação da serradura a pavimentos	322
Linhos portuguezas. — Penafiel à Lixa. — Thomas à Nazareth. — Angola. — Inhamane. — Lourenço Marques. — Ambaca. — Malange	322
Linhos estrangeiras. — Espanha. — India Inglesa	323
Arrematações	324
Agenda do Viajante	324
Horário dos comboios	324

## Caminhos de ferro das colonias

Importa condensar, como prometi, em breve noticia, os dados estatísticos relativos ás linhas ferreas das colónias portuguezas que se encontram no livro recentemente publicado pela respectiva repartição e ao qual me referi em artigos anteriores.

N'um mappa synoptico, illustrado por um graphic, se acha previamente posto em relevo o desenvolvimento das nossas vias ferreas ultramarinas, figurando em grupos distintos as linhas de 1<sup>m</sup>,067, as de 1<sup>m</sup> e as de 0<sup>m</sup>,60.

Vê-se n'ella que de 82 kilometros, todos de 1 metro, explorados em 1888, se passou a 1:535 kilometros em 1910, sendo 802 kilometros de 1<sup>m</sup>,067, 586 kilometros de 1 metro e 147 kilometros de 0<sup>m</sup>,60. Rapido foi esse crescimento, muito inferior porém ao que demandavam a vastidão das nossas colónias e as exigencias da sua valorização.

A esta synopse segue-se a noticia do estado de cada um dos caminhos de ferro e portos do mar que lhes servem de testa, formando grupos distintos os que são explorados pelo Estado e os que estão entregues a Companhias. Pertencem ao primeiro grupo: o caminho de ferro e o porto de Lourenço Marques e as linhas de Mossamedes, de Malange, da Suazilandia e do Chai-Chai. Figuram no segundo: o caminho de ferro e porto de Mormugão, as linhas de Loanda, da Beira e do Lobito.

A mesma ordem e divisões seguiremos n'esta noticia.

## I — Linhas e portos explorados pelo Estado

A — Caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira.

A respectiva lei organica é o decreto de 14 de dezembro de 1883. A extensão da linha é de 89 kilometros, todos em exploração desde 1 de março de 1890.

Se tomarmos o primeiro anno completo de exploração de toda a linha e compararmos os resultados da exploração com o de 1910, ultimo que a estatística abrange, notaremos as seguintes diferenças:

	1891	1910
Passageiros .....	36:564	153:235
Mercadorias — grande velocidade..	72 <sup>t</sup>	469 <sup>t</sup>
" — pequena velocidade.	28:057 <sup>t</sup>	785:876 <sup>t</sup>
Receita total do tráfego (contos) ..	106	1:825
Despesa de exploração " ..	202	888
Rendimento líquido (contos) .....	96	937
Rendimento kilometrico bruto (contos) .....		1,190    20,504
Rendimento kilometrico líquido (contos) .....		1,081    10,530
Despesa kilometrica de exploração (contos) .....	2,272	9,973
Coeficiente de exploração (contos).	1,908	0,486

E' notável o enorme incremento do tráfego que se tem accentuado desde 1903 inclusivé, pois até 1902 as receitas subiram gradualmente até o maximo de 727 contos atingidos em 1897 para descerem a 272 em 1900 e subirem novamente a 699 em 1902, passando logo a 1.261 em 1903.

D'esse anno até 1908 oscillaram em torno da media de 1.210 contos até que nos ultimos dois annos se accentuou o crescimento.

Assim em 1910, a receita de passageiros subiu a 141,6 contos contra 94,7 no anno anterior e a de pequena velocidade a 1.630 contra 1.328.

Se cotejarmos estas vicissitudes com os factos ocorridos na África do Sul, no periodo abrangido pela estatística, acha-se ella explicada pela guerra do Transvaal e pelas phases por que passou a despeito do tráfego d'aquelle paiz pelas diferentes linhas que a elle convergem.

As variações do tráfego são postas em relevo por 6 graficos sobremodo elucidativos, do ultimo dos quaes resulta a quantia de 6:189 contos, somma dos saldos da exploração.

Pena é que entre os dados essenciaes d'esta linha não venha referida a conta de estabelecimento, para se poder avaliar a importancia dos capitais n'ella immobilizados.

E' o porto de Lourenço Marques a testa marítima do caminho de ferro. E' natural e conveniente pois, que a estatística seguinte refira, a par dos da linha, os resultados da exploração do porto.

Em 1910 atracaram aos caes 605 navios com 1.942:837 toneladas de arqueação, tendo descarregado 424:165 toneladas. A receita e a despesa de exploração em contos, foram respectivamente 88,5 e 160,9.

A's referidas receitas dever-se-hiam juntar, em rigor, outros rendimentos do porto, que constituem receita geral do Thesouro e que attingiram, em 1910: 110 contos.

A tonelagem tanto de arqueação, como de descarga aumentou todos os annos, tendo sido em 1905 apenas 946:980 e 211:660; duplicou pois, enquanto a receita diminuiu, pois fôra de 112 contos em 1905.

Um mappa graphicó evidencia os dados immercios referidos.

*B—Caminho de Ferro de Mossamedes.*

Tem esta linha por leis organicas os decretos de 25 de maio de 1905 e 25 de abril de 1907.

A via tem apenas 0,760 de largura, devendo compreender 249 kilometros, dos quaes 147 estão em exploração e 37 em construção.

A despesa do primeiro estabelecimento é computada em cerca de 1:623 contos o que dá o custo kilometrico de 11 contos.

A exploração dos primeiros troços até o K. 73 começo em 1907, tendo attingido 147 kilometros no fim de 1910.

Os resultados são por ora desoladoramente insignificantes, pois em 1910 transportaram-se 8:548 passageiros 39 toneladas em grande velocidade e 2:180 toneladas em pequena velocidade, obtendo-se a receita de 15 contos com despesa superior a 66. A receita bruta kilometrica foi apenas de 126:335 enquanto a despesa attingiu 556:056. A medida que se prolongou a linha o rendimento kilometrico desceu consideravelmente, tendo começado por 234:572 em 1907.

Dois mappas graphicos põem em relevo as cifras relativas a esta linha.

*C—Caminho de ferro de Lucalla a Malange.*

As suas leis organicas são os decretos de 13 de novembro de 1902 e 3 de setembro de 1903.

A largura da via é como a da linha de Ambaca, de 1 metro e a extensão de 140 kilometros todos em exploração desde 1 de setembro de 1909.

A despesa de estabelecimento accusada é de 2:666 contos ou 19 contos por kilometro. Os primeiros 85 kilometros foram abertos em setembro de 1907.

Em 1910 transitaram 12:113 passageiros, 118 toneladas de grande velocidade, 5:572 pequena velocidade, com o rendimento total de cerca de 87 contos, e a despesa de exploração de 74. O rendimento kilometrico total subiu de 359:000 em 1908 a 619:000 em 1910 e o coefficiente de exploração desceu de 2,926 a 0,857. E' manifesta, em tão curto periodo a tendência progressiva do tráfego.

Os mappas graphicos relativos a esta linha são em numero de 2.

*D—Caminho de ferro da Suazilandia.*

Tem por lei organica o decreto de 15 de julho de 1903. A largura de via é de 1,067 a extensão de 77 kilometros dos quaes 54 em exploração e 17 em construção.

A despesa de estabelecimento attingiu 1.845 contos ou 26 por kilometro.

A falta de ligação na fronteira mantem esta linha privada do tráfego que se teve em vista conquistar.

Os dados estatisticos referem-se apenas aos annos de 1908 a 1910, no ultimo dos quaes houve 5:361 passageiros, 149 toneladas de grande velocidade, 445 toneladas de pequena velocidade, 4:395.000 de receita e 39:613.000 de despesa. A receita kilometrica desceu no triennio de 160:000 reis a 81:5400.

Vê-se pois quanto é ruinosa a exploração na situação provisoria em que se encontra a linha, limitada ao territorio portuguez.

Como as outras, tem dois mappas graphicos.

*E—Caminho de ferro do Chai-Chai a Manjacase.*

Foi mandado construir em 1909 pelo Governador geral de Moçambique. A largura de via é de 0,75, a extensão

prevista de 52 kilometros, 16 dos quaes em exploração e 36 em construção.

Na conta de estabelecimento figuram cerca de 60 contos ou 3:738:000 por kilometro.

O troço em exploração foi aberto apenas em 23 de agosto de 1910, não se podendo pois ajuizar do tráfego pelo curto periodo decorrido, no qual as receitas foram 510:000 reis.

**II—Linhas e portos explorados por companhias**

*A—Caminho de ferro de Mormugão.*

Tem esta linha por lei organica os decretos de 18 de abril de 1881 e 29 de outubro de 1892.

A concessão da linha foi feita por 99 annos, reservando o Governo o direito de resgate depois de 30 annos d'exploração.

O Estado garante o juro de 5 %, sobre £ 800:000 e 6 % sobre o capital addicional de £ 550:000.

Por decreto de 3 de outubro de 1902 foi aprovado um contracto entre a *West India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited* e a *Southern Mahratta Railway* para serem por esta explorados o caminho de ferro e o porto.

A linha com 1 metro de largura, tem 82 kilometros, todos em exploração desde 1888.

Os dados numericos relativos aos annos extremos 1889 a 1910 são os seguintes:

Numero de passageiros.....	248:088	367:519
Mercadorias — grande veloc....	559 <sup>1</sup>	936 <sup>1</sup>
» — pequena veloc...	95:402	370:107
Receitas (em contos).....	148,8	346,3
Despesas de exploração (em contos).....	130,7	198,2
Rendimento kilometrico bruto (em contos).....	1,815	4,222
Rendimento kilometrico liquido...	1,593	2,418
Coeficiente d'exploração.....	0,878	0,572

As receitas diminuiram, até descerem em 1897 ao minimo de 58 contos. Desde 1903 porém, em que attingiram 158 contos, subiram sempre.

A garantia de juro mantem-se com ligeiras variações na cifra de £ 73.000 tendo-se pago £ 1.829:041—13—4.

Figuraram na estatistica 6 mappas graphicos relativos a esta linha.

Quanto ao porto de Murmugão, em 1910 foi a receita de 150 contos e a despesa de 90 contra 48—21 em 1898.

*B—Caminho de ferro de Loanda a Lucalla.*

Decretos de 25 de outubro de 1885 e 10 de outubro de 1894. Ha a garantia de 6 % sobre 19 contos por kilometro com o minimo de 1:200:000 para as despesas de exploração.

A via é de 1.º. A linha tem 364 kilometros em exploração. A sua conta de estabelecimento, atinge 12:459 contos ou 34,2 por kilometro.

Abriu-se o primeiro troço em 1899 e foi começada em 1900, o primeiro anno d'exploração de toda a linha. Comparando os dados d'esse anno com os de 1910 temos:

	1900	1910
Passageiros .....	28:702	29:223
Mercadorias — grande veloc.....	286 <sup>1</sup>	475
» — pequena veloc.....	19:999	26:003
Rendimento bruto (contos).....	300,5	451,2
Despesas d'exploração (contos)....	306,3	35,7
Rendimento bruto kilometrico.....	826,000	1.239:000
» liquido kilometrico....	160:000	265:000
Coeficiente d'exploração.....	1,019	0,786

A garantia de juro que durante annos se conservou sensivelmente constante e de cerca de 580 contos, desceu

em 1910 a 496 tendo sommado até esse anno 10:604 contos. Seis mappas graphicos illustram a estatistica.

*C—Companhia dos Caminhos de ferro da Beira.*

Concedida por alvará de 10 d'outubro de 1891 e 3 de março de 1892 sem encargos para o Estado.

Tem 1.<sup>m</sup>067 e 339 kilometros em exploração.

O primeiro troço abriu em 1894. D'esde 1 de janeiro de 1898 está toda a linha em exploração.

A estatistica abrange apenas as receitas dos ultimos 4 annos. Em 1910 houve 7:222 passageiros, 296 toneladas de grande velocidade e 125:327 toneladas de pequena velocidade com o rendimento de 1.278 contos ou reis 3:768\$000 por kilometro.

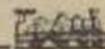
E' de notar que enquanto o rendimento de passageiros e grande velocidade se conservou quasi estacionario, as receitas de pequena velocidade baixaram de 1099 a 282 contos para novamente se elevarem a 1.248 contos em 1910.

*D—Caminho de ferro do Lobito.*

Em dois artigos anteriores analysei os dados estatisticos relativos a esta linha. A elles me reporto, limitandom-me a recordar que se attribue à c/ de estabelecimento a cifra de 12:467 contos ou 39 por kilometro.

Finda o volume de estatistica, nitidamente impresso com duas cartas dos caminhos de ferro ultramarinos.

*J. Fernando de Souza.*



## A Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação

626. (06) + 627. (06) + 387

Acaba de distribuir-se o relatorio allusivo ao exercicio de 1 de maio de 1911 a 31 de março de 1912 da Associação internacional permanente dos Congressos de Navegação, que n'este anno celebrou em Philadelphia, (Estados Unidos) o decimo segundo congresso de navegação, accrescendo que completa agora esta sociedade o seu decimo anno de existencia.

Financeiramente accentua-se de cada vez mais a prosperidade da Associação, porque em 31 de dezembro de 1911 o seu capital elevava-se a 407:099,58 francos quando se não contava, segundo o orçamento de previsão, senão com 323:126,01 francos. Este augmento de 83:973,57 francos provem de se não terem gasto creditos votados para varias publicações e por se não utilizarem senão 19.604,37 francos dos cinquenta mil votados para o congresso de Philadelphia.

Abstraindo do *superavit* ou excedente indicado, as economias realizadas pela Associação nos nove primeiros annos correspondem a 6:585\$300 reis.

Pouco deve porém importar aos leitores da *Gazeta* a situação financeira da Associação, mas por certo que os interessarão as observações tecnicas que se deparam no relatorio.

Primeiro que tudo respondo a estas duas perguntas. Qual é a utilidade dos Congressos de Navegação? Que vantagens retiram d'elles os paizes em que se celebram congressos d'esta especie?

Os congressos de navegação relacionam os engenheiros e especialistas encarregados de trabalhos importantes em canaes, rios e portos de mar.

Cada qual aproveita d'esta maneira com o saber, estudos e experienca alheios, e os problemas tratam-se com vistaz largas, universaes e de conjunto.

Graças à união de esforços, em poucos annos se conseguem grandes e rápidos progressos no vasto dominio das obras hidráulicas, de que depende a navegação interna e marítima.

*Canaes.* Em Vienna, em 1886, por occasião do segundo congresso internacional, discutiu-se a serio pela primeira vez, a questão dos canaes de navegação interior.

As deliberações tomadas em Vienna serviram de base aos estudos da secção para os canaes de toda a Europa central. A transformação do canal de Erié para embarcações de 2.000 toneladas inspira-se de facto em considerações que se manifestaram no congresso de Vienna.

Ao apresentar em janeiro de 1910 o projecto que a Italia conhece pelo nome de *lei Bertolini*, o ministro das obras publicas gostosamente declarou que, para determinar o regimen financeiro da rede das vias aquáticas italianas, se baseara nos relatórios e discussões do Congresso de navegação de S. Petersburgo.

As *eclusas de grande desnível* e os *ascensores de barcos* devem aos congressos estudos, que vulgarizaram o uso d'estas obras tão uteis para a navegação.

Tambem foi por pedido dos congressos que se fizeram as experiencias necessarias para determinação da forma dos barcos e das secções transversaes dos canaes assim de reduzir ao minimo os esforços de tracção. Realizaram-se progressos muito sensiveis a este propósito, assim como nos diferentes systemas de tracção das embarcações.

A *consolidação das margens* dos canaes e rios foi objecto d'um estudo completo e produziu resultados preciosos sob o ponto de vista da estabilidade, bem como do custo d'estes revestimentos marginaes.

E' tambem um resultado importante a lançar no activo dos congressos de navegação um *systema uniforme de medição da tonelagem das embarcações interiores*.

A *hypotheca fluvial* deu lugar a negociações entabuladas com a comissão marítima internacional. Nada tendo conseguido até 30 de julho de 1910, a comissão permanente da Associação deliberou em sessão d'esse dia abandonar o exame d'esta questão, mas d'aquella época para cá o presidente Sr. Dufourny e o Sr. Chaguéraud, membro da comissão permanente, procederam a novos estudos de que resulta afigurar-se que se consiga uma solução.

*Portos e canaes marítimos.*

Trataram engenheiros eminentes, com competencia, perante os congressos de navegação, o problema dos portos e canaes marítimos.

Todos concordam em reconhecer que estes especialistas em pouco tempo fizeram progredir a construção dos quebra-mares, molhes, eclusas, fôrmas-seccas, caes e utensilagems dos portos, assim como o traçado e as secções transversaes dos canaes marítimos. São eloquentes a este propósito os relatórios fornecidos pelo congresso de Philadelphia.

Em cada congresso os engenheiros dos diversos paizes veem expôr os trabalhos que executaram no domínio da navegação e no domínio hidráulico. Cada qual pode d'esta maneira, sem missão ao extranjo e sem deslocamento ficar em dia com os progressos realizados na sua especialidade e em constantes e intimas relações com os seus collegas.

Tambem tem sido graças aos congressos que o material de dragagem de grande força e os engenhos dos estaleiros de construção tão intensamente se desenvolveram e aperfeiçoaram.

*Rios.* No seu notável relatorio para o congresso de Philadelphia, o Sr. Timonoff, socio perpetuo da comissão permanente dos Congressos de Navegação, expôz succinctamente, a influencia que os congressos exerceram sobre o melhoramento dos rios com marés e dos rios de corrente permanente. Viu-se dissiparem-se e desvanecerem-se os erros e as trevas que existiam n'esta matéria, graças à luz das discussões reiteradas e aprofundadas que esta questão capital levantou no seio dos congressos de Frankfurt, Manchester, Paris, Bruxellas, Milão e São Petersburgo.

As doutrinas e os princípios baseados na observação dos factos e justificadas pela teoria afirmaram-se, tanto

para o melhoramento dos estuários, como para a regularização dos leitos dos rios nas suas secções marítimas e n'aquelas que não estão sujeitas a marés.

Os utensílios de canalização, as barragens de todo o sistema e os reservatórios, também foram causa de declarações de princípios.

Outro tanto sucedeu com os aparelhos que garantem a segurança da navegação.

De modo geral, pode dizer-se que em alguns anos a Associação internacional dos Congressos passou revista a quasi todos os domínios da hidráulica e da navegação, tão bem e tão completamente, que agora existe n'elha uma doutrina que serve no mundo todo de base ao ensino técnico moderno.

As opiniões e as teorias locais, assentes em dados limitados e circumscripções, deram campo a uma ciência geral para cuja construção concorreram os tributos da engenharia civil mundial.

Esta ciência, filha do congresso, fez realizar e mais ainda fará realizar no futuro, grandes e uteis resultados de que se aproveitará a humanidade toda.

Em summa, quando se pensa nos trabalhos que precedem os congressos, nos estudos dos relatores, nas relações que se estabelecem entre os congressistas, nas vantagens que resultam da discussão, das trocas de ideias a respeito das questões tratadas, da difusão das actas, é preciso concluir que os congressos constituem um sistema excelente para reunir de toda a parte as informações a propósito de assuntos de determinados estudos, para comparar os melhores processos usados nos diversos países e para resolver questões importantes de interesse geral.

Não se referem as passagens do relatório alludido a duas questões importantes: uma originada no Congresso de S. Petersburgo e outra agitada no de Philadelphia, por enquanto apenas na Comissão permanente, mas que não tardará a vir para a discussão geral.

A primeira d'ellas sae até do campo restrictamente técnico, para interessar todos quantos viajam por mar.

Em harmonia com uma das conclusões votadas no congresso de S. Petersburgo, o Governo russo convocou para março d'este ano, uma conferência marítima internacional para discutir diferentes questões relativas à segurança da navegação.

Grande exito tiveram os trabalhos da conferência e d'elles fallou o tenente general Sr. de Schokalsky.

Preparada pelo ministro da marinha na Russia e mais especialmente pela administração geral da hydrographia n'aquelle ministerio, quasi todas as nações que tem representação nos Congressos de Navegação ali compareceram, excepto a Inglaterra e a Austria-Hungria, bem como os países do centro e sul da America.

Durante sete dias a Conferência Internacional Marítima de S. Petersburgo, estudou as questões preparadas e submetidas à discussão pela já referida Administração geral hydrographica.

Distribuiu-se em tres comissões: a das construções marítimas e dos avisos aos navegantes, a das cartas marítimas e a da balisagem e iluminação das costas.

Finalmente adoptou os tres seguintes votos:

1.º — Que as questões relativas à segurança da navegação, isto é, que a construção do navio, o seu comando, a hydrographia, a iluminação das costas, a pilotagem, os socorros aos naufragos, as leis de navegação, os instrumentos náuticos, o código internacional dos signaes, etc. figurem no programma dos congressos de navegação e que se estabeleça n'esses congressos uma secção especial para tratar d'elles.

2.º — Emitte o voto de que a conferência internacional marítima de segurança da navegação constituída por delegados oficiais do governo se reúna de tres em tres anos e se torne uma instituição internacional permanente, e

que o governo russo dê os passos diplomáticamente necessários para a realização d'este voto.

3.º — Que uma conferência local entre os governos alemão, dinamarquez, norueguês, russo e sueco, seja convocada para chegar a um entendimento cordial sobre a questão da balisagem das costas do Mar Báltico. O governo russo faria os accordos diplomáticos precisos.

N'esta sessão da comissão internacional permanente, fallou, ao que consta da acta, o sr. Hampton Moore, nos seguintes termos:

Immediatamente após o accidente do *Titanic*, tendo em consideração as terríveis consequências do desastre, todos os países insistiram sobre a necessidade de aumentar a segurança da navegação.

Nos Estados Unidos, apresentaram muitas moções os membros do Parlamento, interessados em melhorarem as condições da navegação marítima. Exprimiram-se dois votos tendentes a provocarem a reunião d'uma conferência internacional para discutir a questão do melhoramento da segurança da navegação.

Por causa do grande interesse que tenho no Congresso de Navegação de Philadelphia, entendi dever formular eu próprio um d'esses votos.

A Câmara dos Representantes aprovou a ideia de convocar uma conferência internacional, mas quando foi transmittido este voto ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, acabava o imperador da Alemanha de tomar a iniciativa de reunir um congresso internacional para discutir as medidas de segurança a impôr aos navegantes. Fui seguidamente informado de que o governo dos Estados Unidos aceitara o convite para tomar parte n'esta reunião.

Posto isto, surge a questão de saber se sim ou não ainda é chamado o congresso de navegação que vai abrir-se a tratar do accidente do *Titanic* e a discutir a segurança da navegação no mar, conforme propôs na comissão permanente, há algum tempo, na qualidade de presidente da comissão local organizadora do congresso.

Deliberaram os Estados Unidos mandar delegados para a conferência internacional provocada pelo imperador da Alemanha, e tomarão parte como nação n'aquela conferência. Parece-me todavia, que a presença em Philadelphia de numerosas personalidades competentes em matéria de navegação, em data que tanto de perto se segue à catástrofe do *Titanic*, impõe que se diga alguma coisa no decurso dos nossos debates sobre a segurança no mar e que em nome do congresso se formule um parecer que teria a sua utilidade.

Certo é que não figura no programma dos trabalhos esta questão, porque o accidente sobreveiu muito tempo depois de elle estar elaborado.

Por falta de preparação e de memórias sobre o assunto, e ainda porque os congressos de navegação apenas se tem attido à signalização e à derrota e não à construção de embarcações, não se tomou decisão, em 22 de maio passado, mas a questão está de pé e não deve admirar que surja em toda a sua amplitude n'um próximo congresso, talvez no de 1915, onde por certo se abrirão debates relativamente ao transporte por fluctuação.

D'elles fallou um representante da Suecia como assunto a reservar para o decimo terceiro congresso.

Se se reparar bem, o campo de ação d'estes congressos tem ido sempre ampliando-se.

Primeiro, a navegação interior e os portos de mar faziam causa à parte, mas observou-se que era uma duplicação de esforços, porque as construções hidráulicas obedeciam em ambos os casos a princípios comuns.

Reuniram-se portanto os dois congressos.

Em Paris, em 1900, lançaram-se as bases da Associação Permanente, pois que o trabalho de organização em cada congresso tinha que recomeçar.

Em Duesseldorf, em 1902, fundou-se definitivamente a Associação Internacional Permanente dos Congressos, que de então para cá tem sempre prosperado.

Em S. Petersburgo, a hydrographia marítima, a oceanographia e a hydraulica agricola fizeram brilhantemente a sua apparição e formam hoje parte do programma.

Com o Sar. Sinedberg que foi o engenheiro sueco que apresentou a questão, talvez já em 1915 se diga muita coisa interessante sobre os transportes por fluctuação e quem pôde prever a importancia que elles terão quando bem regulamentados, nos casos do transporte de madeiras, tanto nos rios, como em jangadas, aproveitando as correntes marítimas e a simples rebocagem.

Será por certo uma forma preciosa de diminuir o preço das madeiras e de concorrer para as explorações florestaes. Sob o ponto de vista racional demais a questão é capital para a Suecia e para o seu commercio de madeiras.

Aiada n'esta sessão de 22 de maio ultimo se fallou da influencia reciproca dos transportes por agua e por linhas ferreas.

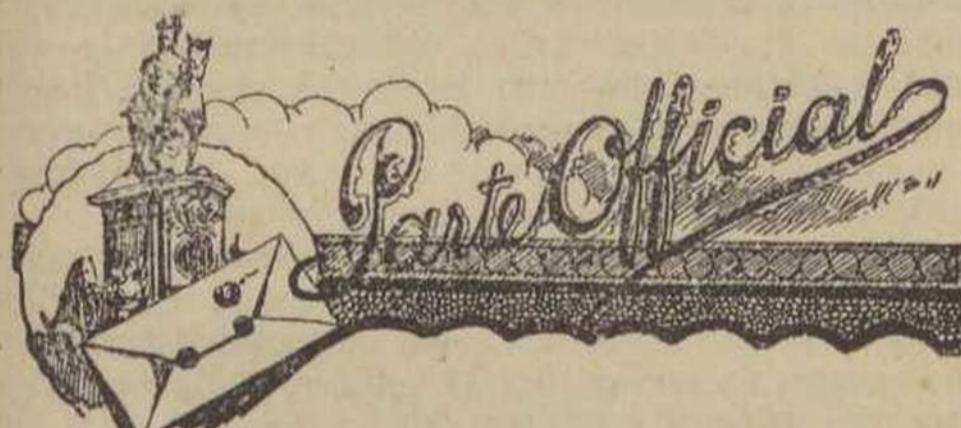
Trata-se de nomear uma commissão especial que permita avaliar bem o caso.

Essa commissão seria constituída por delegações dos Congressos ferro-viários e de navegação, mas por enquanto ainda se não assentou nem como se ha de constituir, nem o programma a estudar.

Certamente que facil será chegar a um acordo n'esse sentido, e talvez no congresso de 1915, em paiz escandinavo provavelmente, se leiam memorias e se discutam problemas d'esta ordem, cujo interesse é obvio.

Mello de Mattos.

Editor



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o processo referente à construção do tramo móvel da ponte sobre o Rio Judeu, no prolongamento da linha férrea do Barreiro a Casilhas, tendo examinado devidamente o autorizado parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 26 de Julho ultimo, e a esclarecida informação prestada pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, com a data de 19 do referido mês, bem como as representações das localidades interessadas e o bem elaborado relatório, firmado pelos Srs. João Carlos de Oliveira Leone, oficial da marinha mercante, e João Carlos de Oliveira Musanti, comandante da canhoneira *Limpopo*:

Considerando que o projecto apresentado pela casa construtora, em obediência ao disposto na portaria de 30 de Setembro de 1911, quanto tecnicamente em condições de merecer aprovação, traria na sua execução um aumento de despesa não inferior a 75:000\$000 réis:

Considerando que mais economicamente se pôde chegar a uma solução satisfatória, tanto para o serviço do caminho de ferro a que há que atender, como para os interesses da região que igualmente não podem ser descurados;

Manda que pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado seja estudada uma variante ao primitivo projecto daquela ponte apresentado pela casa construtora, tornando fixo o tramo levadiço de 14 metros, e transformando em tramo girante o seguinte para o lado do Barreiro com 42<sup>as</sup>,700 de comprimento.

Paços do Governo da República, em 14 de Setembro de 1912.— O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

## A propósito do Congresso de Turismo em Madrid

Deve em breves dias reunir-se em Madrid o Congresso de Turismo. Grande numero de representantes de diferentes nacionalidades alli irão prestar o seu intelligente concurso a um trabalho que deve acarretar para a nação hespanhola interesses de alto valor, e das excursões que fizerem por toda a Hespanha levarão, sem duvida, para os seus paizes, as melhores impressões, graças não só ao cavalheirismo que caracteriza o povo hespanhol, como aos magnificos especimenes d'arte que tanto abundam na patria de Calderon, e aos lindos panoramas com que a natureza foi tão prodiga, para com os nossos vizinhos como para connosco.

E dos interesses que d'ahi possam advir para a Hespanha, tambem Portugal certamente alguns fructos colherá, pois que do desenvolvimento do turismo na nação nossa vizinha resultará, sempre que para isso nós saibamos concorrer, o mesmo desenvolvimento no nosso paiz, não nos faltando para isso mais do que oferecemos ao excursionista commodidades e confortos com que ainda estamos mal habilitados, pois, attractivos naturaes e obras d'arte tambem por cá não faltam.

O turismo é uma das grandes forças da civilização moderna, concorrendo fortemente para a confraternização dos povos, estreitando as relações commerciaes, litterarias e artísticas, auxiliando-se mutuamente para a consumação da obra de paz social, que é hoje o supremo ideal do mundo civilizado.

Os turistas que agora se dão *rendez-vous* em Madrid, onde estão sendo festejados pelo povo hespanhol com a lhaneza e a graça que lhe é peculiar, virão amanhã ou mais tarde visitar-nos tambem. Alguns já no anno passado tiveram occasião de apreciar a belleza do nosso sol, o azul do nosso céo, a grandeza do estuário do Tejo, a graciosidade da silhueta da nossa Lisboa vista da outra banda, e de tudo isso e ainda da forma, que procurámos ser gentil, como os recebemos, estamos convencidos que conservam uma grata recordação. Assim nos levam a crer as palavras que nos tem consagrado cheias de sinceridade. Mas, talvez nos não enganemos, se julgarmos que levaram tambem uma impressão que nos entristece um tanto: de que tudo por cá é pobre.

Essa impressão leva-a geralmente o estrangeiro que nos visita, e, embora a pobreza honrada não envergonhe, ha coisas a que muitas vezes se chama pobreza, para não fazer offensa chamando-lhe desleixo.

Ha por todo o paiz, a começar por Lisboa, um sem numero de coisas que nos aviltam e que são filhas unicamente do desleixo. Bastas vezes d'ellas se tem a imprensa ocupado, com pouco exito, infelizmente, e nunca é de mais repisar o assumpto, porque lá diz o risão: *agua molle em pedra dura tanto dá até que fura*.

Acabe-se, pois, com as barraquinhas indignas d'uma cidade que se enfileiram pelo aterro fóra ao longo da linha de Cascaes; com essa miseria mais moral que material dos aleijões de toda a especie que se exhibem não as pelas terras da província como pelas ruas da propria capital; estabeleçam-se bastantes balnearios onde o povo se possa lavar por quantias minimas, e ensine-se o povo a lavar-se, convencendo-o das vantagens que adveem da limpeza; prohiba-se o habito que certa gente das classes populares tem de andar descalça pelas ruas, dando uma nota de miseria que é apenas apparente, porquanto essa gente tem geralmente com que se calçar, haja vista as ovariñas que indo descalças conduzem, por vezes, as graciosas chinellinhas na canastra, para só as usarem quando lhes apetece; fiscalize-se bem a hygiene dos hoteis que se arrastam pelo paiz fóra com pomposas taboletas correspondendo a um interior fedorento, com myriades de insec-

tos incomodativos que não permitem conciliar o sono ao mais famoso dorminhoco; lave-se tudo quanto por ahi está sujo, como a Torre de Belém, e em vez de criminosamente se caiarem as cantarias de velhos monumentos que se ostentam, envergonhados por esse barbarismo, em inúmeros recantos de Portugal, faça-se empregar essa cal branqueando os pardieiros ennegrecidos que ha por toda a parte, mesmo em Lisboa e em profusão.

Para isto não precisamos de nenhum Messias, o tal homem de pulso por quem toda a gente anseia para levantar a patria; basta apenas um bocceado de boa vontade, uma bem orientada propaganda e um pouco mais de senso do que o commun.

O povo portuguez tem dado as melhores provas de que está apto para receber tudo quanto seja bom, util e proveitoso; é dotado de um caracter como não conhecemos outro melhor, e a sua tão fallada falta de instrucção e de preparação, de que não tem a responsabilidade, é suprida em grande parte pela sua intelligencia e pelo seu grande poder de intuição.

Falle-se-lhe como se lhe deve fallar, mais ao coração do que ao cerebro, ensine-se-lhe o caminho do seu bem estar e não apenas o de simples contribuinte; não o illudamos com falsos promettimentos, porque, fatalmente, vem um dia em que descobre a falsidade das promessas, e, então, revolta-se na sua dignidade, na sua nobreza, que é grande, e de manso cordeiro que é, torna-se o leão cruel que a ninguem poupa.

Trabalhemos, pois, todos nessa obra de regeneração e sobretudo de asseio, offereçamos ao extranjeiro que aqui vem contribuir com o seu dinheiro para a nossa riqueza, confortos de forma a que, quando d'aqui saia, não vá com impressões desagradáveis a chocarem-se com as boas, e volte e faça com a sua propaganda, arrastar aqui os seus compatriotas; e, se conseguirmos isso, teremos feito alguma coisa de util e patriótico.

Andrade Gomes.



## O «Burdigala»

Recebemos e agradecemos o amavel convite, que nos foi dirigido pela firma representante da *Compagnie de Navigation Sud-Atlantique*, para visitarmos o esplendido barco, *Burdigala*, da praça de Bordéos, que a mesma companhia possue para a travessia transatlantica, entre a Europa e os portos da America do Sul.

A firma representante, ou os agentes da *Compagnie de Navigation Sud-Atlantique*, são os Srs. Orey, Antunes & C.º, da praça de Lisboa.

O barco é um dos melhores paquetes hoje em serviço de viagens transatlanticas. Deslcca 12.500 toneladas.

Comporta 722 passageiros, sendo 220 de 1.ª classe, 118 de 2.ª, 140 de 2.ª intermedia e 400 de 3.ª. Tem de guarnição 346 homens. O commandante, 2.º commandante, medico, commissario e machinista-chefe, são respectivamente, os Srs. Dupuy, Fournier, Dr. Dovit, Décré e Richardt.

Em conformidade da convenção celebrada entre o Governo francez e a companhia *Sud-Atlantique*, a velocidade minima do barco, entre Lisboa e Buenos-Aires, não passará de 18 milhas à hora.

Este paquete é o terceiro da marinha mercante francesa, seguindo-se immediatamente aos paquetes *La France* e *Provence*, da companhia *Transatlantique*, tambem de Bordéos.

Estes tres paquetes, juntamente com o *Gallia* e o *Lutetia*, da companhia a que pertence o *Burdigala*, e que estarão a nado dentro de um anno, ficarão as cinco perolas da marinha mercante francesa.

Os convidados dos Srs. Orey, Antunes & C.º foram conduzidos a bordo, ao meio-dia de 8 do corrente, no va-

por Atalaia II, amavelmente posto ás suas ordens, no caes da Parceria Lisbonense. O *Burdigala* fundeara, na madrugada do dia 8, na margem esquerda do Tejo, em frente de Cacilhas.

Entre os convidados, figuravam os Srs. ministros da França e Uruguai, encarregado dos negocios da Hespanha, consules de França, Hespanha e Argentina, o capitão do porto de Lisboa, um representante da majoria-general da Armada, o Sr. Ramos da Costa, engenheiro-director da Exploração do porto de Lisboa, o Sr. Bivel, engenheiro da mesma Exploração, e o Sr. Fernando Emygdio da Silva pela Propaganda de Portugal, álem dos representantes da imprensa da capital.

Após a visita, foi servida uma taça de *champagne* a todos os convidados, iniciando os brindes o Sr. ministro de França, que bebeu pelas prosperidades da companhia *Sud-Atlantique*, correspondendo o Sr. Dupuy, comandante do paquete, fallando em seguida, o comandante do porto de Lisboa, o Sr. Alberto Macieira, pela Associação Commercial de Lisboa, e por o ultimo o Sr. d'Orey, que agradeceu as manifestações de sympathy que acabavam de ser dirigidas á Companhia de que é representante.



## MEMORANDUM

relativo ao emprego da tracção electrica nos caminhos de ferro urbano, circumvolutorio e suburbanos («Stadt-, Ring-und Vorortbahnen») de Berlim, redigido pelo ministro das Obras Publicas da Prussia.

(Excerpto)

«Nas occasões de maior affluencia, os comboios dos caminhos de ferro urbano e circumvolutorio serão compostos de 13 vagões de tres eixos, e os das linhas suburbanas de 12 d'estes vagões, com um forgão. Terão em ambas as extremidades uma locomotiva electrica, á qual será a energia electrica conduzida sob a forma de corrente monofásica, á tensão de 15.000 *volts* e da frequencia de 16  $\frac{2}{3}$  periodos, por um conductor aereo.

Durante as horas de diminuição do trafego, os comboios circularão com composição reduzida, mas com o mesmo horario, e rebocados por uma unica locomotiva. As condições do serviço ficarão optimamente preenchidas pondo em marcha comboios de 5 a 8 vagões, para um trafego fraco ou medio. Os vagões dos comboios parciaes, que ficarem contiguos nos comboios completos, serão munidos de guaritas para os conductores e dispostos por forma a poderem circular tambem na frente do comboio.

Nos comboios suburbanos, o forgão, collocado nos comboios completos entre os dois troços de vagões dos comboios parciaes, é munido em cada topo de uma guarita de conductor. Fica atrellado ao troço que circula. A divisão dos comboios, acima mencionada, presta-se a uma exploração muito economica, por motivo da boa adaptação da sua composição ás necessidades do trafego.

Em certas linhas dos arredores, bastará fazer rebocar os comboios por uma unica locomotiva ou formá-los com carruagens automotrices. O serviço de automotrices de corrente continua, que existe ha alguns annos na linha de Berlim (estaçao de Potsdam) em Gross-Lichterfeld-Est, manter-se-ha. Não seria vantajoso passar para um sistema de tracção com locomotivas de corrente alternativa, porque os apparelos electricos actuaes, muito caros, não poderiam mais ser aproveitados. Entretanto, a corrente continua será gerada n'uma officina de transformação alimentada por uma corrente alternativa, e servindo para toda a rede ferrea, o que produzirá uma economia considerável para o modo de exploração actual. Abm de que os comboios possam receber o maximo da sua composição, será mister alongar os caes de algumas estações; e além d'isso, será mister terminar o levantamento de

nível dos caes, que não está terminado por toda a parte, para se proceder sem demora ao alargamento dos estribos superiores dos vagões, tão util para facilitar e apressar a subida e a descida dos viajantes. Esta medida foi adoptada com pleno successo nos vagões da linha suburbana de Berlim (estação de Potsdam) a Gross-Lichtersfeld-Est.

O material actual, com compartimentos comunicantes entre si e com portas para cada compartimento, continuará, como se disse, a ser empregado; graças ao grande numero de portas dos vagões, os passageiros podem subir e descer rapidamente, d'onde resulta uma diminuição no tempo da paragem, muito importante nos serviços de paragens frequentes. Não se tem notado grandes defeitos n'este material, desde a epocha em que começou a servir. No entanto, as portas devem receber fechaduras automaticas de duas voltas e ficar dispostas por forma que, ao contrario do que sucede actualmente, este serviço se torne facil e simultaneo com o movimento dos carros. D'est'arte a tarefa dos empregados encarregados de fechar as portas, será facilitada e diminuida. As portas corrediças, que se encontram por exemplo na «Hochund Untergrundbahn» de Berlim, não poderiam ser usadas aqui. Careceriam de caes situados ao nível do chão das carruagens, caes que não existem e que nem podem mesmo ser estabelecidos, porque as vias dos caminhos de ferro urbano, circunvolutorio e suburbanos devem poder ser percorridas tambem por comboios formados com material vulgar. As carruagens serão munidas de aquecimento e iluminação electricos. O aquecimento manterá automaticamente uma temperatura de cerca de 12 a 14 centigrados, nos compartimentos. Com vista á iluminação electrica, um vagão de cada comboio parcial é provido de baterias de accumuladores carregados por transformadores transportados no comboio. Obtem-se assim uma luz perfeitamente estavel, porque é independente das variações de tensão no conductor de serviço, contrariamente ao que se dá com o sistema actual. As interrupções de luz, causadas pela suppressão temporaria da corrente de tracção, são impossiveis.

As proporções actuaes dos logares de 2.<sup>a</sup> e de 3.<sup>a</sup> classes, bem como dos compartimentos de fumistas e não fumistas, conservar-se-hão.

Para os comboios completos, assim como para os parciaes, as locomotivas serão electricamente ligadas entre si e com as guaritas de manobra dos vagões, por forma que os comboios possam sempre pôr-se em andamento, e a sua velocidade regulada, pela testa do comboio. O guarda-freio postar-se-há sempre á frente, quer na locomotiva, quer na guarita do primeiro vagão; o conductor postar-se-lhe-há ao lado. A locomotiva collocada na cauda do comboio irá sem conductor.

«Segundo o projecto adoptado, a energia electrica será fornecida por duas officinas geradoras. Uma offerta firme, inalteravel dos pontos de vista technico e financeiro, garante o fornecimento da energia electrica em condições vantajosas, durante um periodo de trinta annos. Nos termos d'esta offerta, crear-se-há uma officina, n'uma região linhitifera, provavelmente perto de Bitterfeld, e outra, a titulo de reserva e para fornecer a energia electrica que ultrapassasse sensivelmente o consumo medio do tráfego intenso, nas cercanias de Berlim. Os conductores electricos serão geralmente constituídos por cabos subterraneos; a tensão prevista é de 60.000 voltas. Para a transmissão a distancia, a partir dos centros geradores, colocar-se-hiam 6 pares de cabos, de modo que as avarias não possam pôr fora do serviço mais de um par de cabos de cada vez. Os cabos alimentariam de energia electrica um certo numero de sub-estações, que a transformariam em 15.000 voltas na linha do serviço. As duas officinas geradoras teriam a mesma potencia; qualquer d'ellas teria capacidade para, por si só, assegurar cerca de dois terços do serviço, com

proporcional reducção no numero dos comboios, o que pôde considerar-se como reserva sufficiente, pois que a instalação dos cabos, graças á sua disposição muito firme, não poderia jámais ser completamente paralyzada, e por não haver razão de prever interrupção em todo o serviço de uma officina geradora, attendendo ao modo como essas officinas seriam construidas. Posta de parte esta consideração, a distribuição escolhida para as officinas geradoras, é racional, porque reduz as perdas na linha durante os periodos da potencia maxima. O dispêndio a fazer pelo fornecimento de corrente, para as duas officinas geradoras, destinadas a gerar cada uma uma potencia de 100.000 kilovattes, assim como para as linhas de alimentação e para as sub-estações, eleva-se a cerca de 90 milhões de marcos (23 mil contos de reis).»

### Digno de ser invejado e imitado

Conta o seguinte, a *Railway Age Gazette*:

João Campbell, machinista das Pennsylvania Lines West of Pittsburgh, deixou o serviço a 6 de setembro p. p., depois de servir na companhia por 48 annos, e retirou-se... com folha limpa. Um empregado superior das linhas, informou-nos de que Campbell nunca fôra suspenso, nem admoestado, e que nunca tinha causado qualquer accidente oneroso para a companhia. Para mais, Campbell não sómente nunca matara um ser humano, durante os seus 48 annos de serviço, mas nem mesmo causara desastre que provocasse sangue.

### Substituição de traves na ponte de Kiul na East Indian Railway

(Da *Railway Gazette* de 12 de julho de 1912).

A ponte de Kiul, de duplo binario, a milhas 351.7/8 da grande linha *East Indian Railway*, construída ha cerca de 50 annos, consta de nove camadas de traves de ferro, de 46 metros cada, appoiaadas em pilares truncados. Com quanto as traves estivessem ainda em optimo estado de conservação, tornou-se todavia necessário, em vista do aumento de peso dos eixos dos veículos, substitui-las por traves de aço mais fortes.

A substituição fez-se em 90 dias; o director das obras foi o engenheiro Sr. A. H. Aslett.

Os pilares de appoio, muito bem conservados e robustos, foram deixados os mesmos, e portanto não houve senão pequenos trabalhos de adaptamento para collocação das novas traves.

Escolheu-se para as obras a estação de secca do rio, por forma a não ter havido grandes dificuldades nos trabalhos preparatorios, como a collocação de um binario de serviço com ponte provisoria, no leito do rio; a distribuição das novas traves e dos apparelhos de guindar, n'essa ponte improvisada, etc., trabalhos preliminares todos muito bem estudados, e aos quaes se deve ter podido, n'um lapso tão curto, levar a cabo uma obra tão importante.

Eis o elenco indicativo, com datas, dos estadios do trabalho principal, depois de terminados os trabalhos preliminares:

1912 — 1º Janeiro	— Inicio da obra.
— 6	— Completa-se o desmantelamento do topo dos pilares.
— 7	— Termina-se o talho das velhas traves.
— 10	— Collocação dos planos de pedra, para assentamento das novas traves.
— 15	— Termina-se o trabalho com os planos de appoio.
— 28	— As velhas traves são completamente desmontadas.
— 31	— Começa-se a montagem das novas traves.
15 Março	— As novas traves ficam de todo montadas.
— 25	— Termina-se o binario estavel da ponte.
— 28	— Fica a ponte prompta para o tráfego.
— 31	— A ponte é aberta ao tráfego.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Serviço directo de passageiros para Biarritz e Saint Jean da Luz

A partir do dia 1 do proximo mez de novembro, são incluidas nas tarifas internacionaes n.<sup>os</sup> 301, 302, 312 e 313, de grande velocidade, para serviço de passageiros entre França e Portugal, as estações de Biarritz-Ville e de Saint Jean da Luz, da Companhia do Midi de França, devendo cobrar-se pelos percursos francezes os preços a seguir indicados:

*Bilhetes simples* :—De Hendaya a Biarritz, ou d'esta a Irun—Bilhetes inteiros : 1.<sup>a</sup> classe 3,35 frs.; 2.<sup>a</sup> 2,25 frs.; 3.<sup>a</sup> 1,50 frs.—Meios bilhetes : 1.<sup>a</sup> classe 1,70 frs.; 2.<sup>a</sup> 1,15 frs.; 3.<sup>a</sup> 0,75 frs.—De Hendaya a Saint Jean da Luz ou d'esta a Irun—Bilhetes inteiros : 1.<sup>a</sup> classe 1,55 frs.; 2.<sup>a</sup> 1,05 frs.; 3.<sup>a</sup> 0,70 frs.—Meios bilhetes : 1.<sup>a</sup> classe 0,80 frs.; 2.<sup>a</sup> 0,55 frs.; 3.<sup>a</sup> 0,35 frs.

*Bilhetes de ida e volta* :—De Hendaya a Biarritz ou d'esta a Irun—Bilhetes inteiros : 1.<sup>a</sup> classe 5,05 frs.; 2.<sup>a</sup> 3,40 frs.; 3.<sup>a</sup> 2,25 frs.—Meios bilhetes : 1.<sup>a</sup> classe 2,55 frs.; 2.<sup>a</sup> 1,70 frs.; 1,15 frs.—De Hendaya a Saint Jean da Luz, ou d'esta a Irun—Bilhetes inteiros : 1.<sup>a</sup> classe 2,35 frs.; 2.<sup>a</sup> 1,60 frs.; 3.<sup>a</sup> 1,05 frs.—Meios bilhetes : 1.<sup>a</sup> classe 1,20 frs.; 2.<sup>a</sup> 0,80 frs.; 3.<sup>a</sup> 0,55 frs.

Pelos excedentes de bagagem cobrar-se-ha para ou de Biarritz 0,14 frs., e para ou de Saint Jean de Luz 0,07 frs., por fracção indivisivel de 10 kilogrammas, incluindo o imposto de transporte e as despesas de manntenção.

Os prazos de validade dos bilhetes simples são de 6 dias e dos bilhetes de ida e volta de 45 dias.

Para os percursos em Portugal e Hespanha cobram-se os preços para elles estabelecidos nas tarifas acima referidas.

Esta ampliação de tarifas ha muito que era esperada com anciadade pelo numeroso publico que, especialmente na epocha balnear, vae de Portugal dar-se *rendez-vous* n'aquellas duas magnificas estancias cujas praias encantadoras são frequentadas pela melhor sociedade da França e da peninsula hispanica.

## Passageiros de Portugal para França

### Reserva de logares no comboio rapido Madrid-Hendaya

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha acaba de introduzir um melhoramento no serviço de passageiros de Portugal para França, reservando no seu comboio rapido n.<sup>o</sup> 9, que se effectua entre Madrid e Hendaya, uma carruagem destinada a receber em Medina os passageiros procedentes de Portugal com destino a França, um compartimento de 1.<sup>a</sup> classe com 6 logares e um outro de 2.<sup>a</sup> classe com 8 logares.

## Tarifas internacionaes n.<sup>os</sup> 314 e 315 de grande velocidade

No dia 5 d'este mez entraram em vigor as novas tarifas internacionaes n.<sup>os</sup> 314 e 315 de bilhetes simples e de ida e volta, e bagagens entre Paris, Bordéos e Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, via Lisboa.

Estas tarifas que substituem as dos mesmos numeros que vigoravam desde Novembro de 1911, differeem das anteriores em terem sido suprimidos os destinos ou procedencias de Pernambuco, Bahia e Santos, em virtude dos vapores da Companhia do Sud-Atlantique que veiu substituir n'este serviço combinado com as Companhias dos caminhos de ferro a das Messageries Maritimes, não fazerem escala por aquelles portos; e na suppressão dos preços especiaes para a viagem por mar em 1.<sup>a</sup> classe 2.<sup>a</sup> categoria pelo motivo dos paquetes da Sud Atlantique não terem d'esses logares.

Para Dakar não se vendem, até aviso em contrario, bilhetes d'estas tarifas.

Em preços e nas demais condições as novas tarifas são eguaes ás que por elles são annulladas.

## Melhoramentos no serviço de comboios nas linhas da Beira Alta

A Companhia da Beira Alta, tem ultimamente melhorado sensivelmente o seu serviço de comboios, tanto para as relações entre as estações da sua rede como para com as hespanholas.

Assim esta Companhia, álem do Sud-Express que atra- vessa a sua liuha-Pampilhosa-Villar Formoso, e dos comboios n.<sup>os</sup> 1 e 13/3 ascendentes e n.<sup>os</sup> 4/16 e 6 descendentes entre Figueira e Villar Formoso, tem em circulação entre Figueira e Villar Formoso, os comboios internacionaes n.<sup>os</sup> 5 e 2, em ligação directa com os rapidos da Companhia Portugueza, e de Salamanca á fronteira de Portugal, que prestam um excellente serviço, principalmente nas relações com o extranjeiro. Assim, por exemplo, um passageiro que saia de Lisboa R. ás 19 horas (rapido), de Campanhã ás 19,5 (rapido) e 20,25 (correio), e de Figueira da Foz ás 20,30 e de Pampilhosa ás 23,15 chega a Salamanca ás 10,10; a Madrid 22,58, a S. Sebastian ás 12,29, a Biarritz ás 0,23, a Bordeus ás 4,9 e a Paris ás 12,5; e regressando de Paris ás 19,38, de Bordeus ás 4,0, de Biarritz ás 7,26 de S. Sebastian ás 9,7, de Madrid ás 10,40, e de Salamanca ás 21,15 chega a Pampilhosa ás 9,38, a Campanhã ás 12,50, a Lisboa R. ás 14,31 e á Figueira ás 22,22.

Este serviço, no percurso de Pampilhosa a Medina e volta, vae ser feito directamente, dentro em breve, por optimas carruagens mixtas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe adquiridas na Belgica pela Companhia da Beira, as quaes asseguram o maior conforto, como as de Lisboa e Porto a Pampilhosa e de Medina a Paris e vice-versa.

Alem d'isso porá em breves dias, em circulação, no comboio internacional n.<sup>o</sup> 5, entre Pampilhosa e Villar Formoso um salão de luxo quando n'elle sejam requisitados em Pampilhosa, á chegada dos rapidos n.<sup>o</sup> 55 de Lisboa ou n.<sup>o</sup> 56 e correio n.<sup>o</sup> 8 do Porto, um ou mais logares, pagando-se apenas álem do bilhete de 1.<sup>a</sup> classe, a sobretaxa muito economica de 2\$000 em cama e 1\$000 reis no salão. Para as estações intermedias a sobretaxa é a mesma.

Esta carruagem de luxo poderá tambem ser requisitada das estações do ramal de Figueira, pagando cada passageiro a sobretaxa de 2.500 reis em cama e 1.500 reis em salão.

O salão sempre que entre na composição do comboio internacional, regressará á Pampilhosa no comboio correio n.<sup>o</sup> 4, que parte de Villar Formoso ás 10,10, sendo os preços dos logares de luxo, sentados, entre as duas referidas estações, os seguintes por cada passageiro: Nas cabines 1\$500 reis, no salão 1\$000 reis e em cama 2\$000 reis.

## Congresso de turismo em Madrid

### Excursões em Hespanha e Portugal

Para os congressistas portuguezes que vão ao congresso de turismo que brevemente se reunirá em Madrid, concedem os caminhos de ferro portuguezes 50% de redução nas suas linhas.

Nas linhas hespanholas, as diferentes companhias oferecem bilhetes da X 17 cuja venda começo desde hontem.

Com as diferentes combinações de bilhetes, dispõem os congressistas das seguintes excursões:

a) De Portugal a Madrid ida e volta via Valencia d'Alcantara, podendo em Madrid tomar um bilhete de excursão.

são para Andaluzia, antes ou depois da celebração do congresso.

b) De Portugal a Madrid via Valencia d'Alcantara e regresso por Badajoz, com excursão a Andaluzia.

c) De Portugal a Madrid via Badajoz, com excursão por Andaluzia e regresso via Valencia.

Para os congressistas extranjeiros que encontrando-se na Andaluzia queiram vir visitar Portugal, são de grande vantagem os bilhetes de ida e volta do serviço especial de outono entre Sevilha, Lisboa e Porto, a que nos referimos no nosso ultimo numero, e cujos preços são de Sevilha a Lisboa e volta 18\$360 em 1.ª classe, e 12\$960 em 2.ª, podendo utilizar os comboios rápidos directos entre Sevilha e Lisboa, com logares de luxo, que parte de Sevilha às terças, quartas e domingos, e de Lisboa às segundas, quartas e sábados.

Para a ocupação do lugar de cama a sobretaxa por cada viagem, de ida ou de volta, é de 3\$870 sobre a 1.ª classe.

### Feira das Mercês

A feira das Mercês, a mais interessante pela originalidade, das que se realizam nas proximidades de Lisboa, tem lugar nos próximos domingos 20 e 27 do corrente.

Se não chover, e estiver um belo dia de sol, lá iremos, e incitamos o leitor a que vá também, porque temos a certeza não se arrependerá, tal o pictóresco do sítio e dos quadros que a ingenuidade do povo sabe imprimir às suas coisas.

As feiras além do fim commercial para que se criaram, são sempre um pretexto para a folia. Esta, a das Mercês, tem além de tudo isso uma outra nota, muito característica, e que tem um não sei quê de encantadora: é uma feira de namorados.

Quem ha em Lisboa e arredores que, pelo menos não tenha ouvido fallar no *muro do derrete*?

*Muro do derrete, muro do derrete! se tu podesses fallar, quantas scenas d'amor nos contarias!*

Milhares de cachopas alli foram encontrar o futuro marido, e como a tradição não é coisa que se apague senão à força de muitos séculos, ainda hoje lá vão as Marias e os Manueis em busca d'uma alma que lhes dê o que ha de melhor—o amor.

E não é só isso, a feira das Mercês ainda tem outras notas dignas de registo: a feira de gado, á parte o lado commercial que é importante, oferece igualmente um aspecto muito interessante. E a tradicional petisqueira da carne de porco frita alli ao ar livre, n'uma fornalha arranjada *ad hoc* e comida alli mesmo sob o tecto azul do céo com o appetite que o ar puro desperta.

Vamos pois, até às Mercês, esse pequenino, mas tão pictóresco lugar, lavado pelo vento que vem dos lados da serra de Cintra e que parece tem o quer que seja de enfeitiçador, aproveitando o serviço especial que a Companhia dos Caminhos de ferro efectua nos dois referidos domingos cujos preços são económicos.

O custo dos bilhetes de Lisboa-Rocio a Mercês e volta é de 820 em 1.ª classe, 600 em 2.ª e 380 em 3.ª

Ha grande numero de comboios especiaes, e não ha receio de não encontrar lugar.

### Feira annual em Castro Verde

Na graciosa villa de Castro Verde, um dos bonitos re-cantos do Alemtejo, tem lugar nos dias 19 a 21 do corrente mez, a mais importante feira que se realiza n'aquella localidade, e que costuma ser muito concorrida pelos povos circumvizinhos e por lavradores que alli vão fazer os seus negócios.

Por esse motivo a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste efectua um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das suas principaes estações a Carregueiro, estação que serve Castro Verde, e que são validos para todos os comboios ordinarios, para ida de 17 a 21 e volta até 23 inclusivé.

### Feira de S. Iria em Faro

Nos dias 18 a 22 do corrente tem lugar na capital do Algarve a importante feira annual que costuma ser muito frequentada.

No dia 20 terá lugar uma corrida de touros em que tomarão parte artistas de reputação.

Por este motivo os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabeleceram um serviço especial de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, entre as estações de Beja a Villa Real de Santo Antonio e a Portimão, e a de Faro.

No dia da tourada efectuar-se-ha um comboio especial depois da corrida que partirá de Faro às 22,15 chegando a Portimão á 1,2 de 21, com paragem em todas as estações intermedias.

Os bilhetes são validos pelos comboios ordinarios para ida de 17 a 22, e volta até 24 inclusivé.

### Paragem de comboios em Baraçal

Desde o dia 1 d'este mez, os comboios da linha da Beira Alta, ascendentes n.ºs 1 e 3, e descendentes n.ºs 4 e 6, passaram a ter uma paragem de meio minuto em Baraçal, situado entre as estações de Celorico e Villa Franca das Naves, para serviço de passageiros.

Os preços dos bilhetes simples, incluido o imposto do sello, entre o Baraçal e as estações contiguas são: Baraçal a Villa Franca das Naves, ou vice-versa 190 reis em 1.ª classe; 150 em 2.ª e 110 em 3.ª—Baraçal a Celorico ou vice versa; 130 em 1.ª; 110 em 2.ª e 70 em 3.ª.

Os dos bilhetes d'ida e volta entre as mesmas estações, segundo as condições da tarifa especial n.º 12 de grande velocidade são, com o sello incluido: Baraçal a Villa Franca das Naves e volta, 310 em 1.ª classe; 240 em 2.ª, e 160 em 3.ª—Baraçal a Celorico e volta, 210 em 1.ª; 160 em 2.ª e 110 em 3.ª



XVIII

De regresso para o Cairo.—Um incidente interessantíssimo.—Encalhados no Nilo.—Trabalhos herculeos dos pretos.—Um vapor extraordinario.—Uma operação de chifre.—Port-Sudan, o Mar Vermelho e Suez.

O vapor fica a noite atracado a terra, onde não ha mais que praia, e pela manhã prepara-se para o regresso; mas enquanto elle recebe carga, ainda vamos a terra a ver se conseguimos trazer de lá uma recordação, uma lembrança para alguém querido, enviar uns postaes ilustrados aos que por cá ficaram.

Tempo perdido. Dos bazares, a menos que não comprassemos uma pelle de crocodilo, uma espingarda de pedreira, ou um sacco de gomma arabica, nada encontramos que nos sirva. Postaes, temos que nos contentar com os officiaes, do correio, porque a rendosa industria dos illustrados ainda não chegou por alli. Ela chegará com os outros costumes e vicios da civilização.

Dez horas: toca o sino de bordo, largam-se cabos, retirou-se a prancha e... nós ficámos em terra.

Mas não nos incomodemos; um sudanez avança pela agua a vir buscar-nos, e, sem esforço, agarra-nos *as cabritas* e lá vamos para bordo.

E' vulgar; aquelles pretos herculeos servem para tudo.

O vapor volta a proa ao norte e começa a marcha que promete ser mais rapida, não só porque vamos descer o

rio, como porque levamos só uma barcaça presa a um lado.

O roteiro marca-nos que devemos estar de volta, em Kartum em dois dias, isto é, chegar no domingo, porque o comboio para Port-Sudan é à terça-feira.

Durante a noite seguinte ficaremos parados em *El Ducion* d'onde saímos de manhã dizendo o capitão que nesse dia (sábado) e noite, andaremos sempre, para chegar, no domingo de manhã, ao fim da viagem.

Assim vamos andando todo o dia, mas à meia noite estando a umas 80 milhas de Kartum, somos despertados por enorme gritaria, correrias da tripulação, embate, no nosso barco, das outras barcaças que nos haviam de novo atrelado em vários pontos da escala — um inferno.

Se isto fosse um vapor no alto mar, seria motivo para justificados sustos; mas ali, com um metro de água, o mais que poderia suceder aos passageiros era tomarem um banho aos pés.

Todavia, despertos abruptamente, os cinco únicos passageiros veem para a varanda, cheios de curiosidade, a informar-se do que se passava.

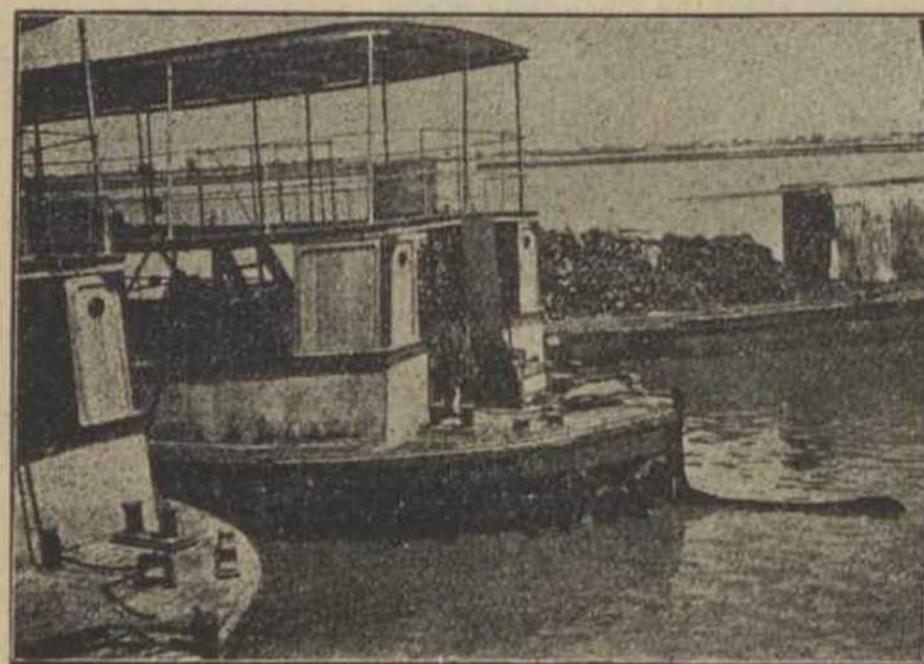
Era simples: o vapor encalhara, e com ele quatro das cinco barcaças que lhe vinham ligadas; a tripulação saltara para o rio e trabalhava por arrancá-lo do banco de areia em que elle assentara.

Trabalho inútil apesar dos colossais esforços d'aquellos homens, nus, metidos na água até os peitos, firmando os pés na areia e o dorso no costado do barco, com tal força que este chegava a mover-se. Mas não saia do seu posto.

Verificado que nem corriam perigo nem valia a pena perder o sono, os passageiros recolheram aos seus leitos, n'aquela ilha improvisada em que o vapor se transformara.

De manhã continuou a luta dos pobres pretos com a tenacidade do vapor e dos outros barcos em não se arrancarem do fundo.

D'essa extraordinaria faina dá ideia a nossa gravura,



Os pretos tentando pôr a nado o navio encalhado

em que, junto ao casco do vapor, se distinguem os corpos dos pretos dentro da água.

A muito custo, baldeando toda a carga das barcaças, de umas para outras, lá se consegue pôr três a nado e afastá-las do vapor, mas este não ha meio de o arrancar do banco em que se assentou.

Perdidas as esperanças, o capitão resolve-se a mandar dois homens a terra, para andarem o melhor de doze kilómetros até à povoação mais próxima, Geteima, passar um telegramma a Kartum para que venham socorros, e n'isso se passa todo o domingo.

No dia seguinte não temos água para os banhos e o almoço já se resente da falta de pão fofo e de alguns generos. Mas logo de manhã vemos pela proa um grande

rebocador que evoluciona e nos lança valentes cabos aos moitantes, e de longe onde havia mais profundidade de agua, fazia trabalhar a machine com força para puxar o nosso vapor.

Mas ao primeiro esticão, os cabos rebentam como linhas, levando moitantes e borda e... a nada o bruto se move, como disse Camões. O vapor, por este processo desfazia-se. Houve que desistir.

Ensaia-se passar-lhe o cabo por baixo, fazendo o efeito de corte da areia, e para isso lá mergulham alguns negros, conservando-se minutos debaixo d'água, graças à enorme resistencia d'aquella raça.

O resultado foi o mesmo; outra vez os cabos estalam, sem nada se conseguir.

Já então a disposição dos passageiros não era boa, porque viam que se perderia o comboio do dia seguinte, quando pelo meio dia vemos que do sul aparecia um vapor.

Estamos salvos... da demora na viagem; o vapor pára para nos receber, e para elle passamos.

Se a navegação no Nilo Branco, pelo pequenino vapor em que o percorremos, é original, este barco, que faz o serviço até Rejaf é tudo quanto ha de mais original.

O *Amara* (assim se chama) é um vapor grande, de roda à popa e todas as accommodações para passageiros sobre a coberta, mas com bem pouco conforto e sobretudo, pela qualidade dos passageiros que traz, assás enxovalhados. Raro era o que, no camarote, não trazia, além de varias malas, espingardas, fardas, dentes de elefantes, caveiras de leões, pelles de varios animaes e semelhantes despojos.

Amarrado a elle vinham tres barcaças e uma *dehabié* (os barcos de vela do Nilo) cheias de tudo que se pôde imaginar: gente de todas as cores e de todas as raças, entre a qual soldados inglezes e nativos, guias, tratadores de animaes, pretos, amarelhos, vermelhos, cobreados — quasi todas as cores do espectro solar — burros, cavallos, camelos, macacos, cães, girafas, passarada diversa, crocodilos em tanques, — um parque zoologico fluctuante — e tudo isto sobre montões de palha mal cheirosa, molhada de sangue, e n'uma promisquidade pasmosa.

Para tratamento dos numerosos pretos havia também os respectivos cozinheiros, preparando ao modo d'elles a comida, pisando o café, fabricando o pão; e até o medico indígena que vimos tratar de um negro que padecia de dores de cabeça, rapando-lhe a nuca à navalha, fazendo-lhe com esta uma incisão de uns dois centímetros e applicando-lhe a parte mais larga de um chifre perfurado, chupando pela outra extremidade para produzir a sangria.

E o caso é que o preto, pouco depois da operação, estava perfeitamente, rindo e comendo com appetite.

Os passageiros, como o leitor já adivinhou, eram na sua maior parte, caçadores e agentes de jardins zoologicos, museus e *ménageries* e haviam ido à caça de fornecimentos para a Alemanha, Belgica e não sabemos se outros paizes, porque pouco tempo tivemos para travar conhecimento com elles. Alguns havia que eram caçadores por distracção — o esporte cínegetico levado ao cumulo.

Com efeito, acabado o jantar, que foi muito razoavelmente detestável, pouco depois já se viam as luzes de Kartum, onde atracámos pelas 8 da noite.

Devemos confessar que se outros attractivos não tivesse tido a viagem, só estes originalissimos incidentes da volta nos valeram bem tê-la feito.

No dia seguinte torna-se o comboio, e vemos já sem surpresa, que a carruagem dormitorio, pelo serviço do qual pagaramos uma hora, era tão pouco commoda que mais nos valeu ir n'uma 1.ª classe, que aind'assim não era tão má.

A linha até aos arredores de Port-Sudan, é toda por desertos, tudo terrenos pardos como os camelos e cabras

selvagens, esqueleticos, que por elles vagueiam. As raras palmeiras são igualmente pardas rachíticas.

O comboio vai até ao caes, onde o vapor Menzaleh nos espera.

Não se vê, portanto, a cidade, que, pelo que percebemos ao atravessá-la e d'ella sahimos, é uma povoação nova, resultante da necessidade de fazer alli um posto para serviço do Sudão com o Mar Vermelho.

A enorme demora no embarque de carneiros, que um typico guardador (de que tiramos a photographia que reproduzimos) conduz para bordo, faz que só sahimos á hora do almoço, o que nem nos deixa ver as grandes instalações do porto, que são importantes.

O vapor que pertence á Khedival Mail, é um velho barco, de 1888, sem conforto nem asseio sendo os camarotes visitados por numerosas baratas. Um horror. A companhia tem 20 barcos, 4 dos quais são, ao que nos asseguraram, melhores e mais modernos; mas esses só fazem serviço no Mediterraneo.

A cozinha a bordo é pessima; o banho ainda peior. E melhor não o tomar, porque é de agua suja e a fervor.

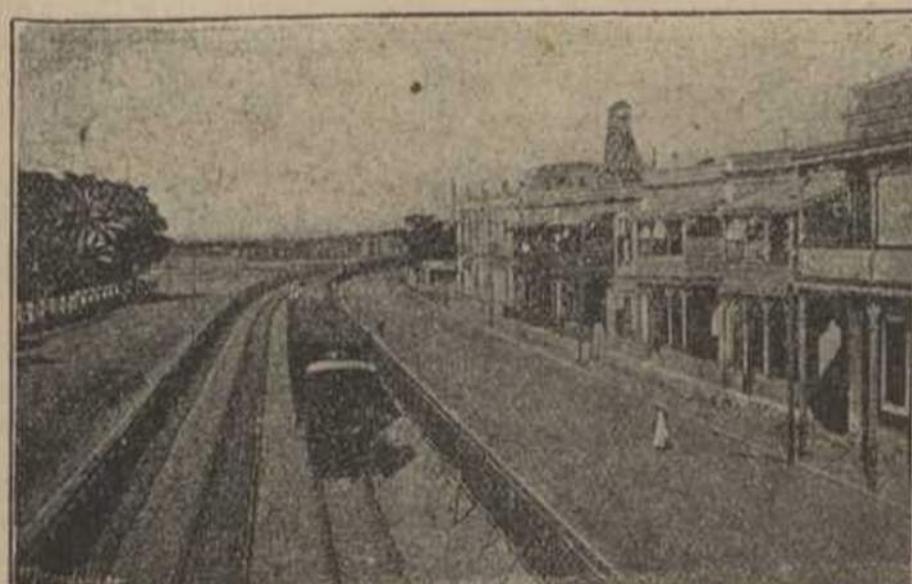
Vendo céo e mar, quando esperavamos ver, pelo menos uma margem, passámos tres dias, e no quarto, um pouco atrasados pela ruptura, em transito, de um tubo da machina, entramos em Suez, uma bella bahia em que o Mar Vermelho é da mais pura cõr da esmeralda.

A alfandega é attenciosa com as malas; contenta-se com a nossa declaração de que nada trazemos para direitos. O portador d'ellas até á estação dos caminhos de ferro é que nos incomoda, exigindo uma exorbitancia por levarmos quatro pequenos volumes.

Suez é uma pequena cidade, nascida nos 10 annos, de 1859, em que se começaram os trabalhos do canal, até 1869,



Guardador de carneiros em Port-Sudan



Suez. — Uma rua e o caminho de ferro

em que elle se inaugurou, e prosperando menos por ser porto obrigado de escala de todos os vapores que atravessam aquella grandiosa obra de Lesseps, do que pela passagem das caravanias que vão a Mecca.

D'ahi trouxemos, como recordação, a photographia de uma das ruas por onde passa o caminho de ferro do

Estado do Egypto, que nos conduz a Ismaila e d'ahi ao Cairo.

Serviço rapido, e bom jantar no restaurante, servido pela companhia dos Vagões-Leitos.

E aqui terminamos a primeira parte da nossa viagem, preparando as malas para a segunda, pela Palestina, Galileia e Syria, de outro genero bem diferente e não menos interessante.

Decaf

## Henri Brasseur

Aos 14 de Setembro do corrente anno faleceu subitamente, em Lille, aos 79 annos de idade, M. Henri Leopold Brasseur, antigo chefe das officinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e ultimamente chefe do serviço do material e tracção do caminho de ferro da Beira Alta.

Quando a Empresa Salamanca, ao findar a construção das linhas de Leste e Norte, procedeu á organização dos serviços de Exploração, e tendo-se retirado para França o engenheiro Albaret, que apenas pôde construir em Lisboa o edifício para as officinas do material e tracção, foi este engenheiro substituído pelo distinto engenheiro Alfred Ghébard antigo alumno da Escola Polytechnica de Paris e dilecto discípulo do eminentíssimo professor Sauvage que o recommended para o cargo vago em Portugal.

Os serviços d'Exploração estavam nas condições do mais provisório estado de organização regular, tendo apenas de ocupar-se das mais urgentes necessidades de reparações para o material de construção.

Alfred Ghébard teve que crear não só a corporação de machinistas, até então simples operários práticos, mas também que estabelecer regular funcionamento nas officinas, aproveitando as faculdades apreciáveis do operário português.

Trouxe de França chefes para o serviço de tracção, pela maior parte Alsacianos, dos quais ainda actualmente existem filhos nos serviços ferro-viários de Portugal.

Para o importante serviço das officinas trouxe como chefe e mestre geral Henri Brasseur que por sua competência nos múltiplos misteres d'este serviço e pelo seu carinho para com os seus subordinados, d'estes ganhou o maior afecto e facil aproveitamento de trabalho, tornando os operários verdadeiros contramestres de que os caminhos de ferro do Estado muito aproveitaram em vantagem do seu serviço.

Henri Brasseur foi um benemerito do serviço ferroviário português e a sua memória deve ser como tal recordada.

De uma actividade invejável, de uma honradez exemplar e do mais affável trato para com os seus subordinados, Henri Brasseur deixa saudade aos raros que ainda por seus méritos foram seus companheiros nos serviços ferro-viários português.

Miguel Queriol.

## Antonio Amaral

A ausência de Lisboa do director d'este jornal e o facto de só á ultima hora elle ter recebido a triste noticia da morte de Antonio Amaral, fez com que elle não podesse de uma forma mais afectiva, manifestar o seu sentimento por essa perda, na noticia que a redacção deu a tal respeito.

Não pôde, a justificada amizade que por tantos annos, em relações de serviço, primeiramente, e depois, em sucessivas manifestações de afecto particular, conformar-se facilmente com o inesperado roubo que a morte nos fez d'este excellentíssimo amigo que foi Antonio Amaral.

Conhecemos-lo, funcionário distinto e inteligente, em conferências a que nos levaram combinações do trânsito

que havia a fazer entre a Companhia Portugueza e a rede do Minho e Douro, e quantas vezes, na discussão de assuntos em que, por representarmos interesses antagónicos, tinhamos que sustentar parecer diferente do d'elle, reconhecemos que o seu era sempre o mais liberal e o mais justificado na defesa dos principios que lhe competia preconizar.

Quando, por iniciativa de quem estas sentidas linhas escreve, foi creada a ainda actual tarifa P. n.º 4 (n.º 5 no Minho e Douro) foi Antonio Amaral o primeiro entusiasta d'essa combinação, o que mais prompta cajaducação nos deu, para que a nossa ideia se convertesse em breve em realidade.

No desempenho do seu lugar de chefe do Trafego dos caminhos de ferro do Minho e Douro, lugar que exerceu por 25 annos, imprimiu em todos os diplomas que a sua iniciativa produziu o cunho do seu espirito liberal.

Nas condições, excepcionalmente vantajosas para o publico, da tarifa 16, de bilhetes diarios de ida e volta, reconhece-se o efeito do seu modo de ver largo e intelligente.

Modelar como funcionario, no qual os nossos caminhos de ferro perderam um valioso auxiliar, não o foi menos como filho extremoso, como irmão dedicado e como pae de familia.

Como homem, nas suas relações sociaes, creava, pelo seu caracter communicativo e franco, rapidas amizades em quantos com elle tratavam; como amigo soube sê-lo leal e dedicado.

Por isso não podemos deixar de pessoalmente voltarmos, no jornal, a fallar d'elle, para, com igual sentimento ao affecto que lhe dedicavamos, lhe dizer tristemente:

Dorme em paz, coração de ouro.



### Um novo funicular nas montanhas do Tirol

Em Novembro de 1910 deu-se por findo o serviço da velha linha funicular aerea, do monte Kohlern, perto de Bozen (Tirol), que de começo fôra destinada a mercadorias, e que mais tarde, por mais de um anno, serviu tambem para passageiros. Os cavalletes para os cabos foram de madeira, e não obstante a construcção primitiva e a falta de pára-quedas e de outros meios de segurança, o trafego foi sempre muito importante, e não se deploram desastres, mas fechou-se o serviço por via d'estas deficiencias.

O proprietario, o Sr. Staffler, de Bozen, decidiu-se imediatamente a construir uma nova funicular, com o sistema mais perfeito e melhor que se conhece, para oferecer aos alpinistas que querem visitar o Schlern, e o Rosengarten, montanha de Ortern, uma estrada aerea commoda, do valle para o alto.

O funicular (ascensor) de Kohlern, está já concluido, vae para um anno. Começa n'cima ponte sobre o Eisack, que, sustentada por 12 cavalletes de ferro muito solidos, conduz ao alto do Bauekohlern.

O desnivel entre as estações finaes é de 850 metros, e o comprimento da linha é de 1.600 metros. Cada veiculo é dotado de abundantes dispositivos, de pára-quedas, de freios de segurança, e está calculado para 16 pessoas. E servido por cabos metalicos duplos, muito fortes, e os orgãos do movimento são construidos com cabos de tracção, duplos, accionados nas estações superiores por meio de motores electricos.

Instalações telephonicas e semaphoricas servem para dar communicação entre as estações superiores, e entre estas e os veiculos.

A viagem de experienca e as experienças dos freios e pára-quedas, foram já effectuadas com bom resultado, de modo que pouco tardará já a inauguração da linha.



### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Outubro de 1912.

Como grande phenomeno de ordem sociologica, e que portanto pôde ter grandissima influencia no commercio e nas finanças mundiaes, tendo-a por certo grande na economia geral das sociedades modernas, temos a desenvolver-se a no-sas vistas o espetáculo emocionante d'uma tremenda guerra d'homens, abi para o lado dos Balkans.

Guerra, medonha guerra, eterna guerra, talvez condição necessaria da existencia da humanidade; um mal, que ataca povos e nacionalidades, mal decerto necessario, como outros males que nos affligem, na nossa individualidade, como a morte ou a doença. Adoecem os individuos, e morrem; adoecem e morrem as nacionalidades.

Morre, na realidade ou na materialidade da vida, a Grecia antiga, morreu Roma. O imperio do Turco, que se havia estabelecido na Europa, nas ruinas do velho imperio greco-romano do Oriente, tem decerto os dias contados, apôs peito de mil e quatrocentos annos de existencia, rechagado, substituido novamente pela civilização das gentes occidentaes, tendo-lhes sido essa civilização um como prolongamento e desenvolvimento da mesma civilização greco-romana, cujas ruinas materiaes haviam servido de habitato provisorio ao vencido de agora, ao vencedor de então. E assim retoma o antigo curso ou mantem sempre o mesmo sentido originario, a corrente, ora serena, ora impetuosa, da civilização da velha gente branca, no seu ramo primacial, que é o chamado japhetida ou indo-europeu.

A Turquia, agora atacada pelos Slavos (Servios, Bulgarios, Romaicos, Grutas, Bosnios, Herzegovinos e Montenegrinos) e pelos Hellenos (Macedonios, Gregos, etc.) não resistirá, não pode já resistir. De certo será quem seja vencida, por ultimo, mais hoje, mais amanhã. Resta por saber, presentemente, quem ficará na posse de Byzancio (Constantinopla), ou dos Germanos (Alemanha) ou dos Anglo-Saxões (Inglaterra), pois são estes dois grandes agrupamentos étnicos que dominam, na actualidade, na marcha de todos os negocios do mundo, como sub-grupos superiores do mais nobre dos grupos em que se nos divide a raça branca. Não fallando da França, que é tão germana, como latim ou como celta, admiravel amalgama de todas as proximas variedades étnicas, embora com o soberbo *quid* individual obtido na misteriosa alquimia das civilizações, e derivado do elemento latino, n'ella talvez predominante.

Note-se que a guerra movida pelas nações da Europa ao Turco, tem pontos de contacto com a guerra que sempre aquellas nações moveram a todos os Mussulmanos, ou Mahometanos. E o Turco apela ainda para a guerra-santa, para entusiasmar para a luta os seus affins. Nós e elles, bradamos: guerra ao Barbaro! guerra ao Infiel!... E Deus, nas alturas, contemplando o peito do homem bom, (o moderno pacifista) que lhe pergunta por que acaso o mandam para uma vida tão incomprehensivel, para elle, cuja intelligencia e cujo coração comprehendem uma vida menos... bellicosa, e para elle appellam, ou para Elle appellam, para que l'há concedam, um dia, na Eternidade, onde não haja Barbares nem Infieis...

A saída para o extranjeiro de muitas familias abastadas, tem diminuido muito a circulação do numerario entre nós, sobretudo na capital. Em todo o caso, houve agora um pequeno período, por occasião das festas da Republica, em que o dinheiro girou alguma cousa, dando signal de existencia. As festas decorreram muito fracas, sem caracter nenhum de grandeza, nem de deslumbramento. Viu-se, porém, o povo, expectante, na aancia de encontrar em si uma occasião para gastar os seus cobris.

Os caminhos de ferro no Sul e Sueste, renderam, nos dias da festa, approximadamente uns 20 contos, e igual receita deve ter tido, pelo menos, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, tirou de 6 a 8 contos, em cada um dos dias 4 e 5.

Os cambios firmaram-se n'estes ultimos dias. E' natural que venham prestes a sofrer nova perturbação em virtude da crise balkanica. O factor politico actua sempre sensivelmente na situação dos cambios.

Já está impresso e revisto o relatorio que o Sr. ministro das Coloniais tenciona apresentar ao parlamento relativo á sua administração colonial, desde que tomou posse da respectiva pasta até

ao presente. Segundo ouvimos, alguns trechos d'esse relatorio devem causar sensação.

O encarregadó dos negócios da Allemanha no nosso paiz procurou hontem o Sr. director geral das Colonias, a quem, depois de varios assumptos que tratou com S. Ex.<sup>o</sup>, pediu uma estatistica dos caminhos de ferro das províncias de Angola e Moçambique.

Os cambios tiveram uma leve baixa durante a quinzena. Hoje a libra ficou á venda a 5\$020 e á compra a 1\$970. O Rio-Londres cotava 16 9/32 ou seja 14\$740 por esterlino.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 15/16	47 13/16	48 1/2	48 3/8
" 90 d/v .....	48 9/16	—	49	—
Paris cheque .....	595	598	586	589
Berlim "	244	245	244 1/2	242 1/2
Amsterdam cheque .....	414	416	409	411
Madrid cheque .....	930	940	925	935

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	OUTUBRO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	37,85	37,80	37,80	—	—	37,80	37,80	37,80	37,80	—	37,70	37,57	—	—	—
Dívida Interna 3% coupon .....	37,90	37,90	37,90	—	—	—	37,90	—	37,90	—	—	37,65	37,70	—	—
" 4% 1888, c/premios .....	—	—	—	—	—	20.800	—	20.700	—	—	20.650	20.600	20.600	—	—
" 4 1/2% 1888/9 .....	—	54.500	—	—	—	54.000	54.000	54.000	—	—	54.000	—	55.000	—	—
" 4% 1890 .....	—	48.000	—	—	—	47.500	47.500	47.500	—	—	47.500	47.000	—	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	—	9.050	8.950	8.900	—	—	8.900	—	—	8.900	—	—	8.900	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	78.400	—	78.400	—	—	—	78.400	—	—	—	78.000	78.000	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	64.700	64.700	64.700	64.700	—	64.700	64.700	64.700	64.700	64.600	64.500	64.400	64.400	—	—
" 3% 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª série .....	67.100	—	—	—	—	67.100	67.200	67.300	—	67.100	67.100	67.100	67.100	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	94.500	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	—	160.000	160.000	—	160.000	160.000	160.000	160.000	—	160.000	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino .....	97.100	—	—	—	—	—	—	97.400	97.400	97.400	—	—	—	—	—
" Lisboa & Acores .....	96.500	—	96.500	—	—	—	96.500	—	—	69.000	68.900	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. .....	—	69.100	—	69.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.000	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon .....	60.300	60.000	60.000	—	—	—	58.500	58.500	58.500	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	—	—	—	—	64.000	—	63.800	—	—	—	—	—	63.300	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	50.400	—	—	49.200	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.900	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.500	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" preuias 6% .....	—	—	78.000	78.000	—	—	—	86.700	—	—	—	—	79.000	86.700	—
" 5% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% .....	—	—	—	—	340	—	—	64.50	64.50	64.55	64.55	63.90	64	—	—
<b>Paris:</b> 3% português 1.ª série .....	—	65,05	—	—	—	—	—	64.50	64.50	64.55	64.55	63.90	64	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port. .....	—	—	—	—	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	38	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	433,25	445	452	453,50	459,50	453,50	449	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	320	—	320	324	324	324	326,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	320	315	318	315	318	315	315	315	315	313	—	—	312	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	254	254	254	252	—	254	252	—	—	248	—	—	245	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	290	284	283	285	285	284	284	—	—	280	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% português .....	65	65	65	65	65	65	65	65	64,75	64,50	64,50	64	64	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	—	—	87,19	87,87	—	—	—	—	87	87	86	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1912								

## Aplicação da serradura a pavimentos

(Do *Industria e Invenciones*, de Barcelona)

Emprega-se, com exito, na Allemanha e na America, uma mescla de chloreto de magnesio e de magnesia em pó (que por si só constitue uma pedra artificial muito dura e resistente) com serradura de madeira, para o fabrico de um producto, que, ao endurecer, apresenta simultaneamente a maior parte das qualidades da madeira e da pedra. A mescla executa-se, ás vezes, na propria obra, lançando-a sobre a superficie que se deseja cobrir, e outras vezes, molda-se na fabrica, dando-lhe a forma de tijolos.

Como o chloreto de magnesia é hygroscopico, estes pavimentos ficariam humidos, se se não escolhessem devidamente as proporções dos componentes, e os saes, precipitados pela humidade, seriam prejudiciaes á madeira e ao ferro, pelo què cada fabricante possue a sua receita e os seus processos para evitar o mencionado inconveniente.

Ha fabricantes, que, antes de adicionarem a serradura á mistura de magnesia em pó e de chloreto de magnesio, lhe aggregam azeite para a tornar hydrofuga.

Ensaios repetidos teem demonstrado que este revestimento é muito mau conductor do calor, e que não arde sob a acção do fogo.

As salas dos emigrantes da Companhia Hamburgueza de Navegação á America, estão totalmente pavimentadas pelo processo descripto, tendo-se verificado que o chão fica mais elastico que o de cimento, menos frio para os pés e de mais unida superficie.

O preço d'este pavimento anda por 2 escudos (2\$000) o metro quadrado, com espessura de 20 a 26 milímetros.

O de mais baixa qualidade toma cor, podendo imitar o linoleo ou o mosaico.

Emprega-se tambem, em substituição da serradura de madeira, o pó de cortiça, ou de cortiços, conseguindo-se d'esta forma, grande variedade de materiaes de construção, que chegam a vender-se por preços que descem a 60 e 80 centavos (600 e 800 reis) o metro quadrado, conforme a applicação que se lhes queira dar.



**Penafiel á Lixa.**—A Companhia envida os seus esforços por que o primeiro troço dos caminhos de ferro (Penafiel-Novellas) comece a funcionar na data da proxima feira de S. Martinho.

Ante-hontem chegaram a Penafiel, vindos do Porto, 40 trabalhadores para o assentamento dos *rails*. Os trabalhos da linha estão a cargo do engenheiro, Sr. Ferreira da Silva.

**Thomar á Nazareth.**—O ministro do Fomento recebeu, no dia 10 do corrente, uma representação de delegados das camaras municipaes de Villa Nova de Ourem, Porto de Mós, Leiria, Nazareth e Batalha, na qual se pede a abertura do concurso para a rapida construção do caminho de ferro de Thomar á Nazareth.

**Angola.**—O ministro das Colonias nomeou recentemente uma comissão para estudar o plano ferro-viario da província de Angola. A convite de S. Ex.<sup>a</sup> aceitaram entrar para essa comissão, os Srs. Malva do Valle e Camillo Rodrigues, deputados por aquella província.

**Inhambane.**—Consta haver uma representação, em Inhambane, pedindo que o caminho de ferro em

construcção, de Inharrime a Mutambo, seja prolongado até Inhambane, evitando-se assim o trajecto de mercadorias pela via fluvial para aquella cidade, por ser bastante moroso.

**Lourenço Marques.**—A comissão de engenheiros, nomeada pelo ministro das Colonias, para estudo da proposta do Sr. Campbell, sobre a electrificação do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transval, já apresentou os seus trabalhos áquelle ministro, que por sua vez os levou á apreciação do conselho do Gabinete.

Parece ter ficado resolvido que a referida Comissão apresentasse uma proposta em condições mais vantajosas.

**Ambaca-Malange.**—Segundo o parecer de um distinto engenheiro, que já tem desempenhado varias comissões importantes em África, e alli está actualmente, o prolongamento da linha de Malange á fronteira lusobelga, viria aumentar o tráfego da linha de Ambaca, e isto interessa não só á Companhia, como ao proprio Estado.

Actualmente, o Estado paga integralmente o *coupon* da linha de Ambaca, isto é o juro e a amortização do capital do estabelecimento primitivo, e paga tambem o complemento do rendimento minimo da exploração, garantido pelo contracto com o governo. Valorizada mais a linha de Ambaca, em breve se alliviaria o Estado d'este ultimo encargo; crescendo ainda mais a valorização da linha, passaria a ser menor o encargo do *coupon*; e se ainda mais crescesse, passaria o Estado a reembolsar-se inclusivamente do capital primitivamente dispendido.



### Hespanha

Estão muito avançadas as obras do caminho de ferro estratégico de Pamplona a Plazaola e a S. Sebastião, que vão seguindo segundo o projecto do engenheiro D. Manuel Alonso Zabala.

A linha divide-se em tres secções, medindo a primeira 28 kilómetros de comprimento, desde Pamplona a Latasa, e em cujo percurso se constroe uma ponte de ferro sobre o rio Agra, proximo a Pamplona, com tres tramos de dez metros cada. A segunda secção vai desde Latasa até meio caminho do tunnel de Huici, comprehendendo uns 10 kilómetros. N'esta secção, sobre o rio Baburna, perigoso pela dificuldade em achar-se uma base fixa de appoio, e só muito ao fundo, constroe-se uma ponte de alvenaria, com muralhas de supporte, explanações e mais obras necessarias.

E depois, em menos de um kilómetro, tem esta secção oito pontes e tres tunneis, o que demonstra a dificuldade que houve que vencer.

A grande obra da linha, e d'esta secção, é, porém, o tunnel de Huici, de 3 kilómetros, em terreno humido e movediço. Ao cabo de 30 meses só se tem conseguido perfurar cerca de 560 metros, avançando com grande precaução, para evitar desastres, que até agora não tem havido.

A terceira secção de Huici a Plazaola, é de uns 15 kilómetros, e corresponde-lhe a segunda ponte do tunnel de Huici, no qual sendo melhor o terreno, se tem já perfurado 1.200 metros, faltando, portanto, ao todo, uns 1.000 metros para o tunnel ficar completo.

Com a nova linha de Pamplona-Plazaola-S. Sebastião obtém-se, entre outras vantagens, a de encurtar em 36 kilómetros a distancia entre a primeira e a ultima das dictas capitais.

### India Ingleza

O *Journal des Transports* resume a «Memoria da Administração dos Caminhos de Ferro da India ingleza», correspondente a 1911, e que acaba de ser publicada em Simla.

Pelos dados contidos no dicto documento, verifica-se que a inauguração de 775 milhas de novas linhas ferreas, eleva a 32.830 milhas a extensão das linhas ferreas em serviço. O capital empregado até ao presente, desde que começaram os trabalhos em todas as linhas abertas ao tráfego, ascendia, pelos fins de 1911, incluindo o custo das linhas em construção e outras despesas diversas, a um total de 308.282.666 libras esterlinas (cerca de 1.400.000.000\$000 reis).

# ARREMATAÇÕES

## Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

### Construcção da linha do Sado

No dia 22 do corrente mez pelas 12 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso publico, para a adjudicação da empreitada de construcção e montagem de um tramo metálico do taboleiro inferior de 30<sup>m</sup>.0 para a ponte sobre a ribeira de Garvão, da linha do Sado.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 112<sup>5</sup>.00 reis.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu deposito provisório até á percentagem necessaria para perfazer 5% da importancia total da adjudicação.

Todos os depositos provisórios devem ser feitos até ás 15 horas do dia 21 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, largo de S. Roque, 22, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

### Empreitada de substituição dos taboleiros metálicos das pontes de: Capella, Prata, Ribeirinho e Papagallos

No dia 22 de Outubro de 1912 pelas 12 horas na Secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque n.º 22, perante a Direcção dos mesmos caminhos de ferro terá lugar a arrematação para a empreitada de substituição dos taboleiros metálicos das pontes de: Capella, Prata, Ribeirinha e Papagallos, respectivamente aos kilometros 83,820; 88,150; 93,436; 98,434; da linha do sul. O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 125<sup>5</sup>.000.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar ácerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 ás 16 horas na Secretaria do serviço de Via e Obras, no Barreiro, ou na Direcção do Minho e Douro, em Campanhã.

### Construcção da linha do Sado

No dia 29 do corrente mez, pelas 12 horas, perante a Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas abaixo designadas, de construcção de edifícios de estações e suas dependencias, no lanço de Azinheira dos Bairros a Garvão, da linha do Sado:

Estação de Alvalade e suas dependencias, base de licitação reis, 6:700<sup>5</sup>.000, deposito provisório 167<sup>5</sup>.500; estação das Ermidas e suas dependencias, base de licitação reis 6:200<sup>5</sup>.000, deposito provisório 155<sup>5</sup>.000.

O concorrente a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisório até á percentagem necessaria para perfazer 50% da importancia total da adjudicação.

Os depositos provisórios devem ser feitos até ás 15 horas do dia 28 do corrente mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construcção e estudos, largo de S. Roque, 22, Lisboa, na direcção do Minho e Douro, Porto, e na secretaria da 2.ª e 3.ª secções de construcção, na Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados, todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

### Assentamento de uma grade de ferro no tunnel de Setubal

No dia 31 de Outubro de 1912 pelas 11 horas na Secretaria da 1.ª secção de Via e Obras no Barreiro perante o respectivo chefe da secção terá lugar a arrematação para execução da empreitada n.º 1 de construcção e assentamento de 232<sup>m</sup>.0 de grade de ferro nos muros adjacentes ás bocas do tunnel de Setubal o deposito provisório para ser admittido a licitar é de 15<sup>5</sup>.500 reis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar ácerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 da manhã ás 16 horas da tarde na Secretaria dos serviços de Via e Obras e da 1.ª secção dos mesmos serviços em Barreiro.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Tarefa N.º 140.—Fornecimento de 1 lote de madeiras extranjeiras para construcções

No dia 28 do corrente, pelas duas horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão executiva da Companhia, serão abertas as propostas, para o fornecimento de 1 lote de madeira de casquinha para construcção, conforme o caderno d'encargos, quantidade e dimensões que se encontram em todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde na Repartição Central de Via e Obras em Santa Apolonia. Depositio provisório: 600<sup>5</sup>.000 reis.

As propostas, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

Proposta para o fornecimento de madeira da Tarefa N.º 140 e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, um lote de madeira de casquinha pelos preços de... (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O deposito, para ser-se admittido a licitar, deve ser feito até á 1 hora precisa do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

N. B. Esta Companhia não concederá passe aos fornecedores.

### Tarefa N.º 139.—Fornecimento de 1 lote de madeiras nacionaes para construcções

No dia 27 do corrente, pelas duas horas da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento d'um lote de madeiras nacionaes para construcção, conforme o caderno d'encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, na Repartição Central de Via e Obras em Santa Apolonia. Depositio provisório: 250<sup>5</sup>.000 reis.

As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

Proposta para o fornecimento de madeira da tarefa N.º 139 e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, um lote de madeiras nacionaes pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O deposito, para ser-se admittido a licitar, deve ser feito até á 1 hora precisa do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

N. B. Esta Companhia não concederá passe aos fornecedores.

### Fornecimento de massaroquinha escura

No dia 4 de Novembro de 1912, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30.000 kilos de massaroquinha escura.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADAS**

**A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA**

Preço 60 reis

Pedidos á Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

## ANIMATOGRAPHO

### SESSÕES TODAS AS NOITES

**Olympia.** — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Todos os dias, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. Às segundas, quintas e domingos, matinées com programmas variados. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

## AGENDA DO VIADANTE

## Aide-mémoire du voyageur

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos, porque, praticamente, conhecemos o seu serviço  
— Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursa na ilha de Chacarras-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

**CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e asseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminarão eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietario: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

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

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1912

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.		Alfarelos	Pampilh.	Alfarelos		Lisboa	Evora	Lisboa		Regoa	Vidago
8 50	9 33	10 45	11 28	1 10	3 59	4 39	7 11	8 20	12 23	4 15	8 15	5 28	9 38
11 45	12 28	1 30	2 14					1 5	4 35	o 7 36		1 5	4 35
12 45	1 29	2 45	3 28					o 6 26	9 26	10 58		o 6 26	9 26
3 8	3 51	5 30	6 9					j 8 35	12 26	5 33		j 8 35	12 26
4 15	4 58	6 42	7 29										
7 6	7 43	7 53	8 35										
8 3	8 43	8 53	9 37										
9 7	9 51	10 42	11 26										
10 52	11 36	12 20	1										
Mais os da Povo e V. Franca.													
Lisboa-R.	Povo	Lisboa-R.		Figueira	Porto	Figueira		Lisboa	Casa Branca	Lisboa		Regoa	Vidago
10 22	11 20	12	12 58	7 20	1 1	11 25	5 7	5 40	9 20	—		5 28	9 38
Mais os de Villa Franca.													
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		Coimbra	Figueira	Coimbra		C. Branca	Evora	C. Branca		1 5	4 35
7 2	8 14	5 32	6 44	7 22	9 4	6 35	8 20	10 20	11 10	7	7 55	1 5	4 35
1 41	3 2	7 15	8 35	4 50	6 48	11 25	1 3	5 12	5 50	4 15	4 55	o 6 26	9 26
5 25	6 3	6 18	7 27			11 35	12 45	11 43	12 23	10 30	11 16	j 8 35	12 26
6 21	6 30	7											
6 19	7 5	7 35											
6 50	7 21	8	8 30										
7 20	w 7 50	9 45	w 10 15										
7 49	8 19	—											
8 57	w 9 28	—											
Mais os de Cascaes, excepto os a.													
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.		Porto	Ovar	Porto		Regoa	Vidago
6 50	7 21	7 55	8 30	5 9	7 10	10 40	12 37	6	7 28	5 30	7 11	5 28	9 38
12 40	1 16	1 25	2					6	7 28	8	9 39	1 5	4 35
3 5	3 3	3 45	w 4 15					6	7 28	8	9 39	o 6 26	9 26
4 30	5 6	5 20	5 55					12 26	1 53	9 30	11 6	o 6 26	9 26
5 20	5 51	6	w 6 30									j 8 35	12 26
5 50	6 21	6 30	7										
6 19	6 49	7 5	7 35										
6 50	w 7 21	8	8 30										
7 20	w 7 50	9 45	w 10 15										
7 49	8 19	—											
8 57	w 9 28	—											
Mais os de Cascaes, excepto os a.													
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.		Porto	Avelro	Porto		Regoa	Vidago
6	7 8	5 24	6 30	7 30	11 23	7 40	11 5	10 36	1 2	6	8 26	5 28	9 38
b 7 15	8 6	6 25	7 31	8 36	7 20	9 15		8 35	7 28	5 30	7 11	1 5	4 35
b 7 45	f 8 36	b 7 20	8 7					8 20	6 28	8	9 39	o 6 26	9 26
b 8 20	9 11	7 50						8 20	6 28	8	9 39	j 8 35	12 26
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9					8 20	6 28	8	9 39	g 8 12	10 32
a 9 45	10 21	8 50	f 9 37					8 20	6 28	8	9 39	f 8 28	11 5
9 50	10 58	a 9 25	10 1					8 20	6 28	8	9 39		
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22					8 20	6 28	8	9 39		
11 20	12 28	b 10 13	11					8 20	6 28	8	9 39		
w 12 5	1 8	w 10 30	11 6					8 20	6 28	8	9 39		
b 1 15	2 6	11 20	12 26					8 20	6 28	8	9 39		
w 1 30	2 33	a 12	12 36					8 20	6 28	8	9 39		
a 2 15	w 2 51	b 12 50	1 37					8 20	6 28	8	9 39		
2 20	3 28	2 20	3 25					8 20	6 28	8	9 39		
a 3 25	f 4 16	3 10	4 56					8 20	6 28	8	9 39		
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1					8 20	6 28	8	9 39		
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7					8 20	6 28	8	9 39		
b 5 15	6 5	a 6	6 26					8 20	6 28	8	9 39		
b 5 45	f 6 36	b 6 20	7 7					8 20	6 28	8	9 39		
b 6 15	7 6	6 55	8 1					8 20	6 28	8	9 39		
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6					8 20	6 28	8	9 39		
7 25	8 6	b 7 50	8 37					8 20	6 28	8	9 39		
a 8 15	8 51	a 9	9 36		</td								

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894. — Sede: Estação do Rocio — Lisboa

Companhias: dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio Dia da França, de Orléans e Sud-Atlantique

## Serviço directo combinado

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 314 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 5 de Outubro de 1912

## BILHETES SIMPLES (uma só viagem) E BAGAGENS

De Paris-Quai d'Orsay para Dakar, (1) Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

OU VICE-VERSA

## Preços dos bilhetes

De Paris-Quai d'Orsay aos portos abaixo indicados ou vice-versa  (Via Lisboa ou Bordeaux)	Passageiros de mais de 12 anos	Crianças			
		De 7 a 12 anos	De 6 a 7 anos	De 3 a 6 anos	De 2 a 3 anos
De Paris a Bordeaux por caminho de ferro	1.ª classe em caminho de ferro	1.ª classe em caminho de ferro	1.ª classe em caminho de ferro	1.ª classe em caminho de ferro	1.ª classe em caminho de ferro
De Bordeaux a Lisboa, por terra ou por mar, á escolha do passageiro. . . . .	1.ª classe 1.ª catego- ria nos paquetes				
Preços de Paris a Lisboa . . . . .	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Dakar (1)	65,85	65,85	32,95	32,95	—
Preços totaes. . . . .	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
Rio de Janeiro. . . . .	165,85	165,85	82,95	82,95	25,00
Preços totaes. . . . .	600,00	300,00	300,00	150,00	150,00
Montevideu ou Buenos Ayres . . . . .	765,85	465,85	382,95	232,95	175,00
Preços totaes. . . . .	725,00	362,50	362,50	181,25	181,25
Preços totaes. . . . .	890,85	528,35	445,45	264,20	206,25
Montevideu ou Buenos Ayres . . . . .	875,00	437,50	437,50	218,75	218,75
Preços totaes. . . . .	1.040,85	603,35	520,45	301,70	243,75

Nos preços dos bilhetes para crianças serão feitas as seguintes deduções:

De 7 a 12 anos. . . . .	50,00 francos quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por mar.
De 3 a 6 anos. . . . .	25,00 francos quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por mar.
De 2 a 3 anos. . . . .	25,00 francos quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por caminho de ferro.

As crianças de menos de dois anos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma família fizerem parte diversas crianças de menos de dois anos, a gratuitade no percurso marítimo só será concedida a uma

(1) Até aviso em contrario não se vendem bilhetes desta tarifa de ou para Dakar.



déstas creanças, devendo as restantes pagar, cada uma, a quarta parte do preço estabelecido na via marítima para os passageiros de mais de 12 anos.

Sobre os preços correspondentes á via marítima pódem, ainda, ser feitas as deduções estabelecidas pela Companhia Sud Atlantique para determinadas categorias de passageiros.

Os passageiros munidos d'estes bilhetes podem efectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em Bordeaux ou em Lisboa, á sua escolha.

Estes bilhetes são pessoais, intransmissíveis e nominativos e deverão ser assinados pelos seus portadores. Não são válidos sem o carimbo e data da agencia emissora e da estação de partida.

Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam, não podendo os passageiros recusar-se a provar a sua identidade, por meio da sua assinatura, sempre que os referidos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os respectivos **coupons**, e estes sem aquela, não teem valor algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificarem que os empregados das Companhias não retirem mais que os **coupons** correspondentes a trajectos já percorridos.

Estes bilhetes são válidos durante o prazo de **quatro meses**.

## CONDIÇÕES

### 1.º — Percurso marítimo

No percurso por mar, as condições de aplicação são as da Companhia Sud Atlantique, em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa.

Os excedentes de bagagem são taxados segundo a tarifa ordinaria das travessias transatlanticas.

### 2.º — Percurso em caminho de ferro

**1.º — Creanças** — As creanças menores de 3 anos são transportadas gratuitamente mas não teem direito a um logar distinto. Duas creanças de 3 a 7 anos não teem direito a ocupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

**2.º — Paragens** — Dentro do prazo de validade do seu bilhete, tem o passageiro a faculdade de deter-se em todas as estações do percurso das linhas d'Orléans e Meio Dia da França, assim como em Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra, Alfarellos, Pombal, Payalvo (Thomar) e Lisboa, contanto que faça carimbar o seu bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenha.

**3.º — Bagagens** — As bagagens despacham-se directamente entre as estações francesas e portuguesas indicadas na presente tarifa.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogramas de bagagem, tendo, porém, de satisfazer as importâncias dos direitos de sôlo, registo e de transito em Hespanha conforme a tabela anexa á presente tarifa (§ 4.º).

Esta concessão não tem aplicação ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogramas para as creanças de 3 a 7 anos.

O peso excedente será taxado pelos preços do § 2º da mesma tabela.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 2.º poderá despachar a sua bagagem para a estação escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro, ou quando para essa estação, embora pertencendo a outro paiz, esteja estabelecido o despacho directo de bagagens. Se o ponto de paragem pertencer a outro paiz e para ele se não fizerem despachos directos, o passageiro terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. Neste caso os excedentes de bagagens serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

**4.º — Alfandega** — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaye e Villar Formoso serão efectuadas gratuitamente pelas Agencias das Companhias.

Os passageiros são convidados a assistir á verificação das suas bagagens nas Alfandegas, pois que as Companhias declinam toda a sua responsabilidade a este respeito.

**5.º — Disposição geral** — Ficam em vigor as condições das tarifas geraes das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente.



# Tabela de preços para o transporte de bagagens

## 1.º — Passagem por Bordeaux

De 0 a 40 kilogramas inclusivé: por tonelada e kilômetro 0,50 frs., sem que em nenhum caso a taxa possa ser superior á de um excedente de mais de 40 kilogramas, incluido o imposto.

Além de 40 kilogramas: por tonelada e kilometro, 0,40 frs., incluido o imposto.

Este ultimo preço será aplicado aos excedentes de bagagens que, juntos ou isoladamente, pezem mais de 40 kilogramas.

## 2.º — Passagem por Lisboa

### § 1.º — Bagagem sem peso excedente

POR EXPEDIÇÃO		Réis	Pesetas	Francos
a) À partida das estações portuguesas . . . . .	Direito de registo e sêlo . . . . .	40	-	-
	Despezas de transito em Fuentes de Oñoro . . . . .	-	4,00	-
b) À partida das estações francesas . . . . .	Direito de registo . . . . .	-	-	0,40
	Despezas de transito em Irun . . . . .	-	4,00	-
	Imposto de sêlo para Portugal . . . . .	20	-	-

Nota. — Vér a Observação importante do § 2.º

### § 2.º — Bagagem com peso excedente

PR CURSOS	Por fração indivisível de 10 kilog. (compreendido o imposto de transporte e as despezas de manutenção)	OBSERVAÇÕES
<b>Portugal</b>		
De Villar Formoso a Lisboa (Rocio) ou de Lisboa (Rocio) a Fuentes de Oñoro (via Pampilhosa) . . . . .	240	Ha a cobrar além das taxas resultantes d'estes preços mais as seguintes:
<b>Hespanha (1)</b>		À partida das estações portuguesas — as indicadas na alinea a) do § 1.º
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes de Oñoro a Hendaye . . . . .	4,31	À partida das estações francesas — as indicadas na alinea b) do § 1.º
<b>França</b>		
De Paris (Quai d'Orsay) a Irun ou de Hendaye a Paris (Quai d'Orsay) . . . . .	1,99	

(1) Além d'estes preços cobrar-se-ha mais 0,10 de peseta quando a importancia total a perceber para o percurso hespanhol exceder 40 pesetas.

### OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Muito embora esta tabela indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisível e deve ser satisfeito na moeda do paiz onde se efectue o pagamento.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado em avisos periodicos afixados nas estações de 15 em 15 dias pelo menos.

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Sede: Estação do Rocio—Lisboa

Companhias: dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta,  
de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha,  
do Meio Dia da França, de Orléans e Sud-Atlantique

## Serviço directo combinado

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 315 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 5 de Outubro de 1912

## BILHETES DE IDA E VOLTA E BAGAGENS

De Paris-Quai d'Orsay para Dakar, (1) Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

OU VICE-VERSA

## Preços dos bilhetes

De Paris-Quai d'Orsay aos portos abaixo indicados e volta ou vice-versa	Passageiros de mais de 12 annos	Crianças			
		De 7 a 12 anos	De 6 a 7 anos	De 3 a 6 anos	De 2 a 3 anos
(Via Lisboa ou Bordeaux)	1.ª classe em caminho de ferro				
	1.ª classe 4.ª catego- ria nos paquetes				
	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
De Paris a Bordeaux por caminho de ferro	98,80	98,80	49,40	49,40	—
De Bordeaux a Lisboa por terra ou por mar, á escolha do passageiro. . . . .	150,00	150,00	75,00	75,00	37,50
Preços de Paris a Lisboa . . . . .	248,80	248,80	124,40	124,40	37,50
Dakar (1) . . . . .	970,00	485,00	485,00	242,50	242,50
Preços totaes . . . . .	1 248,80	733,80	609,40	366,90	280,00
Rio de Janeiro . . . . .	1.470,00	585,00	585,00	292,50	292,50
Preços totaes . . . . .	1.418,80	833,80	709,40	446,90	330,00
Montevideu ou Buenos Ayres . . . . .	1.410,00	705,00	705,00	352,50	352,50
Preços totaes . . . . .	1.658,80	953,80	829,40	476,90	390,00

Nos preços dos bilhetes para crianças, serão feitas as seguintes deduções por cada viagem:

De 7 a 12 annos..... 37,50 francos quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa,  
ou vice-versa, se fizér por mar.De 3 a 6 annos..... 18,75 francos quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa,  
ou vice-versa, se fizér por mar.De 2 a 3 annos..... 18,75 francos, quando o trajecto de Bordeaux a Lisboa,  
ou vice-versa, se fizér por caminho de ferro.

As crianças de menos de dois annos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma família fizerem parte diversas crianças de menos de dois annos, a gratuidade no percurso marítimo só será concedida a uma

(1) Até aviso em contrario não se vendem bilhetes desta tarifa de ou para Dakar.

d'essas creanças, devendo as restantes pagar, cada uma, a quarta parte do preço estabelecido na via marítima para os passageiros de mais de 12 anos.

Sobre os preços correspondentes á via marítima pôdem, ainda, ser feitas as deduções estabelecidas pela Companhia Sud Atlantique para determinadas categorias de passageiros.

Os passageiros munidos d'estes bilhetes podem efectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em **Bordeaux** ou em **Lisboa**, á sua escolha.

Estes bilhetes são pessoas, intransmissíveis e nominativos e deverão ser assinados pelos seus portadores.

Não são válidos sem o carimbo e data da agencia emissora e da estação de partida.

Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam, não podendo os passageiros recusar-se a provar a sua identidade por meio da sua assinatura, sempre que os referidos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os respectivos **coupons** e estes sem aquela, não teem valôr algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificarem que os empregados das Companhias não retirem mais que os **coupons** correspondentes a trajectos já percorridos.

Estes bilhetes são válidos durante **um ano** para a viagem inteira.

A' volta teem os passageiros a facultade de tomar qualquer comboio ou paquete cuja partida regulamentar do ponto de regresso tenha logar antes de expirar o prazo acima indicado, muito embora esse comboio ou paquete só chegue, passado o dito prazo, ao ponto de partida.

Todo o bilhete não utilizado dentro do prazo antes fixado poderá ser validado por mais 3, 6, 9 ou 12 meses o maximo, mediante pagamento da sobretaxa de 5 % sobre o seu custo total por cada periodo de ampliação de 3 mezes.

O pedido de ampliação de prazo deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de terminado o periodo para o qual é pedida a ampliação. Taes pedidos poderão ser feitos no ponto de partida ou nas principaes estações do percurso em caminho de ferro.

Terminado o prazo de 12 mezes a contar da expiração da validade primitiva, nenhuma prorrogação será concedida; os bilhetes não utilizados ficarão, portanto, nulos.

## CONDIÇÕES

### 1.º — Percurso marítimo

No percurso por mar, as condições de aplicação são as da Companhia Sud Atlantique, em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa.

Os excedentes de bagagem são taxados segundo a tarifa ordinaria das travessias transatlanticas.

### 2.º — Percurso em caminho de ferro

**1.º — Creanças** — As creanças de menos de 3 anos são transportadas gratuitamente mas não teem direito a um logar distinto. Duas creanças de 3 a 7 anos não teem direito a ocupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

**2.º — Paragens** — Dentro do prazo de validade do seu bilhete, tem o passageiro a facultade de deter-se em todas as estações do percurso das linhas de Orléans e Meio Dia da França, assim como em Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra, Alfarellos, Pombal, Payalvo (Thomar) e Lisboa, contanto que faça carimbar o seu bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenha. Esta facultade não é concedida, na viagem de regresso, quando a validade do bilhete termine antes da chegada a destino.

**3.º — Bagagens** — As bagagens despacham-se directamente entre as estações francesas e portuguesas indicadas na presente tarifa.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogramas de bagagem, tendo, porém, de satisfazer as importâncias dos direitos de sôlo, registo e de transito em Hespanha, conforme a tabela anexa á presente tarifa (§ 1.º).

Esta concessão não tem aplicação ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogramas para as creanças de 3 a 7 anos.

O peso excedente será taxado pelos preços do § 2.º da mesma tabela.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 2.º, poderá despachar a sua bagagem para a estação escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro, ou quando para essa estação, embora pertencendo a outro paiz, esteja estabelecido o despacho directo de bagagens. Se o ponto de paragem pertencer a outro paiz e para ele se não fizerem despachos directos, o passageiro terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. Neste caso os excedentes de bagagens serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

4.º — **Alfandega** — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaye e Villar Formoso, serão efectuadas gratuitamente pelas Agências das Companhias.

Os passageiros são convidados a assistir à verificação das suas bagagens nas Alfandegas, pois que as Companhias declinam toda a sua responsabilidade a este respeito.

5.º — **Disposição geral** — Ficam em vigor as condições das tarifas gerais das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrário às disposições da presente.

### NOTA

Ficam a cargo dos passageiros as despesas do seu transporte e das bagagens que conservem consigo, desde a estação de caminho de ferro até o cais de embarque, ou vice-versa, em Bordeaux ou Lisboa, conforme o caso.

Os bilhetes serão vendidos em Paris na agência da Companhia Sud-Atlantique, 2, rue Halévy, ou nos portos da América do Sul e do Senegal pelos agentes desta Companhia.

Os passageiros que venham até Lisboa por via ferrea têm a faculdade de escolher em Paris os seus lugares a bordo, em igualdade de circunstâncias com os que tomem a via marítima em Bordeaux e segundo a ordem de inscrição.

No preço dos bilhetes não está compreendido o suplemento devido à Companhia Internacional dos Wagons-Lits pela utilização do **Sud-Express**, nem os aumentos de preço por camarotes de luxo nos paquetes.

Esta tarifa anula e substitui para todos os efeitos a tarifa internacional n.º 345 de grande velocidade, em vigor desde 15 de Novembro de 1911.

Lisboa, 3 de Outubro de 1912.

• Engenheiro Sub-Director

24. Bossa

Ficam em tudo e sempre vigor as condições da referida tarifa

Internacional n.º 304 de 26 de Fevereiro de 1912		Portugal
Passageiros	16,4	16,4
Entregas	00,4	00,4
Entregas (1)		

Exp. 760

RESERVAÇÃO IMPORTANTE

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

## Tabela de preços para o transporte de bagagens

### 1.º — Passagem por Bordeaux

De 0 a 40 kilogramas inclusivé: por tonelada e quilómetro 0,50 frs., sem que em nenhum caso a taxa possa ser superior á de um excedente de mais de 40 kilogramas, incluido o imposto.

Além de 40 kilogramas: por tonelada e quilómetro, 0,40 frs., incluido o imposto.

Este ultimo preço será aplicado aos excedentes de bagagem que, juntas ou isoladamente, pezem mais de 40 kilogramas.

### 2.º — Passagem por Lisboa

#### § 1.º — Bagagem sem peso excedente

POR EXPEDIÇÃO		Réis	Pesetas	Francos
a) À partida das estações portuguesas	Direito de registo e sêlo ..	40	-	-
	Despezas de transito em Fuentes de Oñoro ..	-	4,00	-
b) À partida das estações francesas	Direito de registo ..	-	-	0,40
	Despezas de transito em Irun ..	-	4,00	-
Imposto de sêlo para Portugal. ....		20	-	-

Nota. — Vêr a Observação importante do § 2.º

#### § 2.º — Bagagem com peso excedente

RECURSOS	Por fração indivisível de 40 kilog. (compreendido o imposto de transporte e as despezas de manutenção)	OBSERVAÇÕES
<b>Portugal</b>		
De Villar Formoso a Lisboa (Rocio) ou de Lisboa (Rocio) a Fuentes de Oñoro (via Pampilhosa) ..	240	Ha a cobrar além das taxas resultantes d'estes preços mais as seguintes:
<b>Hespanha (1)</b>		Á partida das estações portuguesas — as indicadas na alinea a) do § 1.º
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes de Oñoro a Hendaye ..	4,31	Á partida das estações francesas — as indicadas na alinea b) do § 1.º
<b>França</b>		
De Paris (Quai d'Orsay) a Irun ou de Hendaye a Paris (Quai d'Orsay) ..	1,99	

(1) Além d'estes preços cobrar-se-ha mais 0,40 de peseta quando a importancia total a perceber para o percurso hespanhol exceder 10 pesetas.

#### OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Muito embora esta tabela indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisível e deve ser satisfeito na moeda do paiz onde se efectue o pagamento.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado em avisos periodicos afixados nas estações de 15 em 15 dias pelo menos.

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894  
SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio-Dia da França, d'Orléans, Cintura de Paris e Norte de França

## SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

**Aviso ao publico**

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 304 DE GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial comum n.º 428 nas linhas francesas)

**Inclusão de «furgões para bagagens» no § 2.º do Cap.º II desta tarifa**

A partir de 10 de Outubro de 1912, a tarifa internacional n.º 304, em vigor desde 10 de Fevereiro de 1912, para transporte de aeronaves acondicionados em caixas, e barcos em grande e pequena velocidade, e carruagens e material de caminho de ferro e tramways em pequena velocidade, de França para Portugal, será aplicável também ao transporte de **furgões para bagagens**, em pequena velocidade, pelos preços constantes do § 2.º do Capítulo II.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa internacional n.º 304 de 2 de Fevereiro de 1912.

Lisboa, 8 de Outubro de 1912.

o Engenheiro Sub-Director  
Ferreira de Mesquita

**B. 2:142**

Exploração—Serviço do Trafego

Exp. 878

950 exemplares